



Asianumero 5145/10.02.03/2020
2517/10.02.03/2015

Aluenumero 131507

Karakallio II

Asemakaavan muutos

57. Karakallio

Kortteli 57034, katu- ja virkistysalueet

Muutetaan vahvistuneita asemakaavoja:

Aluenumero 131506 Hyväksytty 1.6.1988

Aluenumero 131500 Hyväksytty 31.5.1968

Aluenumero 131700 Hyväksytty 25.1.1969

Asemakaavan muutoksen selostus

Kaavaselostus koskee **25.5.2016 päivättyä sekä päätöksen mukaan 18.9.2019 muutettua** Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavakarttaa, piirustusnumero 6981.

Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Karakallion itäisen sisääntulokohdan, Karakallion- ja Rastतालantien liittymän yhteydessä. Alue rajautuu idässä Rastतालantiehen.

Suunnittelualueen likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettynä:



Vireilletulo

Alueen kaavoitus on käynnistetty kaupunginhallituksen kilpailukyky- ja elinkeinojaoston 16.4.2012 päättämään ja 7.4.2014 laajennettuun sekä 1.6.2015, 29.8.2016, 16.4.2018 ja 6.5.2019 jatkettuun suunnitteluvaraukseen perustuen.

Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston nähtävilläolokuulutuksen yhteydessä 12.8.2015.

Laatija

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavoituksen palvelualue

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 ESPOON KAUPUNKI

Valmistelijat:

Tiina Piironen, puh. 043 824 6897, tiina.t.piironen@espoo.fi

Teija Patrikka

Tarja Pennanen

Katariina Peltola, Jenny Asanti

Sisällysluettelo

1	Tiivistelmä	6
1.1	Alueen nykytila	6
1.2	Asemakaavan sisältö ja mitoitus	6
1.3	Suunnittelun vaiheet	7
2	Lähtökohdat	8
2.1	Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet	8
2.1.1	Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen	8
2.1.2	Terveellinen ja turvallinen elinympäristö	8
2.1.3	Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat	9
2.2	Maakuntakaava	9
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	13
2.10	Muut suunnitelmat ja päätökset	13
2.11	Rakennettu ympäristö	14
2.11.1	Alueen ja lähialueen yleiskuvaus	14
2.11.2	Yhdyskuntarakenne	16
2.11.3	Maankäyttö ja kaupunkikuva / taajamakuva	16
2.11.4	Virkistys	18
2.11.5	Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta	18
2.11.6	Palvelut	19
2.11.7	Yhdyskuntatekninen huolto	19
2.12	Liikenne	19
2.12.1	Ajoneuvoliikenne	19
2.12.2	Jalankulku ja pyöräily	22
2.12.3	Julkinen liikenne / Joukkoliikenne	23
2.12.4	Liikenneturvallisuus	24
2.13	Luonnonolosuhteet	25
2.14	Ympäristön häiriötekijät	29
3	Asemakaavan tavoitteet	31
3.1	Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle	31
3.2	Alueen toimintoja, mitoitusta ja ympäristön laatua koskevat tavoitteet	31
3.3	Maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle	31
3.4	Lähialueen asukkaiden tavoitteita	31
4	Asemakaavan muutoksen kuvaus	32
4.1	Yleisperustelut	32
4.2	Mitoitus	32
4.3	Maankäyttö	33
4.3.1	Korttelialueet	33

4.3.2	Virkistys- ja suojaviheralueet.....	35
4.3.3	Muut alueet.....	35
4.3.4	Yhdyskuntatekninen huolto.....	35
4.4	Liikenne.....	36
4.4.1	Pysäköinti.....	42
4.5	Maaperä ja rakennettavuus.....	42
4.6	Ympäristön häiriötekijät.....	43
5	Asemakaavaratkaisun vaikutukset.....	44
5.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.....	44
5.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon.....	46
5.3	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin.....	46
5.4	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen.....	46
5.5	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.....	49
5.6	Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.....	50
6	Asemakaavan toteutus.....	51
6.1	Rakentamisaikataulu.....	51
6.2	Toteuttamis- ja soveltamisohjeet.....	51
6.3	Toteutuksen seuranta.....	51
6.4	Sopimukset.....	51
7	Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus.....	51
7.1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto.....	51
7.1.1	Valmisteluaineiston nähtävilläolo.....	51
7.1.2	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon.....	51
7.2	Kaavaehdotus.....	52
7.2.1	Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus.....	52
7.2.2	Kaavaehdotuksen nähtävilläolo.....	52
7.2.3	Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon.....	53
7.2.4	Karakallion täydennysrakentamisselvityksen asukastyöpaja.....	54
7.2.5	Kaavaehdotuksen uudelleen nähtävilläolo.....	56
7.2.6	Kaavaehdotuksen uudelleen nähtävilläolon aikana saatu palaute ja miten se otettiin huomioon.....	56
7.3	Kaavan hyväksyminen.....	57
7.4	Yhteistyö kaavan valmistelun aikana.....	57
7.5	Käsittelyvaiheet.....	58

Liitteet

Liite 1, Seurantalomake

Liite 2, Katukartta ja ohjeelliset katupoikkileikkaukset

Luettelo kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluvat kaavakartta ja kaavaselostus.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaavan valmisteluaineisto, Karakallio II ja 131507.

Selvitykset

- Luontoselvitysten päivitys Espoon Karakalliossa sijaitsevalla Karakallio II - asemakaavan muutosalueella vuonna 2021, Faunatica, 1.10.2021
- Karakalliontien ja Kalasääksentien liittymäalueen liikennetarkastelut, WSP Finland Oy, 12.9.2019
- Viitesuunnitelma, Optiplan Oy, 2.9.2019 (sisältää mm. varjostustarkastelun)
- Kalasääksentien parantamissuunnitelma ja Rastaalantien alikulkuvaraus, WSP Finland Oy, 18.4.2016, 26.9.2018, 9.8.2019
- Liikennemeluselvytys Kalasääksentie Karakallio, Akukon, 13.11.2018
- Pysäkkitarastelu, WSP Finland Oy, 26.9.2018
- Ajoura- ja tikasauton nostopaikkatarastelut, WSP Finland Oy, 26.9.2018
- Rastaalantien alikulku, alikulkusuunnitelman tarkentaminen yleissuunnitelmatasoisiksi, WSP Finland Oy, 18.4.2016
- Karakallion täydennysrakentaminen, liikenteen toimivuus- sekä toimenpidetarastelut, WSP Finland Oy, 28.10.2016
- Karakalliontien alikulku ja Kalasääksentie alustava johtosiirtotarastelu, WSP Finland Oy, 22.4.2016
- Luontoselvitys Espoon Karakallion asemakaava-alueilla vuonna 2015, Ympäristötutkimus Yrjölä, 10.12.2015
- Maaperäolosuhteet, alustava hulevesisuunnitelma, Geotek Oy, 20.11.2015

Muuta lähdeaineistoa

- Karakallion täydennysrakentaminen, täydennysrakentamisselvitys (Espoon kaupunki, Tengbom Eriksson arkkitehdit Oy, 8.9.2017)
- Asuntoyhtiöiden uudistava korjaustoiminta ja lisärakentaminen (VTT, 2013)
- Täydennysrakentamismahdollisuudet Karakalliossa, Opinnäytetyö, Janne Marttinen, 2.4.2012
- Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava; Alustava esisuunnitelma, Pika-rai-tiotie Leppävaara – Kalajärvi
- Väestö ja väestönmuutos -tiedot Espoon Tilastot- ja tutkimuksesta

1 Tiivistelmä

1.1 Alueen nykytila

Alue sijaitsee Karakallion itäisen sisääntulokohtaan, Karakallion- ja Rastaalantien liittymän yhteydessä. Pääosa noin 1,7 ha suuruisesta alueesta on tyyppillistä taajamalahimetsää. Maasto on koilliseen ja kaakkoon viettävää heinittynyttä kalliorinnettä. Eteläosalla sijaitsevat kiinteistöhuoltorakennus ja laajahko pysäköintikenttä. Bussit liikeneivät Rastaaan- ja Karakalliontiellä, jolla on pysäkkipari. Rastaalantien keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä (kavl) kaava-alueen kohdalla on noin 8 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Karakalliontien kavl noin 3 700 - 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kaava-alueelle leviää tieliikennemelua. Alueelta on hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet Karakallion keskustaan ja Leppävaaraan. Koulut ja päiväkodit ovat hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.

Naapurustossa Kalasääksentien länsipuolella on III – IV -kerroksisia asuinkerrostaloja, joissa on lisäksi maanpäällinen kellarikerros. Rastaalantien varren asuinkerrostalot ovat IV-kerroksisia. Alueen välittömässä läheisyydessä on päivittäistavara-kauppa, polttoaineen jakeluasema ja rakenteilla oleva Karamäen päiväkotit.

1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Kaavamuutos tiivistää hyvien liikenneyhteyksien varrelle sijoittuvaa Karakallion itäosaa. Muutoksella laajennetaan kahta korttelialuetta ja mahdollistetaan uusia asuinkerrostaloja nykyisen asemakaavan puistoalueelle ja nykyiselle pysäköintialueelle. Osa voimassa olevan asemakaavan puistoalueesta säilytetään puistona. Rakennusoikeutta nostetaan 9076 k-m². Kaava-alueen kokonaiskerrosala on 10 700 k-m², joka on uutta asuntokerrosalaa. Alueelta poistetaan toimitilarakennusoikeus. Kaava mahdollistaa noin 215 uutta asukasta.

Rastaaan- ja Kalasääksentien väliin on sijoitettu kolme asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK) ja Kalasääksentien länsipuolelle yksi (AK-1). Asuinkerrostaloihin liikennöidään Kalasääksentieltä. Uudet kerrostalot on sijoitettu siten, että naapurustolla säilyy näkymiä eikä Kalasääksentielle muodostu suljettua katukuilua. Sijoittelu noudattaa itäisen Karakallion rakennuskannan pääsuuntia. Kerrostaloista kaksi on IV - (1/3)VI -kerroksisia, yksi V-kerroksinen ja yksi VIII-kerroksinen. Korkein kahdeksankerroksinen kerrostalo sijoittuu Rastaalantien ja Karakalliontien risteykseen paikalliseksi maamerkiksi. Sen paikalta puretaan huoltorakennus. IV - (1/3)VI -kerroksiset asuinkerrostalot ovat toisesta päädystään kavennetut, mikä sovitaa niitä ympäristön vanhempiin kerrostaloihin. Kyseisten rakennusten suurinta korkeutta on määritetty myös rakennusten julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylimmällä korkeusasemalla. Korttelissa 57034 pihatoiminnot pysäköintipaikat mukaan lukien sijoitetaan yhteiskäyttöiselle asumista ja pysäköintiä palvelevalle korttelialueelle (AH/LPA). Ko. korttelialueelle on sijoitettu myös osa korttelin 57028 AK-1-korttelialueen autopaikeista. Leikki- ja oleskelualueet on osoitettu rakennusten ja melusteiden muodostamaan melukatveeseen. Kaavassa on annettu määräyksiä mm. julkisivumateriaaleista,

meluntorjunnasta, pihajärjestelyistä ja hulevesien käsittelystä. Kalasääksentien linjaus on muutettu nykytilanteen mukaiseksi. Katualueiden rajoja on tarkistettu siten, että ne mahdollistavat muun muassa liittymäalueiden toimivuuden ja liikkumisturvallisuuden parantamisen sekä bussipysäkin siirron.

1.3 Suunnittelun vaiheet

Elinkeino- ja kilpailukykyjaosto varasi 16.4.2012 Karakallion Huolto Oy:lle [nyk. Karakallion Kiinteistöt Oy] maata Karakalliosta korttelin laajennuksen ja asuntojen sekä uuden huoltorakennuksen suunnittelua varten. Jaosto antoi 7.4.2014 NCC Rakennus Oy:lle alueen pohjoispuolelle suunnitteluvaramuksen ja edellytti alueet suunniteltavan kokonaisuutena. Karakallion Huolto Oy:ltä [nyk. Karakallion Kiinteistöt Oy], NCC Rakennus Oy:ltä ja tonttiyksiköltä saapui asemakaavan muutoshakemus 18.5.2015. Hakemus perustui nk. "Bertta"-kerrostalotyypin.

Elinkeino- ja kilpailukykyjaosto jatkoi suunnitteluvaramuspäätöstä 1.6.2015. Kaavamutoksen vireille tulosta tiedotettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksen yhteydessä 12.8.2015. OAS oli nähtävillä MRA 30 § mukaisesti 17.8. – 15.9.2015. OAS:ssa esitetty alustava suunnitelma perustui "Bertta"-kerrostalotyypin. Suunnitelmista saatiin 13 mielipidettä ja yksi kannanotto. Suunnitelma herätti vastustusta lähialueen asukkaissa. Kerrostaloja pidettiin liian kookkaina ja niiden pelättiin varjostavan lähitaloja. Liikennehaitoista oltiin huolissaan.

Elinkeino- ja kilpailukykyjaosto jatkoi suunnitteluvaramuspäätöstä 29.8.2016. Asemakaavaehdotus laadittiin yhteistyössä kaupungin asiantuntijoiden sekä NCC:n ja Karakallion Huolto Oy:n [nyk. Karakallion Kiinteistöt Oy] edustajien ja heidän konsulttiansa kanssa. Rakennuksia madallettiin koilliskulmistaan. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi ehdotuksen nähtävillä ja yhtyi vastineisiin 25.5.2016 § 99. Lisäksi kaupunkisuunnittelulautakunta edellytti, että ennen seuraavaa käsittelyvaihetta lautakunnan käsiteltäväksi valmistellaan Karakallion täydennysrakentamisen yleissuunnitelma. Asemakaavaehdotus oli nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 15.8. - 13.9.2016, jolloin jätettiin viisi muistutusta, kuusi lausuntoa ja kaksi kannanottoa. Muistutuksissa kritisoitiin kerrostalojen kokoa ja varjostushaittaa. Huoltotoimintaa ei pidetty paikalle sopivana ja liikennehaitoista oltiin huolissaan. Kaavaehdotusta tarkistettiin mm. siirtämällä rakennuksia etäämmälle toisistaan ja madaltamalla niitä. Kaupunkisuunnittelulautakunta merkitsi 14.12.2016 § 226 tiedoksi Karakallion täydennysrakentamisselvityksen otettavaksi huomioon asemakaavan muutoksissa ohjaavana ja kehittyvänä kokonaissuunnitelmana. Samassa kokouksessa 14.12.2016 § 224 lautakunta palautti kaavan uudelleen valmisteltavaksi siten, että tutkitaan uusia ratkaisuja lautakunnan jäsenten esittämiin seuraaviin huoliin:

- Esitetyt Bertta-talot ovat liian massiivisia tälle paikalle ja ne poikkeavat tyyliltään liian paljon toteutuneesta rakentamisesta.

- Karakallion Huollon toimipiste ei sovellu tähän paikkaan. Palvelupisteen tulisi sijaita Karakallion kaupallisessa ytimessä ja mahdolliset varikkotilat muualla.

Elinkeino- ja kilpailukykyjaosto uudisti varauspäätöksen asuinkerrostalojen suunnittelua varten 16.4.2018 siten, että varauksensaaja on NCC Suomi Oy. 6.5.2019 jaosto jatkoi suunnitteluvarausta 31.5.2020 saakka.

Kaavaehdotus valmisteltiin yhteistyössä kaupungin asiantuntijoiden sekä NCC Suomi Oy:n ja Karakallion Kiinteistöt Oy:n edustajien ja heidän konsulttiensa kanssa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 13.2.2019 ehdotuksen uudelleen nähtäville asetettavaksi. Asemakaavaehdotus oli nähtävillä MRA 32 §:n mukaisesti 4.3. - 2.4.2019. Muistutuksia jätettiin kaksi.

Nähtävänäolon jälkeen on tehty liikenteellisiä lisäselvityksiä ja kaavaan on tehty pari tarkistusta. Katualueita on Karakallion- ja Kalasääksentien liittymässä laajennettu, jotta mahdollistetaan Kalasääksentielle uusi kääntymiskaista. Puistoon on lisätty rakennusala muuntamolle.

18.9.2019 kaupunkisuunnittelulautakunta lisäsi määräyksen: Yleiseen pysäköintiin tarkoitetut vähintään 11 autopaikkaa on tarkoitettu toteutettaviksi Kalasääksentielle kadunvarsipysäköintinä ja hyväksyi ehdotuksen esitettäväksi kaupunginhallitukselle.

Kaavamutoksen yhteydessä tulee laatia maankäytösopimus.

2 Lähtökohdat

2.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

1.4.2018 voimaan tulleiden valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kokonaisuudesta tätä kaavaa koskevat erityisesti toimivien yhdyskuntien ja kestävästä liikkumisesta sekä terveellisen ja turvallisen elinympäristön tavoitekokonaisuudet.

2.1.1 Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle. Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.

2.1.2 Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

2.1.3 Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Asemakaavan muutos edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista.

Kaavamuutoksessa:

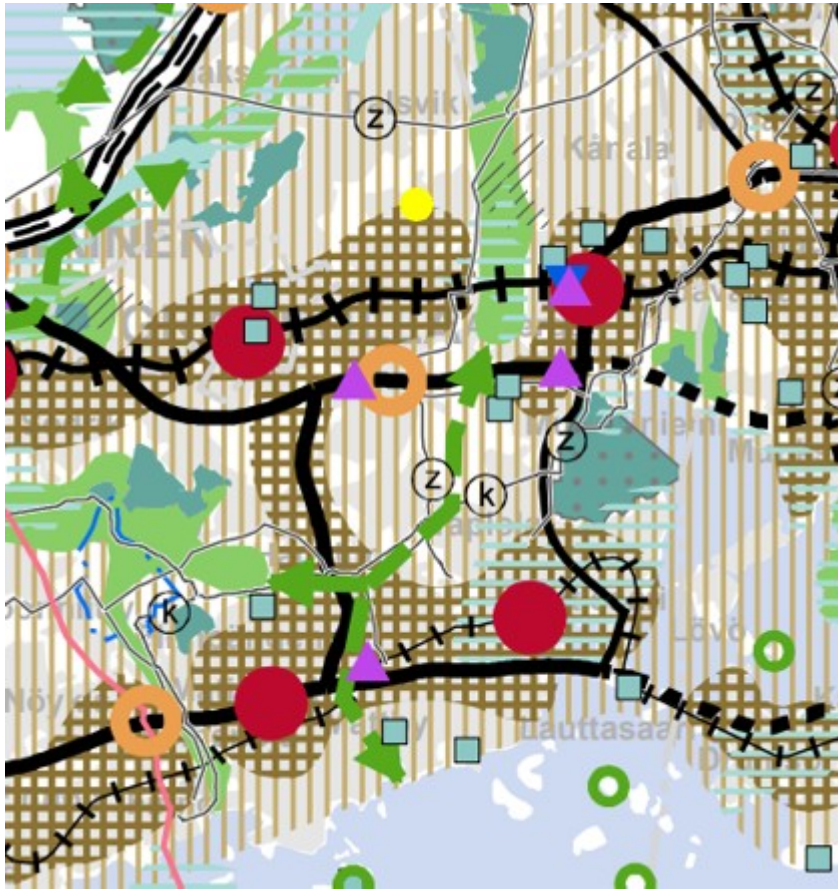
- mahdollistetaan uusia asuntoja hyvän saavutettavuuden alueelle kasvukeskukseen, mikä luo edellytyksiä elinkeino- ja yritystoiminnan kehitykselle ja väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- tukeudutaan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sijoittamalla täydennysrakentaminen hyvien liikenneyhteyksien ja palvelujen välittömään läheisyyteen. Tämä luo edellytyksiä vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle.
- ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- karakalliossa ja lähialueille on runsaasti virkistys- ja vapaa-ajan viettoalueita, joille alueelta on hyvät yhteydet. Kaavamuutos mahdollistaa yhteyksien parantamisen mm. huomioimalla Rastaalantien alikulun rakentamismahdollisuudet.

2.2 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 tuulivoimaratkaisu.



Ote Uusimaa 2050 -kaavasta.

2.3

Yleiskaava

Espon eteläosien yleiskaava

Alueella on voimassa Espon eteläosien yleiskaava, joka käsittää Leppävaaran, Tapiolan, Matinkylän, Esponlahden ja Kauklahten suuralueet. Kaava sai lainvoiman vuonna 2010.

Yleiskaavassa alue on varattu asuntoalueeksi, joka kuuluu ryhmään ”Nykyisellään säilyvät alueet”. Niitä koskevan suunnittelumääräyksen mukaan: *”Alueen asemakaavaa muutettaessa turvataan nykyisen rakennuskannan säilyminen ja ympäristökuvaan soveltuva kehittäminen.”* Suunnittelualueen itäpuolelle on merkitty yksiajoratainen päätie, pääkatu tai alueellinen kokoojakatu ja sen suuntainen sijainniltaan ohjeellinen virkistysyhteys.

Laadittu kaavamutos ei ole ristiriidassa yleiskaavan kanssa.



Ote voimassa olevasta Espoon eteläosien yleiskaavasta.

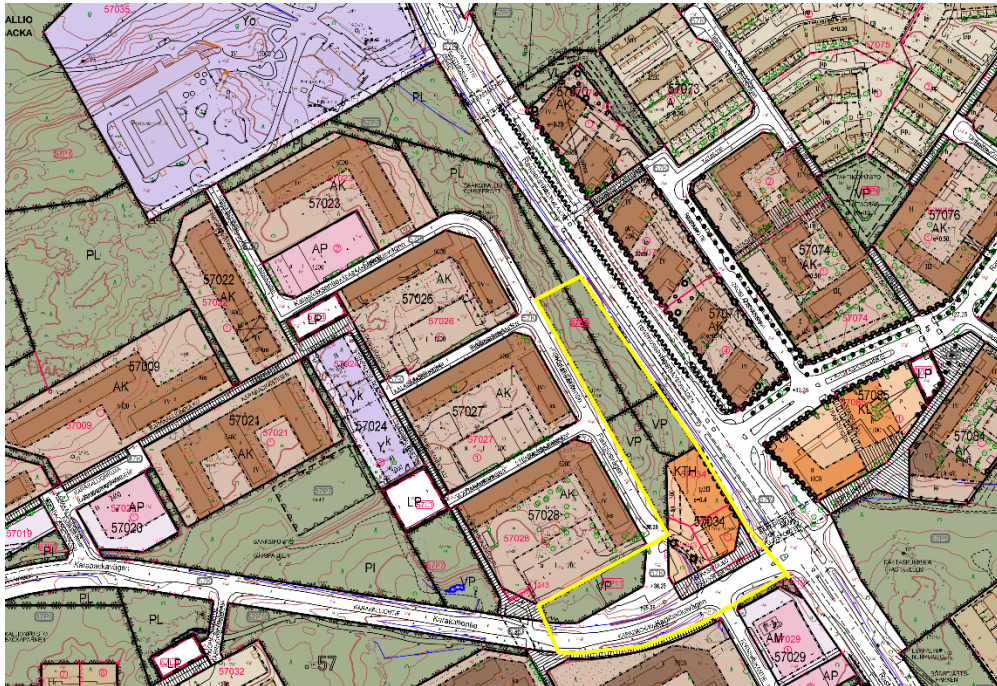
2.4 Asemakaava

Alueella on voimassa kolme asemakaavaa: Karakallio II (hyväksytty 14.2.1968 ja vahvistettu 31.5.1968), Kortteli 57035:n asemakaava ja asemakaavan muutos kortteleissa 57023 ja 57029 sekä jalankulku- ja puistoalueella (hyväksytty 28.8.1968 ja vahvistettu 25.1.1969) ja Karakallio II, muutos (hyväksytty 1.6.1988).

Kaava-alueelle on asemakaavoissa osoitettu toimisto-, työpaikka- ja huoltorakennusten korttelialue (KTH), puistoaluetta (VP) ja luonnontilassa säilytettävää puistoaluetta (PL) sekä katualuetta. Toimisto-, työpaikka- ja huoltorakennusten korttelin rakennusoikeus on ilmoitettu tehokkuuslukuna $e=0.4$. Auton säilytyspaikan rakennusalalle on osoitettu rakennusoikeutta 300 k-m². Autopaikkavaatimus on 1 ap/ 50 k-m². Rakennusala on sijoitettu Rastaaletien puoleiseen korttelialueen reunaan kadun suuntaisesti. Kaava mahdollistaa osittain III-kerroksisen rakennuksen. Korttelialueelle on merkitty maanalaiselle johdolle varattu alueen osa. Maanpinnan likimääräiseksi korkeusasemaksi korttelialueella on merkitty + 36,25 (N60), mikä on noin 2-3 m nykyistä maanpintaa korkeammalla. Ajoneuvoliittymän järjestäminen Rastaalettieltä on kielletty. Korttelin 57034 eteläpuolelle on osoitettu Sääksipolku-niminen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, joka johtaa Rastaaletien alittavalle jalankulku- pyörätielle. Kalasääksentien katualueelle on merkitty maanpinnan likimääräiset korkeusasemat (+ 35,25; + 36,25 ja + 38,25).

Aluetta ei ole toteutettu voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Kalasääksentien eteläpää sijoittuu asemakaavan KTH-korttelialueelle. Korttelin 57034 tontti 1 ulottuu Sääksipolun katualueelle. Puistoalueelle sijoittuu laaja pysäköintikenttä. Kevyen liikenteen alikulkua ei ole toteutettu eivätkä kaavan korkeusasemat vastaa toteutunutta.

Lähiympäristössä asuinkerrostalokortteleiden tehokkuudet ovat voimassa olevan asemakaavan mukaan Kalasääksentien varrella $e_k=0.65$, $e_k=0.83$ ja $e_k=0.71$. Rastaalantien itäpuolella vastaavasti $e_k=0.78$ ja 0.76 .



Ote ajantasa-asetuksesta asemakaavasta kantakartan päällä.

2.5 Rakennusjärjestys

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

2.6 Tonttijako

Kaavamuutosalueella sijaitsevan korttelin 57034 tonttijako on hyväksytty 24.1.1990. Korttelia ei ole lohkottu em. tonttijaon mukaisesti.

2.7 Rakennuskiellot

Korttelin 57034 tontilla 1 on rakennuskielto, koska tontti ei ole voimassa olevan tonttijaon mukainen tai tonttijaon muuttaminen on tarpeen.

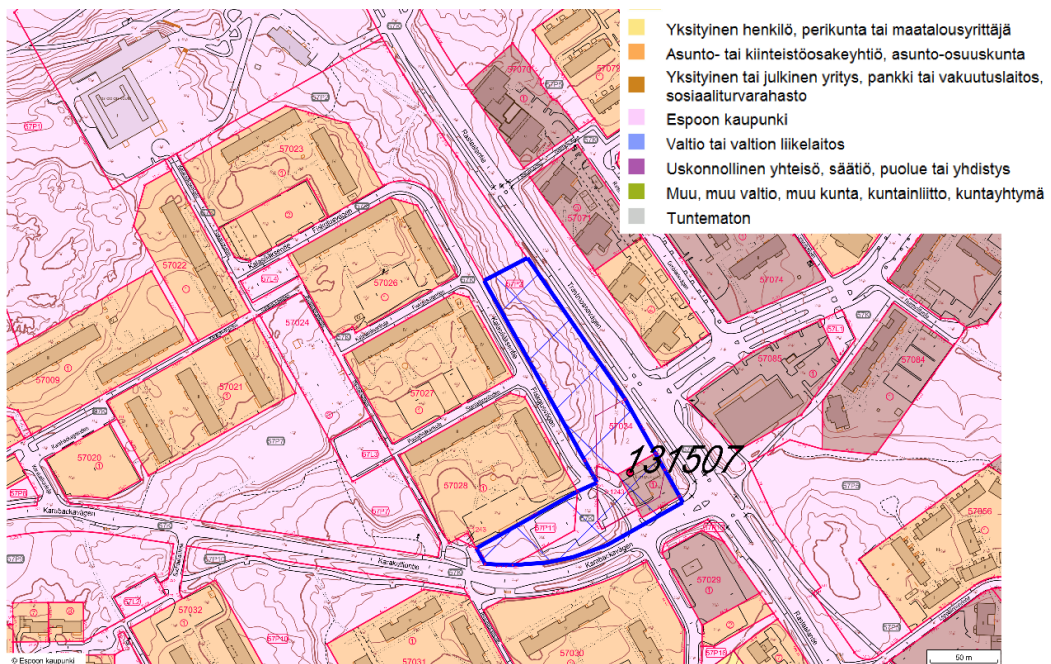
2.8 Pohjakartta

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

2.9 Maanomistus

Suunnittelualue on pääosin Espoon kaupungin omistuksessa, tontti 57034-1 on yksityisomistuksessa.

Alla olevassa otteessa maanomistuskartasta kaupungin maanomistus vaaleanpunaisella, kaavahankkeen likimääräinen raja sinisellä.



2.10 Muut suunnitelmat ja päätökset

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016–2019, 9.6.2016 (MAL-sopimus)

Sopimuksen mukaan vuosina 2016–2019 Espoon asuntotonttien asemakaavoitettava kerrosala on keskimäärin 249 000 k-m² vuodessa ja asuntotuotantotavoite yhteensä 12 000 asuntoa, joista tuettua tuotantoa 3 600. Alue sijoittuu sopimuksessa määritellylle seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle ja asemakaavoituksen ensisijaiselle kohdealueelle.

Karakallion täydennysrakentamisselvitys

Kaupunkisuunnittelukeskus on teettänyt selvityksen Karakallion täydennysrakentamismahdollisuuksista (Karakallion täydennysrakentaminen, täydennysrakentamisselvitys, Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy, 8.9.2017). Selvitystä käsiteltiin asukastilaisuudessa Karakallion koululla 7.11.2016 ja lautakuntainfossa 16.11.2016. Kaupunkisuunnittelulautakunta merkitsi 14.12.2016 § 226 tiedoksi Karakallion täydennysrakentamisselvityksen otettavaksi huomioon asemakaavan muutoksissa ohjaavana ja kehittyvänä kokonaissuunnitelmana ja edellytti vuoropuhelun jatkamista asunto-

osakeyhtiöiden omistajien kanssa. Lisäksi lautakunta päätti, että täydennysrakentamisen selvityksiin tulee sisällyttää myös energiatehokkuuden parantaminen ja että Karakalliosta tehdään täydennysrakentamisen pilottikohde. Täydennysrakentamisselvitykseen liittyvä asukastyöpaja pidettiin 13.2.2017. Selvitystä täydennettiin työpajan jälkeen ja sitä käsiteltiin asukastilaisuudessa 30.5.2017.

Suunnitteluvaraus

Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto on myöntänyt NCC Suomi Oy:lle suunnitteluvarauksen alueelle asuinkerrostalojen suunnittelua varten 16.4.2018. Jaosto on 6.5.2019 jatkanut suunnitteluvarausta 31.5.2020 saakka.

Aiemmin jaosto oli varannut alueen Karakallion Huolto Oy:lle [nyk. Karakallion Kiinteistöt Oy] ja NCC Rakennus Oy:lle asuinkerrostalojen ja uuden huoltorakennuksen suunnittelua varten 16.4.2012 § 38, 15.4.2013 § 40, 10.3.2014 § 24, 7.4.2014 § 36, 1.6.2015 § 64 ja 29.8.2016 § 86.

Pikaraitiotie Leppävaara - Kalajärvi

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan yhteydessä on alustavasti tutkittu pikaraitiotien linjaamista Karakalliontien kautta. (Alustava esisuunnitelma, Pika-raitiotie Leppävaara – Kalajärvi, Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen julkaisu 9/2017).

Karakallio Creative -hanke

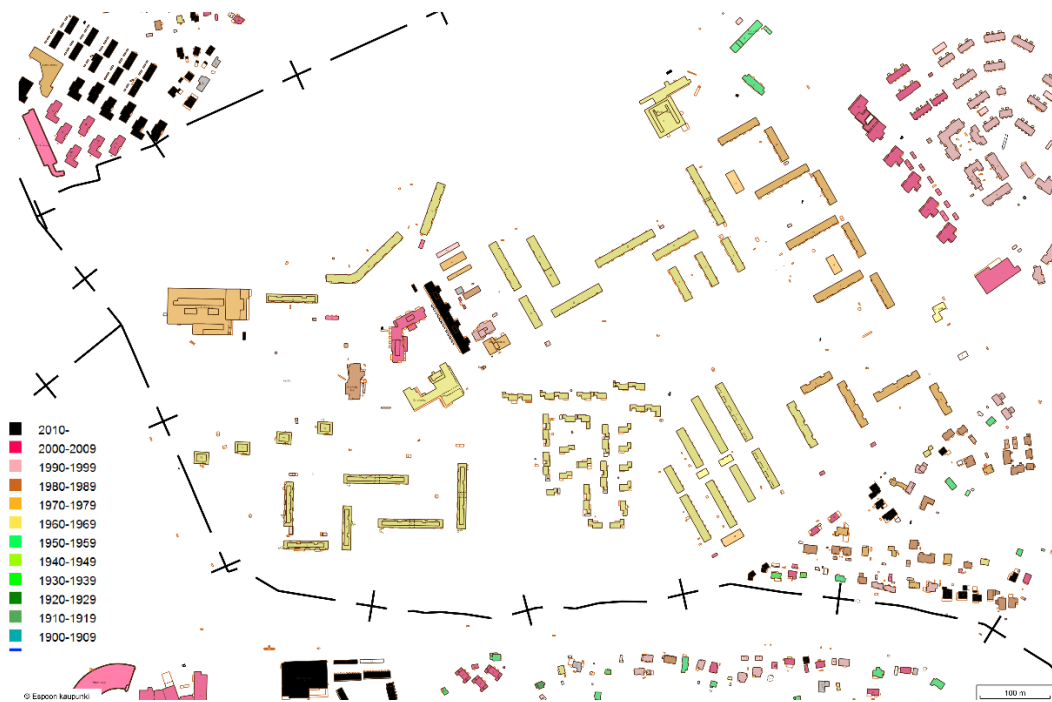
Vuonna 2018 käynnistynyt Karakallio Creative hanke elävöittää Karakalliota taiteella ja tapahtumilla. Hankkeen toimijoita ovat mm. Elävä Espoo ry ja Upeart -taidekollektiivi.

2.11 Rakennettu ympäristö

2.11.1 Alueen ja lähialueen yleiskuvaus

Karakallion kaupunginosa

Leppävaaran suuralueeseen kuuluva Karakallion kaupunginosa käsittää myös Rastaspuiston ja Leppäsillan asuinalueet. Karakallion asuinalue on rakentunut 1960-luvulta lähtien ja suurin osa alueen rakennuskannasta on peräisin 1960 - 70 -luvulta. Kaupunginosassa on kerrostalojen lisäksi myös pientaloja. Karakallion asuinalueen rakennukset on sijoitettu väljästi maastoon. Väljyyden tunnetta lisäävät laajat pysäköintialueet sekä monet erikokoiset puistot korttelien lomassa.



Kuva: Kartta rakennusten rakennusvuosista. Kaupunginosan rajat ristiviivalla. Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti punaisella katkoviivalla.

Karakallion asuinkerrostalojen kerrosluku vaihtelee III-VI. Rakennuksissa on myös maanpäällisiä kellarikerroksia. Monet asuinkerrostaloista ovat hissittömiä. Karakalliontien länsipäähän on 2017 hyväksytty asemakaavamuutos, jossa suurin sallittu kerrosluku on ($1\frac{1}{2}$) VII.

Karakallion aluekeskustasoiset palvelut löytyvät Leppävaarasta. Leppävaaran joukko-liikennenyhteydet täydentyvät pikaraitiotie Raide-Jokerin rakentamisen myötä. Karakalliossa on paikalliskeskuksen palvelut ja luonto lähellä. Väestö on ikääntymässä, ja palvelujen säilyttämiseen ja asukasrakenteen laajentamiseen tarvitaan uusia asuntoja ja asukkaita.

Kaava-alue ja lähialue

Kaava-alue sijaitsee Karakallion keskeisten liikenneväylien, Karakalliontien ja Rastaalantien, liittymän yhteydessä ja on pääosin metsäistä kalliorinnettä. Naapurustossa Kalasääksentien länsipuolella on III - IV -kerroksisia vuosina 1970 - 1972 valmistuneita asuinkerrostaloja, joissa on maanpäällinen kellarikerros. Rastaalantien itäpuolella on vuosina 2007 - 2008 valmistuneita nelikerroksisia asuinkerrostaloja. Lähialueella Rastaspuiston puolella on VII-kerroksinen asuinkerrostalo. Alueen välittömässä läheisyydessä on päivittäistavarakauppa ja polttoaineen jakeluasema. Alueelta on hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet Karakallion keskusta ja Leppävaaran suuntaan. Koulut ja päiväkodit ovat hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen. Rakenteilla

oleva Karamäen päiväkoti on alle 200 m etäisyydellä. Suunnittelualueelle leviää Rastaalantien tieliikennemelua.

2.11.2 Yhdyskuntarakenne

Karakallion kaupunginosa sijoittuu Turuntien ja Lähderannantien koillispuolelle ja sen pohjoiskärki rajoittuu Vantaan kaupungin alueeseen. Karakallio liittyy ympäröivään liikenneverkkoon Lähderannantiehen yhdistyvän Karakalliontien ja Turuntiehen liittyvän Rastaalantien kautta. Rastaalantie jatkuu Karakallion läpi yhdistäen sen pohjoiseen Laaksolahden kaupunginosaan. Rastaalantien itäpuoleiset Rastaspuiston ja Leppäsiilan alueet rajautuvat laajaan Leppävaaran puistoon, jossa Monikonpuro toimii Lintuvaaran ja Karakallion rajana. Muita Karakallion kaupunginosan suuria yhtenäisiä viheralueita ovat Karavuoren ja Rastaalanmetsän muodostama kokonaisuus sekä Rastaalanpuiston pohjoispuoleinen Äijänpelto. Asutus painottuu Karakallion - ja Lähderannantien väliselle kerrostalovaltaiselle osalle.

2.11.3 Maankäyttö ja kaupunkikuva / taajamakuva

Alue on pääosin luonnontilaista kalliorinnettä. Eteläosalla sijaitsee Karakallion Kiinteistöt Oy:n yksikerroksinen vuonna 1969 valmistunut noin 300 k-m²:n suuruinen huoltorakennus. Rakennuksessa on toiminut lämpökeskus öljysäilöineen.

Pääosa alueesta on tyypillistä taajamalähimetsää, jota käytetään mm. kulkureittinä. Osa Karakalliontien ja Kalasääksentien katualueista kuuluu kaava-alueeseen. Kalasääksentien eteläpäässä on laaja pysäköintikenttä, jota käytetään myös asuntovau-
nujen, peräkärryjen ja veneiden säilytykseen. Bussit liikennöivät Rastaalan- ja Karakalliontietä pitkin ja alueella on pysäkipari Karakalliontiellä.



Kuva: Suunnittelualue etelästä päin. Suunnittelualue keltaisella rajattuna viistokuvan (2009) päälle.

Karakallion kaupunkikuva on yleisilmeeltään yhtenäinen ja vehreä. Kerrostalot ovat suurimmaksi osaksi vaaleita lamellikerrostaloja, joiden korkeus vaihtelee III – VI kerroksen välillä. Pysäköinti on maantasossa. Alueen ominaispiirteenä voidaan pitää metsälähiömäisyyttä, mikä tuli myönteisenä piirteenä esille myös OAS-vaiheen mieliteissa.

Kaava-alueen kapea metsäinen kalliorinne nousee Rastaalantien viereltä ja tuo pitkälle katusuoralle visuaalista vaihtelua (a-b alla olevassa kuvakoosteessa). Kalliorinteen keskivaiheella avokalliomaaston puusto harventuu ja maastossa ylempänä olevalta Kalasääksentieltä avautuu näkymiä yli Rastaalantien itään (c). Kalasääksentien kaupunkikuva on epäsymmetrinen: länsireunalla on kerrostalojen muodostama voimakas katutilan raja ja itäpuolella avokalliopinnan ja metsäpuiden rytmittämä luonnontilaisempi maisema (d). Eteläosalla huoltorakennuksen varastointi- ja työskentelypiha rajautuu risteys- ja jalankulkuympäristöön vaatimattomalla aitarakenteella (e). Pysäköintialue sijoittuu Karakallion tiehen nähden ylempään ja kadun ja pysäköintialueen välinen kasvillisuus peittää varsinkin kesäaikaan pysäköintialuetta Karakallion suuntaan (f).



Kuva: Kuvakooste alueelta.

2.11.4 Virkistys

Kallioista aluetta käytetään oikopolkuna ja lyhytaikaiseen käyskentelyyn. Vaikeakulkuisen maaston ja alueen kapeuden lisäksi liikennehaitat vähentävät alueen virkistyskäyttöarvoa. Alueelta on hyvät yhteydet Karakallion laajemmille virkistysalueille sekä Leppävaaran urheilupuistoon.

2.11.5 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Karakallion pienalueella, johon sisältyvät myös Rastaspuisto ja Leppäsilta oli 5493 asukasta vuodenvaihteessa 2017/2018. Noin 50 % asukkaista on työikäistä aikuisväestöä eli 25 - 64 vuoden ikäisiä. Karakallion ensimmäisten, vuoden 1975 väestötietojen mukaan alueella oli tuolloin 4979 asukasta. Pienalueen asukasmäärä on vuosien 2010 - 2017 välillä kasvanut noin 73 asukkaalla.

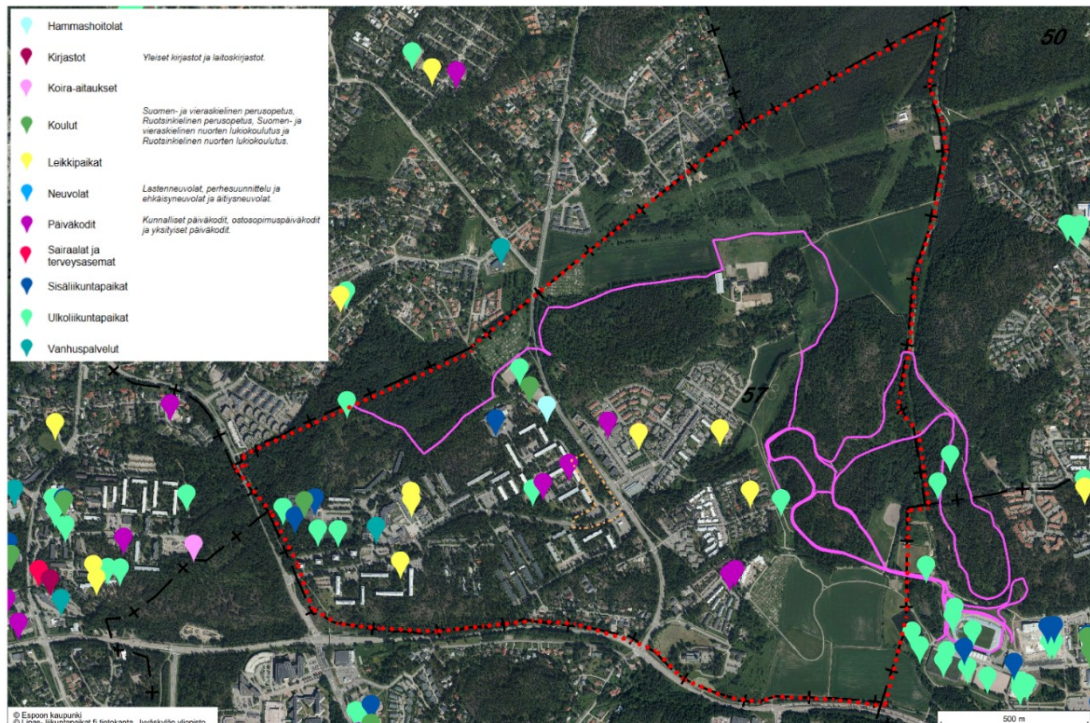
Kaava-alueella ei ole asukkaita.

Karakallion asuinalueella on lähinnä palvelutoimialan työpaikkoja. Päivittäistavara-kauppojen lukumäärä ja yhteispinta-ala on vähentynyt v. 2007 jälkeen.

Karakallion Huolto Oy:n [nyk. Karakallion Kiinteistöt Oy] palveluksessa on noin 40 työntekijää ja osa työpaikoista sijoittuu kaava-alueelle.

2.11.6 Palvelut

Karakallion asuinalueen julkisia palveluja ovat mm. kaksi koulua, monitoimitalo, päiväkotit ja leikkikoulu sekä vanhusten palvelutalo. Rakenteilla olevaan Kara-mäen päiväkotiin on matkaa alle 200 m. Karakallion kirkko palvelee seurakuntalaisia. Lähin kirjasto ja terveysasema löytyvät Viherlaakson keskustasta. Leppävaaran aluekeskukseen palveluineen on matkaa noin 2,5 km. Karakallio tarjoaa hyvät mahdollisuudet ulkoiluun ja asuinalueella on myös asukaspuisto. Lähialueen virkistyspalveluja ovat mm. Rastaaanpuisto ja Leppävaaran urheilupuisto. Kaupallisia palveluja saa mm. Karakallion Ostoskeskuksesta ja Rastaaantien varren Lidlistä.



Kuva. Julkiset palvelut. Karakallion kaupunginosa rajattu punaisella ja kaava-alue oranssilla.

2.11.7 Yhdyskuntatekninen huolto

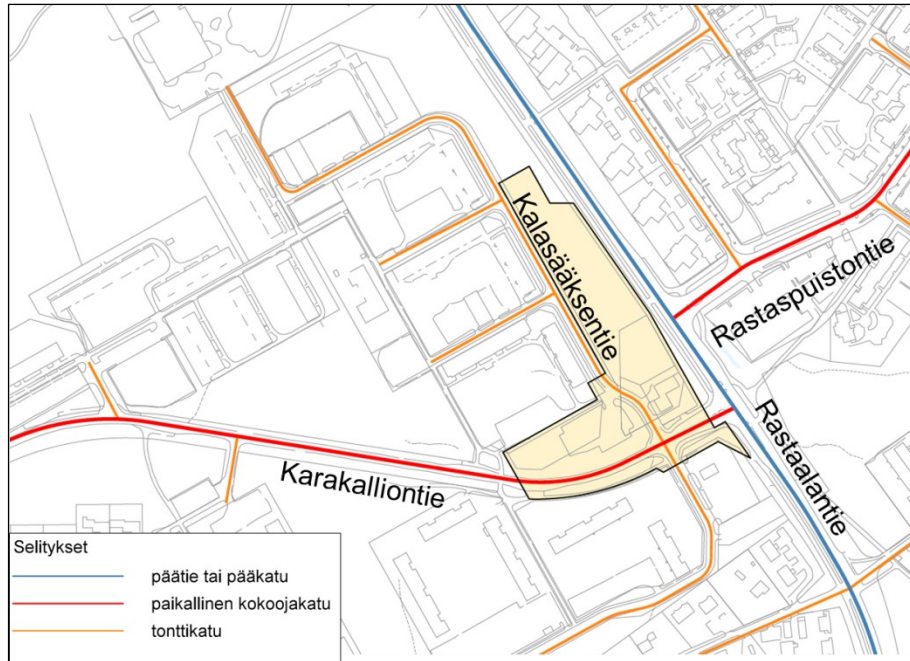
Suunnittelualue on kunnallisteknisten verkostojen piirissä.

2.12 Liikenne

2.12.1 Ajoneuvoliikenne

Suunnittelualue liittyy nykyiseen katuverkkoon Kalasääksentien (tonttikatu) kautta ja muuhun liikenneverkkoon Rastaaantien ja Karakalliontien kautta. Rastaaantien ja Karakalliontien liittymä on valo-ohjattu. Kalasääksentien eteläosa on

pituuskaltevuudeltaan jyrkkä. Karakalliontien ja Kalasääksentien kulmaukseen on rakennettu pysäköintialue.

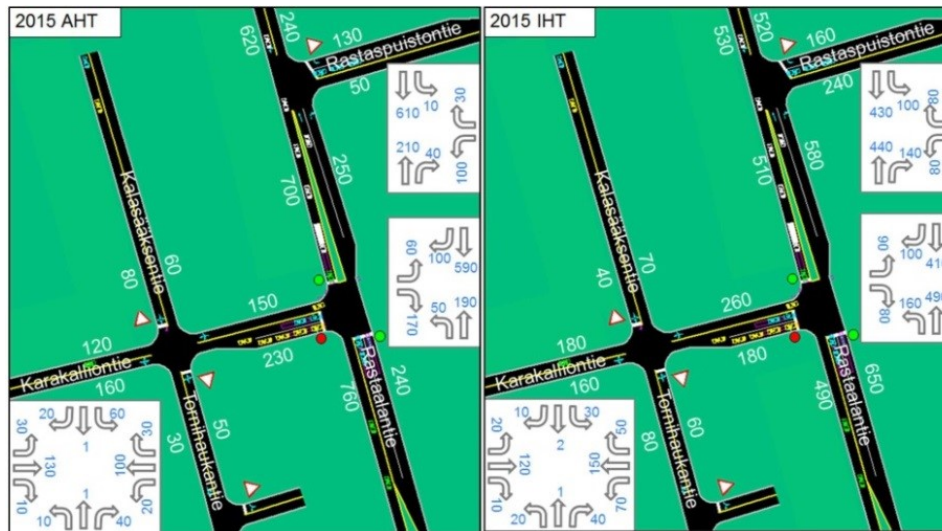


Kuva. Alueen katuverkko.

Rastaalantien keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä kaava-alueen kohdalla on noin 8 500 ajoneuvoa vuorokaudessa, Karakalliontien noin 3 700 – 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Kalasääksentien noin 1200 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kaavatyön yhteydessä on tehty liikenteen toimivuustarkastelut, joiden pohjaksi alueella tehtiin syksyllä 2015 liikennelaskentoja (WSP Finland Oy, 28.10.2016).

Tarkastelun mukaan Rastaalantien ja Karakalliontien liittymän palvelutaso on aamu- ja iltahuipputunteina hyvä (B). Karakalliontien, Kalasääksentien ja Tornihaukantie sekä Rastaalantien ja Rastaspuiستontien liittymien palvelutaso on puolestaan erittäin hyvä (A) aamu- ja iltahuipputuntien aikana.

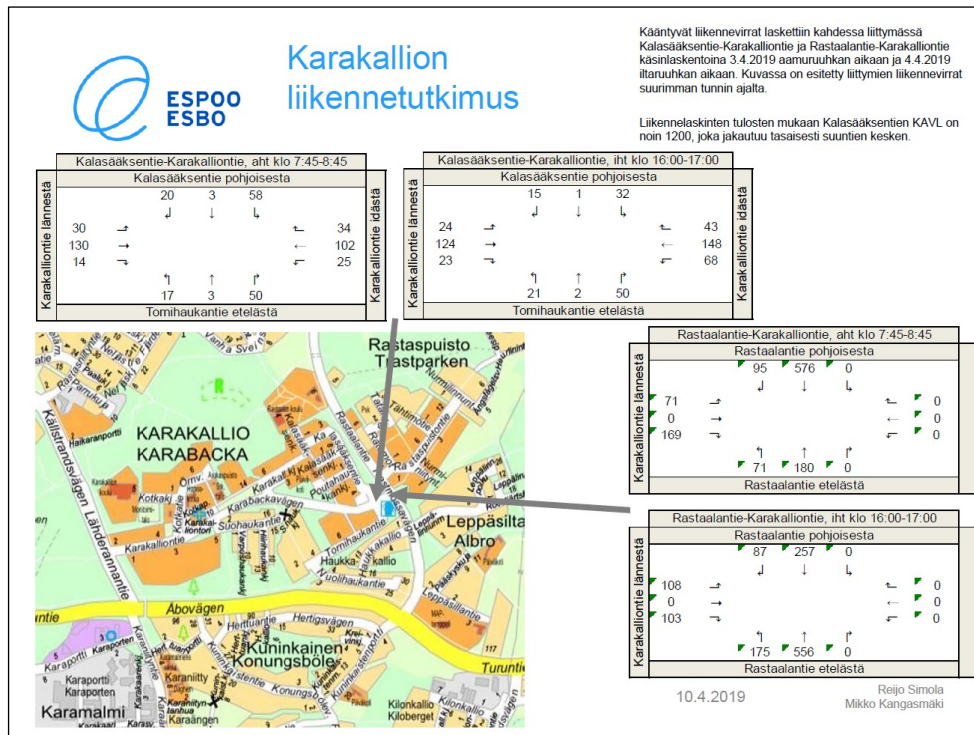


Kuva. Vuoden 2015 aamu- ja iltahuipputuntien liikennemäärät. WSP.



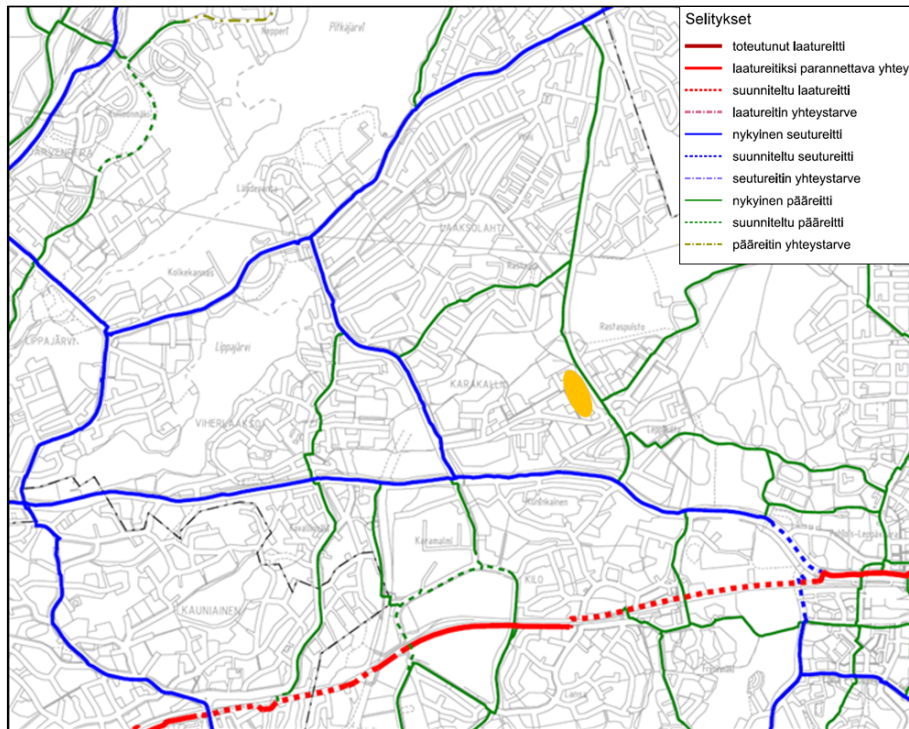
Kuva. Viivytykset (sekuntia), jonopituudet sekä palvelutaso tarkasteltavissa liittymissä vuoden 2015 aamu- ja iltahuipputuntien aikaan. WSP.

Espoon kaupunki teki alueella liikennelaskennat 3.-4.4.2019 aamu- ja iltahuipputuntien aikana. Alla on kuva tuloksista. Lisäksi laskentojen aikana havainnointiin, että pisin odotusaika Kalasääksentieltä vasemmalle kääntyessä on nykyisin noin 30-60 sekuntia. Kalasääksentien kautta saapuva koulun saattoliikenne oli mukana laskennoissa.





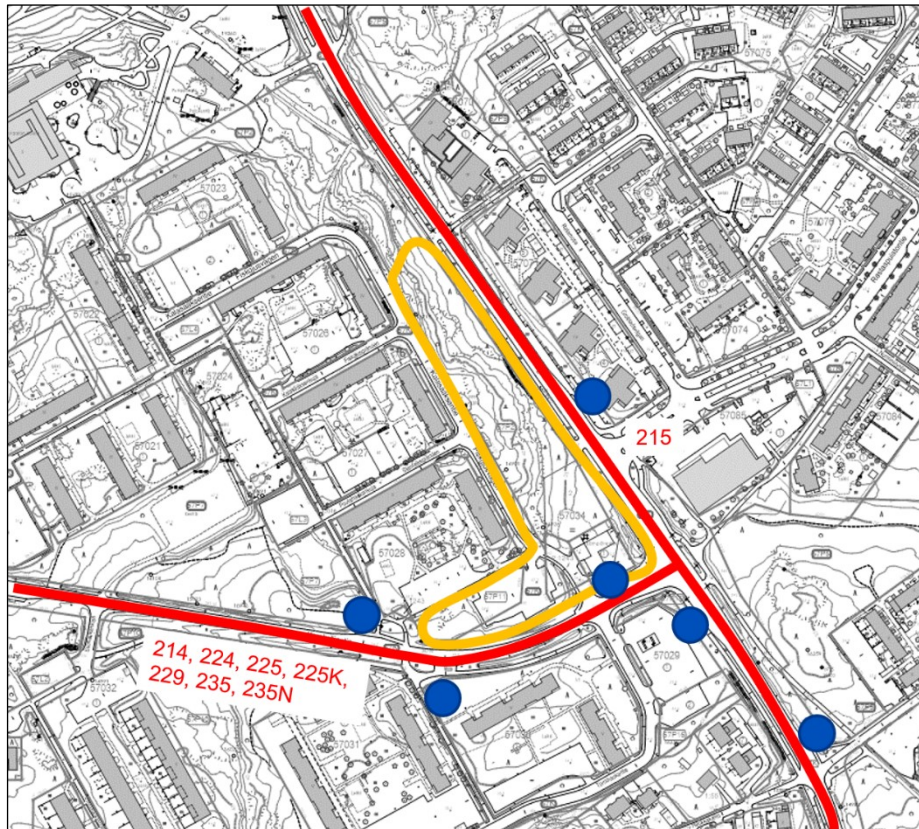
Kuva. Ote Pääkaupunkiseudun pyöräilykartasta.



Kuva. Pyöräilyn tavoiteverkko vuodelle 2040.

2.12.3 Julkinen liikenne / Joukkoliikenne

Karakallioon pääsee sujuvasti bussilla Helsingin, Leppävaaran ja Espoon keskuksen suunnasta. Lähimmät bussipysäkit sijaitsevat Karakalliontiellä ja Rastaalantiellä. Turuntien bussipysäkit sijaitsevat noin 600 m päässä.



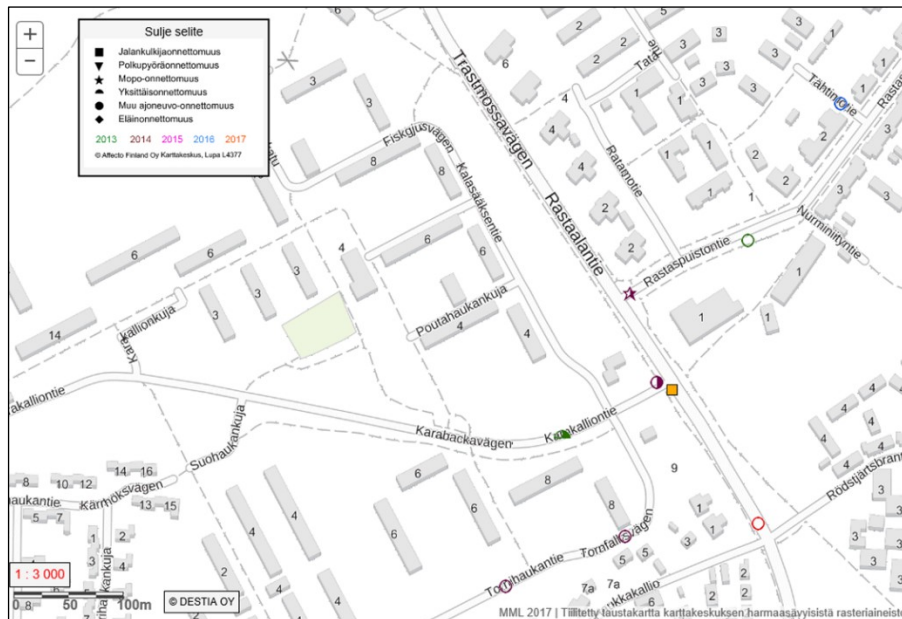
Kuva. Bussilinjat ja pysäkit (syksyn 2019 tilanne).

2.12.4 Liikenneturvallisuus

Nykyisellä katuverkolla liikkuu paljon kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Ruuhka-aikaan alueella liikkuu myös lapsia, koska koulu, päiväkotia ja bussipysäkit ovat lähellä. Viime vuosina Kalasääksentiellä, Karakalliontiellä ja Rastalantiellä on sattunut useita liikenneonnettomuuksia.

Onnettomuudet vuosilta 2013-2017 on esitetty seuraavassa kuvassa.

- Karakalliontie: yhden auton onnettomuus vuonna 2013, suistuminen oikealle vasemmalle kääntyvässä mutkassa, yksi loukkaantunut (vihreä puolipallo)
- Karakalliontien ja Rastalantien liittymä: peräänajo-onnettomuus vuonna 2014, yksi loukkaantunut (ruskea pallo)
- Karakalliontien ja Rastalantien liittymä: mopoauton ja henkilöauton onnettomuus vuonna 2016, ei loukkaantuneita (oranssi neliö, huom. poikkeaa vuosiluvulta kuvan vuosiluvuista)
- Rastalantien ja Rastalpuistontien liittymä: mopo-onnettomuus vuonna 2014, yksi loukkaantunut (ruskea tähti)



Kuva. Onnettomuudet vuosina 2013-2017.

2.13 Luonnonolosuhteet

Suunnittelualue on pääosin metsäistä kalliomaastoa, jossa on myös irtolohkareita. Osa alueesta on luonteeltaan avoimempaa heinittynyttä kalliorinnettä. Alueella kasvaa mm. mäntyjä, pihlajaa, koivua sekä runsaasti katajaa.



Kuva: Katajaista rinnemaastoa keväällä 2016.

Alueesta on laadittu luontoselvitys vuonna 2015. (Luontoselvitys Espoon Karakallion asemakaava-alueilla vuonna 2015, Ympäristötutkimus Yrjölä 10.12.2015) sekä luontoselvitysten päivitys vuonna 2021 (Luontoselvityksen päivitys Karakallio II -asema-kaavan muutosalueella (131507), Faunatica 1.10.2021). Selvitysten tarkoituksena oli löytää alueille tyypilliset ja luonnon monimuotoisuuden kannalta olennaiset piirteet asemakaavan edellyttämällä tarkkuudella. Tutkimuksessa selvitettiin luontoarvosta:

- alueen luontotyypit (luonnonsuojelulain erityisesti suojeltavat luontotyypit ja metsälain arvokkaat elinympäristöt määritettiin)
- kasvillisuuden pääpiirteet
- liito-oravan esiintyminen
- lepakoiden esiintyminen
- linnusto
- lahokaviosammal

Luontotyypit ja kasvillisuus

Alueen metsät ovat tyypillisiä taajamien lähimetsiä, joissa näkyy myös ulkoilun aiheuttama kuluminen, erityisesti kallioiden kasvillisuudessa. Puutarhakarkulaisia ja muita vieraslajeja on pihojen lähistöllä melko runsaasti, mm. jättipalsamia. Selvityksen perusteella alueella ei ole erityisesti suojeltavia kohteita.

Selvitysalueella ei ole luonnonsuojelulain, vesilain tai metsälain mukaisia suojeltavia luontotyyppejä. Selvitysalueella ei myöskään ole maakunnallisesti arvokkaiden luontokohteiden ns. LAKU-kriteereitä täyttäviä luontotyyppejä (Salminen & Aalto 2012) eikä uhanalaisia luontotyyppejä.

Selvitysalueen itä- ja pohjoisosassa sijaitsevat kallio- ja kangasmetsät rajattiin paikallisesti arvokkaina luontotyyppikohteina. Luontotyyppikohteet eivät ole lakisääteisesti suojeltavia. Metsäkuviot suositellaan säästämään maankäytössä, jos siitä ei merkittävää haittaa maankäytön suunnittelun kannalta.

Selvitysalueella ei tavattu valtakunnallisesti tai alueellisesti uhanalaisia tai harvinaisia putkilokasvilajeja eikä myöskään Suomen kansainvälisiä vastuulajeja tai luontodirektiivin liitteen IV(b) putkilokasvilajeja.

Liito-oravat

Karakallion alueella on liito-oravalle soveltuvaa metsää, ja kaava-alueen pohjoispuolella, noin 200 metrin etäisyydellä, kulkee liito-oravan ekologinen yhteys. Luontoselvityksen mukaan osa kaava-alueesta on liito-oravalle soveltuvaa, mutta kaava-alueelta ei kuitenkaan löytynyt merkkejä liito-oravasta.

Myös vuoden 2021 selvityksessä on todettu: Liito-oravaa ei havaittu selvitysalueella eikä laji niin ollen rajoita maankäyttöä siellä.

Lepakot

Kesäkuussa alueella havaittiin yksi pohjanlepakko, heinäkuussa pohjanlepakoita havaittiin lentelemässä teiden ja puistokäytävien yläpuolella. Pohjanlepakko on tavallisin laji asutuksen piirissä ja se saalistaa usein myös avoimien alueiden yllä. Alueella lepakoiden todennäköisiä asuinpaikkoja ovat viereisten kerrostalojen räystääiden raot,

ilmanvaihtohormit tai vastaavat paikat. Tulosten perusteella lepakoita ei erityisesti tarvitse ottaa huomioon alueen rakentamisessa.

Vuoden 2021 selvityksessä on todettu. Selvitysalueella ei havaintojen perusteella sijaitse lepakoiden lisääntymispaikkoja eikä tärkeitä ruokailualueita. Alueella on pohjanlepakon ruokailupaikaksi hyvin sopivaa kalliota ja metsänreunaa. Metsäsaarekkeen puusto on kuitenkin melko tiheää eivätkä pohjanlepakot pysty ruokailemaan sen sisällä vaan ainoastaan reunoilla. Alueella keskikesällä havaitut lepakot ovat todennäköisimmin peräisin läheisestä yhdyskunnasta. Yhdyskunta ei kuitenkaan sijaitse niin lähellä, että selvitysalue muodostaisi sen kanssa lepakoiden näkökulmasta yhteistä kokonaisuutta. Lepakoita ei tarvitse erityisesti huomioida selvitysalueen maankäytössä.

Linnusto

Selvitysalueiden pesimälinnusto on hyvin tyypillistä Espoon puistometsien ja piha-alueiden linnustoa. Peippo, rastaat ja pajulintu olivat yleisimpiä lajeja. Suhteutettuna pinta-alaan linnuston tiheys on korkea. Alueilla ei havaittu uhanalaisia tai harvinaisia lajeja. Lajeja, joita havaittiin selvitysalueiden vieressä mutta ei itse alueilla, olivat mm. kivitasku, kirjosiippo, leppälintu, kultarinta, hernekerttu, naakka, harakka ja sepelkyyhky. Linnuston perusteella alueella ei ole erityisesti suojeltavia alueita, vaan maankäyttöä voidaan suunnitella normaalisti, alueen luonnon monimuotoisuus huomioiden.

Vuoden 2021 selvityksestä ilmenee: Karakallio II -asemakaavan muutosalueella ei ole erityisiä linnuston suojeluarvoja alueen pienen koon sekä lintujen laji- ja yksilömäärien alhaisuuden vuoksi.

Lahokaviosammal

Lahokaviosammalen itujuväsryhmiä havaittiin selvitysalueelta yhteensä yhdeksältä kasvupaikalta. Selvitysalueen eteläisempi seitsemän kasvupaikan rypäs muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden, jonka pistearvoksi saadaan noin viisi. Selvitysalueen havaintojen perusteella ei siten ole tarvetta rajata lajin esiintymisen ydinaluetta, sillä esiintymä on pääkaupunkiseudulta tunnetuista useista sadoista esiintymistä vaatimattomimpia.

Lahokaviosammalen hyvin pienellä esiintymällä ei ole merkitystä lajin suotuisalle suojelutasolle Espoossa, pääkaupunkiseudulla tai valtakunnallisesti. Esiintymispaikka ei siis täytä luonnonsuojelulain 47 §:n 5. momentin määritelmää.

Luontoselvityksen johtopäätökset

Karakallion alueilta ei löytynyt erityisesti suojeltavia luontotyyppisiä, lepakoiden lisääntymis- tai levähdyspaikkoja, liito-oravaa, erityisesti suojeltavia lintulajeja eikä merkittävästi lahokaviosammalta. Selvitysten perusteella mitään alueen osista ei ole

tarpeen suojella kaavamuutoksissa. Riittävien viheralueiden säilyttäminen asutuksen keskellä kuuluu hyvän kaavoituksen keskeisiin periaatteisiin.

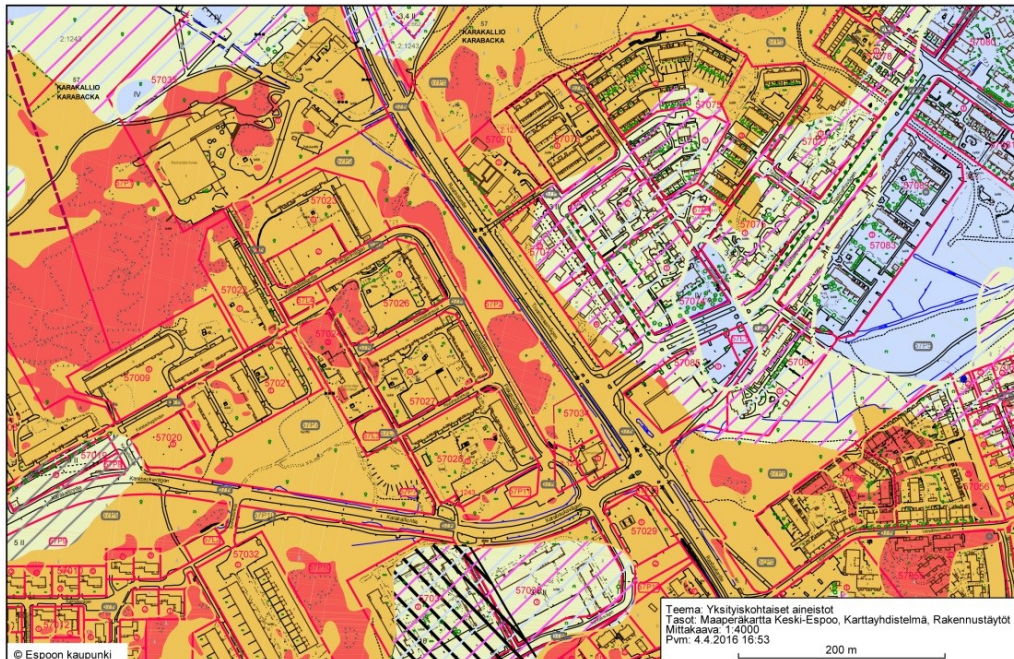
Maaston muodot, maaperä ja rakennettavuus

Alue on osin jyrkkäpiirteistä kalliorinnettä. Nykyinen maanpinta on alimmillaan kortteli-alueen eteläosalla ja korkeimmillaan pohjoisosalla. Maanpinta Kalasääksentien vieressä on ylimmillään noin + 43,5 (N2000). Viereisen Rastaahtien korkeus vaihtelee alueen kohdalla suunnilleen tasovälillä + 33,7 - + 38,0. Korkeusero Rastaahtien ja Kalasääksentien välillä on 4... 6 metriä.



Kuva: Näkymä Rastaahtien suunnittelualueelle. Taustalla näkyy Kalasääksentien kerrostaloja.

Alueelle on tehty alustava selvitys perustamistapaselvitys (Geotek Oy, 20.11.2015). Maaperäkartan mukaan alueen maaperä on pääosin moreenia, mutta pohjoisosassa on myös kalliota. Geotekin selvityksessä maaperän arvioidaan olevan lähinnä kitka- maata.



Kuva: Ote 1:10 000 maaperäkartasta, kallioiset alueet punaisella, moreeni alueet oranssilla. (Espoon kaupunkimittauksen Trimble Webmap-palvelu, ei mittakaavassa)

Espoon kaupungin geotekniikkayksikön rakennettavuusluokituksessa alueen etelä-osa kuuluu rakennettavuusluokkaan 2. normaalisti rakennettava. Kalliorinneosat kuuluvat rakennettavuusluokkaan 3b. vaikeasti rakennettava rinnemaasto.

Vesiolosuhteet

Suunnittelualue kuuluu Monikonpuron valuma-alueeseen. Hulevedet valuvat maan- ja kalliopinnan suuntaisesti kohti Rastaalantietä. Avokallion ulkopuolella pintakasvusto sitoo osan satavasta vedestä. Pääosa vedestä valuu tien vieressä olevan painanteeseen ja siitä edelleen ojien kautta Monikonpuroon. Osa vedestä imeytyy kallionpintaa peittävään maahan.

2.14 Ympäristön häiriötekijät

Rastaalantie ja Karakalliontie aiheuttavat liikennemelua ja liikenteen päästöjä suunnittelualueelle.

Uusia asuinalueita koskevat yleiset melutasojen ohjearvot ovat ulko-oleskelualueilla päivällä 55 dB ja yöllä 45 dB yöllä. Kaava-alue on nk. liikennemelualuetta, jolloin asu-
misen ulko-oleskelualueiden sijoituksen yhteydessä tulee esittää melun torjunta.

Vuoden 2017 melutilanne on esitetty alla olevissa kuvissa. Pääosalla suunnittelu-
aluetta ylittävät melutasojen ohjearvot.

3 Asemakaavan tavoitteet

3.1 Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle

Tarkoituksena on mahdollistaa MAL-sopimuksen mukaiselle asemakaavoituksen ensisijaiselle kohdealueelle kohtuuhintaista asumista huomioiden kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset vaatimukset. Kaava-alue on sekä toimivien joukkoliikenneyhteyksien että palveluiden läheisyyden takia erittäin soveltuvaa täydennysrakentamiselle. Karakalliossa tarvitaan lähitulevaisuudessa lisää asuinrakennusoikeutta muun muassa ikääntyvän väestön asumistarpeisiin. Täydennysrakentamisen tavoitteena on myös väestönkasvun kautta parantaa tai vähintään säilyttää alueen palvelutasoa. Uusilla asuinkerrostaloilla halutaan vahvistaa Karakalliota asumisen alueena.

3.2 Alueen toimintoja, mitoitusta ja ympäristön laatua koskevat tavoitteet

Tarkoituksena on muuttaa liikennemelualueelle sijoittuva puisto asuntotonttimaaksi. Tällöin on tärkeää huolehtia hyvistä yhteyksistä laadukkaille virkistysalueille ja uuden asuinkorttelin melunsuojauksesta.

Uusi rakentaminen on täydennysrakentamista, jossa uudisrakentamisen ympäristöönsovittamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Tavoitteena on laadukas ja viihtyisä asuin- ja toimintaympäristö. Suunnittelussa otetaan erityisesti huomioon kalioinen maasto, sen korkeuserot ja tieliikennemelun torjunta.

Rastaalantien, Karakalliontien ja Kalasääksentien risteysalueen liikkumisturvallisuutta parannetaan. Asemakaavamuutoksen yhteydessä laaditaan Kalasääksentielle parantamissuunnitelma ja Rastaalantien alikulkua varten yleissuunnitelma.

3.3 Maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle

Kaavamuutoksen hakijoiden tavoitteena on mahdollistaa Rastaalantien ja Kalasääksentien väliselle alueelle uusien asuinkerrostalojen rakentaminen. Karakallion Huolto Oy:n [nyk. Karakallion Kiinteistöt Oy] huoltorakennus halutaan purkaa.

3.4 Lähialueen asukkaiden tavoitteita

Lähialueen asukkaiden tavoitteita esitetään tässä aiempien nähtävänäolojen perusteella ja Karakallion täydennysrakentamisselvitykseen liittyneen vuorovaikutuksen perusteella.

Ratamotien (Rastaalantien) varren asukkaiden tavoitteena on, että uudisrakentaminen ei varjosta Ratamotien kiinteistöjä eikä aiheuta liikennehaittaa. Osa Ratamotien ja myös Kalasääksentien nykyisistä asukkaista vastustaa kahdeksankerroksisuutta. Nykyiset asukkaat toivovat liikenneturvallisuuden parantamista ja liikennehaittojen vähentämistä.

Täydennysrakentamisselvityksen työpajatyöskentelyssä Rastaalan- ja Kalasääksentien välinen kalliorinne nähtiin sekä täydennysrakentamisen paikkana että paikkana, johon ei tulisi rakentaa.

4 Asemakaavan muutoksen kuvaus

4.1 Yleisperustelut

Kaavamuuotos tiivistää kaupunkirakennetta mahdollistaen asumista hyvän saavutettavuuden alueella MAL -sopimuksen mukaisesti. Muutos parantaa Karakallion palveluiden kehittymisedellytyksiä asukasmäärää lisäämällä. Karakallion viimeaikainen täydennysrakentaminen on mahdollistanut kaupunginosan asukasmäärän pysymisen noin 5 000 asukkaan tasolla, mutta asukasmäärä ei ole riittänyt tukemaan palveluiden säilymistä.

Muutoksella laajennetaan kortteleita 57028 ja 57034 voimassa olevan asemakaavan puistoalueille mahdollistaen uusia asunekerrostaloja. Kaavaratkaisu sisältää melusuojauksen. Toimitilamahdollisuus poistetaan.

4.2 Mitoitus

Kokonaiskerrosala 10 700 k m² vastaa noin 215 uutta asukasta mitoitusarvolla 50 k-m² / asukas. Kaikki kerrosala on uutta asunekerrosalaa. Kokonaiskerrosalasta 500 k-m² on mahdollistettu rakennusalan ulkopuolisiin piharakennuksiin. Suurin sallittu kerrosalaluokitus on VIII.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa:

- asuntojen ulkopuoliset varastotilat
- asukkaiden yhteistilat
- porrashuoneiden 20 m² ylittävän osan kussakin kerroksessa, mikäli se lisää porrashuoneen viihtyisyyttä ja luonnonvaloisuutta
- jätehuoltotilat ja kiinteistönhoidon tilat
- pysäköintitilat
- alueen sähkönjakelun vaatimat muuntamotilat

Asemakaavan muutoksen myötä kaava-alueen rakennusoikeus kasvaa 9076 k-m². Kaava-alueen aluetehokkuus on $e_a = 0.6$. Korttelin 57034 AK-korttelialueiden ja niiden pihoina toimivan AH/LPA-korttelialueen korttelitehokkuus on noin 0.9 ja korttelin 57028 AK-1-korttelialueen noin 1.09.

4.3 Maankäyttö

4.3.1 Korttelialueet

Asuinkerrostalojen korttelialueet (AK, AK-1)

Uudet kerrostalokorttelit laajentavat nykyisiä kortteleita 57034 ja 57028. Rastaalan- ja Kalasääksentien väliin kortteliin 57034 on sijoitettu kolme asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK) ja Kalasääksentien länsipuolelle kortteliin 57028 yksi (AK-1). AK-1 korttelialue on osoitettu omalla indeksillään, jotta korttelin 57028 autopaikoista vain sen paikkoja sallitaan sijoitettavaksi myös Kalasääksentien itäpuolelle uusille autopaikoille. Asuinkerrostaloihin liikennöidään Kalasääksentieltä.

Uudet kerrostalot on sijoitettu siten, että naapurustolla säilyy näkymiä talojen väleistä eikä Kalasääksentielle muodostu suljettua katukuilua. Sijoittelu noudattaa itäisen Karakallion rakennuskannan pääsuuntia.

Kerrostaloista kaksi on IV - (1/3)VI-kerroksisia, yksi V-kerroksinen ja yksi VIII-kerroksinen. Korkein VIII-kerroksinen sijoittuu Rastaalantien ja Karakalliontien risteykseen paikalliseksi maamerkiksi. IV - (1/3)VI kerroksiset asuinkerrostalot ovat toisesta päädystään kavennetut, mikä sovittaa niitä ympäristön vanhempiin kerrostaloihin. Kyseisten rakennusten suurinta korkeutta on määritetty myös rakennusten julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylimmällä korkeusasemalla. Verrattuna pelkkään suurimman kerrosluvun määrittämiseen, tällä voidaan rinnemaastossa yksiselitteisemmin määritellä suurin sallittu julkisivukorkeus.

Korttelissa 57034 pihatoiminnot pysäköintipaikat mukaan lukien sijoitetaan yhteiskäyttöiselle asumista ja pysäköintiä palvelevalle korttelialueelle (AH/LPA). Ko. korttelialueelle on sijoitettu myös osa korttelin 57028 AK-1-korttelialueen autopaikoista.

Kolmen asuinkerrostalon rakennusalalle on kullekin osoitettu kerrosalamääräksi 2500 ja yhden, kahdeksan kerroksisen kerrostalon kerrosalamääräksi 2700. Näiden lisäksi piha-alueille saa rakentaa yksikerroksisia talousrakennuksia ja katoksia rakennusalan ulkopuolelle enintään 500 k-m².

Kaavassa on annettu määräyksiä mm. julkisivuista, meluntorjunnasta, tuloilman-suodatuksesta, pihajärjestelyistä ja hulevesien käsittelystä sekä mahdollisesti pilaantuneesta maan tutkimisesta ja puhdistamisesta.

Julkisivumääräykset

Rakennusten, muurien ja muiden rakennelmien tulee olla arkkitehtuuriltaan laadukkaita. Julkisivut on toteutettava materiaaleiltaan ja käsittelyiltään korkealaatuisina.

Asuinkerrostalojen julkisivujen tulee olla pääosin vaaleita kiviainespintoja. Korttelin 57034 kahdeksan kerroksisen rakennuksen julkisivut voivat olla väriykseltään tummia. Julkisivuissa voidaan käyttää tehosteena myös muita materiaaleja ja värejä. Jos julkisivut rakennetaan elementeistä, saumat tulee piilottaa osaksi julkisivun

sommittelua. Kunkin asuinkerrostalon alimman kerroksen tulee julkisivukäsittelyltään ja -jäsentelyltään erota peruserroksista. Korttelin 57034 kahdeksan kerroksisen rakennuksen alin kerros tulee lisäksi käsitellä niin, ettei se anna umpinaista vaikutelmaa.

Korttelin 57034 kahdeksankerroksiseen rakennukseen tai sen piharakenteisiin tulee toteuttaa taideteos.

Ilmanvaihtokonehuoneet saa rakentaa kerrosluvun estämättä.

Noin 25 % auton säilytyspaikoista tulee toteuttaa viherkattorakenteisina katoksina. Pääosa katoksista sijoitetaan rajaamaan leikki- ja oleskelualueita.

Talusrakennusten ja pihakatosten kattopinnat tulee toteuttaa viherkattorakenteena.

Uusien asuinkerrostalojen melusuojausta on käsitelty ympäristön häiriötekijät -otsikon alla.

Asumista palveleva yhteiskäyttöinen ja autopaikkojen korttelialue (AH/LPA)

Asuinkerrostaloja palvelee yhteiskäyttöinen korttelialue, jonne sijoitetaan mm. yhteiset leikki- ja oleskelualueet ja pääosa autopaikoista. AK- ja AH/LPA-korttelialueet muodostavat toisiinsa liittyvän kokonaisuuden, joiden piha-alueet tulee suunnitella yhtenäisiksi kokonaisuuksiksi.

Pääosa autopaikoista sijoitetaan Rastaalantien puoleiselle korttelin 57034 AH/LPA-korttelin osalle, joka sijoittuu rinteeseen noin kolme metriä matalammalle kuin pihan osat, joille leikki- ja oleskelualueet sijoittuvat. Kaavassa on osoitettu maanpinnan likimääräinen korkeusasema, joka perustuu viitesuunnitelmaan. Korttelialuetta joudutaan tasaamaan ja terassoimaan tukimuurein. Tavoitteena on, että pysäköintialueet eivät hallitse pihaa. Kaavamääräyksillä on ohjattu pysäköintialueiden suuruutta ja jäsentelyä. Pihan yleisilmeen tulee olla vihreä. Pysäköintialueet eivät saa hahmottua laajoina yhtenäisinä kenttinä. Ne tulee jäsenellä katosten, kulkureittien, puu- ja pensasistutusten, pintamateriaalien sekä muurien tai aitojen avulla enintään 18 autopaikan suuruisiin osiin.

AK- ja AH/LPA-korttelialueiden itäosaan ja pihoille tulee rakentaa meluste ennen korttelin 57034 rakennusten käyttöönottoa. Meluntorjunnasta tarkemmin Ympäristön häiriötekijät -kohdassa.

Määräys rakentamattomien korttelialueen osien istuttamisesta ja pihan vihreästä yleisilmeestä koskee myös AH/LPA-korttelialuetta. Leikki- ja oleskelualueet tulee erottaa pensasistutuksin liikennöitävistä alueen osista. Olemassa olevaa puustoa ja avokalliota tulee säilyttää kaikilla pihoilla sekä Rastaalantien varrella.

Kaavamääräyksellä on sallittu esimerkiksi jätehuoltotilojen sijoittaminen kiinteistöjen välisin sopimuksin toiselle tontille.

4.3.2 Virkistys- ja suojaviheralueet

Puisto (VP)

Karakalliontien varrella puustoinen osa voimassa olevan asemakaavan mukaisesta puistoalueesta säilytetään puistona. Puustoinen osa-alue liittyy luontevasti Poutahaukanpolun länsipuoleiseen Sääksipuistoon. Puistoon on merkitty ohjeellisena rakennusala muuntamoa varten.

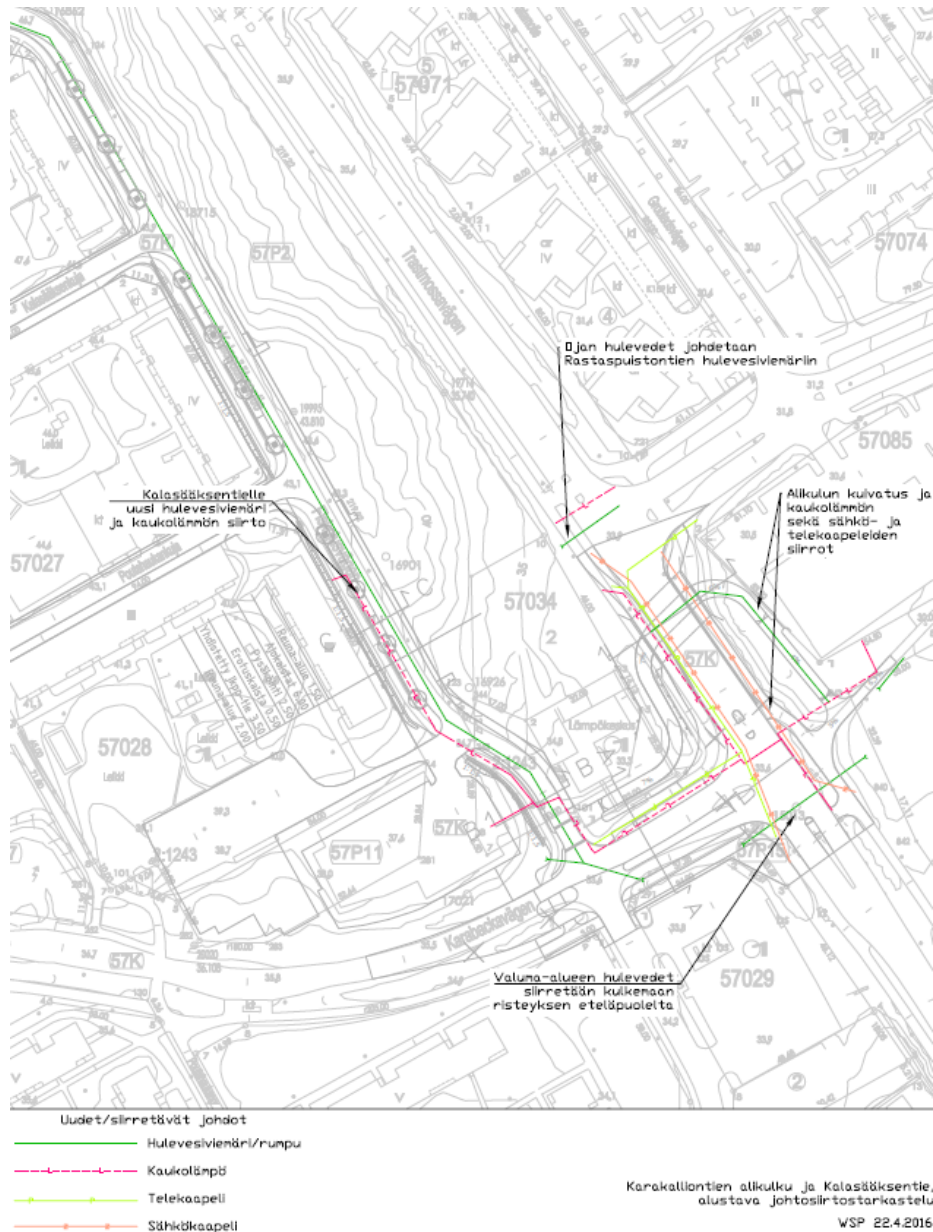
4.3.3 Muut alueet

Katualueet

Voimassa olevan asemakaavan Sääksipolku ja Karakalliontien eteläpuoleinen pieni luonnonmukaisena säilytettävä puistoalue (PL) muutetaan katualueeksi. Luonnonmukaisena säilytettävä puistoalue on nykyisellään huoltoasematonttia reunustavaa pienaraluetta, jota ei käytännössä voida säilyttää luonnonmukaisena. Kalasääksentien linjaus on muutettu nykytilanteen mukaiseksi. Katualueiden rajoja on tarkistettu siten, että ne mahdollistavat risteysalueiden toimivuuden ja liikkumisturvallisuuden parantamisen, esimerkiksi uuden kääntymiskaistan Kalasääksentielle, Rastaalantien alikulun toteuttamisen ja mahdollisen bussipysäkin siirron länteen päin.

4.3.4 Yhdyskuntatekninen huolto

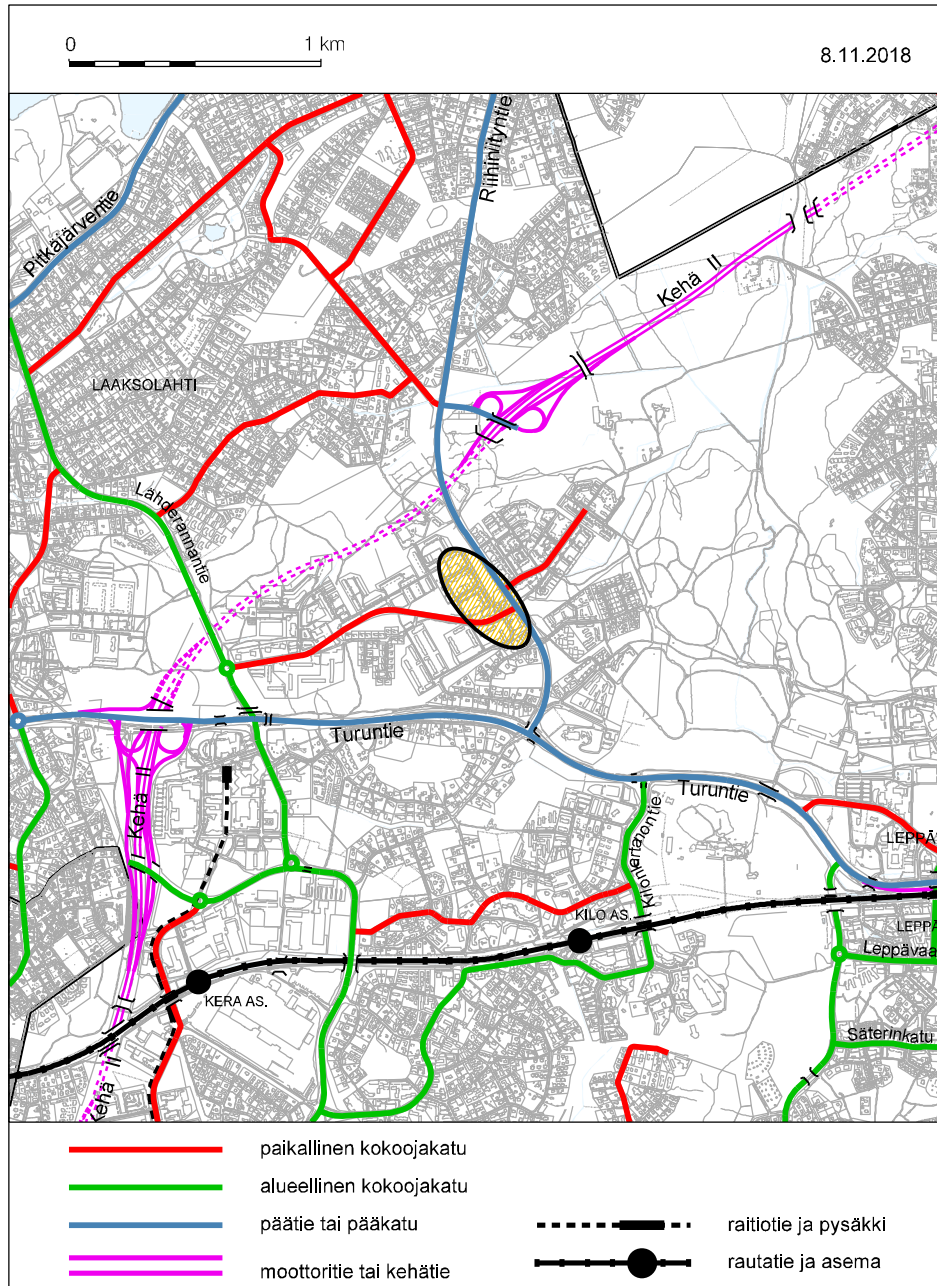
Kaavamuuos tukeuu olemassa oleviin yhdyskuntatekniikan verkostoihin. Kaavamuuoksen toteuttaminen vaatii osaa johtolinjoista siirrettäväksi. Eteläosan puistoon on sijoitettu ohjeellinen rakennusala muuntamoa varten.



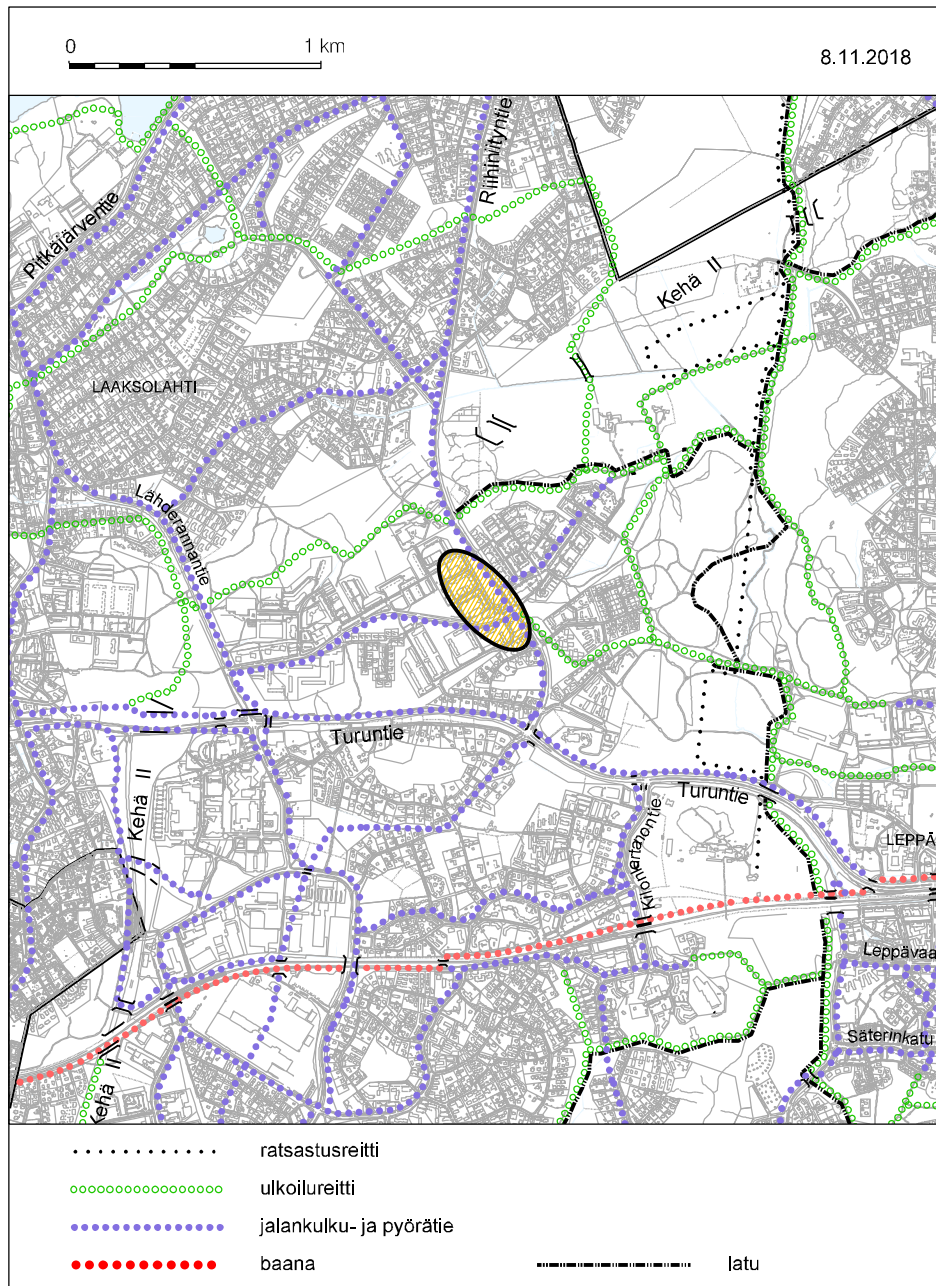
KUVA: Kartassa on esitetty siirrettävät / uudet johtolinjat. WSP

4.4 Liikenne

Suunnittelualaue liittyy nykyiseen katuverkkoon Kalasääksentien (tonttikatu) kautta ja muuhun liikenneverkkoon Rastaahtien ja Karakalliontien kautta. Alue on myös hyvin saavutettavissa kävellen ja pyörällä. Alla olevissa kuvissa on esitetty liikenteen tavoitteverkkokuvat.



Kuva. Ajoneuvoliikenteen tavoiteverkko.



Kuva. Jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkko.

Uuden maankäytön aiheuttama liikennemäärän lisäys on alhainen suhteessa katuverkon muuhun liikenteeseen. Uuden maankäytön liikennetuotos on arvioitu olevan alle 250 ajoneuvoa vuorokaudessa. Laajennetun päiväkodin liikennetuotos on arviolta noin 370 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne-ennusteen 2035 mukaan Rastaalantien keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä on noin 15 500 ajoneuvoa vuorokaudessa, Karakalliontien noin 6 400 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Kalasääksentien 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Ennustetilanteelle tehtyjen toimivuustarkastelujen (WSP 12.9.2109) mukaan koko Karakalliontien ja Kalasääksentien liittymän palvelutaso on sekä aamu- että iltahuipputunnin aikana hyvä, mutta Kalasääksentien suunnan palvelutaso on aamuhuipputunnin aikana tyydyttävä ja iltahuipputunnin aikana huono. Rastaalantien ja Karakalliontien liittymän palvelutaso on huipputuntien aikana tyydyttävä. Rastaalantien ja Rastaspuistontien liittymän palvelutaso heikkenee vuoden 2035 tilanteessa ja palvelutason parantamiseksi liittymään suositellaan valo-ohjausta. Liikenneverkon toimivuutta on kuvattu tarkemmin kohdassa 5.2 Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen.

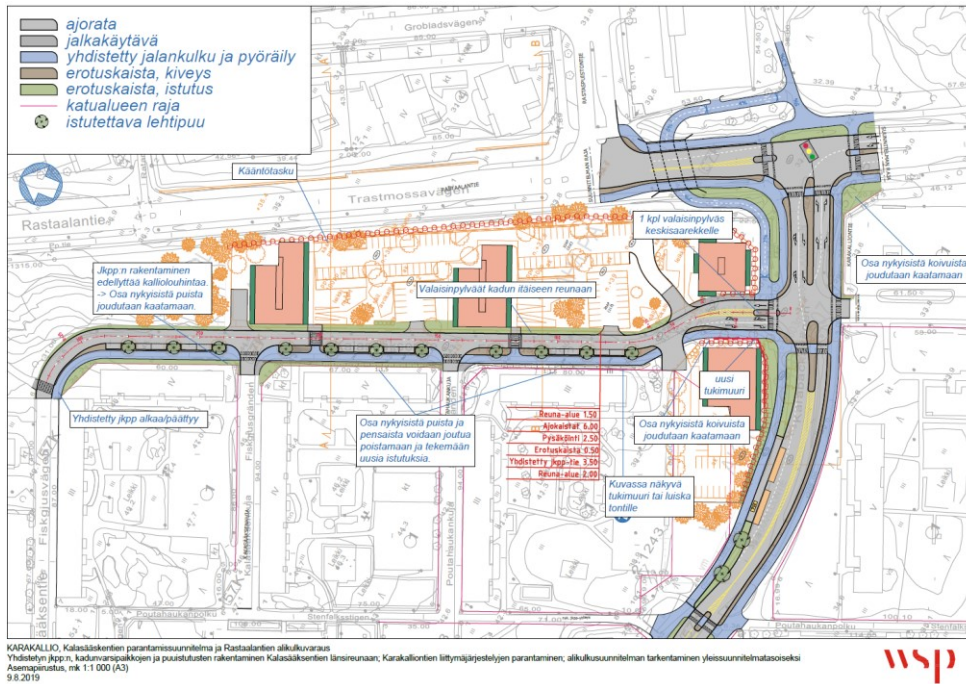
Suunnittelualan ja sen läheisyyden liikennejärjestelyitä on tutkittu kaavatyön yhteydessä. Liikennejärjestelyihin on esitetty liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä.

Kalasääksentien ajorata on suunniteltu nykyistä ajorataa idemmäksi, jolloin ajoradan etäisyys olemassa oleviin asuinrakennuksiin kasvaa. Kalasääksentien varren yhdistettyä jalankulku- ja pyörätietä on suunniteltu levennettäväksi 3,5 metriseksi ja kadun tasausta on suunniteltu loivennettavaksi, jotta esteettömyyden perustaso täyttyy. Ajoradan ja jalankulku- ja pyörätien väliin on suunniteltu yleisiä pysäköintipaikkoja vierailijoita varten. Nämä parantamistoimet voidaan toteuttaa voimassa olevan asemakaavan katualueella.

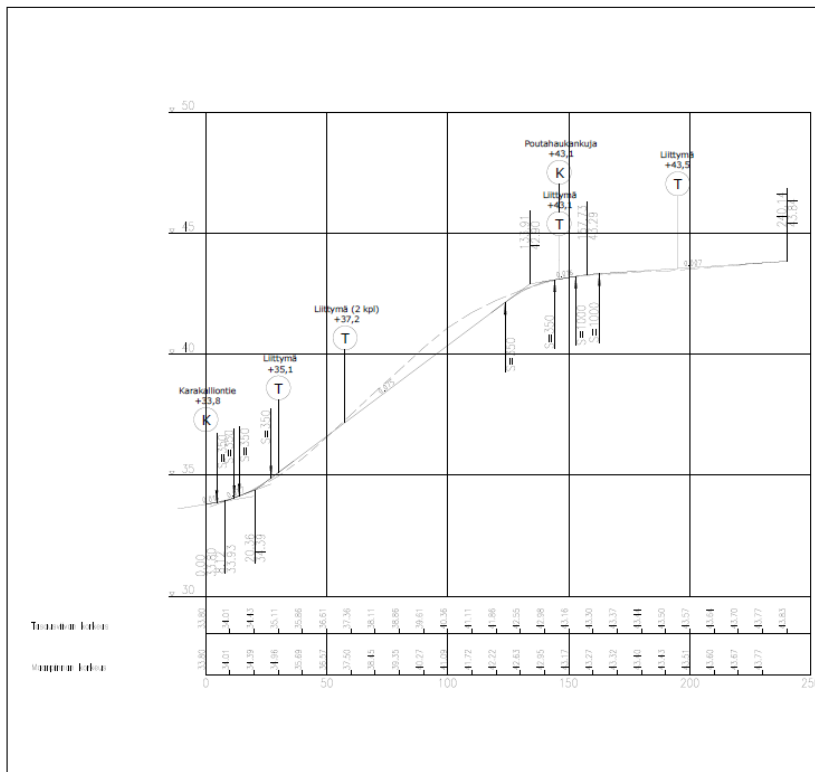
Karakalliontien ajorataa on siirretty hieman etelämmäksi, jolloin on saatu lisätilaa kaistajärjestelyille sekä jalankulku- ja pyörätieratkaisuille. Karakalliontien bussipysäkin siirto lännemmäksi on tutkittu ja suunniteltu. Siirto parantaa Kalasääksentien liittymän näkemäolosuhteita. Katulinjauksen ja bussipysäkin siirto mahdollistaa Karakalliontien kaistajärjestelyiden parantamisen. Karakalliontielle on suunniteltu oma vasemmalle kääntymiskaista Tornihaukantielle ja Rastaalantielle kääntyvien kaistoja on pidentetty, mikä parantaa liittymän toimivuutta. Kalasääksentien liittymän kohdalle Karakalliontien ylittävä suojielle on suunniteltu keskisaareke, jolloin kadun ylitys helpottuu ja turvallisuus paranee. Rastaalantien alikulun toteuttamismahdollisuudet on varmistettu.

Kesän 2019 aikana suunniteltiin Kalasääksentielle oma oikealle kääntymiskaista, joka myös hieman parantaa Kalasääksentien liikenteen sujuvuutta liittyttäessä Karakalliontielle.

Liikennejärjestelyiden parantaminen vaatii katusuunnitelmien laatimisen.



Kuva. Kalasääksentien parantamissuunnitelma ja Rastaalantien alikulkuvaraus (WSP, 9.8.2019).

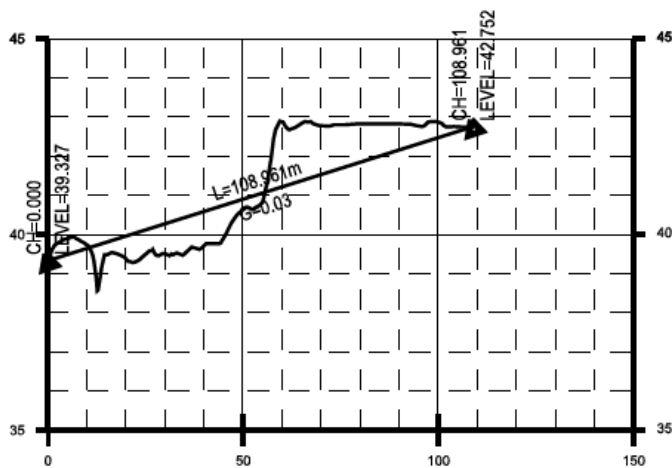


Kuva. Kalasääksentien parantamissuunnitelman pituusleikkaus (WSP 12.8.2019).

Kesän 2019 aikana tutkittiin mahdollista uutta katuyhteyttä Poutahaukankujalta Karakalliontielle. Uusi katuyhteys parantaisi Kalasääksentien liikenteen sujuvuutta Karakalliontielle liityttäessä. Uusi katuyhteys palvelisi sekä asutuksen että päiväkodin liikennettä. Kadun varteen voisi myös tulevaisuudessa saada uutta maankäyttöä, jolle voitaisiin ottaa tonttiliittymät uudelta kadulta. Uusi katuyhteys vaatii oman kaavamuu-
toksen.



Kuva. Suunnitelmaluonnos uudesta mahdollisesta kadusta.



Kuva. Pituusleikkausluonnos uudesta mahdollisesta kadusta.

Tulevaisuudessa Karakalliontielle selvitetään pikaraitiotien mahdollisuutta. Tarvittaessa pikaraitiotielle tehdään myöhemmin asemakaavamuutokset.

Kaavamuutokseen liittyvässä viitesuunnitelmassa on tutkittu pelastustoiminnan järjestäminen alueella.

4.4.1 Pysäköinti

Pysäköinti järjestetään pääasiassa erillisellä AH/LPA-korttelialueella ja korttelissa 57028 osin myös tontilla. Yleinen pysäköinti voidaan järjestää Kalasääksentien katualueella kadunvarsipysäköintinä.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

- AK- ja AK-1 -korttelialueella 1 ap / 95 k-m² (eli yhteensä noin 108 ap), kuitenkin vähintään 0,5 ap / asunto.

Jos tontille rakennetaan valtion tukemaa 40 vuoden korkotukimallilla toteutettavaa vuokra-asuntotuotantoa, voidaan sen pysäköintipaikkojen määrää vähentää 20 %.

Asumisen osalta liikkumisesteisten autopaikkojen vähimmäisvaatimukset tulevat Espoon rakennusjärjestyksestä, jonka mukaan asuinrakennusten korttelialueella tulee rakentaa vähintään yksi liikkumisesteisen autopaikka 30 autopaikkaa kohden. Liikkumisesteisten autopaikat tulee sijoittaa niiden käytettävyyden kannalta tarkoituksenmukaisesti.

Yleistä pysäköintiä tulee toteuttaa alueelle asumisen osalta 1 ap / 1 000 k-m², mikä tarkoittaa noin 11 autopaikkaa. Yleinen pysäköinti, joka palvelee muun muassa alueella vierailevia, on mahdollista toteuttaa Kalasääksentien katualueelle kadunvarsipysäköintinä. Suunnitelmassa on esitetty kadunvarteen 13 autopaikkaa, jotka palvelevat sekä uutta maankäyttöä, että jo olemassa olevaa maankäyttöä.

Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

- AK- ja AK-1 korttelialueella 1 pp / 30 k-m², kuitenkin vähintään 2 pp / asunto. Kaikki vähimmäisvaatimuksen mukaiset pyöräpaikat tulee sijoittaa katettuun ja lukittavissa olevaan tilaan. Lisäksi tulee osoittaa tilaa lyhytaikaiseen pyöräpysäköintiin ulkotiloissa.

4.5 Maaperä ja rakennettavuus

Rakennettavia alueita joudutaan tasaamaan louhinnoin ja täytöin.

Huoltotontilla sijainneiden öljysäiliöiden vuoksi kaavassa on veloitettu ennen rakentamista selvittämään maaperän mahdollinen pilaantuneisuus ja tarvittaessa puhdistamaan maaperä.

4.6 Ympäristön häiriötekijät

Rastaalantie ja Karakalliontie aiheuttavat liikennemelua ja liikenteen päästöjä suunnittelualueelle. Kaavassa annetut melusuojausmääräykset perustuvat liikennemeluselvitykseen (Liikennemeluselvitys, Kalasääksentie, Karakallio; Akukon Oy 13.11.2018).

Meluselvityksen mukaan suurin julkisivuilta vaadittava ääneneristävyysvaatimus on 30 dB, joka voidaan toteuttaa tavanomaisella seinärakenteella, joten kaavassa ei ole erityisiä ulkoseinien ja muiden rakenteiden ääneneristävyysvaatimuksia. Selvityksen mukaan pohjoisimman rakennuksen koilliskulman suurin melutaso on 65 dB, minkä vuoksi kaavassa on määräys asuntojen avautumisesta myös hiljaisempaan suuntaan.

Kaavassa on määrätty leikki- ja oleskelualueet sijoitettaviksi rakennusten muodostamaan melukatveeseen siten, että asuinalueille asetetut ulkoalueiden melutason ohjearvot eivät ylitä. Leikki- ja oleskelualueiden sijaintipaikkoja on osoitettu kaavassa ohjeellisina. Jotta leikki- ja oleskelualueilla alitetaan melun ohjearvot, tulee meluselvityksen mukaan niitä suojaamaan rakentaa sekä Rastaalantien että Kalasääksentien puolelle meluesteet. Kaavassa on esitetty meluesteiden likimääräinen sijainti ja esteen yläreunan likimääräinen korkeusasema. Meluesteen korkeus vireiseen pihatasoon vaihtelee noin 1,2 - 3 m. Melueste on suunniteltu rakennettavaksi muurina, joka toimii osaltaan myös rakenteellisena tukimuurina. Viitesuunnitelman mukaan osalla matkaa muuri korvautuu talousrakennuksilla.

Selvityksen mukaan melkein kaikkien julkisivujen melutasot ovat sellaiset, että niille mahdollisesti sijoitettavat parvekkeet tulee lasittaa. Kaavassa on määrätty oleskeluun tarkoitettut parvekkeet ja terassit suojattavaksi meluntorjunnan kannalta tarkoituksenmukaisesti siten, etteivät ulko-oleskelualueiden ohjearvot ylitä.

Määräyksen mukaan meluesteet, pengerrykset ja tukimuurit tulee toteuttaa korkeatasoisesti yhtenäisen pihasuunnitelman mukaan. Meluesteestä määrätään lisäksi: Alueelle on rakennettava melueste ennen korttelin 57034 rakennusten käyttöönottoa. Rastaalantien ja Kalasääksentien viereisten meluesteiden tulee olla pääosin kivialinesta ja meluntorjuntatarpeen sallimissa rajoissa vaihtelevan korkuisia. Rastaalantien puoleinen melueste tulee lisäksi jäsennöidä pintakäsittelyin ja esteeseen liittyvin istutuksin. Esteen kautta tulee rakentaa Rastaalantielle jalankulkuyhteys, joka voidaan toteuttaa esimerkiksi portaana.



Kuva: Julkisivuilla ja piholla esiintyvät suurimmat melutasot päivällä, ennustetilanne 2035, kaavaehdotus toteutettuna, Akukon Oy 13.11.2018.

Rakennukset ovat vähintään noin 11 m päässä Rastastien ajoradan reunasta. Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY) ilmanlaatuvohykkeiden minimiarvot täyttyvät. Rakennuksien tuloilman suodatukseen ja sijoitteluun tulee kuitenkin kiinnittää huomiota liikenteen aiheuttamisen epäpuhtauksien takia. Tuloilma on suodatettava käyttäen parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa. Lisäksi tuloilma tulee ottaa riittävän korkealta ja mahdollisimman etäältä Rastastien- ja Karakalliontieistä.

Kaavamääräyksissä on huomioitu melu- ja ilmanlaatuasiat.

5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset

Kaavamuutosta laadittaessa on tarkasteltu hankkeen vaikutuksia. Arvioinnissa on kuvattu muutos nykytilaan, voimassa olevan asemakaavan ja kaavamuutoksessa suunnitellun tilanteen välillä.

5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

- Uudet asunnot todennäköisesti edistävät asuinalueen ikärakenteen monipuolistumista.

- Täydennysrakentamisella syntyy viihtyisää asuinympäristöä. Kaavamuutos-alueella on paikkoja yhdessäoloon.
- Kaavan toteuttamisen myötä Karakallion hissillisten asuntojen määrä kasvaa.
- Kaavamuutos mahdollistaa esteettömän ympäristön syntymisen ja liikkumisen heikompien ehdoilla.
- Lisääntyvä sosiaalinen kontrolli ja valaistus luovat suunnittelualueelle turvallisuuden tunnetta. Toteuttamisen yhteydessä parannetaan myös nykyistä katuverkkoa, jolloin onnettomuusvaara Rastaalantien ja Karakalliontien sekä Kalasääksentien ja Karakalliontien risteysalueilla vähenee.
- Alue voi tukeutua joukkoliikennepalveluihin sekä lähellä oleviin julkisiin ja kaupallisiin palveluihin.
- Palvelut ja joukkoliikenteen pysäkit ovat lähellä, jolloin auton käyttötarve vähenee. Polkupyörien hyvillä säilytystiloilla innostetaan pyöräilemään.
- Kerrosalan arvioidaan mahdollistavan noin 215 asukasta; asukasmääräarvio perustuu kerrosalan ja asukasmäärän suhteeseen 50 k-m² / 1 asukas.
- Kaavamuutos poistaa toimitilamahdollisuuden alueelta. Nykyisin alueella toimiva kiinteistöhuollon toimipiste on koettu lähialueen asukkaiden parissa myös osin häiritsevänä.
- Viheralueen määrä vähenee korttelialueen toteuttamisen myötä eikä pääosaa alueesta voi entiseen tapaan käyttää lähivirkistykseen, läpikulkureittinä tai esimerkiksi koirien ulkoilutusalueena. Lounaiskulmaan jää kuitenkin puustoinen puistoalue ja alueelta on hyvät yhteydet Karakallion kaupunginosan laajoille virkistysalueille sekä Leppävaaraan.
- Lähimpien naapuritalojen asukkaissa muutos herättää kielteisiäkin tunteita, koska alue saatetaan mieltää jo valmiiksi rakentuneeksi. Suuria muutoksia omassa lähiympäristössä ei ole ehkä osattu odottaa, ja niihin sopeutuminen voi tuntua vaikealta. Rakennusaikana aiheutuu myös jonkin verran melua yms. häiriötä, mutta haitta on tilapäinen. Laadukkaalla täydennysrakentamisella on yleisesti ottaen paljon positiivisia vaikutuksia alueen arvoon ja imagoon.
- Taiteen lisääminen alueelle kytkee aluetta käynnissä olevaan Karakallion taidehankkeeseen ja siten parantaa alueidentiteettiä ja viihtyisyyttä.

Kaavan meluntorjuntaa koskevien määräysten avulla torjutaan meluhaitat kaava-alueella. Meluselvityksessä on tarkasteltu myös vaikutuksia olemassa oleviin asuinrakennuksiin. Meluselvityksen mukaan tulevaisuuden liikenne-ennustetilanteessa ja uusien rakennusten valmistuttua Kalasääksentien ja Rastaalantien nykyisten rakennusten julkisivurakenteilta ei ääneneristävyuden kannalta edellytetä tavanomaisuudesta

poikkeavaa seinärakennetta. Uudet rakennukset parantavat jonkin verran esimerkiksi Kalasääksentie 4:n pihamaan melusuojausta. Kaavan meluntorjuntaa on käsitelty aiemmin kohdassa ”Ympäristön häiriötekijät”.

Varjostus

Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen varjostaa osin ympäristöään. Varjo-tarkastelun perusteella varjostusta syntyy Ratamotien puolelle talvi-iltapäivisin. Kaava-alueella on nykyisin korkeaa havupuustoa, joka varjostaa Rastaalantietä ja Ratamotien taloja siten, että esimerkiksi syksyllä myöhään iltapäivällä vain yläkerrokseen osuu auringonpaiste.

5.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon

Toteuttamisen yhteydessä pääosa kallioisesta ja puustoisesta kaavamuuotosalueesta muuttuu luonnontilaisesta rakennetuksi ympäristöksi. Rakentamisen yhteydessä joudutaan kaatamaan asuinkerrostalojen, asumista palvelevan yhteiskäyttöisen ja auto-paikkojen korttelialueelta puustoa, louhimaan kalliota ja täyttämään maastoa. Menetettyä kasvillisuutta korvataan piharakentamisen yhteydessä uudella istuttamisella. Eteläisin kerrostalo toteutetaan tasatulle pysäköintialueelle, joten rakentaminen ei tältä osin vähennä viheralueiden määrää. Kaavamääräyksillä pyritään säilyttämään osa alueen puustosta ja avokallioista.

5.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Alueen rakentamisella on vaikutusta myös paikallisesti eläimistön elinympäristön pienentyessä ja pienilmaston muuttuessa. Laadittujen luontoselvitysten mukaan alueella ei kuitenkaan havaittu erityisesti suojeltavia luontotyyppisiä, joihin rakentaminen vaikuttaisi.

Kasvillisuuteen kohdistuvilla muutoksilla ja läpäisemättömien pintojen lisäämisellä on vaikutusta hulevesien muodostumiseen ja hulevesien imeytyminen vähenee. Hulevesiä koskevalla kaavamääräyksellä kuitenkin lievennetään valunnan kasvua tulvaherkkään Monikonpuroon.

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

Kaavamuutoksella eheytetään yhdyskuntarakennetta. Täydennysrakentaminen tiivistää nykyistä kaupunkirakennetta nykytilanteeseen ja voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna. Karakallio vahvistuu asumisen alueena.

Kaavamuutoksessa puistojen määrä nykytilanteeseen ja voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna vähenee. Voimassa olevan asemakaavan mukaiset puistoalueet sijaitsevat kuitenkin tieliikennemelualueella, jolloin niiden käyttöarvo on vähäinen.

Asuntojen rakentamisella ja uusilla asukkailla varmistetaan alueen toimivuutta sekä parannetaan palvelujen ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna Kalasääksentien linjaus muutetaan nykytilanteen mukaiseksi. Katujärjestelyjä parantamalla syntyy turvallista liikkumisympäristöä. Liikkuminen polkupyörällä ja jalkaisin helpottuu. Kaavasta erillisen Kalasääksentien parantamissuunnitelman toteuttaminen parantaa Kalasääksentien käytettävyyttä, kun katua loivennetaan pituussuunnassa. Kaava mahdollistaa Rastaalantien alikulun toteuttamisen myöhemmin.

Uuden maankäytön aiheuttama liikennemäärän lisäys on alhainen suhteessa katuverkon muuhun liikenteeseen. Uuden maankäytön liikennetuotos on arvioitu olevan alle 250 ajoneuvoa vuorokaudessa. Laajennetun päiväkodin liikennetuotos on arviolta noin 370 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne-ennusteen 2035 mukaan Rastaalantien keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä on noin 15 500 ajoneuvoa vuorokaudessa, Karakalliontien noin 6 400 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Kalasääksentien 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Liikenteen toimivuustarkastelua on päivitetty nähtävillä olon jälkeen (WSP 12.9.2019). Toimivuustarkastelujen mukaan ennustetilanteessa Rastaalantien ja Karakalliontien liittymän palvelutaso on huipputuntien aikana tyydyttävä. Kalasääksentieltä on iltahuipputuntien aikana vaikea liittyä Karakalliontielle vasemmalle, jolloin Kalasääksentien suunnan palvelutaso jää huonoksi (ohjausviive 41 s), vaikka koko liittymän palvelutaso on hyvä. Aamuhuipputuntien aikana Kalasääksentien suunta toimii tyydyttävästi (ohjausviive 25 s). Syynä Kalasääksentien toimivuusongelmiin ovat muun muassa liittymän läheinen sijainti Rastaalantien liittymään ja liittymän nelihaarisuus. Toimivuutta ennustetilanteessa voidaan parantaa hieman Rastaalantien liittymän valo-ohjausta säätelämällä, mutta silloinkin tulee huomioida Rastaalantien pääsuunnan toimivuus. Kalasääksentien toimivuutta parantaisi myös Rastaalantien kapasiteetin lisääminen 2+2-kaistaiseksi. Lisäksi Rastaalantien ja Rastaspuistontien liittymään tarvitaan valo-ohjaus ja se on kytkettävä yhteen Karakalliontien valo-ohjauksen kanssa.



Kuvapari. Liikennemäärät huipputuntien aikana ennustetilanteessa 2035 (WSP, 12.9.2019).

Tarkastelutilanne	Liittymien palvelutaso					
	Karakalliontien ja Kalasääksentien liittymä		Rastaalantien ja Karakalliontien liittymä		Rastaalantien ja Rastaspuihostien liittymä	
	AHT	IHT	AHT	IHT	AHT	IHT
VUOSI 2035, uusi maankäyttö (+ Karakallion alueen täydennysrakentaminen)	B (C)	B (E)	C (D)	C (D)	F	F

Liittymän palvelutaso	Keskimääräinen ajoneuvokohtainen viivytys (s/ajon)	
	Valo-ohjaamaton liittymä	Valo-ohjauksinen liittymä
A = erittäin hyvä	≤ 10	≤ 10
B = hyvä	≤ 15	≤ 20
C = tyydyttävä	≤ 25	≤ 35
D = välttävä	≤ 35	≤ 55
E = huono	≤ 50	≤ 80
F = erittäin huono	> 50	> 80

Kuva. Yhteenvetotaulukko toimivuustarkastelujen palvelutasoista ennustetilanteessa 2035 (WSP, 12.9.2019).

Toimivuustarkastelujen (WSP 12.9.2019) yhteydessä tutkittiin myös kierto liittymän toimivuutta Rastaalantien ja Karakalliontien liittymässä. Yksikaistainen kierto liittymä ei toimi ennustetilanteessa. Osittain tai kokonaan kaksikaistainen kierto liittymä toimisi paremmin, mutta vaatisi huomattavasti enemmän tilaa liittymän alueelta. Lisäksi jalan- kulun ja pyöräilyn yhteydet tulisi tällöin toteuttaa eritasoon kaksikaistaisilla osuuksilla.

5.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Toteuttaminen luo Karakallion itäisen sisääntulon yhteyteen uuden, rakennetun reunan. Rastaahtien varren maisema muuttuu voimassa olevaan asemakaavaan ja nykytilanteeseen verrattuna kaupunkimaisemmaksi.

Vaikutukset ovat suurimmat Rastaahtien lisäksi Kalasääksentien ja Ratamotien varrella asuvilla asukkaille maisemakuvan ja näkymien muutoksena. (Varjostusta on käsitelty enemmän jäljempänä kohdassa Vaikutukset ihmisten elinoloihin).



Kuva: Visualisointinäkömää Rastaahtientieltä länteen kohti kaava-alueetta. Optiplan Oy.



Kuva: Näkömää Rastaahtientieltä länteen kohti kaava-alueetta, nykytila.

Kalasääksentien varrelle rakennukset on sijoitettu katuristeyksiin Kalasääksenkujan ja Poutahaukankujan katujen päätteeksi, jolloin nykyisistä asunnoista säilyy pitkiä näkymiä. Pohjoisimmat kerrostalot porrastuvat alakerroksiltaan rinteeseen julkisivukorkeuden pysyessä samana, jolloin ne ovat Kalasääksentielle neljäkerroksisia. Rastialantien puolella katukuva muuttuu, kun kadun länsilaidan metsäinen vaikutelma muuttuu rakennetuksi katunäkymäksi.

Meluesteen toteuttamistavalla ja istutuksilla on suuri merkitys katumaisemassa.

Eteläosalla kaavan toteuttamisen jälkeen puustoa on sekä puistoksi jäävällä osalla että korttelin 57028 istutettavalla alueella. Risteyksen näkemäalueille puustoa ei liikenneturvallisuuden vuoksi istuteta.

Kaava velvoittaa toteuttamaan korkeimman rakennuksen tontille taideteoksen. Toteutustapa voi olla hyvin monenlainen ja taideteoksen kaupunkikuvallista vaikutusta ei siten voi etukäteen arvioida.

5.6

Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen

Käyttötarkoitusten muuttaminen ja rakennusoikeuksien lisääminen nostavat kaavamuutosalueen arvoa. Kokonaisratkaisu on suunniteltu siten, että se on taloudellisesti toteutettavissa.

Asuntotuotanto turvaa yritysten työvoiman saantia ja vaikuttaa siten kaupungin kilpailukykyyn. Kaavamutoksen toteuttaminen edistää osaltaan kaupallisten ja muiden palvelujen säilymistä. Laadukas ympäristö, asuntojen kohtuullinen hinta ja varustelutaso lisäävät Karakallion vetovoimaa asuinpaikan valinnassa.

Kaavamuuotos voidaan toteuttaa nykyisten katuyhteyksien varaan eikä se sinällään vaadi uusien katujen rakentamista. Kaavamutoksen yhteydessä on laadittu Kalasääksentien ja Karakalliontien parantamissuunnitelma, jonka kustannusarvio on noin 700 000 €.

Kaavatalous

Kaava-alue on suurimmaksi osaksi Espoon kaupungin omistuksessa. Kaavan aiheuttamat kustannukset koostuvat pääsääntöisesti katulinjauksiin liittyvistä töistä. Tuleva alikulku on tästä kaavasta riippumaton ratkaisu. Kaavan tulot koostuvat tontinmyynti- ja alueidenvaihtotuloista. Espoon kaupungin kannalta tulot ylittävät kustannukset, joten hanke on kaavataloudellisesti positiivinen.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Rakentamisaikataulu

Rakentaminen on tarkoitus aloittaa mahdollisimman pian sen jälkeen, kun kaava on tullut lainvoimaiseksi.

6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Leikki- ja oleskelualueiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja varustelussa tulee huomioida niiden muodostavan toisiansa täydentävän kokonaisuuden, jolloin niistä voidaan suunnitella toiminnoiltaan mahdollisimman monipuolisia.

6.3 Toteutuksen seuranta

Toteutusta seuraa ja valvoo Espoon kaupungin rakennusvalvonta.

6.4 Sopimukset

Asemakaavan toteuttaminen edellyttää maankäyttösopimusta. Alueelle tulee laatia erillinen tonttijako. Katujen parantamissuunnitelmien toteuttaminen vaatii katusuunnitelmat.

7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

7.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

7.1.1 Valmisteluaineiston nähtävilläolo

Kaavasta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRA 30§:n mukaisesti 17.8.-15.9.2015.

Kaavahankkeesta järjestettiin kaavoittajan vastaanotto 25.8.2015..

7.1.2 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Nähtävänäoloaikana jätettiin kolmetoista kirjallista mielipidettä ja yksi kannanotto.

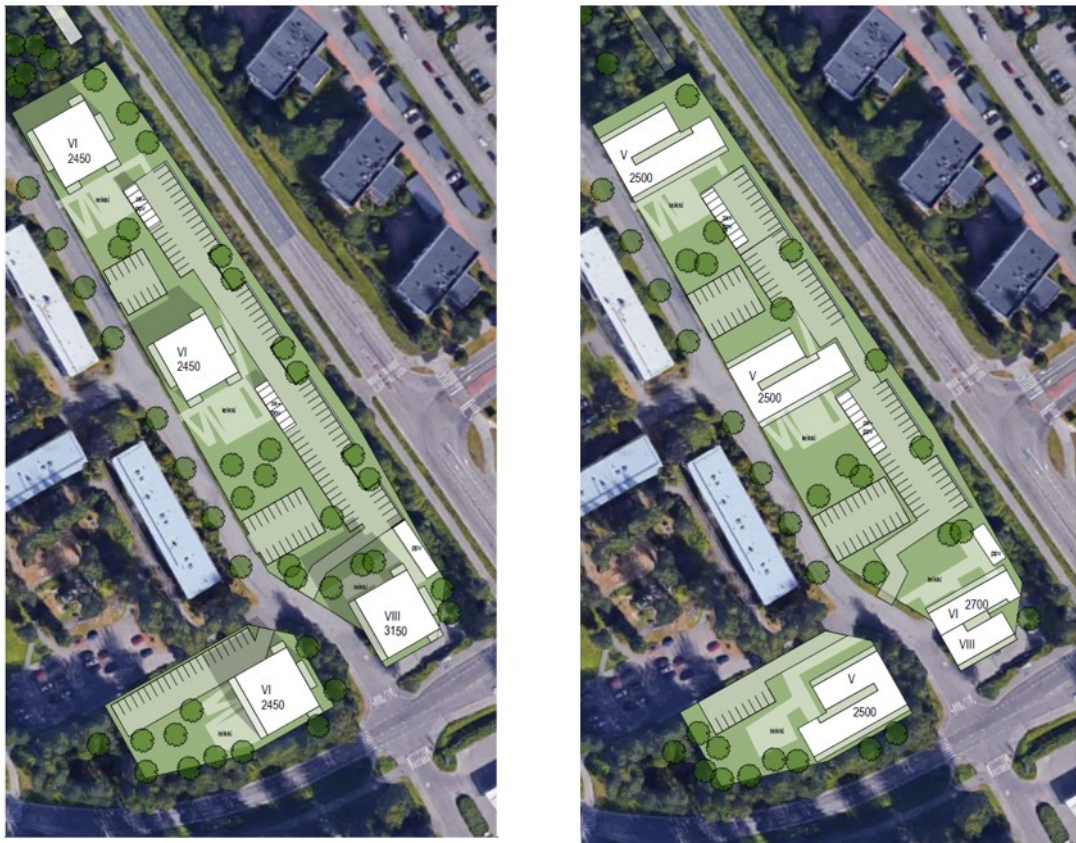
Kaavamuuotos herätti vastustusta lähialueen asukkaissa, koska vihheralue häviää liian massiiviseksi koetun uudisrakentamisen tieltä. Korkeita kerrostaloja ei pidetty Karakallion miljööseen soveltuvina ja niiden pelättiin varjostavan lähitaloja. Myös liikenteen ruuhkautumisesta oltiin huolissaan.

7.2 Kaavaehdotus

7.2.1 Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus

Asemakaavatyössä tutkittiin aiemmin nk. Bertta-konseptin mukaisten kerrostalojen sijoittamista alueelle erilaisina vaihtoehtoina. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 14.12.2016 § 224, että Bertta-talot ovat liian massiivisia tälle paikalle ja ne poikkeavat tyyliltään liian paljon toteutuneesta rakentamisesta.

Uudessa tilanteessa hanke laati alueelle kaksi perusvaihtoehtoa, joista toinen perustui tasasivuisiin VI- ja VIII -kerroksisiin pistetaloihin ja toinen päädystään kavennettuihin V- ja VIII-kerroksiseen nk. halkiotalomallin. Halkiotaloon perustuvaa vaihtoehtoa pidettiin lähiympäristöön sopeutumisen kannalta kehityskelpoisempänä ja kaavaehdotus laadittiin siihen perustuvana.



Kuvat yllä: Vasemmalla pistetalovaihtoehto ja oikealla halkiotalovaihtoehto 14.12.2017, Optiplan Oy.

7.2.2 Kaavaehdotuksen nähtävilläolo

Kaupunkisuunnittelulautakunta § 99 päätti yhtyä vastineisiin, hyväksyä asemakaavan muutosehdotuksen nähtävillä MRA § 27:n mukaisesti ja pyytää lausunnot. Lautakunta edellytti, että ennen asemakaavan seuraavaa käsittelyvaihetta lautakunnan käsiteltäväksi valmistellaan Karakallion täydennysrakentamisen yleissuunnitelma, jonka

valmistelu on tarpeen tehdä hyvässä yhteistyössä mm. alueen asukkaiden, asuntoyhtiöiden ja lautakunnan kanssa. Yleissuunnitelman osana tarkastellaan myös meluntorjunnan tarpeita ja toteutustapaa. Karakallio kaipaa elinympäristön ja olemassa olevan rakennuskannan osittaista uudistamista ja täydentämistä, jotta alueen elinvoimaisuus saadaan paranemaan – siksi yleissuunnitelman laadintaa ja muita toimenpiteitä on syytä kiirehtiä. Yleissuunnitelmasta voi aiheutua tähän asemakaavaan merkittäviäkin muutostarpeita.

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 15.8.-13.9.2016.

Kaavahankkeesta järjestettiin asukastilaisuus 7.11.2016.

7.2.3 Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Kaavaehdotuksesta jätettiin viisi muistutusta ja saatiin kuusi lausuntoa ja kaksi kannanottoa. Muistutuksissa kritisoitiin erityisesti asuinkerrostalojen kokoa ja varjostushaittaa. Huoltotoimintaa ei pidetty paikalle sopivana ja liikennehaitoista oltiin huolissaan. ELY-keskus esitti täsmennyksiä melua koskeviin määräyksiin. Caruna Espoo Oy pyysi varaamaan tilan puistomuuntamolle. Tilat ja alueet -yksikkö painotti Rastialantien alikulun toteuttamisen tärkeyttä. Kaavaehdotusta tarkistettiin palautteen perusteella mm. siirtämällä rakennuksia etäämmälle toisistaan ja madaltamalla niitä.

14.12.2016 § 224 lautakunta palautti kaavaehdotuksen uudelleen valmisteltavaksi siten, että tutkitaan uusia ratkaisuja lautakunnan jäsenten esittämiin seuraaviin huoliin:

- Esitetyt Bertta-talot ovat liian massiivisia tälle paikalle ja ne poikkeavat tyyliltään liian paljon toteutuneesta rakentamisesta.
- Karakallion Huollon toimipiste ei sovellu tähän paikkaan. Palvelupisteen tulisi sijaita Karakallion kaupallisessa ytimessä ja mahdolliset varikkotilat muualla.

14.12.2016 § 226 Kaupunkisuunnittelulautakunta

1. merkitsi tiedoksi Karakallion 14.6.2016 päivätyn täydennysrakentamisselvityksen otettavaksi huomioon Karakallion tulevissa asemakaavan muutoksissa ohjaavana ja kehittyvänä kokonaissuunnitelmana,
2. totesi, että täydennysrakentamisella kehitetään Karakallion alueen yhdys-kuntarakennetta ja lisätään asuntotonttivarantoa hyvän saavutettavuuden alueella valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen (MAL) mukaisesti,
3. täydennysrakentamisen selvityksiin tulee sisällyttää myös energiatehokkuuden parantaminen,

4. edellytti vuoropuhelun jatkamista Karakallion asunto-osakeyhtiöiden omistajien kanssa kiinteistöjen kehittämisestä ja että,
5. Karakalliosta tehdään täydennysrakentamisen pilottikohde.

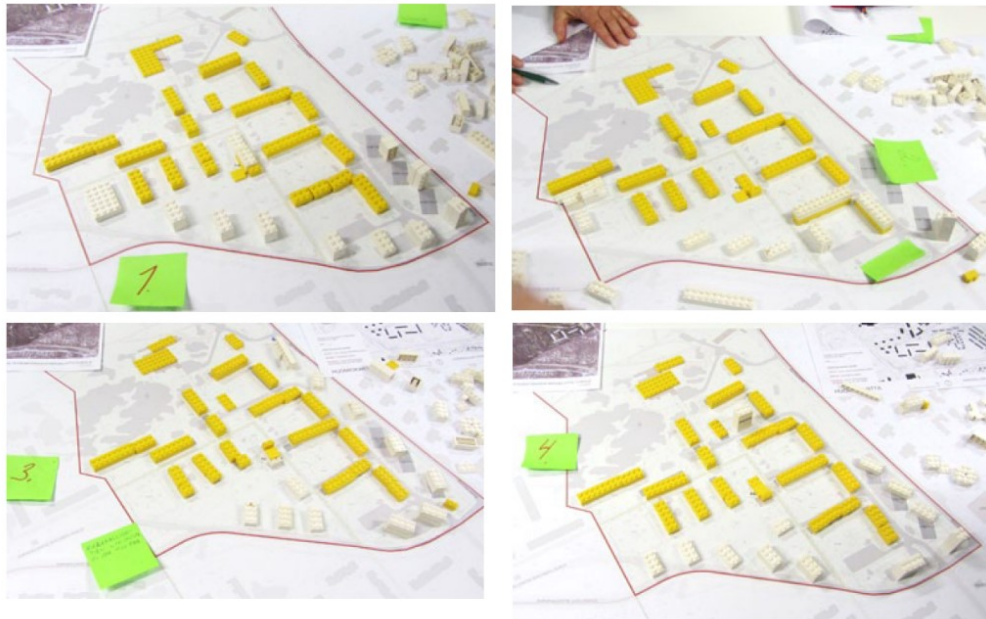
Kaavaehdotus jätettiin kaupunkisuunnittelulautakunnan kokouksissa 12.12.2018, 16.2019 ja 30.1.2019 pöydälle.

Pöydälläoloaikana kaavaan tehtiin seuraavat tarkistukset:

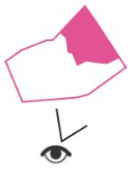
- pysäköimispaikkojen kokoa pienennettiin
- AK- ja AK-1-korttelialueiden autopaikkojen vähimmäismäärä muutettiin 1 ap/85 k-m2:stä 1 ap/95 k-m2:iin
- Lisättiin määräys: Noin 25 % auton säilytyspaikoista tulee toteuttaa viherkattorakenteisina katoksina. Pääosa katoksista sijoitetaan rajaamaan leikki- ja oleskelualueita.
- Lisättiin määräys: Pysäköintialueet eivät saa hahmottua laajoina yhtenäisinä kenttinä. Pysäköintialueet tulee jäsenellä katosten, kulkureittien, puu- ja pensasistutusten, pintamateriaalien sekä muurien tai aitojen avulla enintään 18 autopaikan suuruisiin osiin.
- Polkupyöräpysäköinnin mitoitusmääräystä korjattiin.

7.2.4 Karakallion täydennysrakentamisselvityksen asukastyöpaja

Seuraavissa kolmessa kuvakoosteessa on 13.2.2017 pidetyn asukastyöpajan töitä. Ylimmässä kuvasarjassa keltaiset legot esittävät nykyisiä rakennuksia ja valkoiset asukastyöryhmien ehdotuksia uudisrakennuksiksi. Keskimmaisessä koosteessa on yhteenvetoa henkilökohtaisista tehtävistä ja alimmassa on punaisilla tarroilla merkityt paikkoja, joita ei tulisi rakentaa ja sinisillä rakentamisen paikkoja.



Koilliskulma, Säaksipuisto, Kalasääksentie

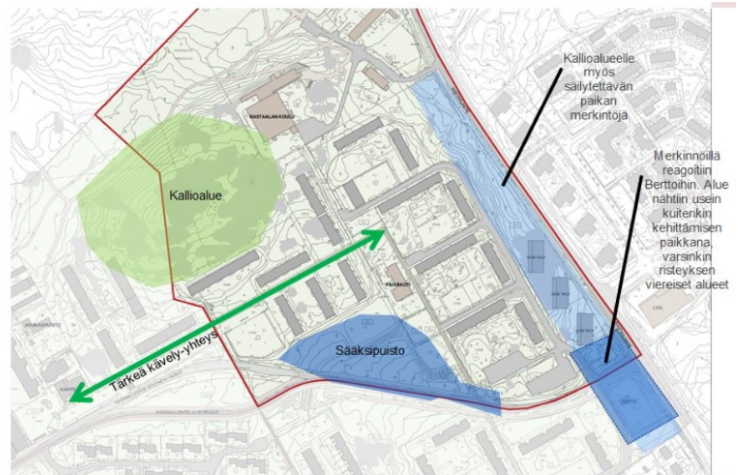


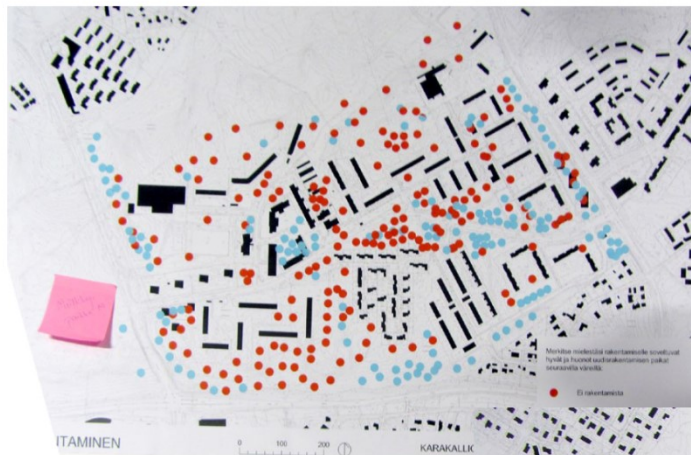
Karakalliontien varrelle Säaksipuistoon on aseteltu lamelleja tien vastaisesti avoimeen rakenteeseen. Umpikortteli ei ole karakalliolainen rakennustapa. Nykyisten rakennusten korottamiseen suhtaudutaan varovaisesti. Kalasääksentien varsi sen sijaan nähtiin rakentamisen paikkana.



Koilliskulma

Kävely-yhteys Karakallion ostarilta (Karakallionpolku) korostuu osassa huomiokartoista. Sen varrelle rakentamista on tutkittava huolella. Karavuoren kallioalue on monessa kartassa nostettu hyvin tärkeäksi. Säaksipuiston moni toivoi kehittyvän. Karakalliontien ja Rastaaletien risteykseen ehdotettiin rakentamista. Rastaaletien varrelle ehdotettiin rakentamista, mutta harkiten ja kallioaluetta säästäen.





Saako rakentaa?

Kartalle merkittiin punaisella tarralla paikat, joihin ei toivota rakentamista. Sininen merkintä taas kertoo täydennysrakentamisen paikan.

Kartalta erottuvat rakentamisen paikkoina alueen laidat, ostarin seutu ja Sääksi puisto. Tammiston viheralue, Karakallionpuisto, asukaspuisto ja Karavuori nousevat kartalla esiin paikkoina, joihin rakentamista ei toivota.

Tärkeitä paikat Taide ja kaupunkivihreä

Kartalle merkittiin keltaisella tarralla tärkeitä paikkoja tai kohtaamisen paikkoja. Vihreät tarrat puolestaan osoittavat sopivia paikkoja kaupunkivihreälle tai taiteelle.

Nykyiset julkiset ulkotilat ovat tärkeitä kohtaamispaikkoja. Koulun kenttä, päiväkodin ympäristö, tori ja asukaspuisto nousevat kartalla esiin. Karakallionpuistossa korostuvat kaupunkivihreän ja -taiteen merkinnät. Tammiston viheralueen läpi kulkeva polku sekä Suohaukantie ovat myös keränneet paljon merkintöjä tärkeinä paikkoina.



7.2.5 Kaavaehdotuksen uudelleen nähtävilläolo

Asemakaavan muutosehdotukseen tehtiin luonteeltaan sellaisia muutoksia, että se oli syytä asettaa uudelleen nähtäväksi.

Asemakaavan muutosehdotus oli uudelleen nähtävillä MRA 32 §:n mukaisesti 4.3.-2.4.2019.

Kaavahankkeesta järjestettiin asukastilaisuus 11.3.2019.

Karakallion koululla järjestettyyn asukastilaisuuteen osallistui noin 40 henkeä. Tilaisuudessa kritisoitiin suunnitelmaa ja oltiin huolissaan liikenteen sujumisesta. Yhtenä liikenneneratkaisuna esitettiin uutta katuuyhteys esimerkiksi Karamäen tulevan uuden päiväkodin eteläpuolelta.

7.2.6 Kaavaehdotuksen uudelleen nähtävilläolon aikana saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Muistutuksia jätettiin kaksi. Muistutuksissa korostuivat huolet liikenteen sujumisesta ja liikenteen haittavaikutuksista. Myös kiintymys nykytilaiseen kalliometsään kävi ilmi.

Lausuntoja ja kannanottoja saatiin 3 kpl. Caruna esitti muuntamoiden sijoittamista korttelialueille ja kertoi suunnittelevansa Rastaalantien länsilaidalle maakaapelia. Carunan kanssa on neuvoteltu ja kaavaehdotukseen on lisätty ohjeellisella merkinnällä muuntamo puistoalueelle. Maakaapeliyhteys ei tässä kaavamuutoksessa edellytä toimenpiteitä. Ympäristökeskus totesi, että ympäristön häiriötekijät eivät ole merkittäviä ja niiden lieventäminen on otettu hyvin huomioon kaavamääräyksissä. Pelastuslaitos linjasi, että varatiejärjestelyiden tulee olla vähintään rakennuskohtaisesti samanlaiset. Viitesuunnitelmaan on tehty tästä syystä tarkistuksia.

7.3 Kaavan hyväksyminen

Kaupunkisuunnittelulautakunta kokouksessaan 18.9.2019 lisäsi määräyksen: Yleiseen pysäköintiin tarkoitetut vähintään 11 autopaikkaa on tarkoitettu toteutettaviksi Kalasääksentielle kadunvarsipysäköintinä ja hyväksyi ehdotuksen esitettäväksi kaupunginhallitukselle.

Asemakaavan muutoksen hyväksyy kaupunginhallitus.

7.4 Yhteistyö kaavan valmistelun aikana

Asemakaavan muutos on laadittu yhteistyössä hakijan työryhmän kanssa.

Hankkeen edustajat ja suunnittelukonsultit

- Karakallion Kiinteistöt Oy:n (aiemmin Karakallion Huolto Oy)
- NCC Suomi Oy:n (aiemmin NCC Rakennus Oy)
- Optiplan Oy
- WSP
- Akukon Oy

Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavoituksen palvelualueella kaavan valmistelusta on vastannut


- Teija Patrikka, arkkitehti
- Tiina Piironen, aluearkkitehti
- Tarja Pennanen, suunnittelupäällikkö
- Katariina Peltola, maisema-arkkitehti
- Jenny Asanti, 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
10.12.2013	ksl	Hyväksyttiin työohjelmaan
18.5.2015		Kaavoitushakemus saapui
1.6.2015	ksp	OAS ja valmisteluaineisto nähtäville
12.8.2015		Kuulutus vireille tulosta ja OASin nähtävilläolosta
17.8.-15.9.2015		Valmisteluaineisto nähtävillä (MRA 30§)
25.8.2015		Suunnittelijoiden vastaanotto
25.5.2016	ksl	Kaavaehdotus nähtäville
15.8.-13.9.2016		Kaavaehdotus nähtävillä (MRA 27 §)
7.11.2016		Karakallion täydennysrakentamisselvityksen asukastilaisuus
16.11.2016		Karakallion täydennysrakentamisselvitystä käsiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnan info -tilaisuudessa
30.11.2016	ksl	Kaavaehdotus pöydälle
14.12.2016	ksl	Kaavaehdotus palautettiin uudelleen valmisteltavaksi
14.12.2016	ksl	Käsitteli Karakallion täydennysrakennussuunnitelmaa, kts. kohta 7.2.3
13.2.2017		Karakallion täydennysrakentamisselvityksen asukastyöpaja
30.5.2017		Karakallion täydennysrakentamisselvityksen asukastilaisuus
12.12.2018	ksl	Kaavaehdotus pöydälle
16.1.2019	ksl	Kaavaehdotus pöydälle
30.1.2019	ksl	Kaavaehdotus pöydälle
13.2.2019	ksl	Kaavaehdotus uudelleen nähtäville
4.3. - 2.4.2019		Kaavaehdotus uudelleen nähtäville (MRA 32§)
11.3.2019		Asukastilaisuus
18.9.2019	ksl kh	Ehdotus kaupunginhallitukselle asemakaavaksi

5145/2020	Kh	<i>Tiina Piironen</i>	
/d	Ksl, muutettu	<i>Teija Patrikka</i>	18.9.2019
	Nähtävillä MRA 32 §		4.3.-2.4.2019
/c	Ksl, muutettu	<i>Teija Patrikka</i>	12.12.2018-13.2.2019
/b	Ksl, palautti	<i>Teija Patrikka</i>	30.11.-14.12.2016
	Nähtävillä MRA 27 §		15.8.-13.9.2016
/a	Ksl (Kaavaehdotus)	<i>Teija Patrikka</i>	25.5.2016
	Nähtävillä MRA 30 §		17.8.-15.9.2015
2517/2015	Ksj (OAS)	<i>Torsti Hokkanen</i>	1.6.2015
	Espoon kaupunkisuunnittelukeskus Esbo stadsplaneringscentral	Alue 131507	Piir.nro 6981
	Asemakaavayksikkö Detaljplaneenheten	Mittakaava 1:1000	Asianumero 5145/10.02.03/2020
Karakallio II Asemakaavan muutos		Piirtäjä MHy	Päiväys 25.5.2016
		Suunnittelija TPI	Arkistotunnus 10 02
Tasokoordinaattijärjestelmä plankoordinatsystem ETRS-GK25FIN, korkeusjärjestelmä höjdsystem N2000			

ESPOON KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Tiina Piironen

Tiina Piironen

Aluearkkitehti

Torsti Hokkanen

Torsti Hokkanen

Kaupunkisuunnittelujohtaja