



Asianumero 2310/10.02.03/2023

5657/2016

Aluenumero 322026

Komeetanristi

Asemakaavan muutos

22. kaupunginosa, Olari
Osa korttelia 22120 ja katualue

Muutetaan asemakaavoja:

Aluenro 322000

Aluenro 322014

Aluenro 312001

Aluenro 322019

Aluenro 322025

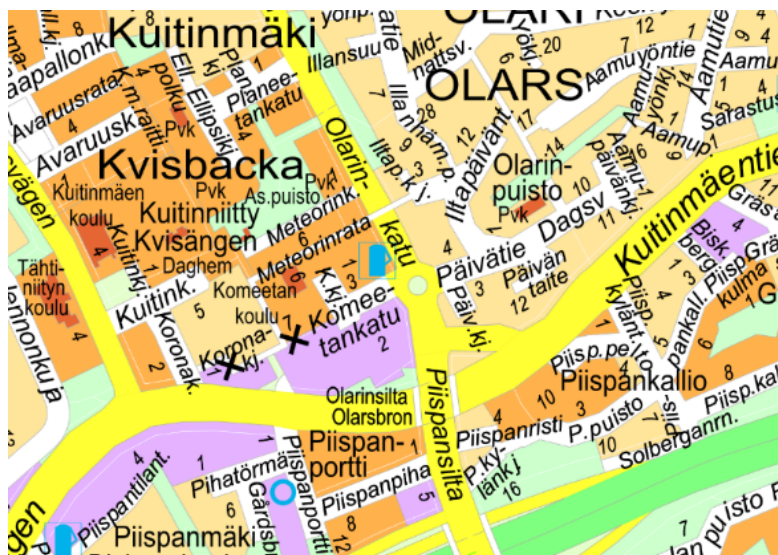
Asemakaavan muutoksen selostus

Kaavaselostus koskee Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavaa, piirustusnumero 7528.

Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Olarin Kuitinmäessä, Olarinkadun länsipuolella ja Komeetankadun pohjoispuolella, osoitteessa Komeetankatu 1.

Suunnittelualan likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettynä:



Vireilletulo

Alueen kaavoitusta on hakenut alueen maanomistaja, 30.12.2016 kirjatulla hakemuksella.

Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston nähtävilläolokuulutuksen yhteydessä 28.3.2018.

Laatija

Espoon kaupunki
Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus
Asemakaavoituksen palvelualue
Käyntiosoite: Tekniikantie 15
Postiosoite: PL 43, 02070 ESPOON KAUPUNKI

Valmistelijat:

Tuuli Hietämäki	Puh. +358 40 639 3085
Salla Mäkelä	Puh. +358 40 636 9068
Mari Soini	Puh. +358 40 636 9844

etunimi.sukunimi@espoo.fi

Sisällysluettelo

1	Tiivistelmä	6
1.1	Alueen nykytila	6
1.2	Asemakaavan sisältö ja mitoitus	7
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	Tehokas liikennejärjestelmä	8
2.1.3	Terveellinen ja turvallinen elinympäristö	8
2.1.4	Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat	8
2.1.5	Uusiutumiskykyinen energiahuolto	9
2.2	Maakuntakaava	9
2.3	Yleiskaava	9
2.4	Asemakaava	10
2.5	Rakennusjärjestys	12
2.6	Tonttijako	12
2.7	Rakennuskiellot	12
2.8	Pohjakartta	12
2.9	Maanomistus	12
2.10	Maaperä	13
2.11	Muut suunnitelmat ja päätökset	13
2.12	Rakennettu ympäristö	15
2.12.1	Yhdyskuntarakenne	15
2.12.2	Maankäyttö ja kaupunkikuva	15
2.12.3	Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta	16
2.12.4	Palvelut	17
2.12.5	Yhdyskuntatekninen huolto	18
2.13	Liikenne	18
2.13.1	Ajoneuvoliikenne	18
2.13.2	Jalankulku ja pyöräily	20
2.13.3	Sisäinen liikenne ja pysäköinti	21
2.13.4	Joukkoliikenne	23
2.13.5	Liikenneturvallisuus	23
2.14	Luonnonolosuhteet	23
2.15	Suojelukohteet	23
2.16	Ympäristön häiriötekijät	24
3	Asemakaavan tavoitteet	24
3.1	Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle	24
3.2	Maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle	25
4	Asemakaavan muutoksen kuvaus	26
4.1	Yleisperustelut	26
4.2	Mitoitus	26
4.3	Maankäyttö	26

4.3.1	Korttelialueet.....	26
4.3.2	Muut alueet.....	28
4.3.3	Palvelut.....	28
4.3.4	Yhdyskuntatekninen huolto.....	28
4.4	Liikenne.....	29
4.4.1	Ajoneuvoliikenne.....	29
4.4.2	Jalankulku ja pyöräily.....	30
4.4.3	Sisäinen liikenne ja pysäköinti.....	30
4.4.4	Joukkoliikenne.....	33
4.4.5	Esteettömyys.....	33
4.5	Maaperä ja rakennettavuus.....	33
4.6	Luonnonympäristö.....	34
4.7	Suojelukohteet.....	34
4.8	Ympäristön häiriötekijät.....	35
4.9	Nimistö.....	38
5	Asemakaavaratkaisun vaikutukset.....	38
5.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.....	38
5.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon.....	38
5.3	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin.....	39
5.4	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen.....	39
5.5	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.....	40
5.6	Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.....	41
5.7	Muut merkittävät vaikutukset.....	42
6	Asemakaavan toteutus.....	42
6.1	Rakentamisaikataulu.....	42
6.2	Toteuttamis- ja soveltamisohjeet.....	42
6.3	Toteutuksen seuranta.....	42
6.4	Sopimukset.....	42
7	Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus.....	43
7.1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto.....	43
7.1.1	Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus.....	43
7.1.2	Valmisteluaineiston nähtävilläolo.....	44
7.1.3	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon.....	44
7.2	Kaavaehdotus.....	45
7.2.1	Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus.....	45
7.2.2	Kaavaehdotuksen nähtävilläolo.....	47
7.2.3	Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon.....	48
7.3	Kaavan hyväksyminen.....	48
7.4	Yhteistyö kaavan valmistelun aikana.....	49
7.5	Käsittelyvaiheet.....	49

Liitteet

Liite 1, Seurantalomake

Liite 2, Katukartta, ensimmäinen vaihe

Liite 3, Katukartta, toinen vaihe

Liite 4, Viherkertoimen tulokortit

Luettelo kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluvat kaavakartta ja kaavaselostus.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaavan valmisteluaineisto, Komeetan-
risti 322026.

Selvitykset

Korttelisuunnitelma, HPK Arkkitehdit, 27.5.2025

Liikennemeluselvitys, A-Insinöörit, 20.9.2024

1 Tiivistelmä

1.1 Alueen nykytila

Suunnittelualue sijaitsee Suur-Matinkylän alueella, Olarissa, Kuitinmäen asuinalueen kaakkoiskulmassa, Olarinkadun ja Komeetankadun kiertoliittymän luoteispuolella. Kaavanmuutos koskee korttelissa 22120 sijaitsevaa LPA-1-korttelialuetta sekä ympäröiviä katualueita. Kortteli muodostaa Kuitinmäen alueelle kaupunkikuvallisesti tärkeän kulmauksen.

Suunnittelualueen lähiympäristö on kerrostalo- ja rivitalovaltaista asuin-aluetta. Kaava-alueen länsipuolella on IV-VIII-kerroksisia kerrostaloja ja itäpuolella Olarinkadun toisella puolella I-II-kerroksisia pientaloja. Eteläpuolella sijaitsee vähittäiskaupan suuryksikkö, nykyinen Olarin Prisma. Pohjoispuolelta kulkee kevyen liikenteen väylä ja siihen liittyvä silta, ja näiden takana on pysäköintialue. Alue on rakentunut pääosin 1970- ja 80-luvuilla, poikkeuksena Olarin Prisma, joka on valmistunut 2004. Arkkitehtuuriltaan alue on punatiilivaltaista ja edustaa Kuitinmäelle tyypillistä aikakautensa rakentamista.

Suunnittelualueen muodostaa rakentunut korttelin osa, joka on ajantasa-asemakaavassa autopaikkojen korttelialuetta (LPA-1). Korttelialueella on nykyisellään vuonna 1981 valmistunut neljäkerroksinen pysäköintilaitos ja siihen liittyvä pienteollisuusrakennus. Rakennusoikeutta on käytetty 8 485 k-m². Maanomistajan arvion mukaan tiloista noin 60 % on käytössä. Rakennuksen toisessa kerroksessa on kaupungin 1 618 m² laajuinen opetuskäytössä ollut tila, joka on ollut pitkään tyhjillään. Korttelialueen eteläosassa sijainnut huoltoasema lopetti toimintansa ja purettiin vuonna 2022.

Ajo pysäköintilaitokseen tapahtuu Komeetankadulta tontin länsireunaa pitkin. Rakennus peittää pääosan nykyisestä tontista. Tontilla on noin 11 metrin korkeusero länsipuoliseen naapuritonttiin 22120/7 nähden ja tonttien rajalla on näkyvissä kallioleikkaus. Olarinkadun puolella on jonkin verran kasvillisuutta ja katupuita, mutta muutoin alue on pitkälti asfaltoitu eikä alueelta ole tunnistettu erityisiä luontoarvoja. Korttelialueen pohjoispuolella on vanha käytöstä poistunut koulun leikki-alue. Leikki-alueen ja rakennuksen välistä kulkee kevyen liikenteen yhteys, joka jatkuu siltaa pitkin Olarinkadun toiselle puolelle.



Suunnittelualueen piirteitä havainnollistava viistoilmakuva (2021).

1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Asemakaavan muutoksessa autopaikkojen korttelialue (LPA-1) muutetaan asuinrakennusten korttelialueeksi (AK-1) ja autopaikkojen korttelialueeksi (LPA-1). Muutoksen yhteydessä on tarkistettu katualueiden rajat siten, että Olarinkadun katualueelle on tulevaisuudessa mahdollista sijoittaa raitiotielinja pysäkki.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 9 335 m². Alueen kokonaisrakennusoikeus on 6 600 k-m², josta vähintään 220 k-m² on oltava liike-, palvelu- tai toimistotilaa katutasossa. AK-1-korttelialueen korttelitehokkuus on 2,44.

Korttelin rakennusoikeus vähenee noin 15 400 k-m². Muuhun kuin pysäköintiin osoitetun rakennusoikeuden määrä kuitenkin kasvaa noin 430 k-m². Kaavaehdotuksessa autopaikoille ei osoiteta rakennusoikeutta vaan ne voidaan rakentaa rakennusoikeuden estämättä.

1.3 Suunnittelun vaiheet

Asemakaavan vireilletulosta on ilmoitettu kuulutuksella 28.3.2018. Muutoksesta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka on ollut nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 3.4. - 3.5.2018.

Alueen maankäyttöä on suunniteltu yhteistyössä asemakaavan muutoksen hakijan sekä hakijan suunnittelukonsulttien kanssa Espoon kaupungin ohjaamana.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi asemakaavan muutosehdotuksen nähtäville 27.11.2024. Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 16.12.2024 – 28.1.2025.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi asemakaavan muutoksen esitettäväksi kaupunginhallitukselle 17.9.2025.

Kaavamutoksen yhteydessä tulee laatia maankäyttösopimus.

2 Lähtökohdat

2.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

2.1.1 Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Asemakaavan muutoksella tiivistetään Matinkylän keskustan lähiympäristöä. Kaavamutoksella lisätään asuinrakentamista hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen ja mahdollistetaan tilavarauksin pikaraitiotien pysäkin sijoittaminen katualueelle.

2.1.2 Tehokas liikennejärjestelmä

Liikkumisessa tukeudutaan joukkoliikenneyhteyksiin ja keskitettyyn pysäköintiratkaisuun. Korttelialuetta pienennetään, jotta katualueelle saadaan riittävästi tilaa tulevaisuudessa mahdollisesti toteutettavalle pikaraitiotielle ja tämän pysäkille.

2.1.3 Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Korttelin rakennukset suojaavat sen piha-alueita melulta ja kaavassa on tarkemmin määrätty sekä asuinrakennusten ilmanotosta että pysäköintilaitoksen poistoilmasta. Osa piha-alueesta toteutetaan maanvaraisena ja myös pysäköintilaitoksen katolle tulee järjestää oleskelualuetta. Pysäköintilaitokseen on esteetön yhteys myös merkittävästi kaava-aluetta korkeammalla sijaitsevilta naapuritonteilta (22120/6 ja 22120/7).

2.1.4 Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Tiivistämällä jo rakennettuja alueita vähennetään rakentamispainetta metsäisillä alueilla. Nykyinen vuonna 1981 rakennettu huonokuntoinen rakennus puretaan, koska tiloille ei ole riittävästi käyttöä, niiden muuntojoustavuus on heikko ja korjaaminen kallista. Kaava mahdollistaa nykytilannetta suuremman viherkertoimen toteutumisen korttelialueella.

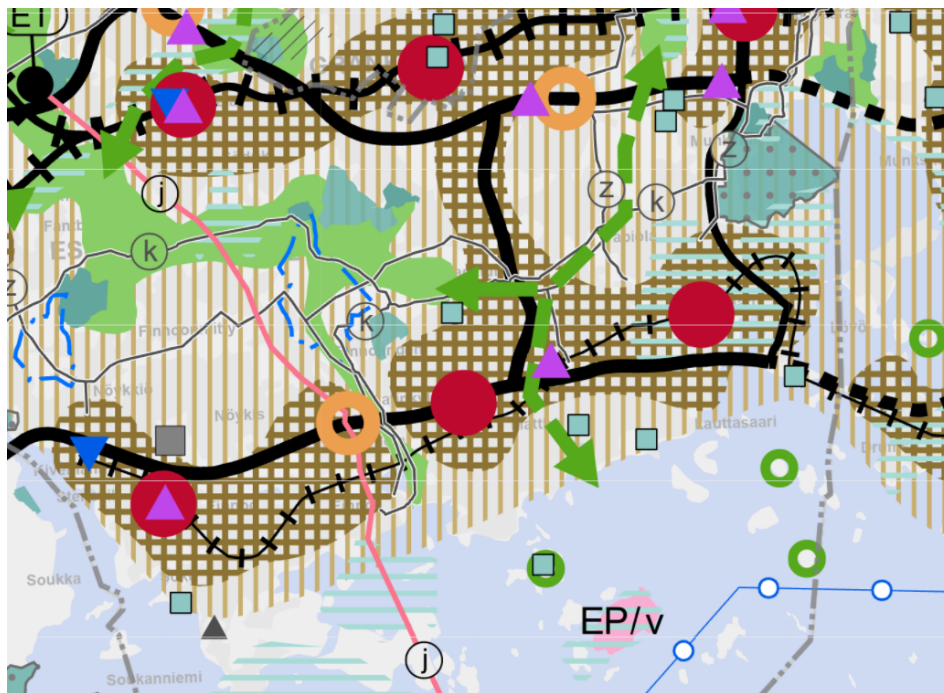
2.1.5 Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Kortteli liittyy jo nykyisellään kunnallistekniseen verkostoon, kuten kaukolämpöön. Kaavassa kannustetaan aurinkopaneelien sijoittamiseen rakennusten katoille.

2.2 Maakuntakaava

Voimassa olevat:

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



Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä.

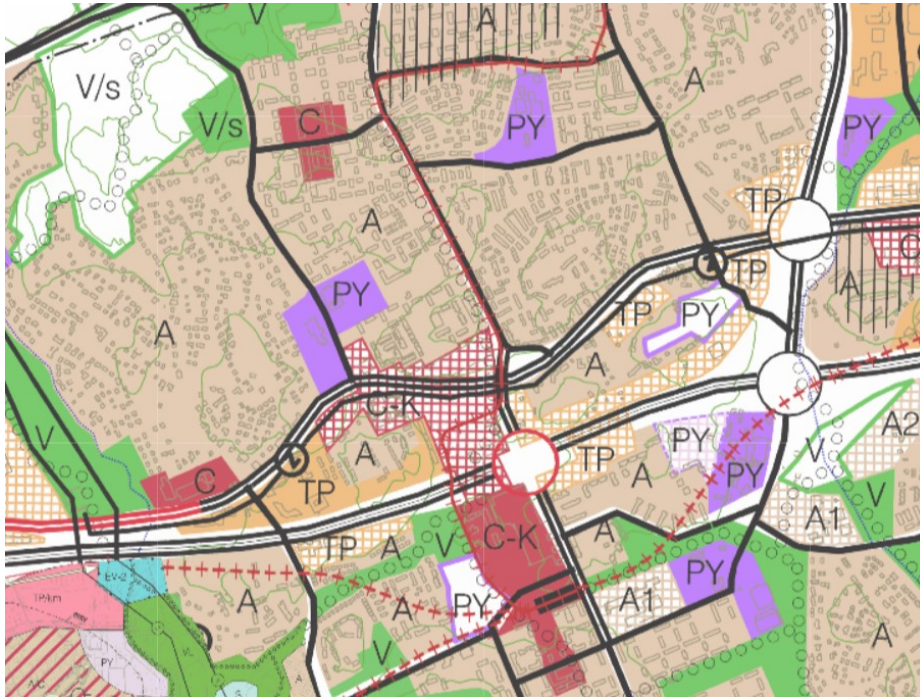
Nyt laadittu asemakaavan muutos sijoittuu Uusimaa-kaava 2050 -kaavassa pääkaupunkisudun ydinvyöhykkeelle lähelle keskustatoimintojen aluetta.

2.3 Yleiskaava

Voimassa olevat:

Espoon eteläosien yleiskaava

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



Ote epävirallisesta Espoon yleiskaavayhdistelmästä.

Nyt laadittu asemakaavan muutos sijoittuu Espoon eteläosien yleiskaavan alueelle. Yleiskaavassa suunnittelualue on asuntoaluetta (A) ja rajautuu etelässä keskustatointojen alueeseen (C-K). Olarinkatu on merkitty yksiajorataiseksi päätieksi, pääkaduksi tai alueelliseksi kokoojakaaduksi. Sen yhteyteen on merkitty virkistysyhteys ja pikaraitiotien linjaus.

Espoon yleiskaava 2060

Alueella on vireillä Espoon yleiskaava 2060. Kaava koskee koko Espoota. Yleiskaavaluonnos on ollut nähtävillä. Yleiskaavaluonnoksessa asemakaavan muutosalue on merkitty kerrostalovaltaiseksi alueeksi (AK), joka rajautuu etelässä kaupunkikeskukseen (C1). Lisäksi alue kuuluu keskustaympäristöjen kehittämisvyöhykkeeseen ja Olarinkadulle on merkitty rautatien linjaus.

2.4 Asemakaava

Asemakaavan muutosalueella ovat voimassa seuraavat asemakaavat:

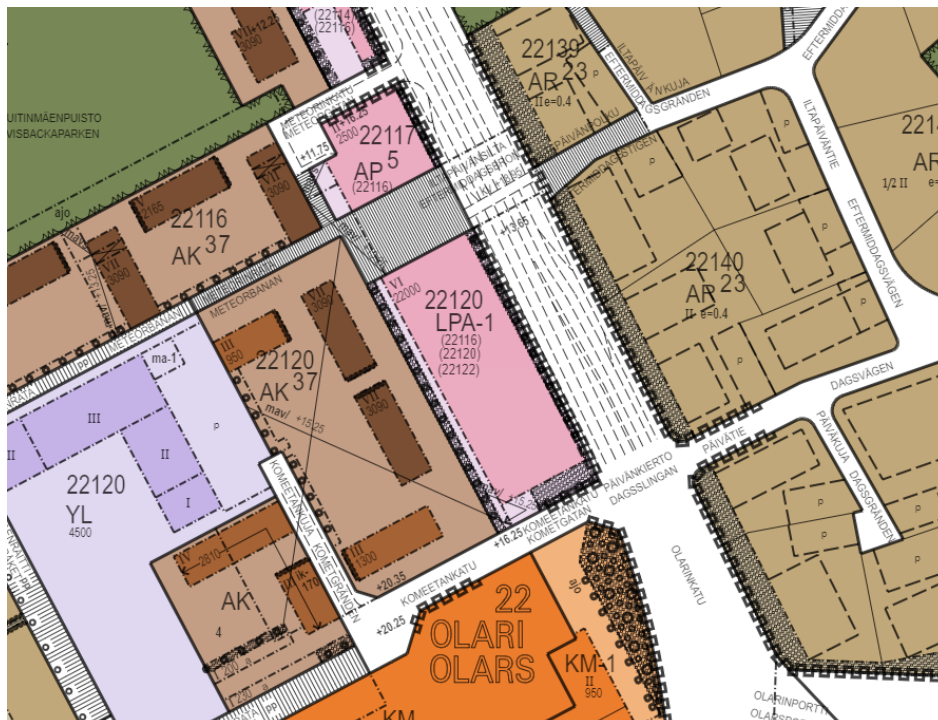
- **322014 Kuitinmäki II muutos:** LPA-1-alue
- **322000 Kuitinmäki II asemakaava:** Meteorinrata, Iltapäiväsilta, Olarinkatu, viereiset AK-tontit
- **312001 Matinkylän keskus I, Matinkylänkeskus II-Matinkallio, Piispankallio, Kuitinmäki II muutos:** liikenneympyrä
- **322019 Kuitinmäki II muutos:** Komeetankadun länsiosa
- **322025 Komeetanrinne:** Komeetankadun itäosa

Suunnittelualueelle on osoitettu asemakaavassa 322014 autopaikkojen korttelialuetta (LPA-1). Korttelin rakennusoikeus on 22 000 k-m² ja sallittu kerrosluku VI. LPA-1-korttelialueelle saa kaavan mukaan rakentaa pienteollisuus-, myymälä- ja toimistotiloja enintään 1/6 kerrosalasta. Yhden myymälän suurin koko saa olla enintään 400 m², myymälätilaa saa rakentaa yhteensä enintään 800 m². Alueelle saa rakentaa yhden huoltamon korkeintaan 1 000 m² ja opetus-, kulttuuri- ja sosiaalista toimintaa palvelevia tiloja 1 500 m².

Rakennuksen ulkoasusta on määrätty, ettei vesikatto saa nousta vaakasuoran yhtenäisen räystäslinjan yläpuolelle, yksittäisiä piippuja ym. vähäisempiä rakennelmia lukuun ottamatta. Rakennuksen räystäslinjan korkeusluku saa olla korkeintaan +32.00 ja ylimmän pysäköintitason +25.00. Tontin länsireunalle on osoitettu istutettava puurivi.

Korttelialueelle saa sijoittaa kortteleiden 22116, 22120 ja 22122 autopaikkoja. Autopaikkoja on rakennettava lisäksi 1 ap/50 k-m² (pieneteollisuus, myymälä ja toimisto), 1 ap/1,4 työntekijää (opetus- ja kulttuuritoimintaa palvelevat tilat), 5 ap/huoltopaikka ja 1 ap/2 työntekijää (huoltamotilat). Olarinkadun puolelta ja noin 25 metriä Komeetankadun puolelle on osoitettu katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Asemakaavat 322000, 312001, 322019 ja 322025 koskevat viereisiä katualueita eikä niille ole osoitettu erityisiä määräyksiä.



Ote ajantasa-asemakaavasta (3/2024).

2.5 Rakennusjärjestys

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

2.6 Tonttijako

Kaava-alueelle on laadittu tonttijako.

2.7 Rakennuskiellot

Kaava-alueella ei ole voimassa rakennuskieltoa.

2.8 Pohjakartta

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

2.9 Maanomistus

Kortteli on yksityisessä maanomistuksessa. Espoon kaupunki on osaomistajana tontin omistavassa osakeyhtiössä. Ympäröivät katualueet omistaa Espoon kaupunki.



- Yksityinen henkilö, perikunta tai maatalousyrittäjä
- Asunto- tai kiinteistöosakeyhtiö, asunto-osuuskunta
- Yksityinen tai julkinen yritys, pankki tai vakuutuslaitos, sosiaaliturvarahasto
- Espoon kaupunki

Maanomistus (10/2024).

2.10 Maaperä

Korttelialueen maaperä on pääosin kalliota. Korttelialueen reunoilla on moreenia ja kaakkoiskulmassa hieman kitkamaalajia, jonka päällä alle 3 metrin kerros savea ja silttiä.

2.11 Muut suunnitelmat ja päätökset

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitelma. MAL 2019 -suunnitelman pohjalta solmittiin valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken MAL-sopimus, jonka ensimmäisellä nelivuotiskaudella 2020–2023 Espoo sitoutui 1,2 miljoonan kerrosneliömetrin asuntokaavoitustavoitteeseen.

MAL 2019 loi pohjan tämänhetkiselle MAL 2023-työlle, jossa visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropoli-alue. MAL 2023-suunnitelma on hyväksytty HSL:n hallituksessa ja Helsingin seudun yhteistyökokouksessa syksyllä 2023. Suunnitelman pohjalta neuvotellaan MAL-sopimuksen päivitys.

Olarin keskeisten alueiden inventointi, arvotus ja kehittämisperiaatteet

Olarin keskeisten alueiden inventoinnissa (Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit 2019) kaava-alueen rakennusta on kuvailtu seuraavasti (s. 85): "Olarinkadun varteen kaupunkikuvassa näkyvästi sijoittuva alueelle tunnusomainen punatiilinen hybridirakennus, johon liittyy pysäköinti-, liike-, toimisto- ja palvelutiloja. Sisäänvedetyn maantasokerroksen edustalle muodostuu arkadimainen tila. Olarinkadun suuntaista julkisivua jäsentävät nauhaikkunat ja julkisivusta ulkonevat erkkeriaiheet. Alkujaan pienteollisuus- ja pysäköintikäyttöön osoitetun tontin käyttötarkoitusta on myöhemmin laajennettu käsittämään myös julkisia palveluja. Rakennuksen kaakkoisnurkassa on huoltoasema. Toinen ja kolmas kerros on osoitettu kokonaan pysäköintiä varten. Yläkerroksen tiloihin on ajoyhteys rakennuksen takaosan ajoramppia pitkin."

Inventoinnissa rakennus on merkitty kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi (s. 113). Muutosherkkyyden osalta kaava-alue on arvioitu kolmesta luokasta eniten muutoksia kestävään luokkaan C, jolla keskeiset kaupunkirakenteelliset piirteet tulee säilyttää, mutta voi tehdä huolella tutkittuja muutoksia. Säilyttäminen koskee täydennysrakentamisen osalta erityisesti ruutukaavaa ja raitteja. (s. 118)

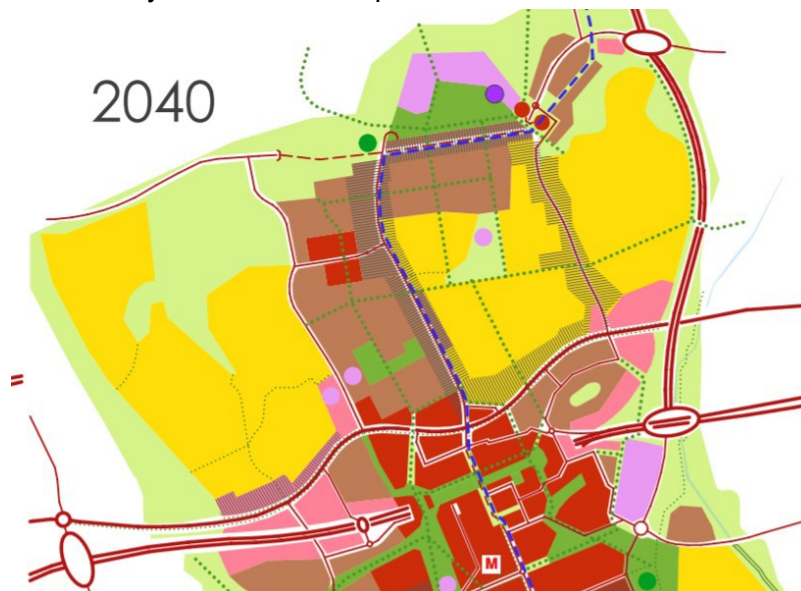
Täydennysrakentaminen tulee sovittaa huolella ympäristöön huomioiden kaupunkirakenteen alkuperäiset tavoitteet ja alueelle tyypilliset arkkitehtuurin keinot, kuten materiaalit ja värisävyt.

Kaavarungon keskeisiksi ominaispiirteiksi (s. 90) luetellaan suorakulmainen jäsenitys, koko kaavarunkoalueen halki kulkeva korostunut ja aluetta yhdistävä keskiakseli ja lankulkuraitteineen, puistot ja keskukset sijoittuminen keskiakselille, rakentaminen tehokkaimmillaan keskiakselin tuntumassa ja sen keveneminen reuna- ja kohden sekä ulkosyöttöinen liikenne.

Matinkylä-Olari, Visio 2040

Matinkylän ja Olarin alueelle on laadittu kehittämisvisio, Matinkylä-Olari, Visio 2040, (1.12.2014, A-konsultit arkkitehtitoimisto), jossa tavoitteeksi on asetettu muun muassa tehokkaan, monitoimintoisen, jalankulkupainotteisen ja joukkoliikenteeseen tukeutuvan keskustan muodostaminen, kaupunkirakenteen eheyttäminen, palvelurakenteen vahvistaminen ja monipuolistaminen ja Matinkylän ja Olarin liittäminen saumattomammin yhteen. Suunnittelualue on visioon sisältyvässä rakennemallissa esitetty pääkäyttötarkoitukseltaan tehokkaan asumisen alueena (A).

Tehokkaan asumisen alue. (A): ”Kerrostalovaltaisesti rakennettu asuinalue lähipalveluineen. Alueella voi kernaasti sijaita myös palveluja ja työpaikkoja tai muita toimintoja. Alueen tiivistäminen on mahdollista esimerkiksi korottamalla tai yhdistäviä siipiä rakentamalla peruskorjauksen tai hissien asentamisen yhteydessä. Pysäköintiä uudelleen järjestämällä voi vapautua tilaa tehokkaallekin täydennysrakentamiselle. Tiivistettäessä on huolehdittava korttelipihojen ja lähipuistojen riittävydestä ja laadusta sekä arkkitehtonisen kokonaisilmeen hallinnasta. Asuntotarjonnassa otetaan huomioon ikääntyvien ihmisten tarpeet.”



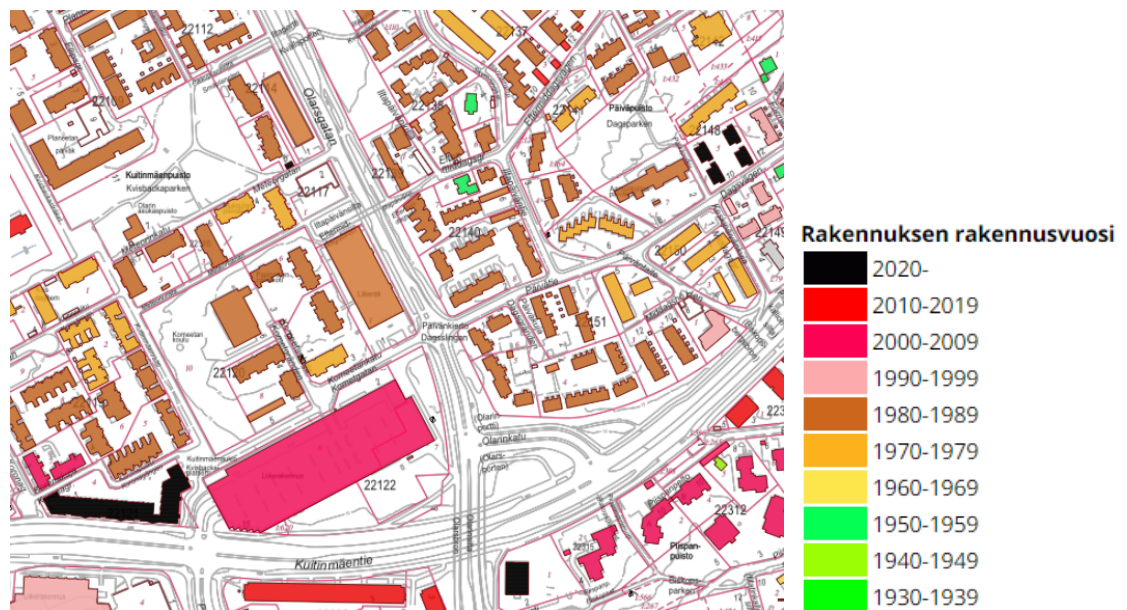
Ote Matinkylä-Olari visiosta 2040.

2.12 Rakennettu ympäristö

2.12.1 Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue sijaitsee Matinkylän suuralueella, 22. kaupunginosassa Olarissa, Kuitinmäen asuinalueella. Se sijoittuu alueen kaakkoiskulmaan Olarinkadun varteen, Ko-meetankadun pohjoispuolelle. Kortteli on Kuitinmäen alueellisen sisääntuloväylän kaupunkikuvallisesti merkittävässä kulmauksessa. Lähiympäristö on rakentunut pääosin 1970- ja 1980-luvuilla. Itäpuolella Olarinkadun toiselle puolen on I-II-kerroksisia pientaloja ja länsipuolella IV-VIII-kerroksisia asuinkerrostaloja. Korttelin eteläpuolella on 2000-luvulla rakennettu vähittäiskaupan suuryksikkö, nykyinen Olarin Prisma.

Matinkylän keskusta palveluineen ja joukkoliikenneyhteyksineen sijaitsee noin 600 metrin päässä, Länsiväylän eteläpuolella. Myös Prismän eteläpuolella kulkevan Kuitinmäentien varrelle sijoittuu runsaasti kaupallisia palveluita, työpaikkoja ja asumista.



Rakennusten rakennusvuodet kategorioitain.

2.12.2 Maankäyttö ja kaupunkikuva

Korttelin 22120 tontilla 1 on nykyisellään vuonna 1981 valmistunut, Arkkitehtuuritoimisto Järvinen-Valjakan suunnittelema, nelikerroksinen pysäköinti- ja pienteollisuusrakennus, jossa on pysäköintitilojen lisäksi muun muassa myymälä-, liikunta-, koulu- ja toimistotiloja. Pysäköinti on sijoitettu kolmeen kerrokseen tontin länsireunalle. Rakennuksen julkisivut ovat Kuitinmäelle tyypillistä punatiiltä ja rakennuksen yleisilme horisontaalinen kontrastina pystylinjaisiin asuinkerrostaloihin. Tontin piha-alueet ovat Olarinkadun katutasossa. Länsipuoliseen asuinkortteliin korkeuseroa on noin 11 metriä ja tonttien rajalla on pystysuora kallioleikkaus, jota vasten tontin rakennus on rakennettu.



Ilmakuva suunnittelualueesta.



Valokuva suunnittelualueesta Olarinkadun ja Komeetankadun liikenneympyrän yli.

Suunnittelualueen ympäristö on Kuitinmäelle tyypillistä rakentamista. Hallitseva julkisivumateriaali on tiili ja asuinkerrostaloissa on näkyvissä julkisivuja rytmittävä betoninen runkojärjestelmä. Ikkunoiden väleissä on käytetty alueelle tyypillistä värilasia.

2.12.3 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Asemakaavan muutosalue sijoittuu asuntovaltaisen Kuitinmäen eteläosaan. Alueen asemakaava on pääosin toteutunut ja rakennettu 1970- ja 1980-lukujen aikana. Väestöennusteet ovat olleet välillä laskevia, mutta uusimmassa ennusteessa asukasluku kasvaa maltillisesti. Nykytilanteessa korttelissa on hybridirakennus, jonka laajuus on 8 845 k-m². Tästä noin 5 400 k-m² on koulu-, palvelu-, toimisto-, myymälä- tai

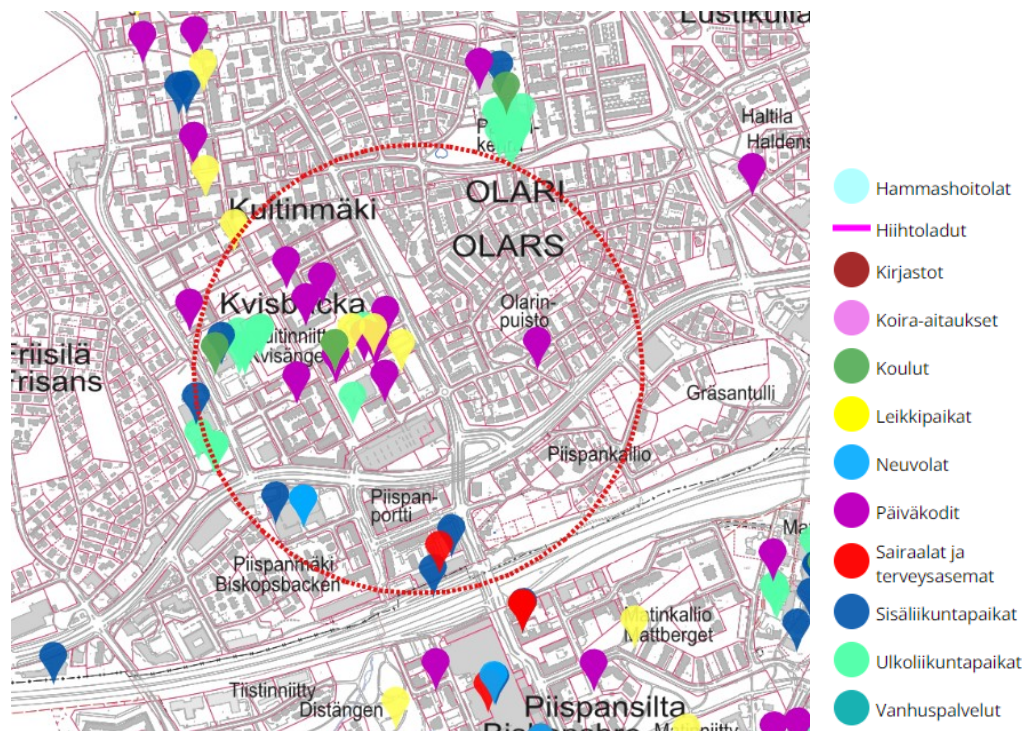
liiketilaa. Laskennallisesti tämä tarkoittaa noin 120 työpaikkaa. Maanomistajan arvion mukaan kuitenkin vain noin 60 % tiloista on käytössä ja muut tyhjillään.

Suurimmat muutokset lähialueen maankäytössä kohdistuvat Kuitinmäentien ja Olarin kadun varteen. Alueella on muutettu vajaakäytölle jääneitä työpaikkarakennusten tontteja asuinrakentamiselle. Koko alueen laskennallinen asukasmäärän lisäys voi olla noin 1 000 asukasta. Lähipalveluiden lisäämisen tarve kasvaa tämän seurauksena.

2.12.4 Palvelut

Korttelialueen lähiympäristön palvelutilanne on hyvä. 500 metrin säteellä alueesta sijaitsee kaksi koulua ja useita päiväkoteja. Välittömästi korttelin eteläpuolella on vähittäiskaupan suuryksikkö, nykyinen Olarin Prisma.

Suunnittelualue sijaitsee noin 600 metrin päässä Matinkylän keskustasta, sen palveluista, kaupoista ja metroasemasta. Matinkylän puolelta löytyvät kattavat julkiset palvelut, kuten terveys- ja sosiaalipalvelut, yhteispalvelupiste, kirjasto sekä urheilu- ja asukaspuisto.



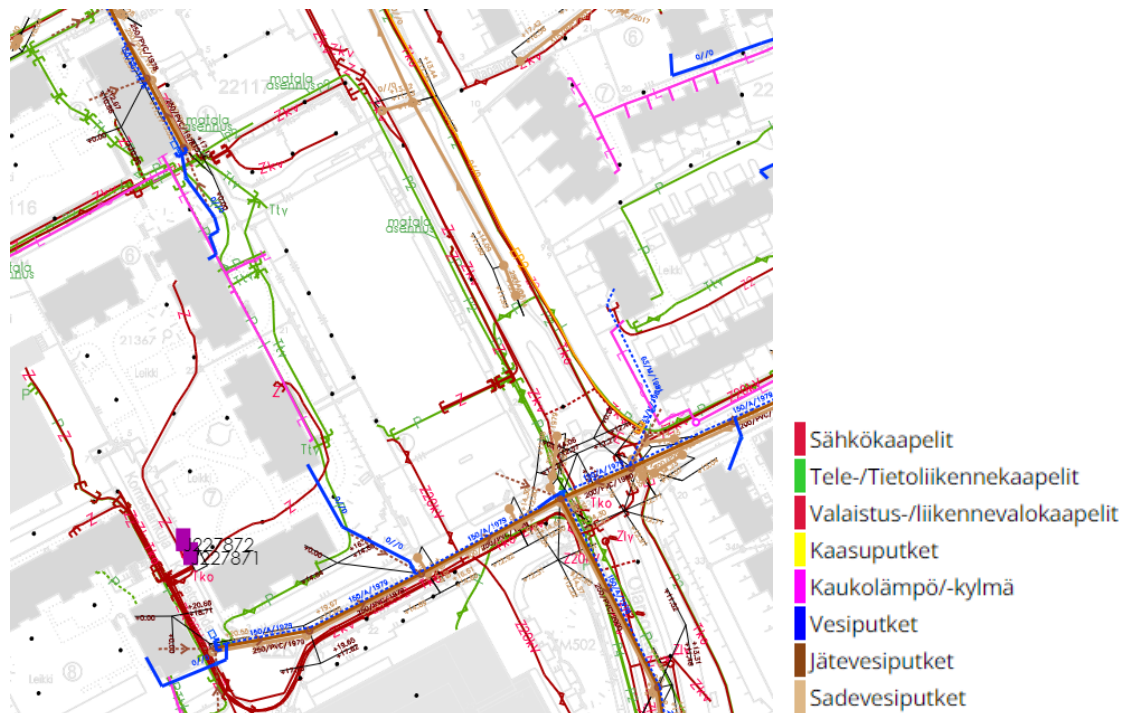
Julkiset palvelut kartalla (10/2024). Ympyrän säde on 500 metriä.

2.12.5 Yhdyskuntatekninen huolto

Suunnittelualue on liitetty kunnallistekniseen verkostoon. Suurin osa alueen johdoista ja kaapeleista kulkee katualueiden alla. Kaukolämpöputki kulkee viereisten tonttien 22120/6 ja 22120/7 rakennusten edustalla.

Korttelin 22120 tontin 1 nykyinen liittymä kaukolämpöön on tontin länsireunalla tontin 22120/6 kautta. Tontin vesiputkiliittymän sijainti epäselvä. Jätevesiputki liittyy kunnalliseen jätevesiviemäriin Komeetankadun ja Olarinkadun kulmauksessa. Sähkökaapelit tulevat tontille Komeetankadun ja Olarinkadun kautta ja tele-/tietoliikennekaapelit Olarinkadulta ja Meteorinradalta.

Tontilla 1 on kiinteistömuuntamo, joka palvelee kaava-aluetta ja sen pohjoispuolisia asuinkerrostaloja. Muuntamo sijaitsee pysäköintilaitoksen ajorampin alla kallioleikkausta vasten.



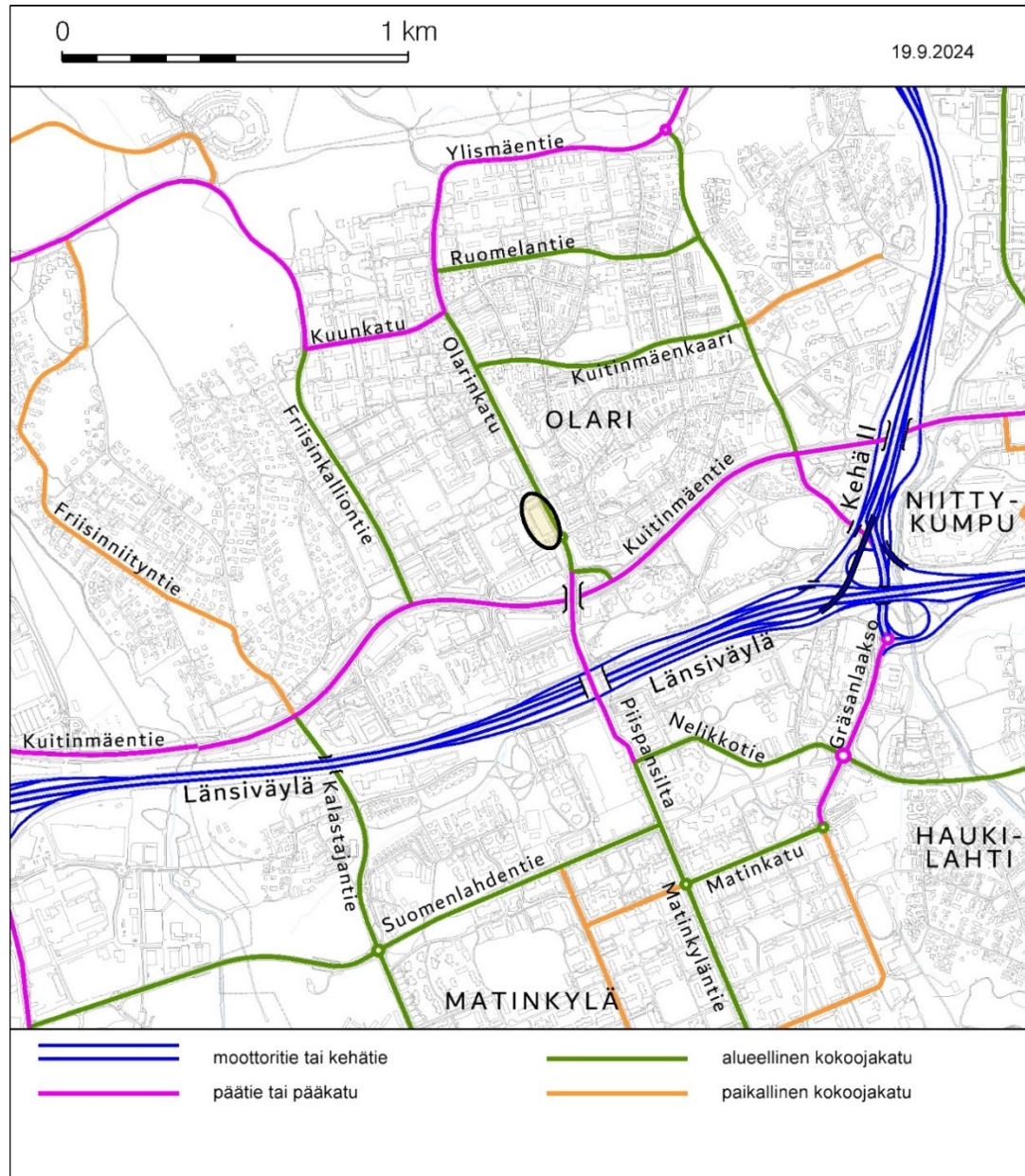
Kunnallistekniikka alueella (10/2024).

2.13 Liikenne

2.13.1 Ajoneuvoliikenne

Suunnittelualue sijaitsee Olarinkadun varrella. Olarinkatu on alueellinen kokoojaku, joka yhdistyy etelässä Matinkylään johtavaan Piispansilta-pääkatuun sekä itä-länsisuuntaiseen Kuitinmäentie-pääkatuun. Piispansillalta on yhteys myös Länsiväylälle (kt 51) lännen suuntaan Piispansolmun eritasoliittymän kautta. Suunnittelualueen

pohjoispuolella Olarinkadulta on yhteys Kuunkadulle ja Ylismäentielle, jotka ovat osa Olarin läpi kulkevaa itä-länsi-suuntaista pääkatuverkkoa.



Kuva: Suunnittelualan sijainti autoliikenteen tavoiteverkossa.

Olarinkatuun liittyy tonttikatu Komeetankatu, jolta on yhteys suunnittelualueelle sekä sen eteläpuoliselle liikerakennusten korttelialueelle. Komeetankatuun liittyy tonttikatu Komeetankuja, joka palvelee alueen asuinkortteleita sekä nykyistä Komeetan koulua. Komeetankadun ja Olarinkadun väliseen liittymään on toteutettu kiertoliittymä, johon liittyy myös itäpuolista pientaloaluetta palveleva Päivätie.

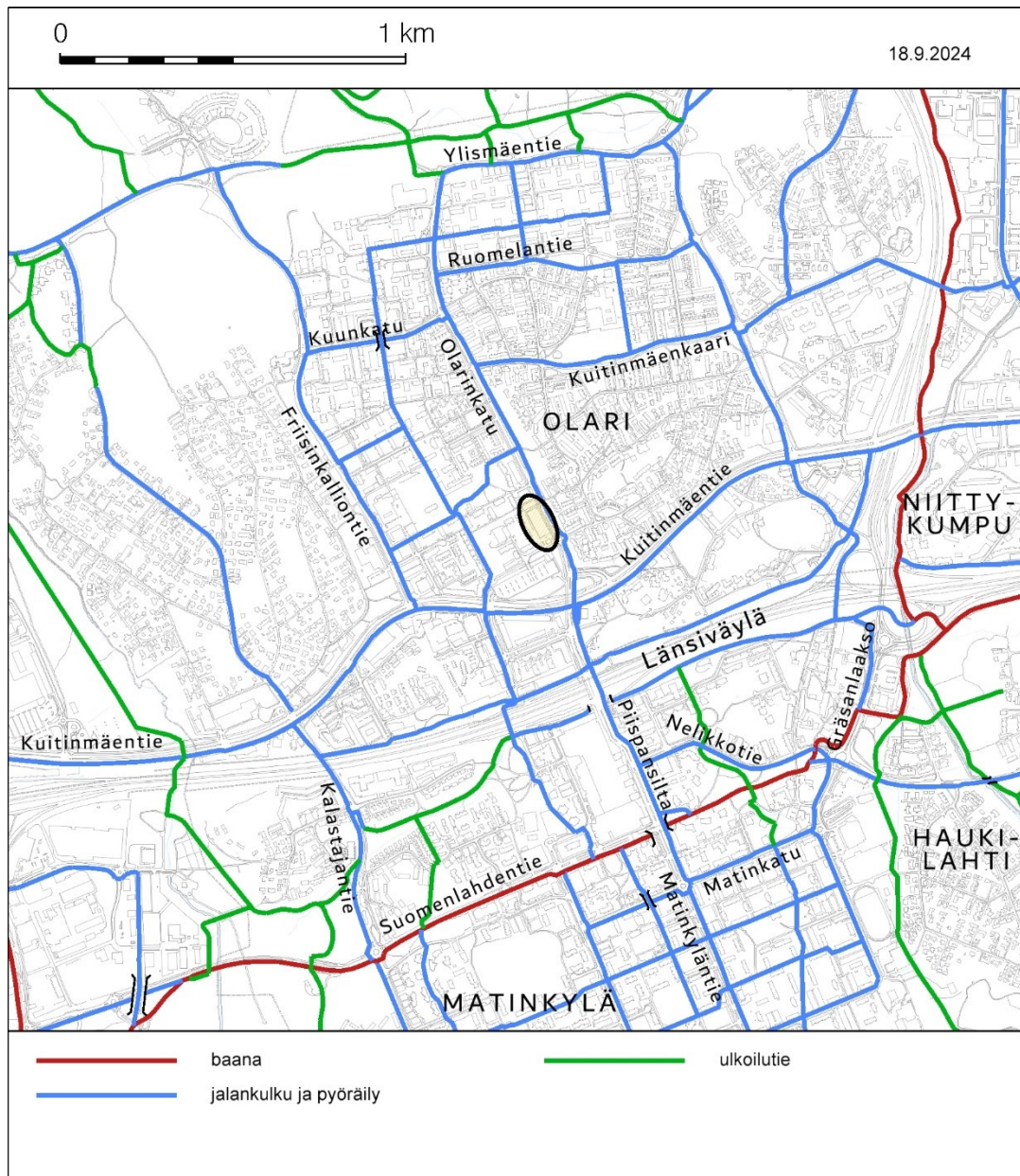
Keskimääräiset arkivuorokauden liikennemäärät (KAVL) olivat syksyllä 2024 Olarinkadulla noin 7 300, Piispansilalla noin 10 100, Kuitinmäentiellä noin 11 600 ja Komeetankadulla noin 3 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus oli Olarinkadulla noin 11 ja Komeetankadulla noin 2 prosenttia kaikesta autoliikenteestä.

Komeetankadun nykytilanteen liikennemäärä perustuu liikennelaskentaan, joka on tehty vuonna 2017 ja jota on korjattu kertoimella, joka perustuu yleiseen liikennemäärän muutokseen. Laskennan jälkeen suunnittelualueella sijaitsevasta kiinteistöstä on kuitenkin poistunut huoltoasema sekä muita liikennettä tuottavia toimintoja, joten todellinen nykytilan liikennemäärä on todennäköisesti pienempi.

2.13.2 Jalankulku ja pyöräily

Olarinkadun molemmin puolin kulkee jalankulku- ja pyörätiet, joista itäpuolisella jalankulku ja pyöräily on eroteltu ja kyseinen yhteys on pyöräilyn tavoiteverkon mukainen pääreitti. Komeetankadun eteläreunassa kulkee jalkakäytävä. Komeetankadun päästä on yhteys Komeetanrata-nimiselle jalankululle ja pyöräilylle varatulle kadulle, joka yhdistyy lännessä Kuitinmäenraittiin, joka on keskeinen Olarin läpi kulkeva jalankulun ja pyöräilyn reitti.

Suunnittelualueen pohjoispuolella kulkee Olarinkadun ylittävä kevyen liikenteen silta Meteorinsilta (aiemmin Iltapäivänsilta), joka yhdistää korttelien välissä kulkevat jalankulun ja pyöräilyn reitit Meteorinradan ja Iltapäivänpolun. Sillalta on kulkuyhteys Olarinkadun tasoon kummallakin puolella katua: itäpuolella kadun suuntainen luiska pohjoisen suuntaan ja länsipuolella lenkkimäinen yhteys, joka kiertää Meteorinradan ja suunnittelualueen väliin jäävän aukion. Myös Meteorinradalta on yhteys Kuitinmäenraittille.



Kuva: Suunnittelualueen sijainti jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkossa.

2.13.3 Sisäinen liikenne ja pysäköinti

Nykytilanteessa suunnittelualueella sijaitsee kolmikerroksinen pysäköintilaitos, jossa on noin 215 autopaikkaa. Tontille on ajoyhteys Komeetankadulta kolmesta tonttiliittymästä. Niistä läntisin johtaa luiskaa pitkin pysäköintilaitoksen kahteen ylempään kerrokseen ja kaksi muuta tontin piha-alueelle ja laitoksen alimmassa tasossa sijaitseville pysäköintipaikoille. Nykyisessä asemakaavassa on merkitty Olarinkadulle sekä Komeetankadun alkuosalle liittymäkielto. Tontin itäisin liittymä Komeetankadulle on toteutettu asemakaavan vastaisesti. Rakennukseen on lisäksi jalankulkuyhteys tontin pohjoispuoliselta Meteorinsillan jatkeena toimivalta jalankulku- ja pyörätietä, joka

sijaitsee rakennuksen toisen kerroksen tasossa. Pysäköintilaitoksen ylin taso on kattamaton ja sille on jalankulkuyhteys länsipuolen naapuritonteilta.

Tontilla sijaitsevan pysäköintilaitoksen omistaa Papinniityn Paikotus Oy. Nykyisessä asemakaavassa tontti on merkitty autopaikkojen korttelialueeksi LPA-1, jolle saa sijoittaa korttelien 22116, 22120 ja 22122 autopaikkoja. Nykytilanteessa tontille on toteutunut sen omat autopaikat sekä viereisen asuinkorttelin 22120 tonttien 6 ja 7 autopaikkoja. Lisäksi tontilla on rasite korttelin 22120 tontin 8 sekä korttelin 22116 tonttien 4 ja 5 autopaikoille, mutta nämä rasitepaikat eivät ole toteutuneet. Tämä johtuu siitä, että kyseisten tonttien asemakaava on edellyttänyt, että rakennusvaiheessa tontteja varten toteutetaan vain 80 prosenttia asemakaavan vaatimista autopaikoista ja ”lopun järjestysoikeuden vaatiessa välittömästi sitä mukaa kuin autoistumistarve vaatii”. Toteutumattomat rasitepaikat LPA-1-korttelissa ovat varautumista kyseisten asemakaavan vaatimien myöhemmin toteutettavien autopaikkojen sijoittamiseen Papinniityn Paikotuksen pysäköintilaitokseen. Nykytilanteessa korttelin 22116 tonttien 4 ja 5 sekä korttelin 22120 tontin 8 autopaikat on siis kuitenkin toteutettu muualla. Asemakaava mahdollistaa myös korttelin 22116 tonttien 2 ja 3 autopaikkojen sijoittamisen LPA-1-kortteliin, mutta näillä tonteilla ei ole pysäköintilaitoksessa toteutettuja eikä toteutumattomia rasitepaikkoja. Rasiteautopaikkojen nykyinen tilanne tonteittain on esitetty oheisessa taulukossa.

tontti	omistaja	toteutuneet autopaikat Papinniityn paikotuksessa	toteutuneet autopaikat muualla	toteutumattomat autopaikkarasitteet Papinniityn paikotuksessa
22116/2	As Oy Kirkkoherrankoti	0	63	0
22116/3	As Oy Kanttorinkoti	0	34	0
22116/4 ja 5	As Oy Kellonsoittajan-koti	0	54	13
22120/6	As Oy Kardinaalinkoti	41	0	10
22120/7	As Oy Ruustinnankoti	44	0	11
22120/8	As Oy Munkinkoti	0	28	7
	yhteensä	85		41

2.13.4 Joukkoliikenne

Suunnittelualue on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Matinkylän metroasema sijaitsee noin 800 metriä suunnittelualueesta etelään. Lähimmät bussipysäkit sijaitsevat Olarinkadulla alle 100 metrin etäisyydellä suunnittelualueesta. Niillä liikennöi syksyllä 2025 seuraavat linjat:

- runkolinja 520: Matinkylä–Suurpelto–Leppävaara–Myyrmäki–Martinlaakso
- 124: Tapiola–Niittykumpu–Olari–Espoonlahti
- 531: Tiistilä–Matinkylä–Olari–Espoon keskus
- 533: Hyljelahti–Matinkylä–Kauniainen–Järvenperä
- lähibussilinja 137: Matinkylä–Matinkallio–Piispankylä–Kuitinmäki

2.13.5 Liikenneturvallisuus

Olarinkadulla suunnittelualueen lähiympäristössä tapahtui vuosina 2019–2023 viisi poliisin tai pelastuslaitoksen tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Yhdessä onnettomuuksista oli loukkaantuneita. Komeetankadulla ei ole kirjattu viimeisen viiden vuoden aikana liikenneonnettomuuksia.

2.14 Luonnonolosuhteet

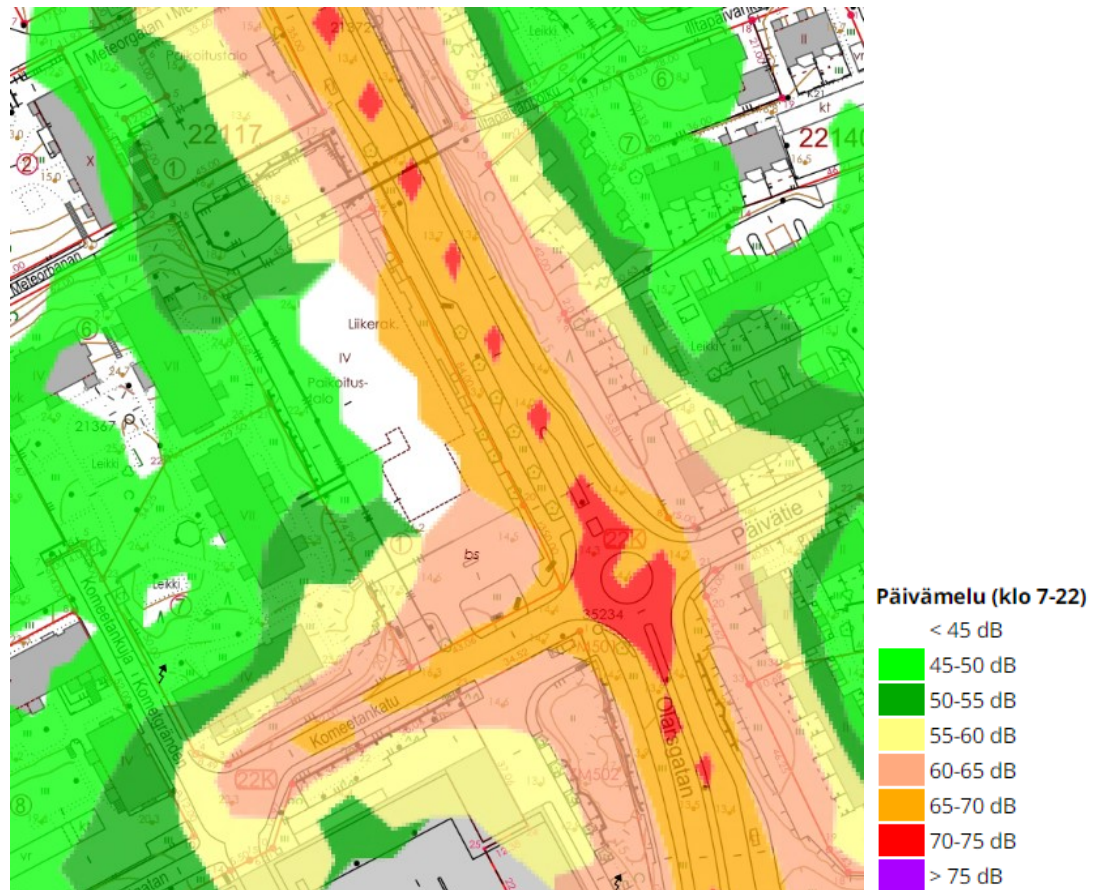
Nykytilassaan alue on rakennettua kaupunkiympäristöä, jonka istutettu kasvillisuus muodostaa alueen elolliset elementit. Kaavamuutosalueella oleva paikoitus- ja pieneteollisuustalo kattaa asfalttipihoineen miltei koko suunnittelualueen. Tontilla on vain vähäisesti kasvillisuutta. Katuja vasten on muutamia puita ja pensasalueita.

2.15 Suojelukohteet

Kaava-alueella tai sen välittömässä lähiympäristössä ei ole suojelukohteita. Alue on Espoon eteläosien yleiskaavan liitteissä merkitty osaksi Kuitinmäen paikallisesti ja Olarin seudullisesti arvokasta kulttuuriympäristöä. Se on kuitenkin luokiteltu säilyneisyytensä ja esteettisten arvojen puolesta vähemmän arvokkaaseen luokkaan 2. Alueelle ei ole yleiskaavassa esitetty suojelumääräyksiä.

2.16 Ympäristön häiriötekijät

Olarinkadun ja Komeetankadun liikenne aiheuttaa suunnittelualueelle melua. Vuoden 2022 melumallinnuksen mukaan päiväaikainen melutaso ylittää 65 desibeliä katujen varsilla. Tontin länsiosassa keskiäänitaso alittaa 50 desibeliä.



Kuva: Päiväajan liikennemelu suunnittelualueen ympäristössä (Espoon ja Kauniaisten kaupunkien ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2022)

3 Asemakaavan tavoitteet

3.1 Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle

Kaupungin tavoitteena on eheyttää kaupunkirakennetta tehostamalla maankäyttöä Matinkylän keskusta-alueen, Länsimetron ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien vaikutuspiirissä. Tavoitteena on elinvoimainen, viihtyisä ja laadukas, sekä turvallinen ja esteetön kaupunkiympäristö.

Suunniteltava kortteli sijaitsee kaupunkikuvallisesti merkittävällä paikalla Kuitinmäen asuinalueen merkittävimmän sisääntuloväylän, Olarinkadun, kulmauksessa. Tavoitteena on kaupunkikuvallisesti korkealaatuinen rakentaminen. Korttelin tulee elävöittää kaupunkikuvaa ja liittyä saumattomasti katualueisiin erityisesti jalankulkijan ja

pyöräilijän näkökulmasta. Kaupunkitilan viihtyisyyteen kiinnitetään erityistä huomiota Olarinkadun ja Komeetankadun puolilla.

Kortteli tulee sovittaa koroiltaan alueen vaihtelevaan maastoon. Korttelin tiiviyden vuoksi asukkaiden pihatilojen laatuun ja vehreyteen tulee panostaa.

Liikennratkaisut säilytetään pääosin nykytilanteen mukaisina. Jalankulku ja pyöräily pyritään erottelemaan. Katualueiden tilavarauksissa huomioidaan myös tulevan pika-raitiotien ja sen pysäkin tilatarpeet. Kaavalla mahdollistetaan pysäkin toteutuminen Olarinkadulle kaava-alueelle.

Kaavamuutos lisää asuinkerrostalojen tonttivarantoa hyvän saavutettavuuden alueella valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti.

3.2 Maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle

Autopaikkojen korttelialue, jolle saa rakentaa pienteollisuus-, myymälä- ja toimistiloja, yhden huoltamon sekä opetus-, kulttuuri- ja sosiaalista toimintaa palvelevia tiloja, muutetaan asuinkäyttöön säilyttäen pysäköintitoiminnot.

Alkuperäisessä hakemuksessa uudeksi rakennusoikeudeksi haetaan asuinrakentamisen osalta suuruusluokkaa noin 13 500 k-m² sekä erillistä rakennusoikeutta maantasokerroksen liiketiloille 750 k-m² Olarinkadun varteen ja rakennusoikeutta yhteistiloja varten 2 600 k-m² sekä pysäköinnille 5 000 k-m².

Asuinrakennuksien korkeudeksi haetaan kymmenen kerrosta (X) naapurirakennusten räystääskorkeuden mukaisesti.

Nykyinen pienteollisuus-, liike-, toimisto- ja opetustilat ovat vajaakäytössä. Vastavien vanhojen tilojen haluttavuus on oleellisesti heikentynyt. Sijainti ei myöskään mahdollista nykyisen rakennuksen korvaamista uudella taloudellisesti kannattavana.

Alueella on kysyntää uusista asunnoista. Sijainti Kuitinmäen keskuksen ja Matinkylän aluekeskuksen läheisyydessä tarjoaa hyvät lähipalvelut. Alueella on myös hyvät julkisen liikenteen yhteydet. Alueen tiivistäminen tukee hakijan mukaan kaupungin tavoitteita. Alueen ympäristöön on jo kaavoitettu uusia asuntoja samaan henkeen. Tiivistys tuo elävyyttä tärkeään aluekeskukseen ja tukee lähipalveluiden säilymistä. Kaupunkikuvassa rakennus viimeistelee ja rajaa Olarinkadun länsipuolta.

4 Asemakaavan muutoksen kuvaus

4.1 Yleisperustelut

Suunnittelualue on yleiskaavassa asuntovaltaista aluetta ja maakuntakaavassa tiivistettävää pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä. Kaavalla mahdollistetaan pikaraitiotien ja sen pysäkin toteutuminen alueelle ja parannetaan alueen kaupunkikuvallista ilmettä.

4.2 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on 9 335 m².

Kokonaiskerrosala on 6 600 k-m².

Aluetehokkuus on $e_a = 0.71$.

Korttelitehokkuus on $e_k = 1.56$

Asemakaavan muutoksen myötä alueen rakennusoikeus pienenee 15 400 k-m². Muuhun kuin pysäköintiin osoitetun rakennusoikeuden määrä kuitenkin kasvaa noin 430 k-m². Kaavaehdotuksessa autopaikoille ei osoiteta rakennusoikeutta vaan ne voidaan rakentaa rakennusoikeuden estämättä.

Kaava-alueen laskennallinen asukasluku kasvaa noin 130 asukkaalla. (1 asukas / 50 k-m²).

Kaava-alueen työpaikkojen laskennallinen määrä vähenee noin 130 työpaikalla. (1 työpaikka / 45 k-m²).

4.3 Maankäyttö

4.3.1 Korttelialueet

Asuinkerrostalojen korttelialue AK-1

Suunnittelualueesta noin 2 704 m² osoitetaan asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK-1), jolla on rakennusoikeutta 6 600 k-m². Korttelialueelle on sallittu myös liike-, palvelu- ja toimistotilojen sekä asuntojen työtilojen sijoittaminen. Rakennusoikeus on jaettu kahdelle rakennusalueelle, jotka on sijoitettu Komeetan- ja Olarinkatujen varteen. Rakennusten suurimmat sallitut kerrosluvut ovat seitsemän (VII) ja kahdeksan (VIII). Rakennukset on mahdollista yhdistää maantasossa, sisätilassa kulkevalla käytävähdytyksellä. Rakennukset suojaavat rakennusten toisen kerroksen tasoon sijoitettavaa sisäpihaa liikenteen melulta ja rajaavat katutilaa kaupunkimaisesti. Asuntoja ei saa sijoittaa katutasoon.

Katutasoon on velvoitettu toteutettavaksi liike-, palvelu-, ravintola- ja toimistotilaa vähintään 220 k-m². Lisärakennusoikeudella voidaan rakentaa lisäksi 200 k-m² vastavaa tilaa. Liiketilat liittyvät rakennusten väliin jäävään aukiomaiseen tilaan. Toinen liiketila on sisäänvedetty ja sen edustalla on vähintään 4,2 metriä korkea arkadimainen tila.

Lisäksi korttelia koskevat kaupunkikuvaa, rakennuksen toimivuutta, pihan käytettävyyttä ja viihtyisyyttä turvaavat määräykset. Näitä ovat esimerkiksi polkupyörien säilytykseen, hulevesien viivytysrakenteisiin, sisäpihaan ja sen korkoihin, toimintojen tarkempaan sijoitteluun ja julkisivuihin liittyvät määräykset.

Korttelialueen läpi kulkee rasiitteena maanalainen ajo LPA-1-korttelialueen pysäköintilaitokseen.

Pihan vehreyttä ja monimuotoisuutta ohjataan Espoon viherkerrointyökalulla. Viherkerroin kuvaa tontin tai korttelin vihertehokkuutta, eli sitä, kuinka paljon tontilla on erilaisia kasvillisuuspintoja ja sadevesiä viivyttäviä ratkaisuja suhteessa tontin pinta-alaan. Viherkerrointyökalun luontolaskuri kuvaa tontin viherelementtien laatua luonnon monimuotoisuuden tukemisen näkökulmasta. AK-korttelialueilla viherkertoimen tavoitetaso on 0,9. Viherkerroinlaskenta on laadittu korttelisuunnitelman pihasuunnittelun yhteydessä Espoon viherkerrointyökalulla versio 11/2024. Viherkerroin -tulokortti on kaavaselostuksen liitteenä.

Autopaikkojen korttelialue LPA-1

Suunnittelualueesta noin 1 530 m² osoitetaan autopaikkojen korttelialueeksi (LPA-1), jolle saa sijoittaa kortteleiden 22116 ja 22120 autopaikkoja. Tontille saa rakentaa enintään neljä (IV) kerrosta korkean pysäköintitalon, johon tulee olla esteetön yhteys suoraan myös naapuritonteilta 22120/6 ja 22120/7. Ajo pysäköintilaitokseen tapahtuu viereisen AK-1-korttelialueen kautta. Ajoyhteys on maanalainen ja sen yhteyteen saa sijoittaa pysäköintipaikkoja. Pysäköintilaitoksen kautta on järjestettävä huoltoajoyhteys AK-1-korttelialueen sisäpihalle.

Osaa pysäköintilaitoksen kattotasanteista tulee hyödyntää oleskelu-, leikki- ja pelialueina. Muilta osin kattojen tulee olla pääasiallisesti kattopuutarhoja tai hulevesiä viivyttäviä viherkattoja. Niitä voidaan hyödyntää myös aurinkoenergian tuottamiseen.

Pysäköintilaitoksen poistoilma tulee johtaa riittävän etäälle pihojen oleskelualueista, jottei se heikennä niiden ilmanlaatua tai viihtyisyyttä.

Pysäköintilaitokseen tulee rakentaa alueen sähkönjakelua palveleva muuntamo. Muuntamo tulee sijoittaa Olarinkadun varteen siten, että huolto onnistuu Olarinkadun puolelta maantasosta ilman ajo pysäköintilaitokseen.

Pysäköintikorttelin vehreyttä ja monimuotoisuutta ohjataan Espoon viherkerrointyökalulla. Pysäköinnin korttelialueen viherkertoimen tavoitetaso määräytyy sen mukaan mitä maankäyttötyyppejä pysäköinti pääosin palvelee. LPA-korttelialueella

viherkertoimen tavoitetaso on 0,9. Viherkerroinlaskenta on laadittu korttelisuunnitelman pihasuunnittelun yhteydessä Espoon viherkerrointyökalulla versio 11/2024. Viherkerroin -tulokortti on kaavaselostuksen liitteenä.

4.3.2 Muut alueet

Olarinkadun katualueen mitoituksessa on varauduttu mahdolliseen pikaraitiotien pysäkkiin. Komeetankadulla on varauduttu kääntymiskaistaan kiertoliittymän poistuessa pikaraitiotielinjan vuoksi. Kääntymiskaistalle varattu tila toivotaan istutettavaksi siihen asti, kunnes se otetaan käyttöön.

4.3.3 Palvelut

Nykyiseen asemakaavaan nähden alueelta poistuu 1 500 k-m² koulutilaa, 1 000 k-m² huoltamotilaa sekä enintään 3300 k-m² muuta liike-, toimisto-, palvelu- tai myymälätilaa.

Toteutetuista tiloista koulun tilat ovat poistuneet käytöstä vuonna 2017 eikä niille ole arvioitu olevan tarvetta tällä sijainnilla. Tontilla sijainnut polttoaineen jakeluasema on lopettanut toimintansa vuonna 2022.

Kuitinmäentien lähiympäristössä kivijalan liiketilojen sopivaksi määräksi on arvioitu 5 % rakennusoikeudesta. Tämä tarkoittaisi kaavaehdotuksessa noin 330 k-m². Kaavamuutoksella rakennuksen kivijalkaan osoitetaan vähintään 220 k-m² liike-, palvelu-, ravintola- tai toimitilaa ja helpotetaan lisärakennusoikeusmääräyksellä tätä suuremman määrän rakentamista. Minimivaateesta on joustettu korttelin poikkeuksellisen suuren autopaikkarasitteiden määrän vuoksi.

Asemakaavan muutoksella ei ole vaikutuksia lähialueen muihin palveluihin.

4.3.4 Yhdyskuntatekninen huolto

Asemakaavan muutos tukeutuu olemassa oleviin yhdyskuntatekniikan verkostoihin. Jätehuolto tulee toteuttaa Komeetankadun varteen. Tätä varten Komeetankadun puolelle rakennuksen ja katualueen väliin tulee toteuttaa huoltopiha. Sisäpihan huoltoajo tapahtuu pysäköintilaitoksen kautta. Rakennukset tulee suunnitella niin, että liiketilojen huolto tapahtuu saman huoltopihan kautta esimerkiksi rakennuksen sisäisellä hissiyhteydellä.

Alueen hulevesiverkosto on kuormittunut, jonka vuoksi korttelialueella tulee viivyttää tavanomaista suurempi määrä (1,5 m³) hulevesiä ennen niiden johtamista eteenpäin hulevesiverkostossa.

Alueen sähkönjakelua palveleva muuntamo tulee sijoittaa pysäköintilaitokseen katu-tasoon siten, että se on helposti huollettavissa Olarinkadun puolelta.

4.4 Liikenne

4.4.1 Ajoneuvoliikenne

Asemakaavaehdotuksen mukaisessa ratkaisussa ajoneuvoliikenteen järjestelyt säilyvät pääperiaatteiltaan nykytilanteen mukaisina. Olarinkatu säilyy alueellisena kokoo-jakatuna eikä sille saa osoittaa tontilta ajoneuvoliittymää. Ajoyhteys kaavamuutosalu-eelle osoitetaan Komeetankadulta.

Asemakaavamuutoksessa tarkistetaan korttelin ja katualueiden välisiä rajoja siten, Olarinkadun katualuetta levennetään noin kolmella metrillä ja Komeetankadun katu-aluetta noin 1–7 metrillä. Muutoksella mahdollistetaan sujuvat liikennejärjestelyt tilan-teessa, jossa Olarinkadulle on toteutettu raitiotie ja sen pysäkki (ks. kohta 4.4.4.). Raitiotien toteutuessa nykyinen kiertoliittymä on mahdollista muuttaa valo-ohjatuksi nelihaaraliittymäksi ja Komeetankadulle on mahdollista toteuttaa kääntymiskaista, joka parantaa liikenteen toimivuutta liittymässä. Uudet kaistajärjestelyt edellyttävät kuitenkin, että Komeetankadun katualuetta laajennetaan myös kadun eteläpuoliseen kortteliin 22122. Tämä muutos ei sisälly Komeetanristin asemakaavamuutokseen, vaan se edellyttää oman asemakaavamuutoksen. Kaavaselostuksen liitteessä 2 ole- vassa katukartassa on esitetty nykytilanteeseen pohjautuva ratkaisu ja liitteessä 3 alustava suunnitelma tilanteesta, jossa raitiotie ja kaava-alueen ulkopuoliset katualu- een muutokset on toteutettu. Järjestelyt suunnitellaan kuitenkin tarkemmin katusuun- nitelmavaiheessa. Ennen muutosten toteuttamista Komeetankadun katualueen leven- nykselle voidaan sijoittaa kasvillisuutta.

Vuoden 2050 liikenne-ennusteen mukaan Olarinkadun liikennemäärä on noin 10 800 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Komeetankadun noin 3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne-ennuste ei kuitenkaan ota hyvin huomioon tonttikatujen liikennemääriä ja yksittäisiä maankäytön kehityshankkeita. Todellisuudessa Komeetankadun liikenne- määrän voidaan arvioida lisääntyvän nykytilanteeseen verrattuna, mikäli kaikki kadun varteen suunniteltu maankäyttö toteutuu. Komeetanristin asemakaavamuutoksen vai- kutus liikennemääriin on kuitenkin vähäinen. Uuden asuinkorttelin laskennallinen lii- kennetuotos on noin 180 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nykyinen asemakaava mahdol- listaa korttelissa toimintoja, joiden laskennallinen liikennetuotos on tätä suurempi, jo- ten asemakaavamuutos pienentää Komeetankadun laskennallista liikennemäärää. Päivittäistavarakaupasta johtuen Komeetankadun liikennemäärät painottuvat iltaan ja kaavamuutos tasaa liikenteen tuntikohtaista jakautumista, kun alueelle kaavoitetaan asumista.

4.4.2 Jalankulku ja pyöräily

Asemakaavaehdotus ei merkittävästi muuta jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita alueella. Olarinkadun katualueen levennys mahdollistaa kadun itäpuolisen jalankulku- ja pyörätien levennämisen nykyisestä noin 3,5 metristä noin 5,8 metriin, mikä mahdollistaa kulkumuotojen erottelun. Lisäksi kaavoituksen yhteydessä on tutkittu mahdollisuutta lisätä Komeetankadun eteläreunan jalkakäytävän rinnalle pyörätie. Suunnittelussa tavoitteena oleva eroteltu jalankulku- ja pyörätie ei ole kuitenkaan mahdollinen ilman katualueen levennämistä myös kaava-alueen länsipuolella. Kaavaselostuksen liitteessä 2 olevassa katukartassa on kuvattu ratkaisu, jossa Komeetankadun ajorataa siirretään pohjoiseen noin 0,5 metrillä ja lisäksi kavennetaan noin 0,5 metrillä, joka mahdollistaa nykyiselle katualueelle 4,0 metriä leveän yhdistetyn jalankulku- ja pyörätien toteuttamisen. Esitetty ratkaisu parantaisi jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita ja pyöräilyreittien jatkuvuutta Komeetanradan ja Olarinkadun välillä. Muutosten toteuttaminen ei kuitenkaan ole riippuvaista kaavamuutoksesta ja kadun ratkaisut suunnitellaan tarkemmin katusuunnitelmavaihteessa.

Jalankulun ja pyöräilyn ratkaisut muuttuvat tilanteessa, jossa Olarinkadulle toteutetaan raitiotiepysäkki ja kääntymiskaista. Alustavassa suunnitelmassa liitteessä 3 on esitetty jalkakäytävät sekä yksisuuntaiset pyörätiet molemmin puolin Olarinkatua. Pysäkin molemmin puolin on esitetty raitiotien ylityspaikat. Raitiotien toteuttaminen vaatii myös muutoksia Olarinkadun ylittävään Meteorinsiltaan. Tarkemmin jalankulun ja pyöräilyn ratkaisut suunnitellaan raitiotien suunnittelun yhteydessä.

4.4.3 Sisäinen liikenne ja pysäköinti

Suunnittelualueen pohjoisosaan osoitetaan uusi pysäköintilaitos LPA-1-korttelialueelle. Pysäköintilaitokseen on ajoyhteys Komeetankadulta asuinkorttelin kautta. Ajoyhteys on merkitty asemakaavaehdotuksen merkinnällä ma-ajo ja se sijaitsee asuinkorttelin kansipihan alla. Kansipihan päälle tulee toteuttaa huoltoajoyhteys pysäköintilaitoksen kautta. Muu huoltoajo tulee sijoittaa asuinkorttelin eteläosaan, johon on varattu tilaa mm. jäteauton kääntymiselle. Olarinkadulta ei saa osoittaa liittymää kortteliin.

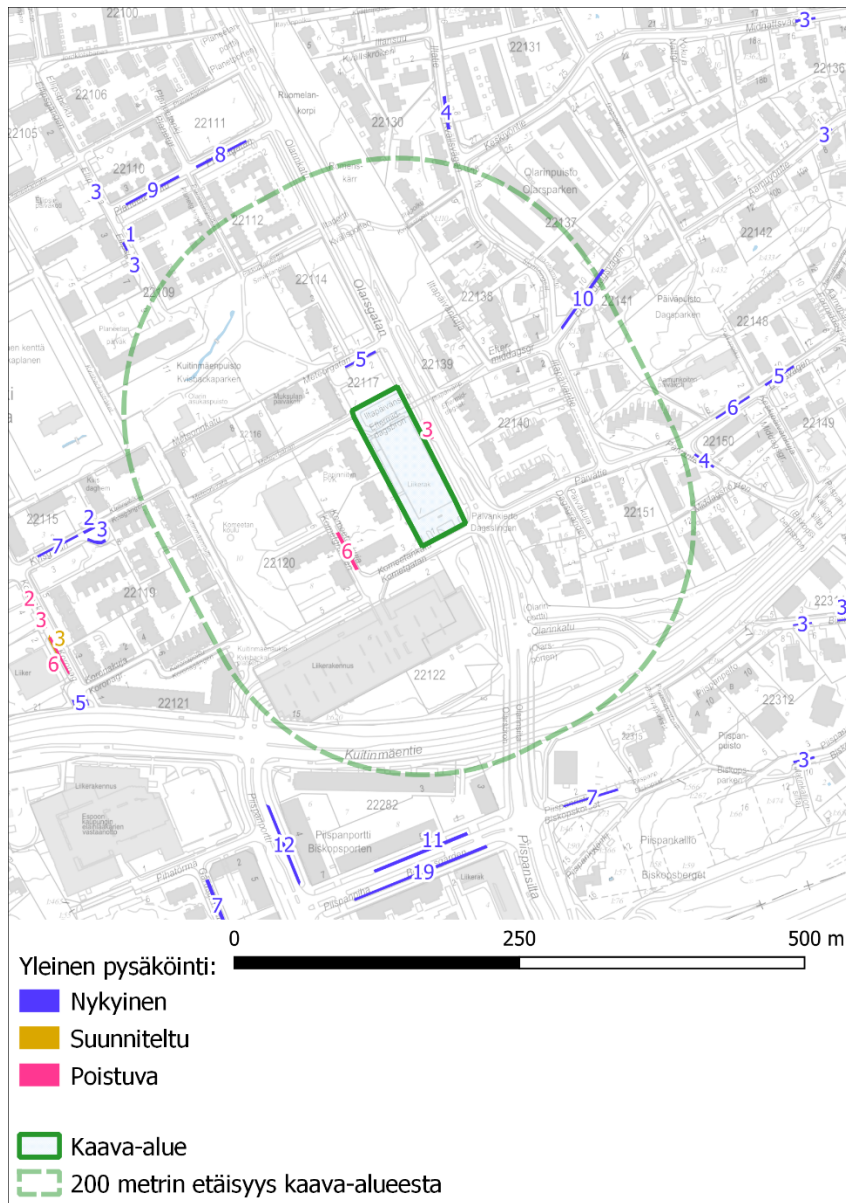
Pysäköintilaitokseen saa toteuttaa korkeintaan neljä kerrosta ja sen lisäksi autopaikkoja saa sijoittaa kansipihan alla kulkevan ajoyhteyden yhteyteen. Pihalle ei saa sijoittaa autopaikkoja. Pysäköintilaitoksen kattotasanteita tulee hyödyntää oleskelu-, leikki- ja pelialueina. Pysäköintilaitoksen katto sijaitsee korkeusasemaltaan noin 25 metriä merenpinnan yläpuolella, jolloin se on likimain samassa tasossa naapuritonttien pihojen kanssa.

Pysäköintilaitokseen saa sijoittaa korttelien 22116 ja 22120 autopaikkoja. Pysäköintilaitos on mitoitettu siten, että siihen mahtuu asemakaavaehdotuksen sisältämien uudisrakennusten autopaikkojen lisäksi nykyiset Papinniityn Paikoitukseen toteutetut naapuritonttien autopaikat sekä toteuttamattomat autopaikkarasitteet (ks. kohta

2.13.3). Mikäli nykyisin toteuttamattomia rasitepaikkoja ei päätetä toteuttaa pysäköintilaitoksen rakentamisen yhteydessä, voidaan laitos toteuttaa puoliksi kolmekerroksisena.

AK-1-korttelissa tulee toteuttaa autopaikkoja asunnoille vähintään yksi autopaikka 110 kerrosneliömetriä kohden, kuitenkin vähintään 0,5 autopaikkaa asuntoa kohden. Jos kortteliin rakennetaan valtion tukemaa 40 vuoden korkotukimallilla toteutettavaa vuokra-asuntotuotantoa, voidaan autopaikkoja näiden osalta vähentää 20 prosentilla. Liike-, palvelu- ja toimistotiloille tulee toteuttaa autopaikkoja vähintään 1 ap/100 k-m². Korttelisuunnitelman mukaisella ratkaisulla autopaikkoja tarvitaan asunnoille vähintään 58 autopaikkaa ja liiketiloille vähintään 3 autopaikkaa, yhteensä 61 autopaikkaa. Lisäksi pysäköintilaitoksen mitoituksessa varaudutaan yhteensä 126 rasiteautopaikkaan, vaikka kaikki autopaikkarasitteet eivät olekaan nykytilanteessa toteutuneet. Yhteensä tarve on siis 187 autopaikan mitoittamiselle. Korttelisuunnitelmassa on esitetty yhteensä 194 autopaikkaa, joista 177 sijoittuu LPA-1-korttelin pysäköintilaitokseen ja 17 AK-1-kortteliin maanalaisen ajoväylän yhteyteen. Pysäköintilaitoksen ylimmästä kerroksesta puolet voidaan jättää kuitenkin ensimmäisessä vaiheessa toteuttamatta, jolloin autopaikkoja toteutettaisiin yhteensä 168. Korttelisuunnitelman mukainen ratkaisu ei kuitenkaan ole sitova, vaan rakennuslupavaiheessa määritellään tarkemmin, toteutetaanko kaikki rasitteena olevat autopaikat heti vai jäävätkö osa niistä edelleen tilavaraukseksi nykytilanteen mukaisesti.

Suunnittelualueelle ei osoiteta yleistä pysäköintiä. Olarinkadun varressa on nykytilanteessa noin kolme kadunvarsipaikkaa. Ne joudutaan kuitenkin todennäköisesti poistamaan, jos kadulle toteutetaan raitiotie ja sen pysäkki. Lähimmät yleiset pysäköintipaikat sijaitsevat tämän jälkeen suunnittelualueen pohjoispuolella Meteorinkadulla. Ko-meetankadun ajoradalle olisi kadun leveyden puolesta mahdollista osoittaa ajorata-paikkoja, mutta se ei ole suositeltavaa kadun jyrkkyyden ja liikennemäärien takia. AK-1-korttelin vieras- ja asiointipysäköintiä varten on mahdollista varata autopaikkoja korttelin autopaikoista, mikäli pysäköintilaitokseen mahdollistetaan kulku myös vieraille. Asemakaavaehdotuksessa ei kuitenkaan ole täsmennetty, kenen käyttöön kaavassa vaaditut autopaikat tulee varata.



Kuva: Yleinen pysäköinti suunnittelualueen ympäristössä.

Asemakaavaehdotuksessa määrätään, että pyöräpysäköintipaikkoja tulee toteuttaa asunnoille vähintään yksi pyöräpaikka 40 kerrosneliömetriä kohden ja liike-, palvelu- ja toimistotiloille vähintään yksi pyöräpaikka 50 kerrosneliömetriä kohden. Vähimmäisvaatimuksen mukaisista asuntojen pyöräpaikoista vähintään 80 prosenttia tulee sijoittaa katettuun, lukittavissa olevaan ja säältä suojattuun tilaan, jonne on esteetön kulku kadulta tai pihalta. Loput pyöräpaikoista saa sijoittaa ulkotilaan lähelle keskeisiä kulkureittejä, ja vähintään puolet niistä tulee olla katettuja. Kaikissa pyöräpaikoissa tulee olla runkolukitusmahdollisuus. AK-1-korttelissa pyöräpaikkoja vaaditaan asunnoille noin 160 paikkaa, joista vähintään 128 paikkaa sisätiloihin. Liiketiloihin vaatimus on noin 5 paikkaa. Korttelisuunnitelmassa pyöräpaikat on esitetty sijoitettavaksi asuinrakennusten pohjakerrokseen ulkoiluvälinevarastoihin sekä katutason piha-alueille sisäänkäyntien yhteyteen. Ulkoiluvälinevarastot on mitoitettu siten, että osa pyöräpaikoista toteutetaan kaksikerrostelineillä.

4.4.4 Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan raitiotien toteuttamiseen Olarinkadulle. Kyseessä on MAL 2023-suunnitelman ja Espoon yleiskaava 2060 -luonnoksen mukaisesta raitiotieyhteydestä Matinkylästä Suurpellon ja Keran kautta Leppävaaraan. Raitiotielle on alustavasti esitetty pysäkkiä suunnittelualueen kohdalle Komeetankadun liittymän pohjoispuolelle. Asemakaavamuutoksessa esitetyt katualueen muutokset mahdollistavat pysäkin sijoittamisen ja alustava suunnitelma raitiotiepysäkin järjestelyistä on esitetty kaavaselostuksen liitteessä 3. Raitiotien toteuttamisesta tai pysäkien sijoittamisesta ei kuitenkaan ole toistaiseksi päätöksiä. Raitiotien yksityiskohtaiset ratkaisut suunnitellaan tarkemmin myöhemmin.

4.4.5 Esteettömyys

Asemakaavassa määrätään, että asuinrakennusten porrashuoneista on oltava esteetön yhteys sekä kadulle että sisäpihalle. Asuinkorttelin oleskelupihat sijoittuvat sisäpihalle ja pysäköintilaitoksen katolle. Esteetön kulku pihalle järjestetään porrashuoneista hissien kautta. Lisäksi kadulta piha-alueelle on esitetty porrasyhteys, joka ei ole esteetön. Liikkumisesteisten autopaikat sijoitetaan pysäköintilaitokseen tai kansipihan alaisen ajoväylän yhteyteen.

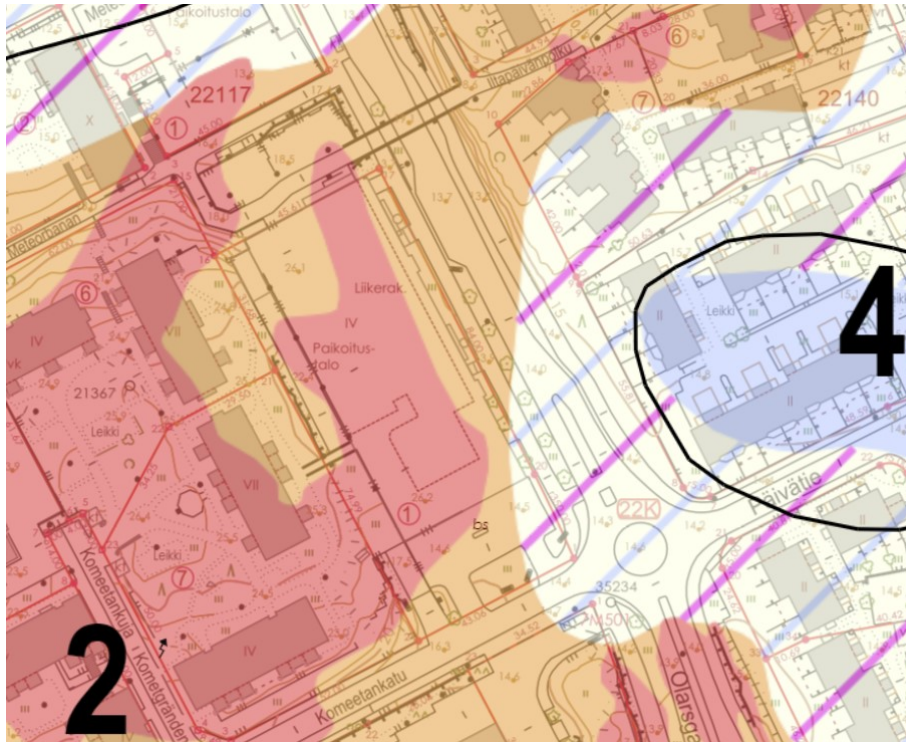
4.5 Maaperä ja rakennettavuus

Korttelialueet ovat rakentamisolosuhteiltaan tavanomaisia. Korttelialueiden rakennettavuusluokka on 2. Normaalisti rakennettava. Maaperä on pääosin kalliota ja moreenia.

Tontilla on toiminut huoltoasema, joka on lopettanut toimintansa toukokuussa 2022. ELY-keskus on antanut päätöksen pilaantuneiden maiden kunnostamiseksi 22.6.2022.

Pysäköintilaitoksen toteuttaminen vaatii kallion louhintaa. Kalliota on louhittu nykyisen pysäköintilaitoksen kohdalta rakennuksen toisen kerroksen tasoon ja vain osittain maantasoon asti.

Asuinrakennusten korttelialueen (AK-1) toteuttaminen vaatii osittaista maatäyttöä piha-alueiden osalta. Sisäpihan tulee olla rakennusten ensimmäisen asuinkerroksen tasossa. Ajoyhteys pysäköintilaitokseen kulkee pihan alitse pääosin ensimmäisen kerroksen tasossa ja vaatii osittaista louhintaa. Ajoyhteyden ja Olarinkadun puoleisen rakennuksen välinen alue tulee täyttää. Lisäksi tulee huolehtia riittävästä kasvualustasta ajoyhteyden päällä. Sisäpihan maanpinnan tulee nousta kohti kallioleikkausta.



Maaperä ja rakennettavuuskartta.

4.6 Luonnonympäristö

AK-korttelin piha-alueet osoitetaan pääosin ja LPA-1-korttelin kattopinnat osittain istutettaviksi. Myös Olarinkatuun rajautuva aukiomainen tontin osa tulee jäsentää puu- ja pensasistutuksin.

Osa AK-korttelin sisäpihasta tulee toteuttaa maanvaraisena. Määräyksen tavoitteena on mahdollistaa suureksi kasvavien ja elinkaareltaan pitkäikäisten puiden ja kasvillisuusalueiden sijoittaminen kortteliin. Kansipiha osalta tulee rakenteiden kantavuutta ja korkeustasoa määriteltäessä erityisesti ottaa huomioon pihan istutuksiin tarvittavan kasvualustan paksuus ja paino.

Hulevesien hallinnassa tulee suosia hyötykäyttö- ja haihdutusratkaisuja ohjaamalla hulevesiä istutuksille, biosuodatusalueille ja/tai hulevesirakenteisiin. Pihan pinnoitteissa tulee suosia vettä läpäiseviä pintoja. Hulevesien hallintarakenteiden viivytystilavuuden tulee olla $1,5 \text{ m}^3$ 100 m^2 läpäisemätöntä pintaa kohden.

4.7 Suojelukohteet

Kaava-alueella ei ole suojeltavia kohteita.

4.8 Ympäristön häiriötekijät

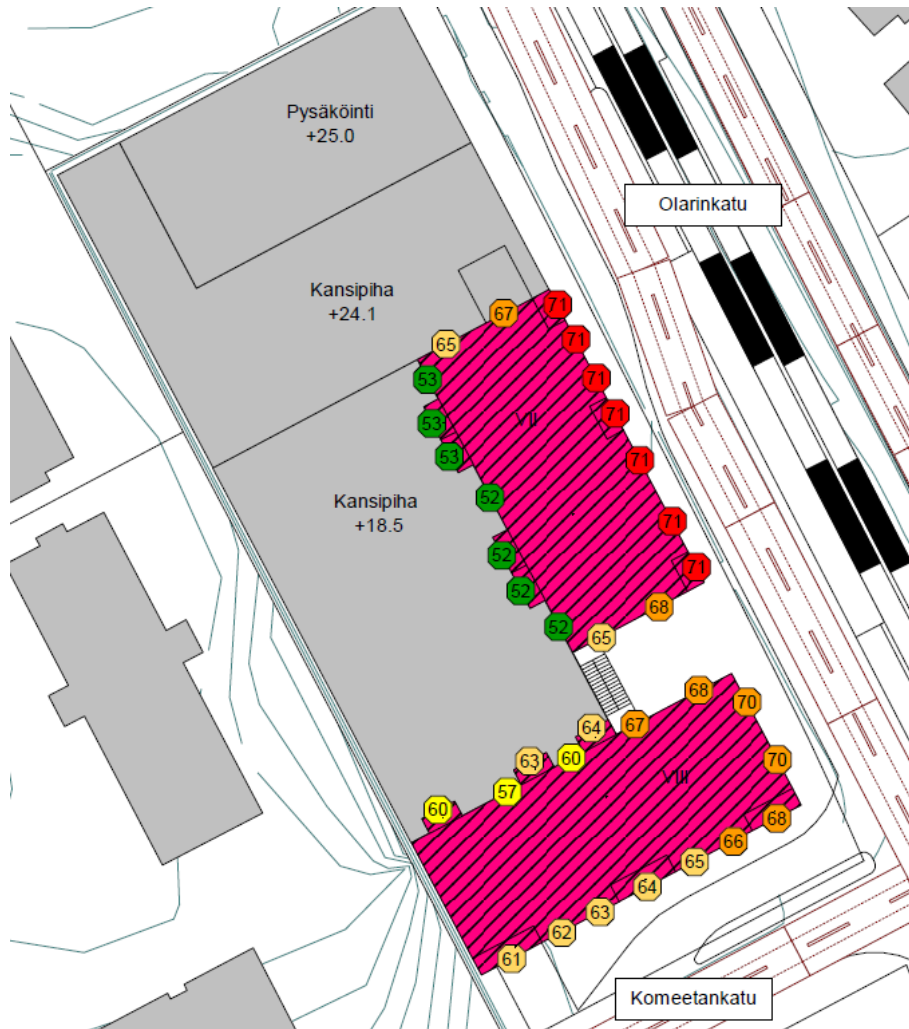
Olarinkadun ja Komeetankadun liikenne aiheuttaa kaavamuutosalueelle melua. Melun leviäminen on mallinnettu meluselvityksessä (A-Insinöörit 27.9.2024), jossa on huomioitu suunnitellut rakennukset, ennustetilanteen liikennemäärät sekä mahdollinen Olarinkadulla kulkeva raitiotie. Alustavissa suunnitelmissa korttelin kohdalle sijoittuu raitiotiepysäkki, joten raitiovaunut eivät ohita korttelia täydellä nopeudella. Melumallinnukseen on kuitenkin oletettu raitiovaunun nopeudeksi kadun nopeusrajoitus 40 km/h, koska pysäkin sijainnista ei ole täyttä varmuutta. Tällä varmistetaan riittävä melunsuojaus myös tilanteessa, jossa raitiovaunu ohittaa korttelin pysähtymättä.

Meluselvityksen mukaan rakennukset ja oleskelupihojen sijoittaminen katutasoa korkeammalle suojaavat piha-alueita tehokkaasti melulta. Päiväajan ohjearvo 55 dB ja yöajan ohjearvo 50 dB alittuvat selkeästi lähes koko oleskelualueella. Ohjearvot ylittävät ainoastaan pienellä osalla piha-alueiden itäreunalla. Melumallinnuksessa ei ole oletettu pihojen reunalle meluesteitä, mutta melua suojaavalla kaiteella pihojen melutilannetta voidaan entisestään parantaa. Se ei ole kuitenkaan välttämätöntä, koska pihoilta muodostuu riittävän suuri ohjearvot alittava alue myös muulla kaideratkaisulla. Asemakaavaehdotuksessa määrätään, että leikki- ja oleskelualueet tulee sijoittaa rakennusten tai meluesteiden muodostamaan melukatveeseen siten, että melutason päiväohjearvo ei ylitä. Lisäksi asemakaavaehdotuksessa määrätään, että oleskeluun tarkoitetut parvekkeet ja terassit tulee sijoittaa ja suojata siten, että melutason laskennallinen päiväohjearvo ei ylitä. Katujen puolella tämä edellyttää parvekkeiden lasittamista, mutta sisäpihan puolella parvekkeita tai terasseja ei ole välttämätöntä lasittaa melunsuojauksen takia.

Asuinrakennusten julkisivuihin kohdistuu suurimmillaan 65 dB keskiäänitaso sekä 71 dB hetkellinen raitiovaunusta johtuva enimmäisäänitaso. Suurimmat melutasot kohdistuvat alimpaan asuinkerrokseen Olarinkadun varressa ja muissa julkisivun osissa melutasot ovat pienemmät. Kaikissa asunnoissa saavutetaan sisätilojen keskiäänitaso ohjearvot 35 dB päivällä ja 30 dB yöllä, kun julkisivun ääneneristävyys on vähintään 30 dB. Myös hetkellisen enimmäisäänitaso suositus 45 dB alitetaan tällä ääneneristävyydellä. Tavanomaisen seinärakenteen ääneneristävyyden arvioidaan olevan vähintään 30 dB, joten julkisivun ääneneristävyydelle ei ole tarpeellista antaa erikseen vaatimusta asemakaavassa.



Kuva: Ennustetilanteen päiväajan keskiäänitaso piha-alueilla sekä asuinrakennusten julkisivuun kohdistuvat suurimmat keskiäänitasot. (Komeetankatu liikennemeluselvitys, A-Insinöörit 2024)



Kuva: Asuinrakennusten julkisivuun kohdistuvat suurimmat enimmäisäänitasot. (Komeetankatu liikennemeluselvitys, A-Insinöörit 2024)

Liikenne aiheuttaa suunnittelualueelle myös hiukkas- ja pakokaasupäästöjä. Ilmanlaadun osalta kaavoituksessa on tarkasteltu HSY:n ohjeistuksen mukaisia asumisen minimi- ja suositusetaisyyskysymyksiä, jotka perustuvat liikenne-ennusteisiin. Olarinkadun liikennemäärän ollessa noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa asumisen minimietäisyys on seitsemän ja suositusetaisyys 20 metriä ajoradan reunasta mitattuna. Suunnitellut asuinrakennukset sijoittuvat noin 12 metrin päähän nykyisen ajoradan reunasta. Raitiotiepysäkin toteutuessa kadun järjestelyjä muutetaan ja alustavan suunnitelman mukaan ajoradan reuna siirtyy noin 7 metrin päähän uusista rakennuksista. Asumisen minimietäisyys siis edelleen täyttyy, mutta suositusetaisyys ei saavuteta kummallakaan katuratkaisulla. Tästä syystä asemakaavaehdotuksessa on annettu määräys, että asuinrakennuksen tuloilman suodatukseen ja sijoitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota ja tuloilman otto tulee järjestää tehokkaasti suodatettuna mahdollisimman etäältä päästölähteistä. Lisäksi asemakaavaehdotuksessa on määrätty, että pysäköintilaitoksen poistoilma tulee johtaa riittävän etäälle pihan oleskelualueista ja asuntojen ilmanotosta.

4.9 Nimistö

Asemakaavan muutoksella ei ole vaikutusta alueen nimistöön.

5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset

5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Asemakaavan toteutuminen muuttaa alueen rakentamisen painopistettä asumiseen päin. Nykyinen huonokuntoinen, osin tyhjillään oleva pysäköinti-/liikerakennus poistuu. Asuinkerrostalojen kivijalkaan sijoitetaan liike-, palvelu- tai toimistotilaa, joka on helposti saavutettavissa jalankulkutasossa. Uusien korttelialueiden ilme on aiempaa vihreämpi. Sisäpihalle ja aukiomaiselle tontin osalle katutasossa tulee istuttaa puita ja kerroksellista kasvillisuutta.

Melusta ja ilmanlaadusta on huolehdittu korttelissa erillisin määräyksin ja sijoittamalla rakennukset piha-alueen ja katualueiden väliin. Asuntoja ei saa sijoittaa katutasoon ja kadunpuoleiset parvekkeet tulee lasittaa.

Pysäköintilaitos on sijoitettu omalle tontilleen ja sinne suora esteetön yhteys jokaiselta siellä pysäköivältä kiinteistöltä ilman kadun ylityksiä. Pysäköintilaitoksen kattoa tulee hyödyntää oleskelussa ja muutoin kattaa viherkatolla. Pysäköintitalon poistoilma tulee suunnata siten, ettei se heikennä pihan oleskelualueiden tai asuntojen ilmanlaatua.

Asemakaavassa on tehty tarvittavat tilavaraukset jalankulun ja pyöräilyn erottamiseksi Olarinkadulla ja Komeetankadulla. Raitiotie sujuvoittaa tulevaisuudessa liikumista alueella.

Kaavan mukaiset uudet rakennukset muuttavat osasta naapurikorttelien asunnoista avautuvia näkymiä. Merkittävimmät muutokset koskevat kaavamuutosalueen länsipuolella olevien itään antavien korttelien ikkunanäkymiä. Laajat kaukonäkymät vaihtuvat osittain kapeampiin näkymäsektoreihin. Toisaalta uusi korttelipiha ja viherkatot muuttavat lähinäkymiä vihreämmiksi.

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

Kaavan toteuttamiseksi korttelin maaperää muokataan. Pysäköintilaitoksen kohdalla joudutaan louhimaan kalliota. Maa-aineksia voidaan käyttää mahdollisuuksien mukaan sisäpihan maanvaraisen osan täytössä.

Jatkossa aiempaa suurempi osa tonteista tulee olemaan joko istutettuna piha-alueena tai viherkattona ja asemakaava velvoittaa tavanomaista suurempaan

hulevesien viivytystilavuuteen. Tätä kautta myös korttelista eteenpäin johdettavien hulevesien määrä pienenee.

Kaavan toteutuminen ei heikennä alueen ilmanlaatua. Kaava-alueen liikenne pysyy nykyisellä tasolla; työpaikkaliikenne vähenee, mutta asumisen aiheuttama liikenne lisääntyy vastaavasti.

Kaava-alueen toteuttaminen aiheuttaa hiilipäästöjä. Nykyinen rakennus puretaan, koska se on huonokuntoinen, peruskorjausikässä ja tilojen kysyntä heikkoa. Toisaalta kaava-alue sijaitsee hyvin lähellä Matinkylän keskusta-aluetta ja metroasemaa, eikä rakennuksen säilytys vajaakäytöllä tällä alueella ole järkevää. Kaavamuuotos tukee rakennuskannan tiivistymistä hyvän saavutettavuuden vyöhykkeellä ja mahdollistaa kestävämmän kulkutapamuodon eli pikaraitiotien sekä sen pysäkin rakentamisen. Pikaraitiotie vähentää tulevaisuudessa alueen liikenteen päästöjä sen korvatta bus-siliikennettä.

5.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Kortteli on nykyisellään pääosin tehokkaasti rakennettu ja rakentamattoman alueen osalta maanpinta on päällystetty. Korttelialueilla on muutamia puita, jotka joudutaan kaatamaan, mutta muutos ei ole merkittävä luonnon monimuotoisuuden näkökulmasta. AK-1-kortteliin tulee istuttaa uusia puita, pensaita sekä muuta kasvillisuutta ja osa korttelin sisäpihasta tulee toteuttaa maanvaraisena. Määräyksen tavoitteena on mahdollistaa suureksi kasvavien ja elinkaareltaan pitkäikäisten puiden ja kasvillisuusalueiden sijoittuminen kortteliin. Pysäköintilaitoksen katto tulee toteuttaa oleskelualueita lukuun ottamatta viherkattona tai kattopuutarhana. Korttelialueen tulee täyttää Espoon viherkerrointyökalun ja luontolaskurin tavoitetasot. Vihreä piha, ja kattoympäristöt tarjoavat osaltaan elinympäristöjä selkärangattomille ja linnuille. Kortteliin sijoittuva kasvillisuus parantaa korttelin pienilmastoa ja osaltaan vähentää osaltaan kaupunkien lämpösaarekeilmiötä. Lisäksi kasvillisuus auttaa hulevesien hallinnassa.

Olarinkadun nykyiset katupuut ovat kohtalaisessa kunnossa olevia lehmuksia. Asemakaavoitusvaiheessa on katsottu, että katupuut on maankäytön puolesta mahdollista säilyttää alueella tilanteessa, jossa katujärjestelyt pysyvät nykyisen kaltaisina. Kaavamuuotos mahdollistaa pikaraitiotien pysäkin kaava-alueelle. Raitiotien toteutuksessa ei katualueella enää ole mahdollista säilyttää riittävää tilavarausta katupuille.

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

Asemakaavamuutoksella ei ole merkittävää vaikutusta ajoneuvoliikenteen järjestelyihin. Ajoneuvoliikenteen määrä ei lisäännä, kun huomioidaan poistuvan liike- ja

toimistorakennusten korttelialueen laskennallinen liikennemäärä. Katukartassa esitetyt muutokset katualueille parantavat jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita alueella.

Kaavamuutos mahdollistaa pikaraitiotien pysäkin kaava-alueelle ja parantaa siten raitiotien toteutumismahdollisuuksia. Toteutuessaan raitiotie parantaa alueen saavutettavuutta ja tukee kestävien kulkutapamuotojen käyttöä.

Kaava-alueella käytetään tavanomaista suurempaa hulevesien viivytysvaadetta (1,5-kertainen tavanomaiseen nähden). Tämä vähentää hulevesiverkostoon kohdistuvaa räsistystä erityisesti tulvahuippujen aikana.

Kaavamuutos ei vaadi kunnallistekniikan siirtoja tai uusimista tonttiliittymiä lukuun ottamatta.

5.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Asemakaavan muutoksella muutetaan korttelin pääkäyttötarkoitusta ja tehostetaan rakentamista. Kaavamuutoksen mukainen rakentaminen luo Kuitinmäen alueelle uuden selkeän kulmauksen, joka näkyy heti etelästä Olarinkatua aluetta lähestyessä. Se luo keskustamaisempaa kaupunkirakennetta ja kaupunkikuvallisesti selkeämpää ympäristöä.

Rakennusten massoittelussa ja julkisivuissa on noudatettu Kuitinmäelle tyypillisiä suunnitteluperiaatteita, kuten runkosyvyydeltään kapeahkoja lamellitaloja, punatiiltä julkisivujen päämateriaalina ja värilasia tehostekeinona. Rakennukset rajaavat katua tiivistä, muodostaen Olarinkadun ja Komeetankadun kulmaukseen julkisluonteisen aukion, johon korttelialueen liiketilat liittyvät.

Kaupunginmuseon arvion mukaan alkuperäisen kaavan mukaisen pysäköintikorttelin muuttaminen kerrostalokortteliksi muuttaa merkittävästi alueen suunnitteluperiaatteita. Olarin keskeisten alueiden inventointi, arvotus ja kehittämisperiaatteissa (Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit 2019) rakennus on merkitty kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi, mutta alueena muutoksia kestäväksi. Harkittuja muutoksia voidaan tehdä, kunhan tärkeimpinä alueelle tyypillinen ruutukaava ja raitit säilyvät.

Komeetanristin kaavamuutos on sovitettu alueen ominaispiirteisiin kuuluvaan ruutukaavaan. Kaavalla ei muuteta alueen alkuperäisen autoliikenteen ja kevyen liikenteen raittien erottelun periaatetta. Olarinkadulla joudutaan kuitenkin ottamaan huomioon joukkoliikenteen kehittämistarve (pikaraitiotie) ja sen vuoksi leventämään katualuetta nykyisestä.

Korttelin rooli kaupunkirakenteessa muuttuu kaavan myötä. Nykyisellään tontilla on matalahko, nelikerroksinen pienteollisuus-/liike-/pysäköintirakennus, joka korvautuu

kahdella 7-8 kerroksisella asuinkerrostalolla ja matalalla pysäköintilaitoksella. Kuitinmäen ja Olarin alueilla korkeimmat rakennukset sijaitsevat tyypillisesti raittien läheisyydessä alueen keskellä ja maaston korkeimmilla kohdilla. Kuitinmäki II -asemakaavan alueella periaate ei ole toteutunut täysin puhtaana, mutta Olarinkatua ovat tähän asti reunustaneet matalammat rakennukset.

Kaupunkirakenteellisesti Komeetan- ja Olarinkatujen kulmaus liittyy myös eteläpuoliseen liikekeskittymään ja Kuitinmäen eteläreunalle, Kuitinmäentien varteen rakentamassa olevaan asuinrakennuskokonaisuuteen. Kaavamuutoksen tarkoitus on yhdistää kaupunkikuvallisesti tämä eteläpuolen rakentaminen Kuitinmäen alkuperäiseen rakenteeseen. Liiketilojen keskittämisen (Iso Omena ja Olarin Prisma) vuoksi liiketilojen kysyntä pienemmissä, Komeetanristin kaltaisissa kohteissa, on vähentynyt. Osittain tyhjillään oleva rakennus ei palvele kaupunkirakenteessa enää täysipainoisesti alkuperäistä tarkoitustaan; tontilta on poistunut esimerkiksi huoltoasema ja useat liike- ja opetustilat ovat tyhjillään. Lisäksi sijainti hyvän saavutettavuuden vyöhykkeellä tukee kaupunkirakenteen muutosta. Uusi korttelirakenne on muun uudisrakentamisen tapaan tiivis, mutta noudattaa Kuitinmäelle tyypillistä asuinkorttelin rakennetta yhdistyen osaksi länsipuolista asuinkorttelia. Rakennukset ovat Olarinkadun varren muita rakennuksia korkeampia, mutta ne on pidetty länsipuolen kalliolla olevia rakennuksia selvästi matalampina, jolloin korkeammalla olevat rakennukset katsovat alueelle tyypillisesti matalammalle rakennettujen rakennusten yli.

Kaupunkikuvaan sovittamista ohjataan määräyksin. Korttelissa käytetään myös jatkossa punatiiltä ja kannustetaan värilasin käyttöön. Rakennuksia on kevennetty kulmiin sijoitetuin parvekkein. Korttelin kulmassa on arkadimainen aukiotila, joka liittyy korttelin liiketiloihin. Kaupunginmuseumuseo on arvioinut kaavan rakentamisen tapaa ohjaavien määräyksien olevan hyvät ja alueen ominaispiirteisiin sopivat.

Olarinkadun varsi tulee tulevaisuudessakin olemaan merkittävä joukkoliikenneväylä, jonka varressa on kaupunkirakenteen tiivistämispainetta. Nyt kaavoitettavan Komeetanristin pohjoispuolella on useita pysäköintikenttiä ja -laitoksia, jotka on alueen inventoinnissa osoitettu kehitettäväksi, muutoksia kestäviksi kohteiksi. Jos aluetta tiivistetään myöhemmin, Komeetanristin kaavan muutosperiaatteita voidaan käyttää suunnitelmajana. Kohteet tulee kuitenkin arvioida tapauskohtaisesti. Myös jatkossa pysäköintialueet tulisi sijoittaa kokoojakatujen varsiin, jotta liikenteen erottelu toimii alkuperäisen tarkoituksen mukaisesti. Rakennusten sijoittelussa, massoittelussa, korkeuksissa ja julkisivuratkaisuissa tulee huomioida alueen ominaispiirteet.

5.6

Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen

Kaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen. Alueen väestönkasvu tukee lähiympäristön jo olemassa olevien palveluiden säilymistä ja auttaa uusien syntymistä. Korttelissa poistuu vajaakäytöllä olevaa liike-, toimi- ja opetustilaa. Liiketilojen määrä alueella pienenee. Nykyaikaiset tilat

kuitenkin parantavat yritysten toimintaedellytyksiä. Alueen palvelutilanne on hyvä. Kaava-alue on n. 600 metrin päässä Matinkylän keskustan palveluista ja välittömästi kaava-alueen eteläpuolella on vähittäiskaupan suuryksikkö. Kuitinmäentien eteläpuolella, lähempänä Matinkylän keskustaa, on rakentumattomia toimistorakennusten korttelialueita.

5.7 Muut merkittävät vaikutukset

Asemakaavan muutoksella ei ole muita merkittäviä vaikutuksia.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Rakentamisaikataulu

Rakentaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman. Tarkemmasta aikataulusta päättävät alueen maanomistajat. Kaavan toteuttaminen vaatii tonttijaon muutoksen.

Rakentamisen aikana tulee huolehtia korttelialueella pysäköivien kaava-alueen ulkopuolisten korttelien pysäköinnin väliaikaisesta järjestämisestä.

6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Alueelle on laadittu korttelisuunnitelma ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma. Toteuttamista ohjaavat myös kaavamääräykset ja kaupungin rakennusjärjestys.

Toteutusvaiheessa tulee huomioida Olarinkadun pikaraitiotien suunnitelmat siten, ettei toteutus haittaa mahdollisen pikaraitiotien toteutumista.

6.3 Toteutuksen seuranta

Toteutusta valvoo Espoon kaupungin rakennusvalvonta.

6.4 Sopimukset

Asemakaavaan liittyy maankäytösopimus, jonka hoitaa tonttiyksikkö.

7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Asemakaavan muutos kuuluu kaavoitusluokkaan III. Asemakaavan laadinnassa noudatetaan tavanomaista kaavaprosessia.

Kaava on kuulutettu vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman yhteydessä 28.3.2018.

7.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

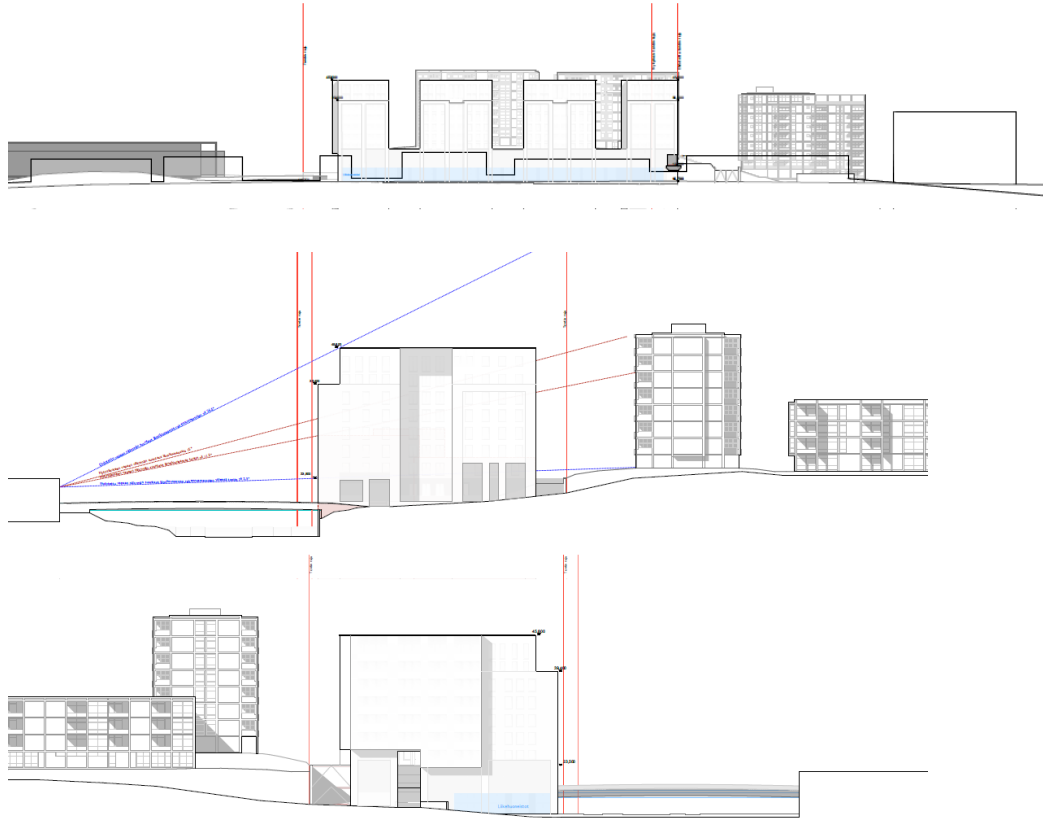
7.1.1 Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus

Kaavan valmisteluaineistossa kaava-alueen autopaikkojen korttelialueelle oli esitetty neljä yhdeksänkerroksista asuinkerrostaloja, jotka oli sijoitettu U-mallisesti korttelin reunoille, katujen varsiin. Maantasokerroksessa Olarinkadun ja Komeetankadun varrella esitettiin liiketilaa yhteensä 500 k-m². Asunnot sijaitsivat kerroksissa 3–9.

Pysäköinti oli sijoitettu kansipihan alle kahteen kerrokseen. Rakennusten Ajo pysäköintitasoille ja sisäpihan huoltoajo tapahtuu Komeetankadun kautta.



Asemapiirros kaavan valmisteluaineistosta 2018.



Julkisivu ja leikkauskuvia valmisteluvaiheen aineistosta vuodelta 2018.

7.1.2 Valmisteluaineiston nähtävilläolo

Kaavasta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRA 30§:n mukaisesti 3.4.2018 - 3.5.2018.

Kaavahankkeesta järjestettiin asukastilaisuus 24.8.2020.

7.1.3 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Mielipiteitä jätettiin yhteensä 52 kappaletta. Suurin osa mielipiteistä jätettiin asema-kaavan muutokseen rajautuvilta kerrostalo- ja rivitaloalueilta ja niiden välittömästä läheisyydestä. Enemmistö eli 35 mielipidettä piti rakentamista liian massiivisena, muttei vastustanut itse kaavahanketta. 12 mielipiteessä vastustettiin kaavahanketta yleisesti. Lisäksi mielipiteistä kaksi oli positiivisesti kaavan suhtautuvia ja yksi neutraali. Pääkohdat koskivat rakentamisen tehokkuutta ja korkeutta sekä kaavamuutoksen vaikutuksia naapuruston näkyymiin, varjostuksiin, liikennemääriin ja palvelutarjontaan.

Lisäksi osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin 120 henkilön allekirjoittama adressi ”Olar ei saa muuttua nukkumalähiöksi ja Papinniityn paikoituksen talo tulee kunnostaa ja säilyttää ja samalla sen palveluiden monimuotoisuus!” Adressissa tuodaan esille huoli rakennuksen koosta ja yksipuolisesta käyttötarkoituksesta. Nykyinen rakennus halutaan säilyttää erityisesti sen monipuolisen palvelutarjonnan vuoksi. Myös rakennuksen korkeutta ja sijaintia tontilla pidetään alueelle sopivana. Olarinkadun luonnetta ei saa muuttaa.

Valmisteluaineiston nähtävilläolon jälkeen rakentamisen määrää korttelissa on pienennetty. Rakennusoikeutta on laskettu noin 10 000 k-m²:stä 6 600 k-m²:iin. Asuinrakennusten määrää on vähennetty neljästä kahteen ja kerrosluku laskettu yhdeksästä (IX) seitsemään ja kahdeksaan kerrokseen (VII-VIII). Pysäköinti on siirretty kansipihan alta erilliseksi pysäköintilaitokseksi omalle tontilleen, mikä mahdollistaa laitoksen joustavamman toteutuksen ja myös myöhemmän korottamisen. Rakennusten ilmettä on kevennetty kaventamalla rakennusmassoja. Pysäköintilaitokseen on järjestetty esteetön yhteys myös länsipuolisilta naapurikiinteistöiltä (22120/6 ja 22120/7).

7.2 Kaavaehdotus

7.2.1 Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus

OAS-vaiheen jälkeen kaavoituksessa on tutkittu useita eri rakennusten massoittelemien vaihtoehtoja ja arvioitu niitä muun muassa naapurikiinteistön asukkaiden näkymien näkökulmasta. Kohteeseen suunniteltiin pihakannen alaista pysäköintilaitosta ja se päälle kahdesta neljään asuinkerrostaloa. Eri suunnitelmavaihtoehdoissa rakennusten määrä ja suuntaus on vaihdellut.

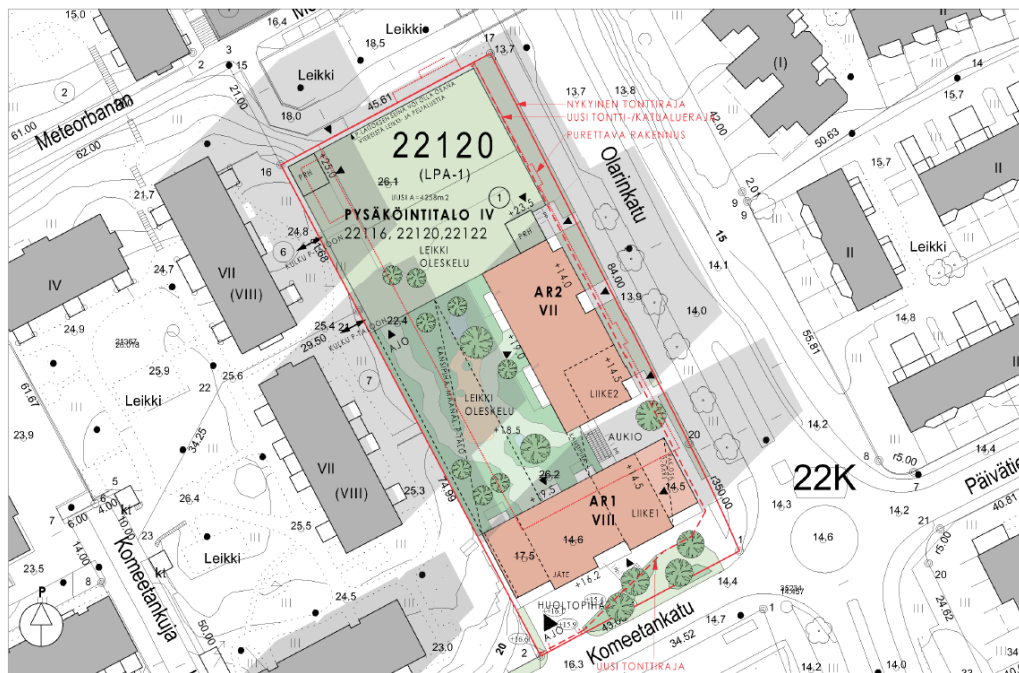
Suunnitelmavaihtoehdot, joissa kaikki rakennukset oli sijoitettu Komeetankadun suuntaisesti, päädyt Olarinkadulle päin, todettiin pihatilojen kannalta hankalaksi. Rakennukset eivät tällöin suojaa pihoja melulta ja toisaalta pilkkovat vähäisen pihatilan vielä pienempiin palasiin. Korttelirakenteena se ei myöskään ole alueelle tyypillinen.

Toisena vaihtoehtona tutkittiin, jos jokin rakennuksista olisi Olarinkadun suuntainen. Korttelin kapean mitoituksen kanssa tämä aiheutti kuitenkin pysäköintipaikkojen tehokkaalle sijoittelulle haasteita. Ratkaisu olisi vaatinut joko ylimääräistä kallioon louhittavaa pysäköintikerrosta tai pysäköintipaikkojen sijoittamista kansipihalle, mitä kumpaakaan ei pidetty hyvänä ratkaisuna.

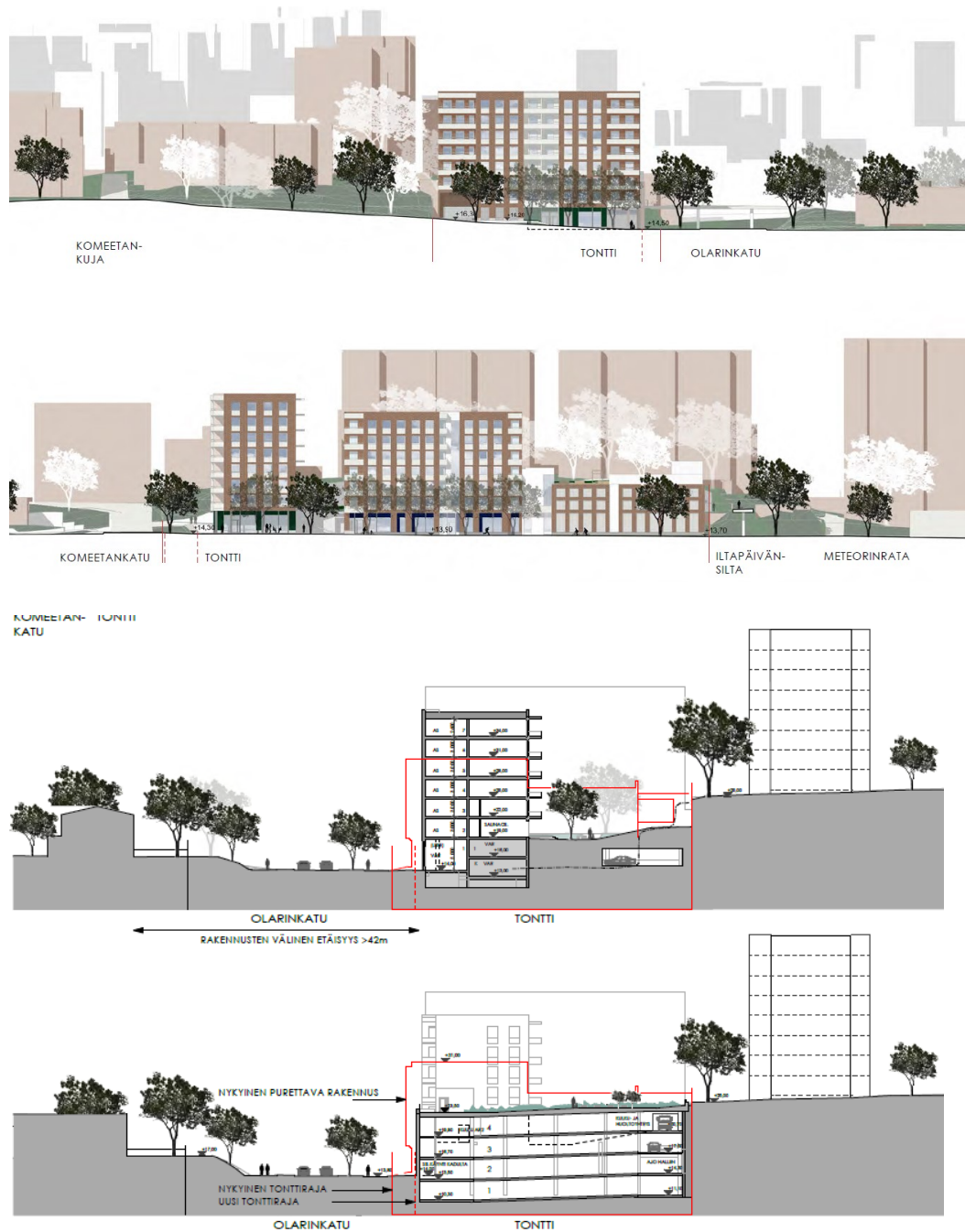
Lopulta pysäköinti päätettiin sijoittaa erilliseen pysäköintilaitokseen. Tämä mahdollistaa naapurikiinteistön rasitepaikkojen joustavamman toteutuksen. Erilliseen laitokseen on mahdollista rakentaa myöhemmin uusia kerroksia ilman, että se vaikuttaa uusien asuinkerrostalojen toteutettavuuteen. Pysäköintilaitos päätettiin sijoittaa kaava-alueen pohjoisreunalle, jolloin kaupunkikuvallisesti tärkeään kulmaukseen tulee kaupunkikuvallisesti pysäköintilaitosta laadukkaampaa rakentamista ja liiketilaa, ja asuinrakennusten haittavaikutus viereisten kerrostaloasuntojen näkymiin on

mahdollisimman vähäinen. Nyt ehdotuksessa lähimmän naapurirakennuksen pääty jää 20 metrin päähän uuden rakennuksen päädyistä. Pitkittäin Olarinkatuun nähden sijoitettujen vanhojen ja uuden lamellin väliin jää noin 35 metriä.

Rakennusten korkeuden osalta on tarkasteltu naapurirakennusten korkeuksia ja asuntojen näkymiä. Noin kymmenen metriä korkeammalla kallion päällä olevissa olemassa olevissa asuinkerrostaloissa on enimmillään kahdeksan maanpäällistä kerrosta ja Komeetankadun varressa olevassa rakennuksessa neljä. Ehdotusta laadittaessa rakennusten korkeudet ovat vaihdelleet neljästä kahteentoista kerrosta. Nyt esitettävässä Komeetankadun puoleinen rakennus on esitetty korkeimmaksi, kahdeksan kerrosta ja Olarinkadun suuntainen seitsemänkerroksiseksi. Pysäköintilaitoksen suurin sallittu kerrosluku on neljä. Asuinrakennuksista korkeampi ei ole olemassa olevien asuinrakennusten pääjulkisivujen näkymälinjalla ja matalamman rakennuksen yli näkee vähintään kolmesta ylimmästä viereisen asuinkerrostalon kerroksesta. Pysäköintitalo nousee korkeintaan yhden kerroksen naapurikiinteistön maanpintaa korkeammalle eikä siten peitä asuntojen näkymiä.



Korttelisuunnitelman asemapiirros.



Julkisivukuvia ja leikkauksia laaditusta korttelisuunnitelmasta.

7.2.2 Kaavaehdotuksen nähtävilläolo

Asemakaavan muutosehdotus on nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 16.12.2024 - 28.1.2025.

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

7.2.3 Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Muistutuksia jätettiin yhteensä 44 kappaletta. Suurin osa muistutuksista jätettiin asemakaavan muutokseen rajautuvilta kerrostalo- ja rivitaloalueilta ja niiden välittömästä läheisyydestä. Enemmistö eli 31 muistuttajaa piti rakentamista liian massiivisena, muttei vastustanut tontin muuttamista asumiseen. Seitsemässä muistutuksessa vastustettiin nykyisen rakennuksen purkamista ja/tai asumisen kaavoittamista tontille. Lisäksi muistutuksista viisi oli sävyiltään neutraaleja ja kolmessa oltiin huolissaan pääosin pysäköintijärjestelyistä.

Pääkohdat koskivat rakentamisen korkeutta ja sen vaikutusta naapuruston näkymiin ja valoisuuteen, kaupunkikuvaa, liikennettä, pysäköintiä, palveluita ja muita lähiympäristöön kohdistuvia vaikutuksia.

Olarinkadun puoleista korttelialueen rajaa on käännetty vastaamaan paremmin katualueen ja korttelialueen rakennusten tilatarpeita. Raja siirtyy eteläpäässä 0,46 m katualueen suuntaan, jolloin rakennusten perustuksille jää enemmän tilaa, ja pohjoispäässä 0,11 m LPA-korttelin suuntaan.

Kaavaan on lisätty muuntamoa koskevat määräykset. Nykyinen kiinteistömuuntamo korvataan sijoittamalla uusi muuntamo LPA-1-alueen pysäköintilaitokseen Olarinkadun katutasoon.

Kaavaan on lisätty määräys viherkertoimesta kaupunkisuunnittelulautakunnan 13.11.2024 tekemän päätöksen mukaisesti.

Pysäköintilaitokselle on lisätty pääasialliseksi julkisivumateriaaliksi tiili punaisen sävyissä.

Lisäksi on tehty pieniä sanamuotojen tarkistuksia kohtiin: ma-ajo, u, § 5, 6 ja 7.

7.3 Kaavan hyväksyminen

Asemakaavan muutoksen hyväksyy kaupunginhallitus.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 17.9.2025 asemakaavan muutosehdotuksen esitettäväksi kaupunginhallitukselle.

Kaupunginhallituksen käsittelyä varten asemakaavan muutosehdotukseen tehtiin esittelijän muutoksena kirjoitusvirheen korjaus kaavamääräysten 6 §:ään. Määräyksen lause "Pysäköintilaitoksen katon korkein sallittu korkeusasema on **+25.0.**" muutettiin muotoon "Pysäköintilaitoksen katon korkein sallittu korkeusasema on **+26.0.**" Määräys vastaa nyt korttelisuunnitelmassa esitetyn pysäköintilaitoksen enimmäiskorkeutta sellaisena kuin se oli jo ehdotusvaiheen nähtävillä olon aikana esitetty.

7.4 Yhteistyö kaavan valmistelun aikana

Asemakaavan muutos on laadittu yhteistyössä hakijan työryhmän kanssa.

Hankkeen edustajat ja suunnittelukonsultit

Markku Nikola, Papinniityn paikoitus Oy, hallituksen puheenjohtaja

Chris Tenlenius, Tapiolan Lämpö, isännöitsijä

Milla Hannonen, HPK arkkitehdit, arkkitehti

Petri Eurasto, maisema-arkkitehti

Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavoituksen palvelualueella kaavan valmistelusta on vastannut

- Tuuli Hietamäki, arkkitehti
- Mari Soini, maisema-arkkitehti
- Salla Mäkelä, liikenneinsinööri
- Ulla Saari, liikennesuunnittelija (6/2023-8/2024)
- Sirpa Sivonen-Rauramo, aluearkkitehti

7.5 Käsittelyvaiheet

Lyhenteet:

ksj = kaupunkisuunnittelujohtaja

ksl = kaupunkisuunnittelulautakunta

kh = kaupunginhallitus

Päivämäärä	Taho	Tapahtuma
30.12.2016		Kaavoitushakemus saapui
5.3.2018	ksj	OAS ja valmisteluaineisto nähtäville
28.3.2018		Vireille kuulutus OAS ja valmisteluaineiston yhteydessä
3.4.2018-3.5.2018		Valmisteluaineisto nähtävillä (MRA 30 §)
24.8.2020		Asukastilaisuus
13.11.2024	ksl	Kaavaehdotus pöydälle
27.11.2024	ksl	Kaavaehdotus nähtäville (MRA 27 §)
16.12.2024-28.1.2025		Kaavaehdotus nähtävillä
17.9.2025	ksl	Ehdotus kaupunginhallitukselle asemakaavaksi
	kh	Kaavaehdotuksen hyväksyminen

ESPOON KAUPUNKI

KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Tuuli Hietamäki

Tuuli Hietamäki

Arkkitehti

Torsti Hokkanen

Torsti Hokkanen

Kaupunkisuunnittelujohtaja