

Asianumero 3439/10.02.03/2024

Aluenumero 132301

Kilonväylänpää

Asemakaavan muutos

54. kaupunginosa, Kilo

Liikennealueet

Muutetaan asemakaavoja:

Aluenro 117500

Aluenro 130100

Aluenro 132300

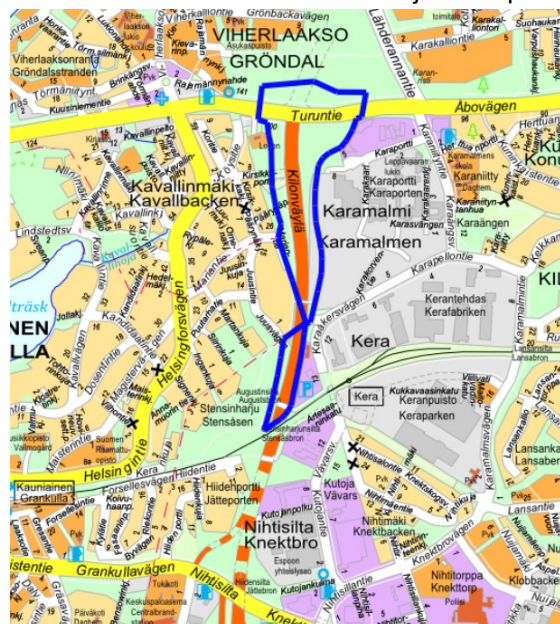
Asemakaavan muutoksen selostus

Kaavaselostus koskee Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavaa, piirustusnumero 7560.

Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Kilon kaupunginosassa, uudistuvan Keran alueen läheisyydessä. Kaavamuutoksen kohteena on Kehä II:n liikennealueen noin 1,2 kilometrin osuus Turuntien suunnasta.

Suunnittelualueen likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettynä:



Vireilletulo

Nykyinen tienpitäjä, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, on antanut lausunnon viereisen Karamalminrinteen kaava-alueen kaavaehdotuksesta 13.11.2023. Lausunnossa todetaan, että Kehä II:n osuus välillä Turunväylä - Turuntie ei ole tieverkon tavoitetilanteessa maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä yhteys. Kehä II Turuntien ja Turunväylän välillä tulisi tienpitäjän näkemyksen mukaan osoittaa asemakaavassa kaduksi ja muuttaa hallinnollisesti katualueeksi. Lausunnon mukaan kyseinen maantien osuus palvelee pääasiallisesti paikallista liikennettä ja on siten MRL:n 83 §:n mukainen maantien osa, joka tulee muuttumaan katualueeksi.

Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston nähtävilläolokuulutuksen yhteydessä 13.11.2024.

Laatija

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavoituksen palvelualue

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 ESPOON KAUPUNKI

Valmistelijat:

Sari Metsälä (asemakaavoitus), puh. 046 877 2772

Tarja Pennanen (liikennesuunnittelu), puh. 046 877 3002

Ina Westerlund (maisemasuunnittelu) puh. 040 636 9256

Sähköpostit muotoa: etunimi.sukunimi@espoo.fi

Sisällysluettelo

1	Tiivistelmä	6
1.1	Alueen nykytila	6
1.2	Asemakaavan sisältö ja mitoitus	6
1.3	Suunnittelun vaiheet	6
2	Lähtökohdat	7
2.1	Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet	7
2.1.1	Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen	7
2.1.2	Tehokas liikennejärjestelmä	7
2.1.3	Terveellinen ja turvallinen elinympäristö	7
2.1.4	Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat	7
2.2	Maakuntakaava	7
2.3	Yleiskaava	8
2.4	Asemakaava	10
2.5	Rakennusjärjestys	11
2.6	Tonttijako	11
2.7	Rakennuskiellot	11
2.8	Pohjakartta	11
2.9	Maanomistus	11
2.10	Maaperä	12
2.11	Muut suunnitelmat ja päätökset	12
2.12	Rakennettu ympäristö	13
2.12.1	Yhdyskuntarakenne	13
2.12.2	Maankäyttö ja kaupunkikuva	13
2.12.3	Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta	14
2.12.4	Palvelut	15
2.12.5	Yhdyskuntatekninen huolto	15
2.13	Liikenne	16
2.13.1	Ajoneuvoliikenne	16
2.13.2	Jalankulku ja pyöräily	17
2.13.3	Joukkoliikenne	18
2.13.4	Liikenneturvallisuus	19
2.14	Luonnonolosuhteet	20
2.15	Ympäristön häiriötekijät	25
3	Asemakaavan tavoitteet	26
3.1	Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle	26
3.2	Maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle	26
4	Asemakaavan muutoksen kuvaus	27
4.1	Yleisperustelut	27
4.2	Mitoitus	27
4.3	Maankäyttö	27
4.3.1	Suojaviheralueet (EV-1)	27
4.3.2	Katualue ja maantien alue (LT)	28
4.3.3	Yhdyskuntatekninen huolto	28

4.4	Liikenne	28
4.5	Maaperä ja rakennettavuus	30
4.6	Luonnonympäristö	30
4.7	Suojelukohteet.....	31
4.8	Ympäristön häiriötekijät	31
4.9	Nimistö	31
5	Asemakaavaratkaisun vaikutukset	32
5.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.....	32
5.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	32
5.3	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	32
5.4	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	33
5.5	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	33
5.6	Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen	33
6	Asemakaavan toteutus.....	33
6.1	Rakentamisaikataulu	33
6.2	Toteuttamis- ja soveltamisohjeet.....	34
6.3	Toteutuksen seuranta	34
6.4	Sopimukset.....	34
7	Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus	34
7.1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto	34
7.1.1	Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus.....	34
7.1.2	Valmisteluaineiston nähtävilläolo	35
7.1.3	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon	36
7.2	Kaavaehdotus.....	36
7.2.1	Kaavaehdotuksen nähtävilläolo	36
7.3	Kaavan hyväksyminen.....	36
7.4	Yhteistyö kaavan valmistelun aikana	37
7.5	Käsittelyvaiheet	37

Liitteet

Liite 1, Seurantalomake

Luettelo kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluvat kaavakartta ja kaavaselostus.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaavan valmisteluaineisto, Kilonväylänpää ja 132301.

Selvitykset

- Kehä II Turunväylä – Turuntie, Liittymätarpeen arviointi, Ramboll Finland Oy, 21.5.2025
- Kehä II -Karapellonlaita, täydentävät tarkastelut, Ramboll Finland Oy, 8.3.2024
- Kehä II välillä Turunväylä-Turuntie, selvitys liikenteellisestä ja hallinnollisesta asemasta, Ramboll Finland Oy, 31.8.2023
- Kehä II Karapelto, liikenneselvitys, Ramboll Oy, 30.11.2021
- Logen, Espoo luontoselvitysraportti, FCG Finnish Consulting Group Oy, 28.11.2024
- Karamalmi, liito-oravaselvitys ja kolopuiden tarkistus vuonna 2023, Luontotieto Keiron Oy, 27.12.2023
- Karamalmi luontoselvitys 2022, Luontotieto Keiron Oy, 20.12.2022
- Luontoselvitykset Espoon Uusmäen–Karakallion alueilla vuonna 2021, Faunatica Oy, 15.12.2021

1 Tiivistelmä

1.1 Alueen nykytila

Alue on nykyisin Kehä II:n liikennealuetta. Liikennealueen länsipuolelle jää Kavallinmäen ja Stensinharjun pientaloalueet. Myös Kauniaisten kaupunki sijoittuu väylän länsipuolelle, kaupungin raja kulkee osin myös väyläalueella Keran liittymän kohdilla. Väylän itäpuolella on kehittyvät Karamalminrinteen ja Karapellon alueet, joissa laajat työpaikka- ja teollisuus alueet korvataan osin kerrostaloalueilla.

Suunnittelualueella Kehä II on yksi ajoratainen. Kehä II:lta Turuntielle on sekä vasemmalle että oikealle omat kääntymiskaistat. Alueen pohjoisosassa on laajat eritasoliittymän varaukset.

Liikenneväylän reuna-alueet ovat pääosin metsäisiä. Alueen metsä on pääosin kangasmetsää ja puusto on osittain varttuneempaa. Liikennealueella ja sen lähistöllä on liito-oravan elinympäristöjä sekä liito-oravien kulkuyhteyksiä.

1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Asemakaavan muutos, jolla muutetaan valtion Kehä II:n liikennealuetta noin 8,4 ha reilun kilometrin matkalta Turuntien suunnasta Espoon kaupungin katualueeksi ja noin 10,6 ha eritysviheralueeksi katualueen reunamille. Liito-oravaselvitysten mukaisesti osoitetaan ydinalue EV-1-alueelle katualueen itäpuolelle ja kulkuyhteystarpeen merkinnät liito-oraville osoitetaan Turuntien yli ja Kehä II:n yli.

Asemakaava-alueen raja-alue on muuttunut ja tarkentunut osallistumis- ja arviointisuunnitelman alustavasta rajauksesta. Espoon kaupunki katsoo, että kokonaisuuden kannalta liikennealueen ja katualueen hallinnollinen raja kannattaa muodostaa Hiidenkallion tunnelin pohjoispuolelle siten, että tunnelin rakenteet pysyvät kokonaisuudessaan liikennealueen puolella.

Maantiealueen muuttuessa katualueeksi kadun nimenä säilyy Kilonväylä. Uusille eritysviheralueille osoitetaan nimet: Kilomalmen, Logeninlaita ja Viherkallionpuisto. Olemassa oleva kevyenliikenteen silta kaava-alueen eteläosassa nimetään Augustinsilaksi.

1.3 Suunnittelun vaiheet

Aloite asemakaavan muutokseen on tullut Kehä II liikennealueen tienpitäjältä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (ELY) Karamalminrinteen kaava-muutoksen lausunnon yhteydessä 13.11.2023.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli MRA 30§:n mukaisesti nähtävillä 18.11.2024 – 17.12.2024.

2 Lähtökohdat

2.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

2.1.1 Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä.

2.1.2 Tehokas liikennejärjestelmä

Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja.

2.1.3 Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

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

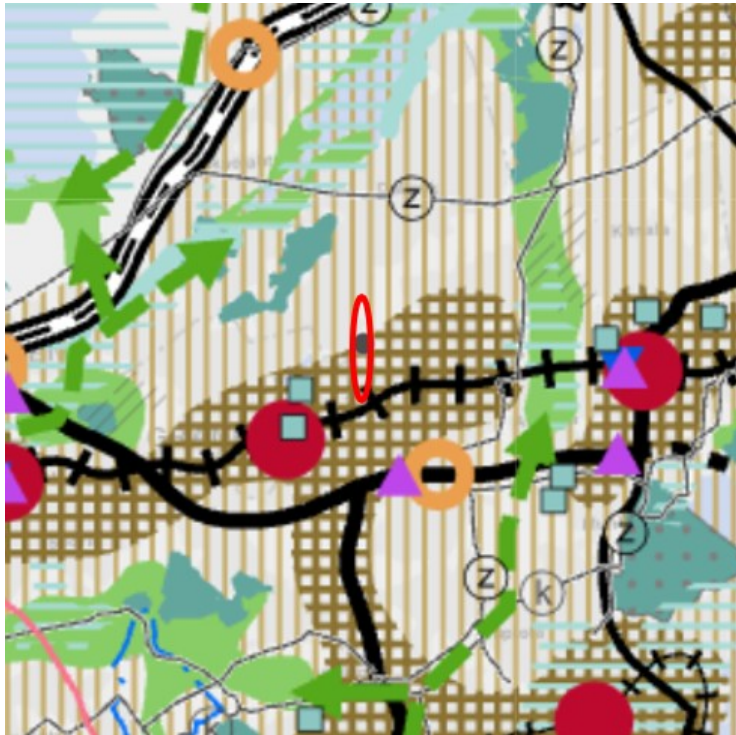
2.1.4 Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä. Huolehditaan viheralueverkoston jatkuvuudesta.

2.2 Maakuntakaava

Voimassa olevat:

Espoon alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 ja sen osana Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.



Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä.

Maakuntakaavassa kaavamuuotosalue sijaitsee pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen ja taajamatoimistojen rajalla Helsinki-Turku-raidelinjauksen pohjoispuolella.

2.3 Yleiskaava

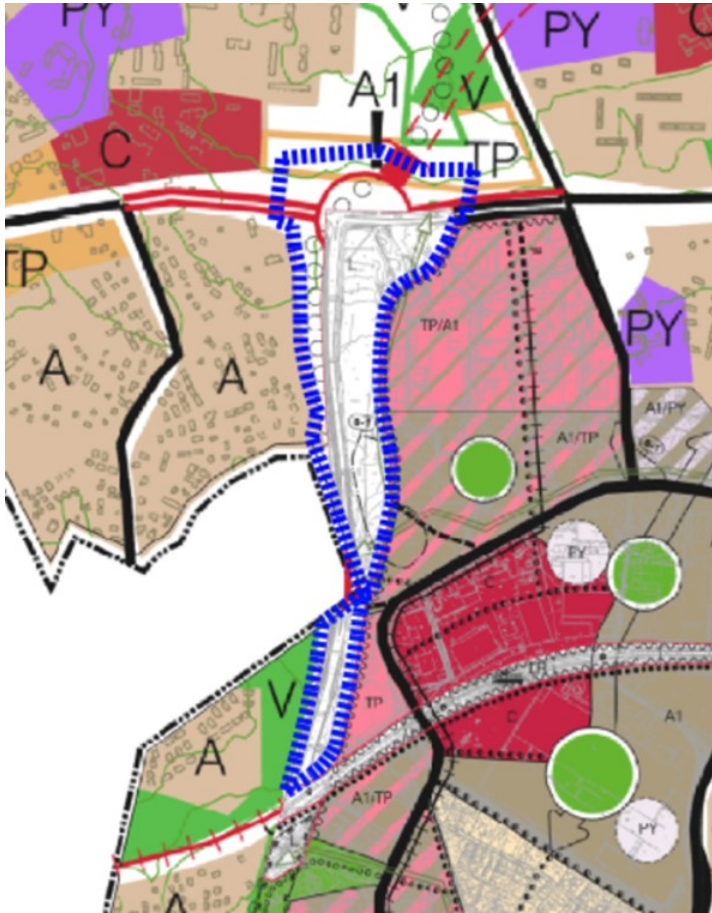
Voimassa olevat:

Espoon eteläosien yleiskaava

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

Keran osayleiskaava

Alueella on voimassa Keran osayleiskaava. Kaava sai lainvoiman vuonna 2018.



Ote epävirallisesta Espoon yleiskaavayhdistelmästä.

Vireillä olevat:

Espoon yleiskaava 2060

Alueella on vireillä Espoon yleiskaava 2060. Kaava koskee koko Espoota. Yleiskaavaluonnos on ollut nähtävillä 3.6.-3.9.2024. Yleiskaavaluonnoksessa Kehä II on esitetty kaksiajorataisena moottori- tai kehätienä, jonka ympärillä on pääosin työpaikkojen (TP) ja asumisen (AK ja A) alueita.

Yleiskaavaluonnoksessa on kuvattu maankäyttö koko kaupungin alueelle, mutta osoitettu erillisellä päällekkäismerkinnällä alueet, joilla yleiskaava 2060 tulee olemaan oikeusvaikutukseton. Keran osayleiskaava on varsin tuore ja sen on luonnoksessa todettu jäävän voimaan sellaisenaan, jolloin yleiskaava 2060:n rooli alueella on selviytyksenomainen. Espoon eteläosien yleiskaava on tarkoitus kumota kokonaan yleiskaava 2060:n tullessa voimaan.

Nyt laadittu asemakaavan muutos sijoittuu pääosin Keran osayleiskaavan liikennealueelle ja pieneltä osin kaavamuutosalueen pohjoisosassa Espoon eteläosien yleiskaavan kaksiajorataisen päätien tai pääkadun alueelle.

2.4 Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

117500, Turuntie, lainvoimainen 30.10.2013

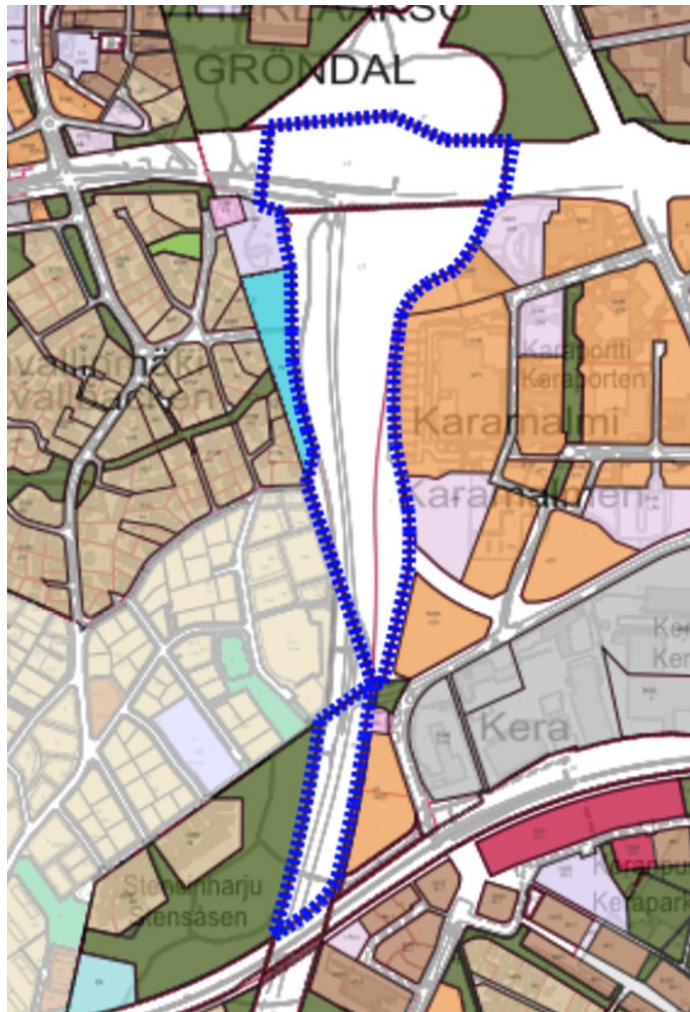
Kaava osoittaa alueelle maantien aluetta (LT) ja eritasoristeyksen (e). Lounaiskulmaan on osoitettu meluste ja Turuntien pohjoispuolella on merkintä puhdistettava/ kunnostettavasta maa-alueesta, koska alueella on sijainnut kaatopaikka (saa).

130100 Nihtisilta, lainvoimainen 28.11.1980

Kaava osoittaa alueelle maantien aluetta (LT) ja yksi liikennealueen poikki eritasossa kulkevaa jalankulku- ja pyörätietä (ke).

132300, Karaportti II, lainvoimainen 10.11.2010

Kaava osoittaa alueelle maantien aluetta (LT) ja kaksi eritasoristeystä (e). Kehä II:n länsipuolelle on osoitettu melusteita ja itäpuolelle ajoneuvoliittymän likimääräistä sijaintia osoittava nuolimerkintä.



Ote Espoon ja Kauniaisten ajantasa-asetusta-asetuksesta.

2.5 Rakennusjärjestys

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

2.6 Tonttijako

Kaava-alueelle ei ole laadittu tonttijakoa.

2.7 Rakennuskiellot

Kaava-alueella on voimassa rakennuskielto kiinteistön 49-54-21-5 määräalan kohdalla tonttijaon muuttamistarpeen vuoksi.

2.8 Pohjakartta

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

2.9 Maanomistus

Kaavamuutosalue on pääosin Väyläviraston, eli valtion omistuksessa. Loppuosa on Espoon kaupungin omistuksessa.

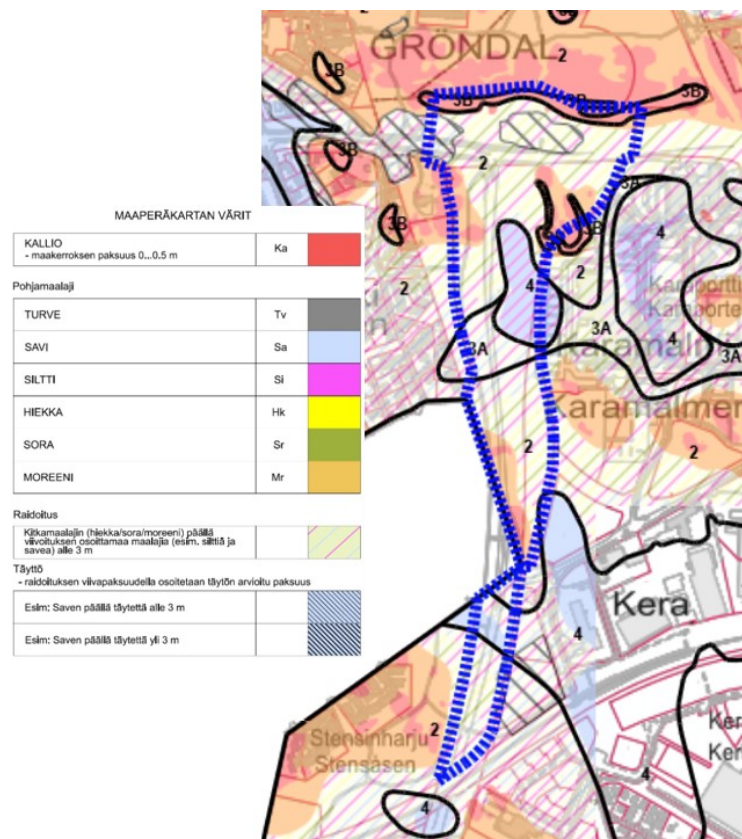
Keran liittymän kohdalla osa Kehä II:sta kulkee Kauniaisten kaupungin puolella. Kaavamuutosalue käsittää vain Espoon kaupunkiin kuuluvat alueet.



Ote maanomistuskartasta.

2.10 Maaperä

Maaperä alueella muodostuu kalliosta, savesta, moreenista, moreenin päällä olevasta kitkamaalajeista (savi, siltti, hiekka). Rakennettavuusluokka vaihtelee kaavamuutosalueella normaalisti rakennettavasta (2) vaikeasti rakennettavaan syvään pehmeikköön (4). Kaavamuutosalueen pohjoisosassa Turuntien kohdalla on täyttömaa-alueita (kuvassa harmaa vinorasteri), joille vuonna 2006 Ramboll Finland Oy:n tekemän täyttömaa-alueiden pilaantumistutkimuksen mukaan suositellaan lisätutkimuksia ja massanvaihdon tarpeen selvittämistä, mikäli alueella rakennetaan.



Ote maaperäkartasta.

2.11 Muut suunnitelmat ja päätökset

Tämän kaavamuutoksen lähellä itäpuolella on vireillä asemakaavan muutos 130517 Karamalminrinne, jolla suunnitellaan alueelle uutta asuinkerrostalorakentamista sekä nykyisten toimistokortteleiden monipuolisempaa käyttöä. Karamalminrinne -kaavan yhteydessä on tutkittu liittymäjärjestelyitä Kehä II:n suuntaan ja jossa liittymä säilytetään nykyisellä paikallaan tasoristeyksenä. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt kaavaehdotuksen kaupunginhallituksen käsiteltäväksi 15.1.2025.

Tämän kaavamuutoksen läheisyydessä itäpuolella on myös vireillä asemakaavan muutos 130516 Karapello. Karapellon aluetta kehitetään kaupunkimaiseksi uudeksi paikalliskeskukseksi. Alueelle suunnitellaan puistovyöhykkeeseen ja

jalkankulkuympäristöön tukeutuva uusi asuinalue. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt kaavaehdotuksen kaupunginhallituksen käsiteltäväksi 24.5.2022.

Länsipuolella tätä kaavamuutosta on vireillä asemakaavan muutos 150527 Logen, jossa vanhan nuorisoseurantalon tontille sekä sen eteläpuolelle suunnitellaan uutta tiivistä ja matalaa asuinrakentamista. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä 25.8.–26.9.2025.

2.12 Rakennettu ympäristö

2.12.1 Yhdyskuntarakenne

Kilon kaupunginosa sijoittuu Turuntien ja Turunväylän väliin ja sitä halkoo itä-länsisuuntainen Helsinki-Turku-raideyhteys. Länsipuolella Kiloa on Kauniaisten kaupunki sekä Viherlaakson ja Sepänkylän kaupunginosat. Pohjoisessa Kilo rajautuu Karakallioon, idässä Leppävaaraan ja etelässä Laajalahteen ja Mankkaan kaupunginosiin.

Toimitila-, toimisto- ja teollisuusrakentaminen on keskittynyt Kilossa länsiosaan sekä Turunväylän tuntumaan, asuinrakentaminen – sekä pientalo- että kerrostalorakentaminen – on toteutunut Kilon alueen keskiosaan. Radan molemmin puolin painottuu kerrostaloasuminen. Kilon alueen itäpuolella korostuvat Friisinmäen laajat virkistysalueet sekä Kilon kartanon hevosurheilukeskus. Kaavamuutosalue sijoittuu jokseenkin luoteiskulmaan Kilon kaupunginosassa.

Kilo liittyy ympäröivään katuliikenneverkkoon Karaniityntietä, Kuninkaistenporttia, Kilonkartanontietä pitkin Turuntielle. Turunväylälle Kilosta liitytään Nihtisillan kautta ja Turunväylältä pääsee Kiloon Nihtisillan sekä Helsingin suunnasta myös Turveradan sillan kautta.

Kilo on rakentunut eri vuosikymmeninä. Vanhimmat rakennukset alueella ovat 1800-luvun lopulta ja 1900-luvun alusta. Pääosa melko tiiviistä rakennuskannasta on rakentunut 1940-luvulta lähtien 2020-luvulle saakka.

Kilossa on aseman tuntumassa ja Lansassa lähikauppatilaa ja Nihtisillan alueella supermarket. Tulevaisuudessa lisää keskustapalveluita on tulossa Keran aseman läheisyyteen. Aluekeskustasoiset palvelut löytyvät Leppävaarasta.

2.12.2 Maankäyttö ja kaupunkikuva

Kaavamuutosalue sijaitsee keskeisellä liikenneväylällä, Kehä II:n alueella. Läheisyydessä itäpuolella on radan pohjoispuolen Keran keskusta-alue ja Karamalmin monipuolinen työpaikka-alue, jotka ovat voimakkaasti kehittymässä tulevana vuosina. Länsipuolella on Kavallinmäen ja Kauniaisten pientaloasutusta. Osa Kehä II:sta sijaitsee Kauniaisten puolella. Kaavamuutosalueen pohjoispäässä Kehä II päättyy Turuntiehen ja eteläpäässä kaavamuutosalue päättyy rautatiealueeseen ennen Hiidenkallion tunnelia.

Kehä II:n historia ulottuu 1960-luvulle, jolloin tieyhteyttä alettiin suunnitella helpottamaan Espoon sisäistä liikennettä. Väylä valmistui vuonna 2000. Kehä II:n kaupunkikuva on selkeästi liikennepainotteinen ja kaavamuutosalueen kohdalla tie on kaksikaistainen. Ajokaistoja reunustaa itäpuolella pääosin puustoinen metsä ja länsipuolella rakennetut maapenkereet.



Ortoilmakuva vuodelta 2024 kaava-alueesta.

2.12.3 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Kilon alueen lähes kokonaan kattavilla tilaston pienalueilla Kuninkaisissa ja Nuijalla vuoden 2024 alussa oli reilu 11 100 asukasta, joista työikäistä aikuisväestöä eli iältään 25–64-vuotiaita on ollut noin 58 %. Kuninkaisten ja Nuijalan ensimmäisten, vuoden 1974 väestötietojen mukaan alueella asui 1638 asukasta (Lähde: Helsingin seudun avoimet tilastotietokannat).

Suurimmat työpaikkatoimialat Kuninkaisten ja Nuijalan tilaston pienalueilla olivat vuoden 2022 tilastoidun tiedon mukaan teollisuus, lähinnä tietokoneiden sekä

elektronisten ja optisten tuotteiden valmistus (40 %), tukku- ja vähittäiskauppa (10 %) sekä terveys- ja sosiaalipalvelut (9 %) (Lähde: Helsingin seudun avoimet tilastotietokannat).

2.12.4 Palvelut

Kilon alueen julkisia palveluita ovat muun muassa alaluokkien opetus Karamalmin koulussa ja Kilon koulussa, yhtenäiskoulun opetus luokille 1–9 Kilonpuiston koulussa sekä lukio opetus Leppävaaran lukiossa Karaportissa sekä Espoon yhteislyseossa Kutojantiellä. Kilon alueella on noin 15 päiväkotia. Terveyspalveluita on Kilon terveysasemalla osoitteessa Trillakatu 5. Kirjastopalveluita on saatavissa Leppävaaran aluekeskuksessa.

Kilo tarjoaa hyvät mahdollisuudet liikuntaan ja ulkoiluun. Alueella on useita sisä- ja ulkoliikuntapaikkoja sekä talvella lumien aikaan hiihtolatuja Friisinmäen virkistysalueella.

Kilossa on aseman tuntumassa ja Lansassa lähikauppatilaa ja Nihtisillan alueella supermarket. Laajemmat kaupalliset palvelut löytyvät Leppävaaran keskustan kauppakeskuksesta.

2.12.5 Yhdyskuntatekninen huolto

Kaavamuutosalueella kulkee vesi-, sadevesi- ja kaukolämpöjohtoja sekä katu-, liikennevalo- sähkö- ja telekaapeleita.

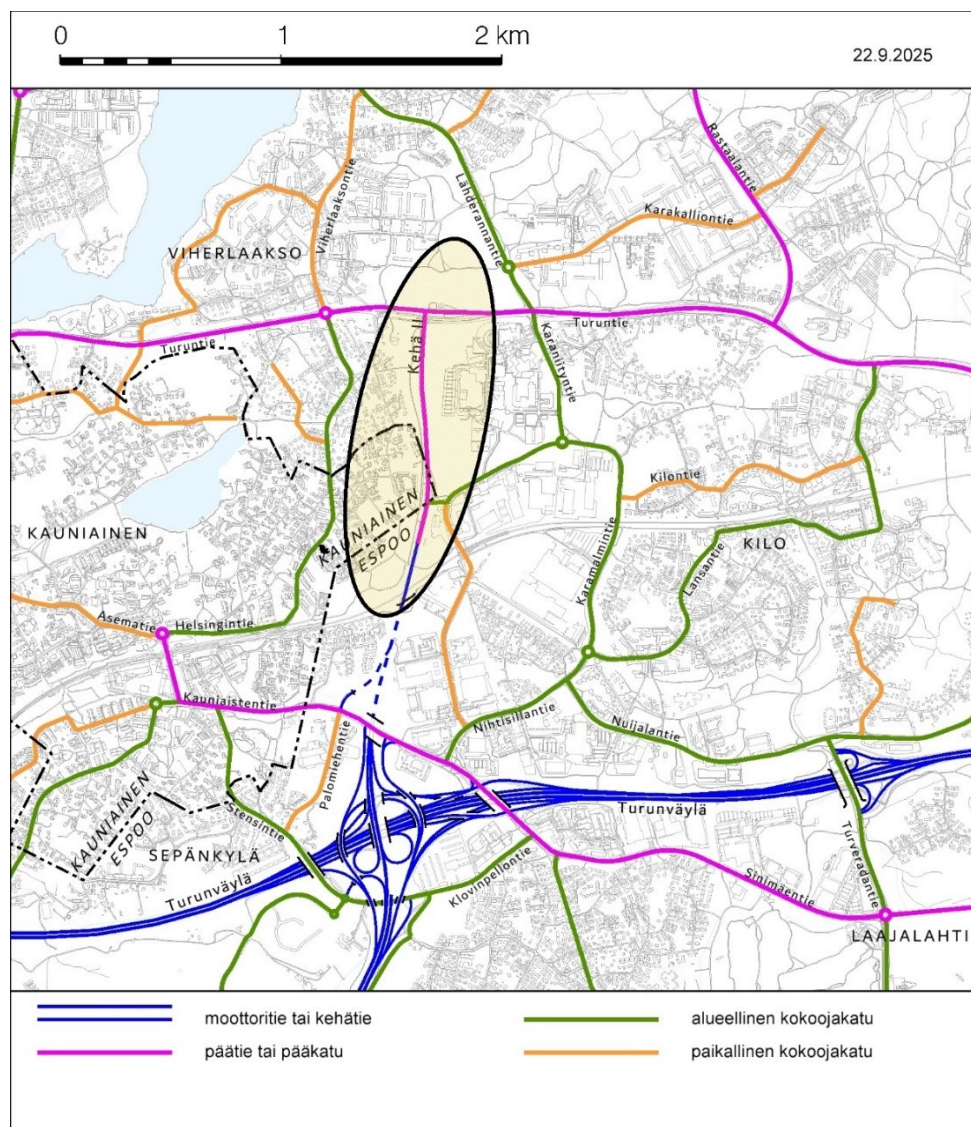


Ote johtokartasta.

2.13 Liikenne

2.13.1 Ajoneuvoliikenne

Kehä II on ollut tavoiteverkossa kehätie, joka päättyy Turuntiehen. Kehä II on ollut aikoinaan tarkoitus jatkaa Hämeenlinnanväylälle, mutta tällä hetkellä Kehä II:n jatkamisesta ei suunnitella. Kehä II:n jatkoa ei ole myöskään esitetty Espoon yleiskaava 2060 luonnoksessa. Kaavamuutoksen myötä Kehä II:n pohjoispää Karapellon liittymän pohjoispuolelta muutetaan pääkaduksi.



Kuva. Autoliikenteen tavoiteverkko.

Nykyiset (vuoden 2024) arkivuorokauden liikennemäärät Kehä II:lla ja Turuntiellä ovat:

- Kehä II Karapellon liittymän eteläpuolella noin 16 300 ajon/vrk (ajoneuvoa vuorokaudessa)

- Kehä II Karapellon liittymän pohjoispuolella noin 15 000 ajon/vrk
- Turuntien Kehä II:n liittymän länsipuolella noin 17 800 ajon/vrk
- Turuntie Kehä II:n liittymän itäpuolella noin 16 600 ajon/vrk
- Karapellonlaita noin 4 600 ajon/vrk

Liikenne-ennuste vuodelle 2050 on:

- Kehä II Karapellon liittymän eteläpuolella noin 15 100–19 600 ajon/vrk
- Kehä II Karapellon liittymän pohjoispuolella noin 14 000–15 900 ajon/vrk
- Turuntien Kehä II:n liittymän länsipuolella noin 19 000 ajon/vrk
- Turuntie Kehä II:n liittymän itäpuolella noin 16 800–18 100 ajon/vrk
- Karapellonlaita noin 11 000 ajon/vrk

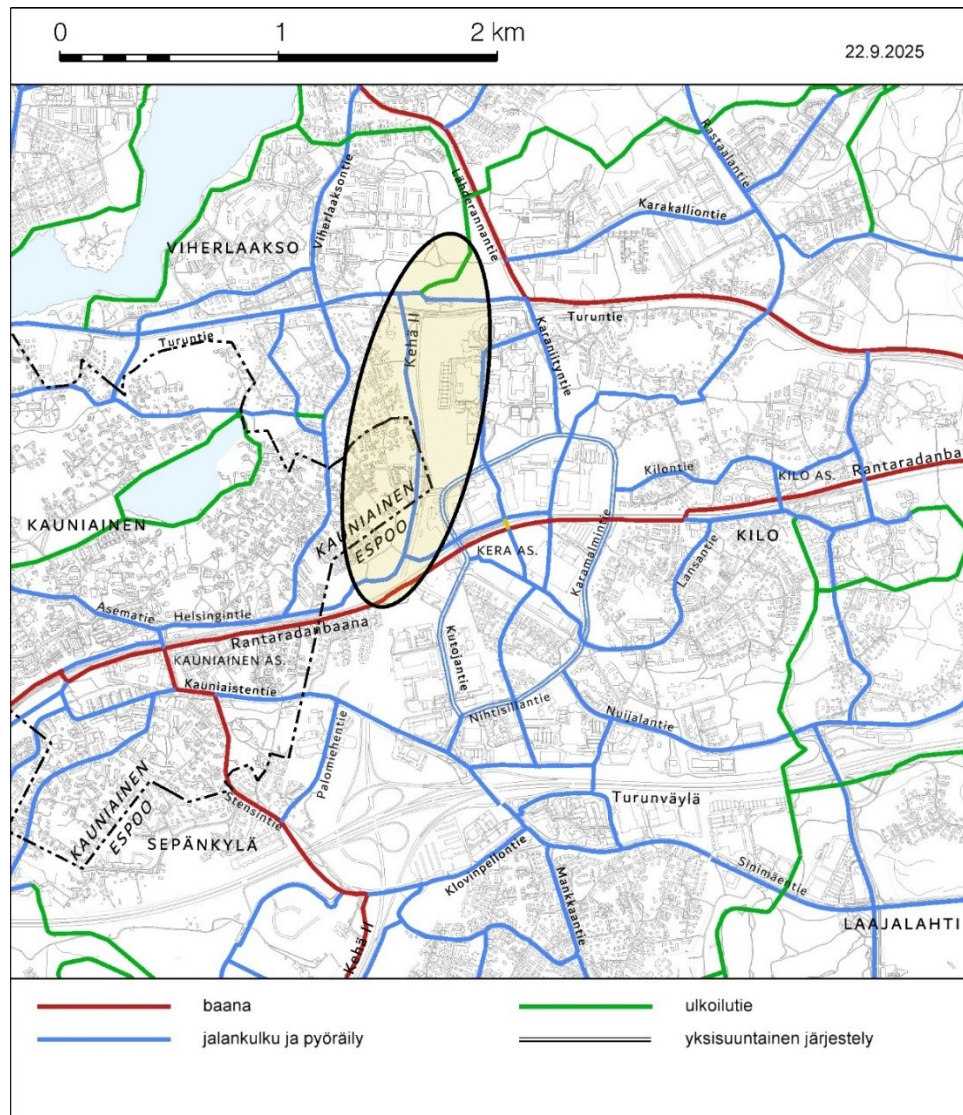
Kehä II on yksi ajoratainen, mutta kaava-alueen eteläosassa on 2+2-kaistainen osuus, joka Karapellon liittymän kohdalla on osa kääntymiskaistajärjestelyä. Myös Turuntien liittymän yhteydessä on kääntymiskaistajärjestelyitä.

Nykyinen Karapellon tasoliittymä on sallittu väliaikaisen puistoalueen läpi.

Tällä hetkellä rakennetaan kaupunkirataa, jonka työmaa on supistanut kaistajärjestelyitä alueen eteläosassa.

2.13.2 Jalankulku ja pyöräily

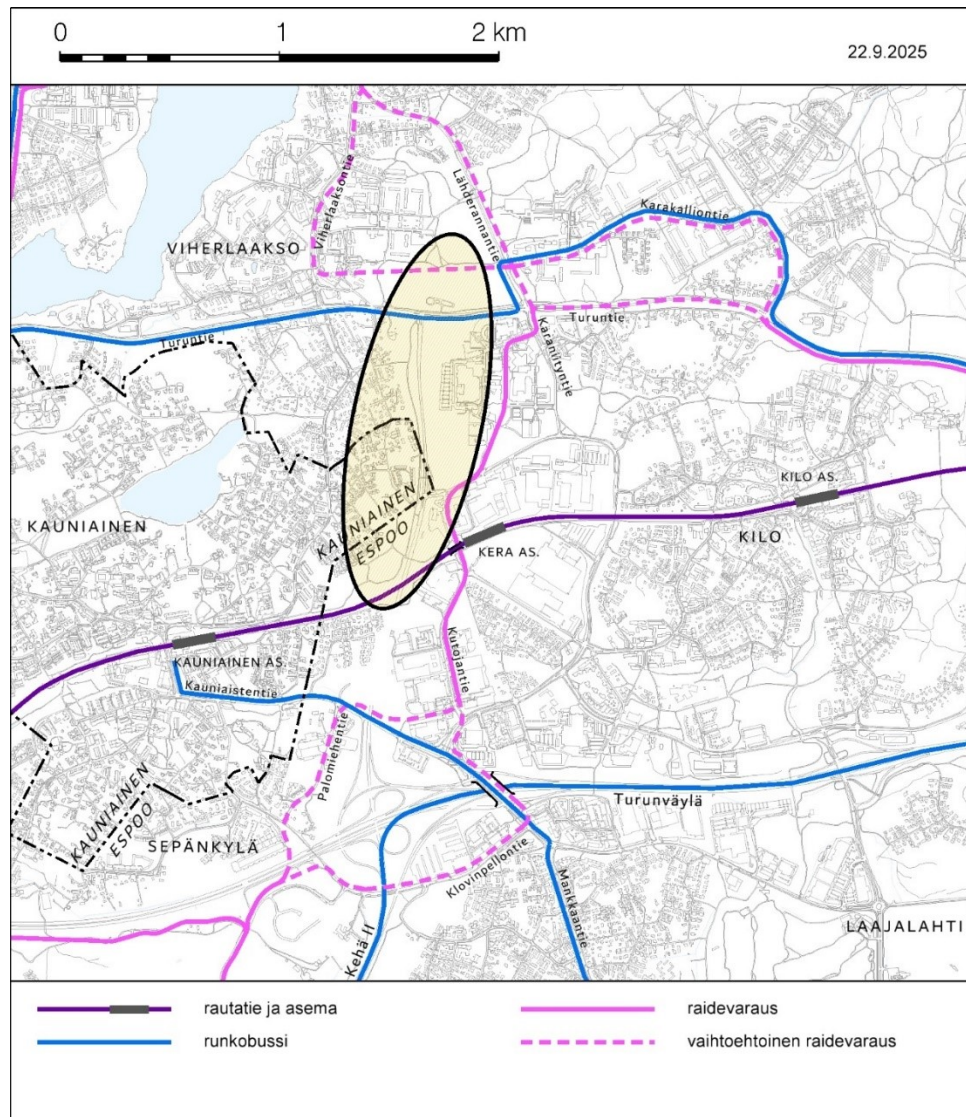
Suunnittelualueella Kehä II:n länsipuolella kulkee jalankulku- ja pyörätie Turuntieltä rantarataan asti. Kehä II:n käytävässä rataradan yli tai ali ei pääse vaan kulkija joutuu kiertämään joko idästä Keran kautta tai lännestä Kauniaisten kautta. Suunnittelualueella Kehä II:n yli on kaksi siltaa. Toinen silloista on rantaradan pohjoispuolella ja toinen Karapellon tasoliittymän pohjoispuolella. Kehä II:n ja Turuntien liittymässä on suojatie ylitys Kehä II:n itäpuolella olevalle bussipysäkille. Turuntien pohjoispuolella kulkee itä-länsisuuntainen jalankulku- ja pyörätie.



Kuva. Jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkko.

2.13.3 Joukkoliikenne

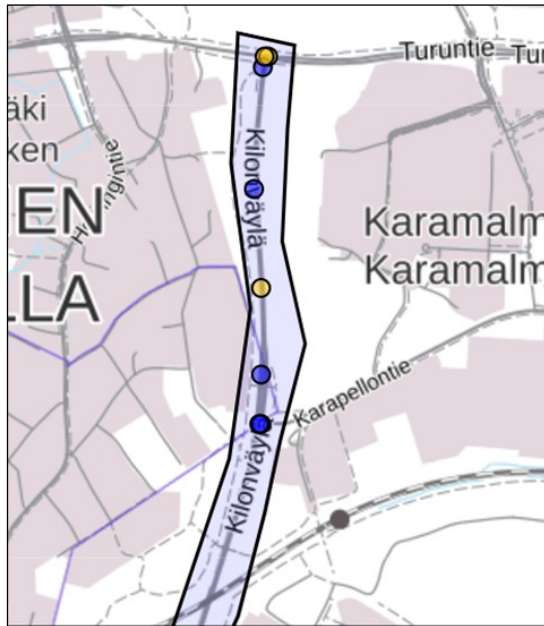
Kehä II:n pohjoisosassa kulkee bussilinja 227 Leppävaarasta Keran ja Lippajärven kautta Jorviin. Pohjoiseen kohti menevän puolen pysäkki on Karapellon tasoliittymän pohjoispuolella ja etelään kohti menevän Turuntien liittymän eteläpuolella. Etelään kohti menevällä suunnalla on myös Karapellon liittymän eteläpuolella pysäkki, mutta pysäkillä ei tällä hetkellä pysähdy yksikään linja. Turuntiellä kulkee useita bussilinjoja kuten runkolinja 200 Elielinaukiolta Leppävaarana kautta Espoon keskukseen. Turuntien pysäkit sijaitsevat Kehä II:n länsipuolella. Kehä II:n itäpuolella idän suuntaan olevalla pysäkillä ei tällä hetkellä pysähdy yksikään linja. Suunnittelualueen eteläpuolella kulkee rantarata, jonka lähimmät asemat ovat Kera ja Kauniainen. Lisäksi Keran alueen läpi on suunniteltu Matinkylästä Leppävaaraan kulkevaa pikaraitiotietä.



Kuva. Joukkoliikenteen tavoiteverkko.

2.13.4 Liikenneturvallisuus

Kehä II:n pohjoisosassa on tapahtunut kahdeksan liikenneonnettomuutta, joista kolme tapahtui Turuntien ja Kehä II:n liittymässä.



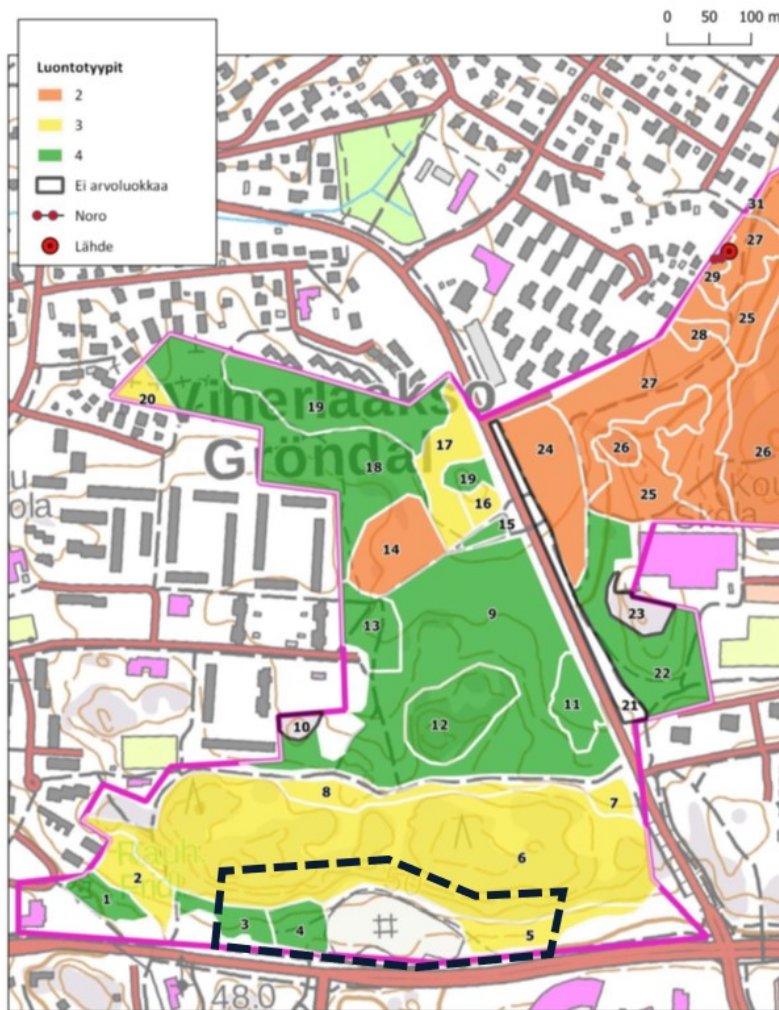
Kuva. Kooste onnettomuuksista vuosina 2015–2024. (Punainen=kuolemaan johtanut, sininen=loukkaantumiseen johtanut, keltainen=omaisuusvahinkoon johtanut)

Tarkastelujakson aikana (2015–2024) kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei tapahtunut. Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia oli viisi ja omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia kolme. Loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista kaksi oli peräänajo-onnettomuutta, yksi risteämisonnettomuus, yksi kohtaamis-onnettomuus ja yksi yksittäisonnettomuus. Omaisuusvahinkoon johtaneista onnettomuuksista kaksi oli yksittäisonnettomuutta ja yksi kääntymisonnettomuus.

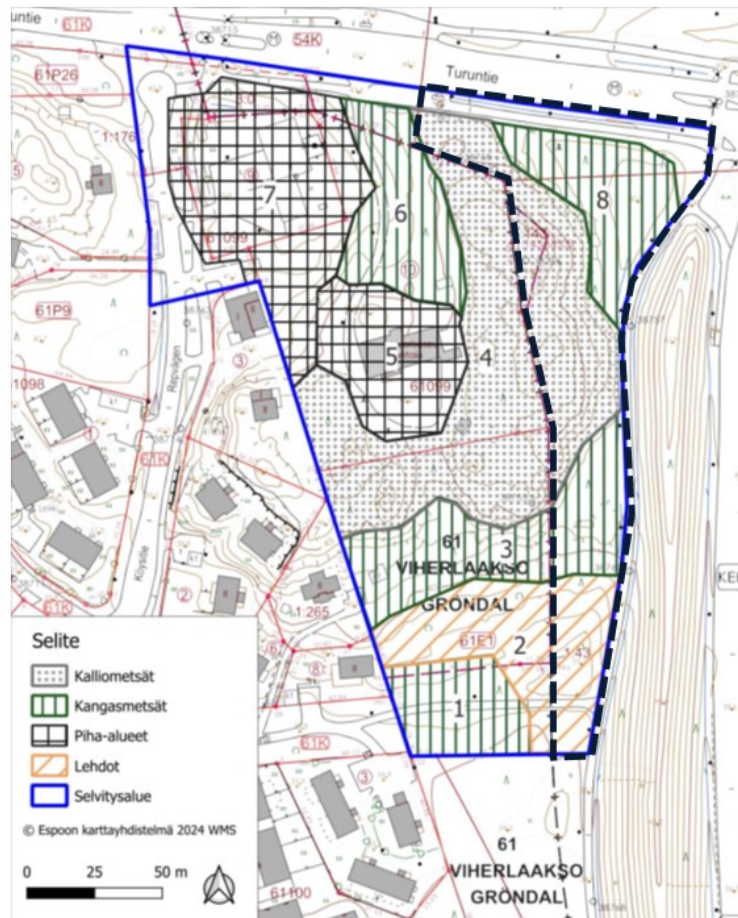
2.14 Luonnonolosuhteet

Eri suunnittelualueen osille on tehty vuosien varrella maankäytönsuunnitteluun liittyviä luontoselvityksiä. Alueen pohjoisosa on kuulunut selvitykseen Luontoselvitykset Espoon Uusmäen–Karakallion alueilla vuonna 2021 (Faunatica Oy, 15.12.2021), alueen länsiosa selvitykseen Logen, Espoo luontoselvitysraportti (FCG Finnish Consulting Group Oy, 28.11.2024) ja alueen itäosa selvitykseen Karamalmi luontoselvitys 2022 (Luontotieto Keiron Oy, 20.12.2022). Lisäksi suunnittelualueen kaakkoiskulma on liittynyt liito-oravan poikkeuslupaa varten tehtyyn tarkentavaan liito-oravaselvitykseen Karamalmi, liito-oravaselvitys ja kolopuiden tarkistus vuonna 2023 (Luontotieto Keiron Oy, 27.12.2023).

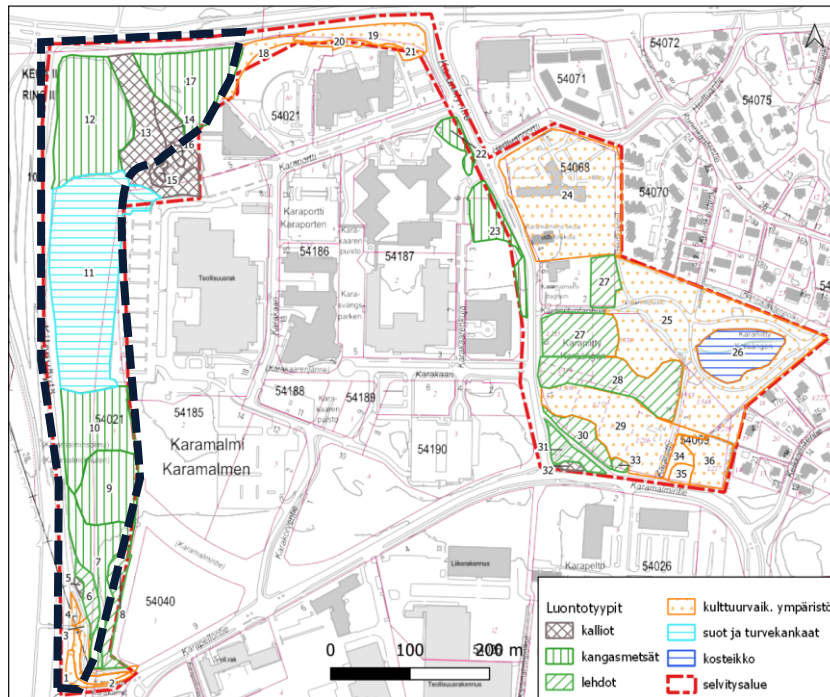
Liikenneväylän reuna-alueet ovat pääosin puustoisia. Alueen metsä on pääosin kangasmetsää, mutta alueelta löytyy myös pienempiä lehtokohteita sekä pohjoisreunalla kalliometsää. Luontotyyppien edustavuus vaihtelee heikosta hyvään.



Suunnittelualueen pohjoisreunan luontotyyppikuviointi ja kuvioiden arvoluokat. Suunnittelualueeseen kuuluva osuus rajattu kuvassa mustalla katkoviivalla. (Luontoselvitykset Espoon Uusmäen–Karakallion alueilla vuonna 2021, Faunatica Oy).

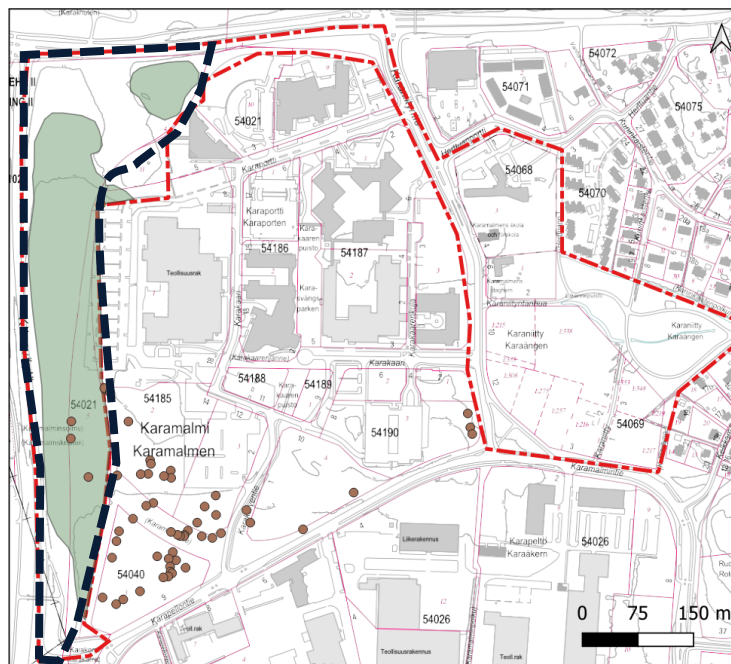


Suunnittelualueen länsireunan luontotyytit. Suunnittelualueeseen kuuluva osuus rajattu kuvassa mustalla katkoviivalla. (Logen, Espoo luontoselvitysraportti, FCG Finnish Consulting Group Oy).



Suunnittelualueen itäreunan luontotyytit. Suunnittelualueeseen kuuluva osuus rajattu kuvassa mustalla katkoviivalla. (Karamalmi luontoselvitys 2022, Luontotieto Keiron Oy).

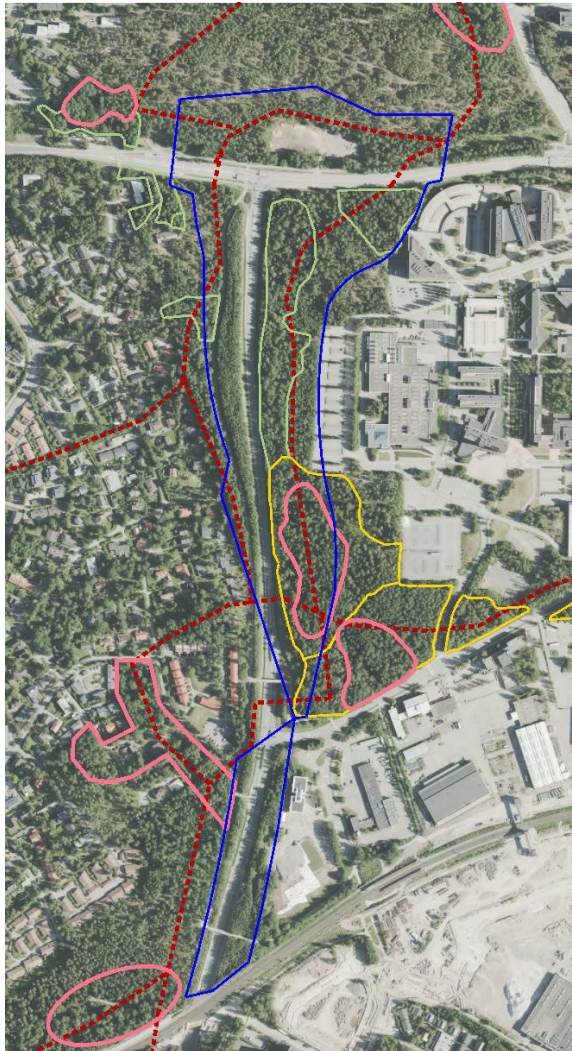
Alueella ei ole tehty kattavaa lahokaviosammalinventointia, mutta Karamalminrinteen luontoselvityksessä on tehty havaintoja lahokaviosammaleesta suunnittelualueen itäreunalla.



Suunnittelualueen itäreunan lahokaviosammalhavainnot. Lahokaviosammal pisteet vuodelta 2021 on esitetty ruskealla pisteellä ja oranssilla vuoden 2022 yksittäishavainto. Vihreällä esitetään lajille parhaiten soveltuvat metsiköt vuoden 2022 selvitysalueelta.

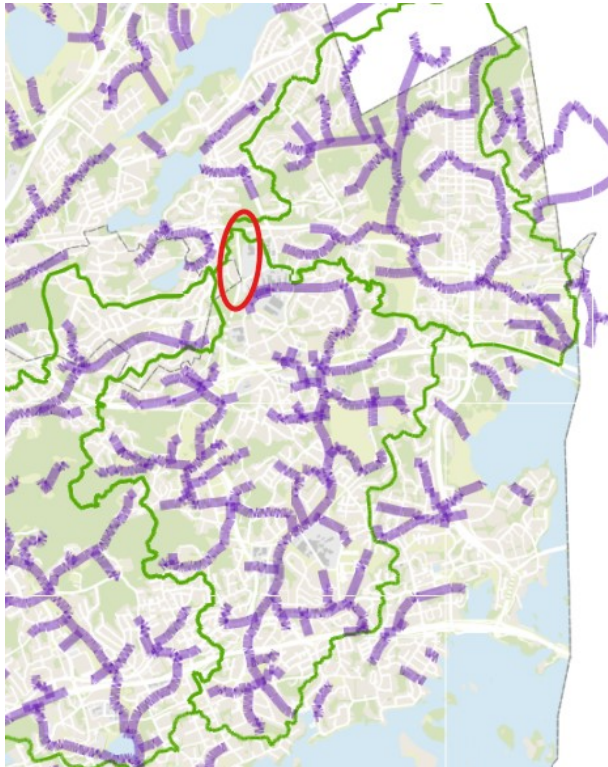
Suunnittelualueeseen kuuluva osuus rajattu kuvassa mustalla katkoviivalla. (Karamalmi luontoselvitys 2022, Luontotieto Keiron Oy)

Liikennealueella ja sen lähistöllä on liito-oravan elinympäristöjä. Tiedossa on yksi liito-oravien ydinalue, joka sijoittuu suunnittelualueelle sekä kolme ydinaluetta, jotka sijoittuvat suunnittelualueen välittömään läheisyyteen. Ydinalueita yhdistävät puustoiset latvusyhteydet kulkevat molemmin puolin liikenneväylää. Reunapuusto ja korkeuserot mahdollistavat liito-oraville myös liikenneväylän ylistyksen muutamasta kohdasta. Pohjoisosassa yhteydet ylittävät Turuntien kahdesta kohdasta yhdistäen Kehä II:n molemman puolen ydinalueet Turuntien pohjoispuolella sijaitseviin ydinalueisiin.



Suunnittelualueen ja sen lähiympäristön liito-oravaverkosto. Ydinalueet on esitetty vaaleanpunaisella, elinalueet keltaisella ja soveltuvat alueet vihreällä rajauksella. Liito-oravien kulkuyhteydet on esitetty punaisella katkoviivalla. Kaavan rajausta on merkitty kuvaan sinisellä viivalla. Ortokuva 2024 ja liito-oravatiedot Espoon kaupunki, 4.9.2025.

Suunnittelualue kuuluu pääosin Gräsanojan valuma-alueeseen. Pohjoisessa Turuntietä kattava osa kuuluu Monikonpuron valuma-alueeseen. Suunnittelualue sijaitsee molemmilla valuma-alueilla valuma-alueen latvaosiin. Sekä Monikonpuron että Gräsanojan valuma-alueella esiintyy alueellisesti tulvahaasteita.

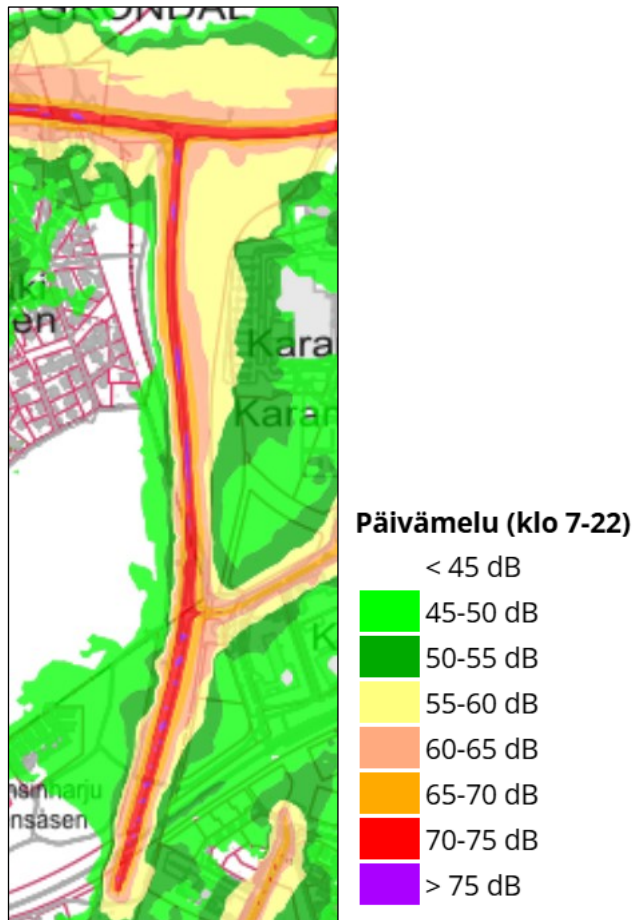


Gräsanojan ja Monikonpuron valuma-alueet. Suunnittelualue on merkitty kuvaan punaisella ympyrällä. Locus Cloud, Espoon kaupunki, 15.9.2025.

2.15 Ympäristön häiriötekijät

Kehä II ja Turuntie aiheuttaa lähiympäristöön melu ja ilmansaasteita.

Kehä II:n länsipuolella olevan pientaloalueen ja Kehä II ajoradan väliin on toteutettu melusuojaus. Kehä II:n itäpuolella nykyinen asutus on hieman kauempana.



Kuva. Tieliikenteen päiväajan melu 2022 (Trimble Locus Cloud, Espoon kaupunki, 26.9.2025).

Ilmanlaadun minimietäisyydet täyttyvät koko alueella. Ilmanlaadun suositusetäisyys täyttyy Espoon alueella, mutta Kauniaisten puolella suositusetäisyyden täyttyminen on rajalla.

3 Asemakaavan tavoitteet

3.1 Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on muuttaa tarkoituksen mukainen osa valtion Kehä II:n ja Turuntien liikennealuetta Espoon kaupungin kaduksi. Tavoitteena on myös osoittaa liittymä Keran alueelle nykyisen jo toteutetun ajoneuvoliittymän kohdalle.

3.2 Maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle

Nykyinen tienpitäjä, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Ely), on antanut lausunnon kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Suunnittelualuetta tulee tienpitäjän näkemyksen mukaan laajentaa etelän suuntaan, Turunväylän ramppi liittymään asti, jolloin kaduksi muuttuva alue on tarkoituksen mukainen kokonaisuus. Nykyiselle, laaja-alaiselle, liikennealueelle ei ole tarvetta tienpitäjän toimesta. Tienpitäjä näkeekin, että alueen tuleva maankäyttö tulisi tarkastella vireillä olevassa Espoon yleiskaavassa 2060. Kehä II:n tulee muuttua hallinnollisesti kaduksi, että Karamalminrinne asemakaava on mahdollista hyväksyä ehdotusvaiheen mukaisena. Karamalminrinne asemakaavamuutoksessa ei ole riittävästi selvitetty alueen saavutettavuutta Kehä II:n suunnasta eikä nykyinen väliaikainen liittymä tienpitäjän näkemyksen mukaan täten vahvistu kaavaehdotuksen mukaisella ratkaisulla.

4 Asemakaavan muutoksen kuvaus

4.1 Yleisperustelut

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on muuttaa noin 1,2 kilometrin pituinen osa Kehä II:n liikennealueesta Turuntien suunnasta katualueeksi ja osoittaa Kilonväylänpää -kaavaan liittymä Keran alueelle nykyisen jo toteutetun ajoneuvoliittymän kohdalle. Samalla mahdollistaa Karamalminrinne -asemakaavan muutoksen eteneminen kaavaprosessissa ja asemakaavan mukainen toteutuminen.

4.2 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 20,4 hehtaaria.

Kokonaiskerrosala on 0 k-m².

Aluetehokkuus on $e_a = 0$.

Asemakaavan muutoksen myötä alueen rakennusoikeus ei muutu.

4.3 Maankäyttö

4.3.1 Suojaviheralueet (EV-1)

Katualueen reunoille osoitetaan suojaviheraluetta. Suojaviheralueet ovat pääosin metsäistä aluetta. Alueiden läpi tulee varmistaa liito-oravayhteyksien säilyminen. Yhteydet kulkevat pohjoiseteläsuunnassa Kehä II:n molemmin puolin ja itä-länsisuunnasta Turuntien pohjoispuolella.

Kehä II:n itäpuoleiselle EV-alueelle osoitetaan suojeltava alueen osa (s-1), jolla sijaitsee luonnonsuojelulain perusteella suojeltuja liito-oravien lisääntymis- tai levähdyspaikkoja.

Kaavassa on ollut Turuntien ja Kehä II:n liittymän tuntumassa ja edelleen kaavaan osoitetaan osin EV-1-alueelle puhdistettava / kunnostettava maa-alue (saa).

4.3.2 Katualue ja maantien alue (LT)

Katualuetta kaavassa osoitetaan siten, että olemassa olevat ajoväylät ja kevyen liikenteen reitit sekä niiden rakenteet mahtuvat katualueelle.

Katualueelle osoitetaan myös alueen osia (eko-1 ja eko-2), jolla sijaitsee kulkuyhteystarve liito-oravan elinalueiden välillä. Katualueen yli tulee näissä kohdin toteutua puustoinen liito-oravien kulkuyhteys.

Ajoliittymäkielto osoitetaan kaava-alueen eteläosaan Karapellontielle menevän liittymän eteläpuolelle katualueen itäreunaan noin 180 m matkalle. Lisäksi lyhyt liittymäkielto merkitään alueen pohjoisosaan Turuntien katualueelle LPA-korttelin (54021) kohdalle.

Kaavassa on ollut Turuntien ja Kehä II:n liittymän tuntumassa ja edelleen kaavaan osoitetaan osin katualueelle puhdistettava / kunnostettava maa-alue (saa).

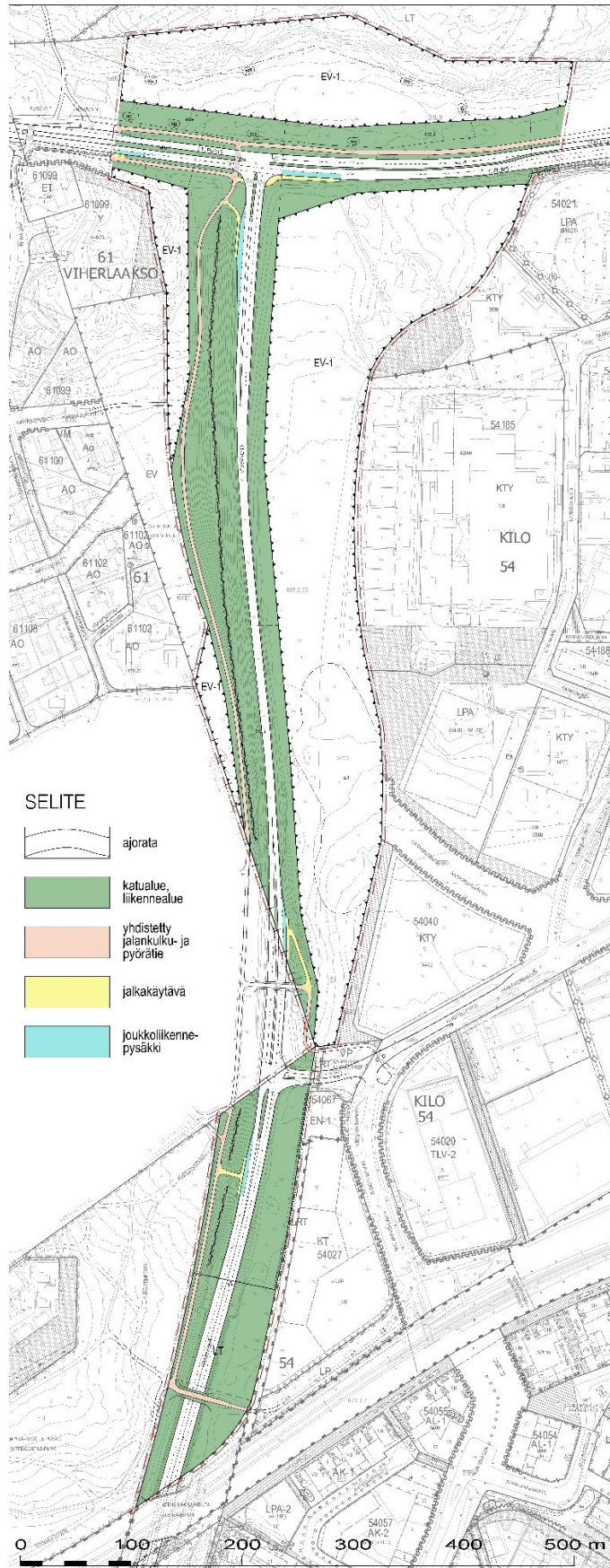
Maantien liikennealueeksi jäävää osaa on kaavamuutoksen eteläkärki noin 170 m matkalta rautatiealueesta pohjoiseen. Maantien alueen ja katualueen rajalle kaavaan merkitään nuoli, ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.

4.3.3 Yhdyskuntatekninen huolto

Kaavamuutosalueella kulkee kunnallisteknisiä johtoja ja kaapeleita.

4.4 Liikenne

Nykyiset Kehä II:n ja Turuntien liikennejärjestelyt säilyvät. Jos tulevaisuudessa on tarvetta, esitetty katualuevaraus mahdollistaa liikennejärjestelyiden kehittämisen, kuten kaistajärjestelyt ja jalankulun ja pyöräilyn erottamisen toisistaan.



Kuva. Kehä II:n ja Turuntien liikennejärjestelyt, 26.9.2025.

Asemakaavamuutoksen myötä Karamalminsolmun (Kehä II/Karamalmintie) ja Karansolmun (Kehä II/Turuntie) eritasoliittymävaraukset poistuvat. Liikenne-ennusteiden mukaan eritasoliittymille ei ole tarvetta. Kaavassa sallitaan nykyinen Karapellon taso-liittymä, kun eritasoliittymä poistetaan kaavasta.

Karapellon liittymän eteläpuolella voimassa olevassa kaavassa on toteutumaton jalankulun ja pyöräliikenteen alikulku-/eritasovaraus Karapellonportti, joka poistetaan kaavasta. Liittymän pohjoispuolelle on toteutettu jalankulun ja pyöräliikenteen ylikulku, joka sopii luontevammin maastonmuotoihin ja maankäytön ratkaisuihin. Toteutettu ylikulkusilta on suurelta osin Kauniaisten puolella.

LT-alueella jalankulun ja pyöräliikenteen ylikulkusillanvarausta (Augustinsilta) on laajennettu pohjoiseen, jotta nykyinen silta on varausalueen sisällä.

4.5 Maaperä ja rakennettavuus

Maaperä kaavamuutosalueella muodostuu kalliosta, savesta, moreenista, moreenin päällä olevasta kitkamaalajeista (savi, siltti, hiekka). Rakennettavuusluokka vaihtelee kaavamuutosalueella normaalisti rakennettavasta (2) vaikeasti rakennettavaan syvään pehmeikköön (4).

Kaavamuutosalueen pohjoisosassa Turuntien kohdalla on täyttömaa-alueita, joille vuonna 2006 (Ramboll Finland Oy) tehdyn täyttömaa-alueiden pilaantumistutkimuksen mukaan suositellaan lisätutkimuksia ja massanvaihtotarpeen selvittämistä, mikäli alueella rakennetaan.

Kaavassa on ollut Turuntien ja Kehä II:n liittymän tuntumassa ja edelleen kaavaan osoitetaan osin katu- ja osin suojaviheralueelle puhdistettava / kunnostettava maa-alue (saa). Alueella on sijainnut kaatopaikka. Ennen tien rakentamista on selvitettävä, aiheutuuko alueen aiemmasta toiminnasta esim. massanvaihtotarvetta painumien estämiseksi tms. haittaa. Tarvittaessa maaperä on puhdistettava rakentamiseen sopivaksi.

4.6 Luonnonympäristö

Liito-oravien elinympäristöjen säilyminen on kaavassa huomioitu merkinnöin s-1, eko-1, eko-2 ja EV-1.

Liito-oravan ydinalue, joka sisältää lisääntymis- ja levähdyspaikat, on osoitettu kaavakartalle merkinnällä s-1. Alueella ei saa suorittaa toimenpiteitä, jotka heikentävät tai hävittävät liito-oravan elinympäristöä ja aluetta koskevista toimenpiteistä ja suunnitelmista on neuvoteltava ympäristöviranomaisen kanssa.

Liito-oravayhteydet kytkevät eri liito-oravan ydinalueet toisiinsa. Kaavassa liito-oravayhteyksien säilyminen on varmistettu osana suojaviheralueita (EV-1). Suojaviheralue sisältää myös liito-oravan elinaluetta ja liito-oravalle soveltuvaa aluetta Kehä II:n

itäpuolella. Katualueen ylittävissä kohdissa liito-oravayhteydet on kaavaan merkitty merkinnöin eko-1 ja eko-2. Eko-1-merkintä osoittaa tarkan kohdan, jossa katua ylittävä kulkuyhteys tulee varmistaa. Eko-2-merkinnällä on osoitettu ohjeellinen ylityskohdan alue, jonka sisällä tai lähetyvillä kadun ylittävän yhteyden jatkuvuus tulee varmistaa vähintään yhdestä kohdasta.

Alueen tunnistetut luontotyytit ja lahopaviosammaleiintymät sijoittuvat pääosin kaavan suojaviheralueille.

4.7 Suojelukohteet

Alueen liito-oravaien lisääntymis- ja levähdyspaikat ovat lailla suojeltuja ja kaavan merkitty merkinnällä s-1. Ks. tarkempi kuvaus kohdasta 4.6 Luonnonympäristö.

4.8 Ympäristön häiriötekijät

Tulevaisuudessa lähialueella liikennemäärän kasvun myötä melu kasvaa ja ilmanlaatu heikkenee. Kehä II:n länsipuolella oleva nykyinen pientaloalue on suojattu jo nykyään melulta. Uusien maankäytön kehityshankkeiden yhteydessä varmistetaan niissä tarvittava melusuojaus.

Ilmanlaadun minimietäisyydet täytyvät koko alueella. Ilmanlaadun suosituksetäisyys täyttyy Espoon alueella, mutta Kauniaisten puolella suosituksetäisyyden tähttyminen on rajalla. Maankäytön kehityshankkeiden yhteydessä varmistetaan ilmanlaadun kannalta riittävä etäisyys väyliin (Kehä II, Turuntie).

4.9 Nimistö

Kaava-alueella kulkeva pohjoiseteläsuuntainen tie tunnetaan yleisesti nimellä Kehä II, joka kuvastaa aikomuksia kehämäisestä väylästä Hämeenlinnanväylälle ja pitemmälekin. Yhteydellä oli jo vuoden 1970 suunnitelmissa myös oma kadunnimi **Kilonväylä – Kiloleden** (asemakaavaan 1976). Osuus Länsiväylä–Turuntie valmistui 2000, ja jatkeet on sittemmin poistettu suunnitelmista. Turuntielle ulottuvan pohjoispään sisältävä kaava-alue sai 2024 nimekseen **Kilonväylänpää – Kiloledsändan**.

Kilonväylän ja Turuntien toteutumattoman eritasoliittymän nimi Karansolmu jää nyt pois. Kaavasta poistetaan myös vähän etelämmäs aiottujen sillan ja alikulun nimet Karamalminsilta ja Karapellonportti.

Kun Kilonväylälle varattava alue kapenee, osasta aiempaa tiealuetta tulee suojaviheraluetta (kaavamerkintä EV). Turuntien risteuksen kaakkoispuolinen viheralue saa

nimen **Kilomalmen**, sillä se on vanhastaan ollut osa laajaa, juuri tällä nimellä tunnettua metsäaluetta (maastosana ”malm” merkitsee kangasmaata).

Rantaradan pohjoispuolella Kilonväylän ylittää kevyen liikenteen silta, **Augustinsilta – Augustsbron**. Nimi on muistona siitä, että kesällä 1895 Stensin isäntä August Eriksson sai surmansa näillä kohdin onnettomuudessa, jossa koirasta vauhkoontuneen lehmän sarvi teki hänelle pahan haavan. Nimi on ollut käytössä sillan ja Kilonväylän rakentamisesta lähtien, mutta vasta nyt kaavaan tulee kadun tai liikennealueen ylittävän kevyen liikenteen yhteyden merkintä, ja nimikin voidaan merkitä kaavaan.

Kilonväylän pohjoispään länsipuolella on ollut vuodesta 2010 kaavassa Logenin seurantaloon mukaan nimetty suojaviheralue **Logeninlaita – Logenliden**. Kaavamuutoksessa EV-aluetta laajennetaan ja nimi ulotetaan jatkeellekin. Turuntien pohjoispuolisen EV-alueen voi puolestaan lukea kuuluvaksi viheralueeseen, joka sai jo 1960-luvulla nimen **Viherkallionpuisto – Grönbackaparken**.

5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset

5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Kaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia. Kulkemiseen Turunväylän ja Turuntien välille ei tule muutosta. Edelleen Kehä II:lta on yhteys Keran alueelle Karapellontielle. Tulevaisuudessa nykyisiä jalankulku- ja pyöräilyreittejä voidaan parantaa esim. leventämällä reittejä ja erottelemalla jalankulku ja pyöräily toisistaan.

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

Kaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia. Väylän / kadun linjaus säilyy pääosin ennallaan eikä näin ollen muuta alueen maa-, kallioperä-, vesi- tai ilmasto-olosuhteita. Eritasoliittymää mahdollistavaan kaavaan verrattuna vaikutukset ovat merkittävästi pienemmät.

5.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Kaavalla turvataan aiempaa paremmin liito-oravan elinympäristöjen ja luontotyyppien säilymistä, kun nykyinen liikennealue muuttuu osin suojaviheralueeksi. Myös liito-oravan kulkuyhteydet saadaan turvattua aiempaa paremmin kaavaan osoitetuilla merkinnöillä.

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

Asemakaavan muutoksen myötä valtion hallinnoimaa liikennealuetta kaavamuutosalueen osalta muuttuu kaupungin hallinnoimaksi kaduksi ja erityisviheralueeksi. Kadun ja erityisviheralueiden kunnossapito- ja ylläpitovastuu siirtyvät kaupungille.

Väylän / kadun linjaus säilyy pääosin ennallaan. Tarkastelujen perusteella Kehä II:n pohjoisosan liikennejärjestelyille ei ole merkittäviä kehittämistarpeita nykytilanteesta. Muutos antaa kuitenkin kaupungille mahdollisuuden kehittää katuja ja sen liittymiä omista lähtökohdistaan ja vapauttaa kaavoihin aiemmin osoitetut eritasoliittymävaraukset (Karaportti, Karamalminsolmu ja Karapellonportti) muuhun käyttöön, kun niille ei enää ole nähtävissä liikenteellistä tarvetta.

Maantiealueen metsäiset reuna-alueet muutetaan asemakaavassa suojaviheralueiksi. Muuta maankäyttöä ei reuna-alueille ei juurikaan voi osoittaa luontoarvojen ja virkistyskäyttömahdollisuuksien turvaamisen vuoksi.

5.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Kaavalla ei ole merkittävää vaikutusta kaupunki- ja maisemakuvaan suhteessa olevaan tilanteeseen. Kuitenkin, jos verrataan kaavaa eritasoliittymän mahdollistamaan kaavaan, on kaavan vaikutus maisema- ja kaupunkikuvaan positiivinen säilyttäen nykyisiä metsäisiä näkymiä ja luonnonmukaisia maastonmuotoja.

5.6 Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen

Kaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia.

6 Asemakaavan toteutus

Kehä II maantiealueen pohjoisosan muuttaminen kaduksi edellyttää asemakaavan muutosta. Hallinnollinen muutos kaduksi tapahtuu Kilonväylänpää kaavan vahvistuttua erillisellä kadunpito päätöksellä. Maantie lakkaa, kun kadunpito päätös on tehty (AKL 86a §). Espoon kaupungilla on tämän jälkeen mahdollisuus tulevaisuudessa laatia katusuunnitelmia ja toteuttaa katualueelle toimenpiteitä sekä sijoittaa mm. kunnallistekniikkaa alueelle.

6.1 Rakentamisaikataulu

Kehä II on jo rakennettu. Kaavamuutoksen myötä tienpitäjä ja omistaja katualueen osalta vaihtuu valtiosta Espoon kaupungiksi.

6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Toteuttamis- ja soveltamisohjeet sisältyvät kaavamääräyksiin.

6.3 Toteutuksen seuranta

Toteutuksesta vastaa ja sitä seuraa Espoon kaupunkitekniikan keskus.

6.4 Sopimukset

Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

7.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

7.1.1 Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus

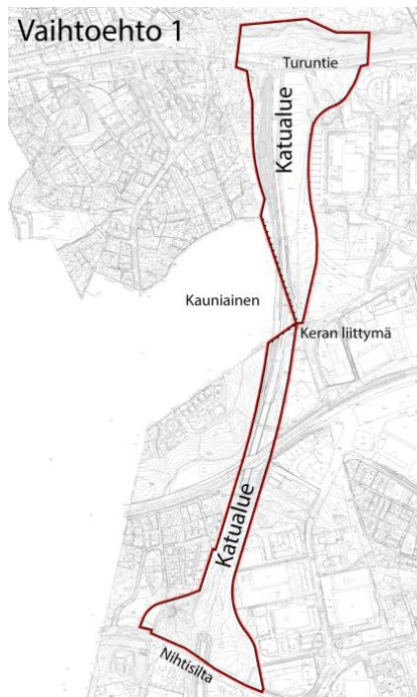
Valmisteluaineistossa on esitetty neljä alustavaa maankäytön luonnosta. Yhteistä vaihtoehtoillemme on ollut, että Keran liittymä Kehä II:lle säilytetään nykyisellä paikallaan. Kaikissa vaihtoehtoisissa myös Kehä II:n ja Turuntien liikennealueet osoitetaan Keran liittymästä pohjoiseen päin katualueiksi, jolloin kaista- ja liittymäjärjestelyjen sekä ympäröivän alueen maankäytön suunnittelu on joustavampaa. Ratkaisu tukee erityisesti Keran alueen liittymäjärjestelyiden tarkoituksenmukaista toteuttamista.

VE1: Kehä II:n ja Turuntien liikennealueet osoitetaan katualueeksi koko suunnittelualueen osalta.

VE2: Turuntien ja Keran liittymän välinen osuus osoitetaan katualueeksi ja loppuosuus suunnittelualueesta säilyy liikennealueena.

VE 3: Turuntien ja Keran liittymän välinen osuus osoitetaan katualueeksi. Hiidenkallion tunnelin päällinen osuus osoitetaan virkistysalueeksi ja tunneli merkitään maanalaiseksi katua varten varatuksi alueeksi.

VE 4: Turuntien ja Keran liittymän välinen osuus osoitetaan katualueeksi. Hiidenkallion tunnelin päällinen osuus osoitetaan virkistysalueeksi ja tunneli merkitään liikennetunneliksi.



7.1.2 Valmisteluaineiston nähtävilläolo

Kaavasta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRA 30§:n mukaisesti 18.11.2024 – 17.12.2024.

7.1.3 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Nähtävilläoloaikana saatiin yksi kannanotto ja yksi lausunto. Mielipiteitä asiaan ei jätetty. Kannanottoon ja lausuntoon on laadittu erillinen vastine.

Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan asemakaavahankkeella ei ole merkittäviä vaikutuksia alueen kulttuuriympäristöarvoihin. Kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnossa tuodaan esiin, että suunnittelualueutta tulee tienpitäjän näkemyksen mukaan laajentaa etelän suuntaan, Turunväylän ramppiliittymään asti. Ja että laaja-alaiselle, liikennealueelle ei ole tarvetta tienpitäjän toimesta ja tienpitäjä näkeekin, että alueen tuleva maankäyttö tulisi tarkastella vireillä olevassa Espoon yleiskaavassa 2060. Voimassa olevassa Keran osayleiskaavassa todetaan, että liittyminen alueelle tulee ratkaista Kilonväylän ja Keran maankäytön suunnittelun yhteydessä.

Espoon kaupunki katsoo, että kokonaisuuden kannalta LT-alueen ja katualueen hallinnollinen raja kannattaa muodostaa Hiidenkallion tunnelin pohjoispuolelle siten, että tunnelin rakenteet pysyvät kokonaisuudessaan LT-alueen puolella.

Karasolmun (Kehä II/Turuntie) ja Karamalminsolmun (Kehä II/Karamalmintie) laajat eritasoliittymävaraukset on esitetty poistettavaksi kaavasta. Kaavassa esitetään nykyinen Karapellon tasoliittymä Kehä II:n katualueelle.

Vireillä olevaan Espoon yleiskaava 2060 tulevat merkinnät eivät ole kriittisiä tämän asemakaavan kannalta. Voimassa oleva Keran osayleiskaava osoittaa suunnittelualueen pääosin liikennealueeksi (L). Osayleiskaavaan sisältyvän suunnitteluohjeen mukaan Kilonväylä voidaan säilyttää tienä tai parantaa soveltuvien osien kaduksi.

Karamalminrinteen kaavaan liittyen on tehty laajat ja riittävät liikenneselvitykset, joissa on selvitetty liikennejärjestelyiden toimivuutta ja suuntautumista.

7.2 Kaavaehdotus

7.2.1 Kaavaehdotuksen nähtävilläolo

Asemakaavan muutosehdotus on tavoitteena asettaa nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti loppuvuonna 2025.

7.3 Kaavan hyväksyminen

Asemakaavan muutoksen hyväksyy kaupunkisuunnittelulautakunta.

7.4 Yhteistyö kaavan valmistelun aikana

Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavoituksen palvelualueella kaavan valmistelusta on vastannut

- Sari Metsälä, asemakaavainsinööri
- Jenni Mikkola, arkkitehti
- Tarja Pennanen, suunnittelupäällikkö (liikenne)
- Ina Westerlund, maisema-arkkitehti

7.5 Käsittelyvaiheet

Lyhenteet:

- ksj = kaupunkisuunnittelujohtaja
- akp = asemakaavapäällikkö
- ksl = kaupunkisuunnittelulautakunta
- kh = kaupunginhallitus
- kv = valtuusto
- ely = Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Päivämäärä	Taho	Tapahtuma
13.11.2023	ely	Lausunto Karamalminrinne -asemakaavaan
4.11.2024	ksj	OAS ja valmisteluaineisto nähtäville
18.11.2024 – 17.12.2024		Valmisteluaineisto nähtävillä (MRA 30 §)
	ksl	Kaavaehdotus nähtäville
		Kaavaehdotus nähtävillä

ESPOON KAUPUNKI

KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Sari Metsälä

Sari Metsälä

Asemakaavainsinööri

Torsti Hokkanen

Torsti Hokkanen

Kaupunkisuunnittelujohtaja