



Asianumero 5717/2022

Aiempi 2330/2014, 887/2000/503

Aluenumero 613700

Kaupunginkallionrinne

Asemakaavan muutos

41. kaupunginosa Kaupunginkallio

Osa korttelia 41005, liikenne-, katu-, virkistys- ja erityisalueet
Muodostuu uudet korttelit 41064–40166,
poistuu korttelit 41001–41004

Muutetaan asemakaavoja:

aluenro 612900

aluenro 613000

Asemakaavan muutoksen selostus

Kaavaselostus koskee Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavaa, piirustusnumero 7574.

Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Vanha-Espoon suuralueella Kaupunginkallion kaupunginosassa. Alue rajautuu idässä Espoonvylään ja korttelin 41003 rakennettuun osaan, etelässä Kaupunginkallion pientaloalueeseen, lännessä Espoon keskuspuiston virkistysalueisiin ja pohjoisessa Rantaradan rautatiealueeseen.



Kuva 1. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettyinä. Kaava-alue sijainti osoitettu punaisella ympyrällä.

Vireilletulo

Alueen kaavoitusta on hakenut alueen maanomistaja 20.11.2019 kirjatulla hakemuksella.

Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston nähtävilläolokuulutuksen yhteydessä 7.6.2023.

Laatija

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavoituksen palvelualue

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 ESPOON KAUPUNKI

Valmistelijat:

Sonja Sahlsten, puh. 040 639 3084

Aino Leskinen (maisemasuunnittelu)

Marno Hanttu (liikennesuunnittelu)

etunimi.sukunimi@espoo.fi

Sisällysluettelo

1	Tiivistelmä	7
1.1	Alueen nykytila	7
1.2	Asemakaavan sisältö ja mitoitus	7
1.3	Suunnittelun vaiheet	8
2	Lähtökohdat	8
2.1	Suunnittelutilanne	8
2.1.1	Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet	8
2.1.2	Maakuntakaava	9
2.1.3	Yleiskaava	10
2.1.4	Asemakaava	11
2.1.5	Rakennusjärjestys	13
2.1.6	Tonttijako	13
2.1.7	Rakennuskiellot	13
2.1.8	Pohjakartta	13
2.2	Suunnittelualueetta koskevat muut suunnitelmat ja päätökset	13
2.3	Selvitys alueesta	14
2.3.1	Alueen yleiskuvaus	14
2.3.2	Maanomistus	14
2.3.3	Luonnonolosuhteet	15
2.3.4	Rakennettu ympäristö	18
2.3.5	Liikenne	23
2.3.6	Suojelukohteet	27
2.3.7	Ympäristön häiriötekijät	27
3	Asemakaavan tavoitteet	29
3.1	Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle	29
3.2	Maanomistajien tavoitteet kaavoitukselle	30
3.3	Alueen toimintoja, mitoitusta ja ympäristön laatua koskevat tavoitteet	30
3.4	Osallisten tavoitteet	30
4	Asemakaavan muutoksen kuvaus	31
4.1	Yleisperustelut	31
4.2	Mitoitus	32
4.3	Maankäyttö	32
4.3.1	Korttelialueet	32
4.3.2	Virkistysalueet	35
4.3.3	Muut alueet	36
4.3.4	Palvelut	36
4.3.5	Yhdyskuntatekninen huolto	36
4.4	Liikenne	37
4.4.1	Ajoneuvoliikenne	37
4.4.2	Jalankulku ja pyöräily	37
4.4.3	Sisäinen liikenne ja pysäköinti	37
4.4.4	Julkinen liikenne / Joukkoliikenne	38
4.4.5	Esteettömyys	38

4.5	Maaperä ja rakennettavuus	39
4.6	Luonnonympäristö	39
4.7	Suojelukohdeet.....	39
4.8	Ympäristön häiriötekijät	39
4.9	Nimistö	40
5	Asemakaavaratkaisun vaikutukset	41
5.1	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen	41
5.2	Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin.....	41
5.3	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan	44
5.4	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	45
5.5	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.....	48
5.6	Vaikutukset ilmastoon ja ilmastomuutokseen sopeutumiseen	50
5.7	Vaikutukset liikenteeseen ja teknisen huollon järjestämiseen	53
5.8	Vaikutukset yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä elinkeinoelämän edellytyksiin.....	54
6	Asemakaavan toteutus.....	55
6.1	Rakentamisaikataulu	55
6.2	Toteuttamis- ja soveltamisohjeet.....	55
6.3	Toteutuksen seuranta	55
6.4	Sopimukset.....	55
7	Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus	55
7.1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto	56
7.1.1	Vuonna 2014 nähtävillä ollut osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto.....	56
7.1.2	Vuonna 2023 nähtävillä ollut osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto.....	58
7.2	Kaavaehdotus.....	65
7.2.1	Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus	65
7.3	Kaavan hyväksyminen	66
7.4	Yhteistyö kaavan valmistelun aikana	66
7.5	Käsittelyvaiheet	67

Liitteet

Liite 1, Seurantalomake

Liite 2, Katukartta

Liite 3, Viherkerroin-tuloskortit

Luettelo kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluvat kaavakartta ja kaavaselostus.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaavan valmisteluaineisto, Kaupunginkallionrinne, aluenro 613700.

Lisäksi kaavaan liittyvät seuraavat selvitykset, oheissuunnitelmat ja tarkastelut:

- Kaupunginkallionrinteen korttelisuunnitelma (Tengbom Oy, 2026)
- Espoon Kaupunginkallion luontoselvitykset vuonna 2021 (Faunatica Oy, 2022)
- Kaupunginkallio, tärinä- ja runkomeluserveys (A-Insinöörit Oy, 25.9.2023)
- Kaupunginkallio, asemakaavoituksen liikennemeluserveys (A-Insinöörit Oy, 24.4.2025)

Lisäksi kaavan valmistelussa on huomioitu seuraavat taustaselvitykset ja lähdemateriaalit:

- Kaupunginkallionrinteen kunnallistekninen yleissuunnitelma, luonnosmateriaali (A-Insinöörit Oy, 2026)
- Polttoaineen purkupaikka, toiminnallinen tarkastelu (Sitowise Oy, 5.5.2025), EI JULKINEN

1 Tiivistelmä

1.1 Alueen nykytila

Alue on nykyisin pääosin rakentamatonta metsäistä aluetta. Alueen lakialueet ovat kalliometsää tai avokalliota ja muut metsäiset alueet lähinnä kangasmetsää. Länsi-osasta kaava-alueen metsät liittyvät Keskuspuiston laajempaan metsäalueeseen. Kaava-alueen länsi- ja pohjoisosan kautta, junaradan ylitse, kulkee maakunnallisesti tärkeä ekologinen yhteys, joka on erittäin merkittävä osa laajempaa ekologista yhteyttä mereltä Espoon keskuspuiston ja Näkinmetsän kautta Nuuksioon ja Kirkkonummelle. Alueella on liito-oravan kulkuyhteyksiä, joista merkittävin kulkee alueelta pohjoiseen junaradan yli kalliotunnelin päällä. Suunnittelualueen pohjoisosassa, rata-alueen vieressä olevalta alueelta on vuonna 2025 kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä jo kaadettu puusto sekä poistettu pintamaa, koska alue on ollut työmaakäytössä.

Suunnittelualueen korkeimmalla kohdalla sijaitsee Fortumin lämpökeskus. Mäen laelle, lämpökeskukselle saakka, on rakennettu hiekkapintainen tie, jonka puolivälissä sijaitsee myös lämpökeskuksen öljynpurkupaikka. Suunnittelualueen koillisosassa kaava-alueeseen kuuluu myös osia Kamreerintien, Espoonväylän ja Kaupunginkalliontien katualueista.

Kaava-alue on pääosin Espoon seurakuntayhtymän omistuksessa. Mäen laella olevan määräalan omistaa Fortum Power and Heat Oy. Alueen voimassa olevan asemakaavan mukaiset katu- ja erityisalueet omistaa Espoon kaupunki. Espoon kaupunki omistaa pienen osan alueen eteläosassa sijaitsevasta yleisten rakennusten korttelialueesta sekä virkistysalueesta. Lisäksi pieni osa kaavan eteläosassa voimassa olevan kaavan virkistysalueesta on yksityishenkilöiden omistuksessa.

1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Asemakaavassa alueelle osoitetaan yhteensä kaksi asuinkerrostalojen korttelialuetta, yksi autopaikkojen korttelialue, yksi erillispientalojen korttelialue ja kaksi yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta. Lisäksi alueelle osoitetaan lähivirkistysalueita ja katualueita sekä yksi yleisen pysäköinnin alue.

Kaavamuutoksen myötä alueelta poistuu kaksi AP-korttelia (voimassa olevan asemakaavan korttelit 41001 ja 41002) ja nämä alueet muuttuvat lähivirkistysalueiksi.

Kaava-alueen pinta-ala on noin 7,97 hehtaaria. Kokonaiskerrosala on 11 350 k-m², josta asuinkerrostalojen korttelialueilla on 10 350 k-m², erillispientalojen korttelialueella on 500 k-m² ja ET-korttelialueella on 500 k-m². Aluetehokkuus on $ea = 0,14$.

Asemakaavan muutoksen myötä alueen rakennusoikeus kasvaa 4 787 k-m². Asemakaavan muutoksen myötä alueelta poistuu 1 785 k-m² teollisuusrakennusten rakennusoikeutta ja 680 k-m² yleisten rakennusten rakennusoikeutta.

1.3 Suunnittelun vaiheet

Alueen kaavoitus on käynnistynyt vuonna 1996. Kaava-aluetta suunniteltiin vuoteen 2003 asti, mutta kaava ei edennyt sopimusneuvotteluista hyväksymiseen. Vuonna 2014 alueen asemakaavoitus jatkui nykyisellä kaavanimellä Kaupunginkallionrinne (aluenro 613700), mutta kaavoitus ei edennyt osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon jälkeen enää kaavaehdotusvaiheeseen.

Kun kaavoitusta myöhemmin jatkettiin, todettiin, että suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet olivat osittain muuttuneet ja että kaavoitushakemus oli syytä uusaa. Alueen maanomistaja on uudelleen hakenut alueen voimassa olevan kaavan muuttamista 20.11.2019 kirjatulla hakemuksella.

Vireilletulosta on tiedotettu uuden osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston nähtävilläolokuulutuksen yhteydessä 7.6.2023.

2 Lähtökohdat

2.1 Suunnittelutilanne

2.1.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

Asemakaavan muutos tukee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutusta. Seuraavaksi on tarkemmin kuvattu, miten kaava vastaa valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Suomen kilpailukyvyyn parantamiseksi ja asukkaiden hyvinvoinnin turvaamiseksi on tärkeää, että alueet ja yhdyskunnat kehittyvät elinvoimaisina. Monikeskuksinen aluerakenne tukee maan eri osien vahvuuksien hyödyntämistä. Valtakunnallisiin alueiden käyttötavoitteisiin perustuen kaavaratkaisulla tuetaan Espoon keskuksen elinvoimaa.

Tehokas liikennejärjestelmä

Liikennejärjestelmän toimivuus, toimintavarmuus ja turvallisuus on koko maan kehityksen perusedellytys. Sitä voidaan kehittää taloudellisesti hyödyntämällä tehokkaasti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja -verkostoja. Kaavaratkaisu tukeutuu olemassa olevaan raideliikenteen verkostoon ja edistää tehokkaan liikennejärjestelmän kehittymistä.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti kaavaratkaisussa on varauduttu sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle ja hulevesien hallintaan on kiinnitetty erityistä huomiota. Suunnittelussa on myös ehkäisty melusta, tärinästä ja runkomelusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Luonnon- ja kulttuuriympäristöstä huolehtiminen kestävällä tavalla on tärkeää elinkeinojen, väestön hyvinvoinnin ja alueiden identiteetin kannalta. Alueidenkäytöllä on ratkaiseva merkitys luonnon- ja kulttuuriympäristöjen sekä arkeologisten arvojen säilymiselle sekä niitä koskevien kansainvälisten sopimusten täytäntöönpanolle. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti kaavaratkaisussa on huomioitu alueen merkittävimmät luonnonarvot ja huolehdittu virkistysalueiden säilymisestä ja viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Yhteysverkostojen ja energiahuollon kannalta oleellista on valtakunnallisten tarpeiden turvaaminen siten, että edistetään toimivaa aluerakennetta ja kansainvälistä kilpailukykyä. Toimintavarma energiahuolto on tärkeä osa kansallista huoltovarmuutta. Luotettava ja mahdollisimman häiriötön energiansaanti on elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja kansalaisten arjen sujuvuuden kannalta ensi arvoisen tärkeää. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti asemakaavalla turvataan toimintavarmaa energiahuoltoa.

2.1.2

Maakuntakaava

Voimassa olevat:

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



Kuva 2. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä. Alueen sijainti on osoitettu sinisellä ympyrällä.

Uusimaa 2050 -kaavassa (hyväksytty 25.8.2020, tullut lainvoimaiseksi korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023) alue on osoitettu pääkaupunkiseudun

ydinvyöhykkeeksi (ruskea ruudutus). Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä koskevat myös taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen (ruskea pystyviivoitus) määräykset. Aluetta sivuaa virkistysalue (Espoon keskuspuisto, vihreä alue), johon yhdistyy myös pohjoiseteläsuuntainen viheryhteystarve (Espoonjoki, vihreä nuoli). Aluetta sivuavat myös pääradan (Rantarata, musta viiva poikkiviivoin) ja jätevesitunnelin (Blominmäki - Suomenoja purkutunneli, vaaleanpunainen viiva j-merkinnällä) yhteysmerkinnät.

Vireillä oleva:

Uudellamaalla on vireillä 5. maakuntakaava (VISIO-kaava), jossa käsitellään vihreän ja puhtaan siirtymän teemoja.

2.1.3

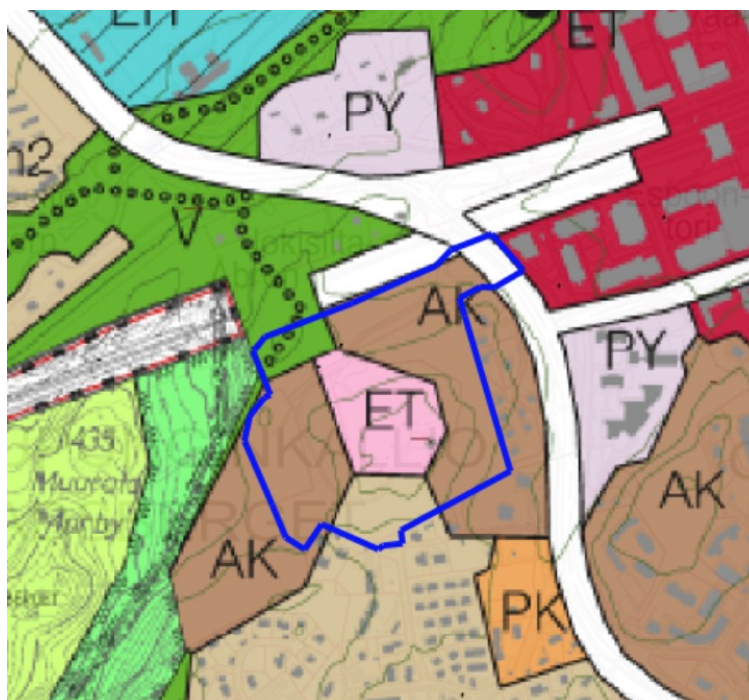
Yleiskaava

Nyt laadittu asemakaavan muutos sijoittuu Espoon pohjoisosien yleiskaava, osa I:n alueelle.

Voimassa olevat

Espoon pohjoisosien yleiskaava, osa I

Alueella on voimassa Espoon pohjoisosien yleiskaava, osa I. Kaava sai lainvoiman vuonna 1997. Espoon pohjoisosien yleiskaava, osa I:ssa alue on varattu kerrostalovaltaiseksi alueeksi (tummanruskea, AK), pientalovaltaiseksi alueeksi (vaaleanruskea, AP), yhdyskuntateknisen huollon alueeksi (vaaleanpunainen, ET) ja virkistysalueeksi (tummanvihreä, V). Alueen läpi pohjoiseen päin on osoitettu pääulkolureitti (mustat palloviiva).



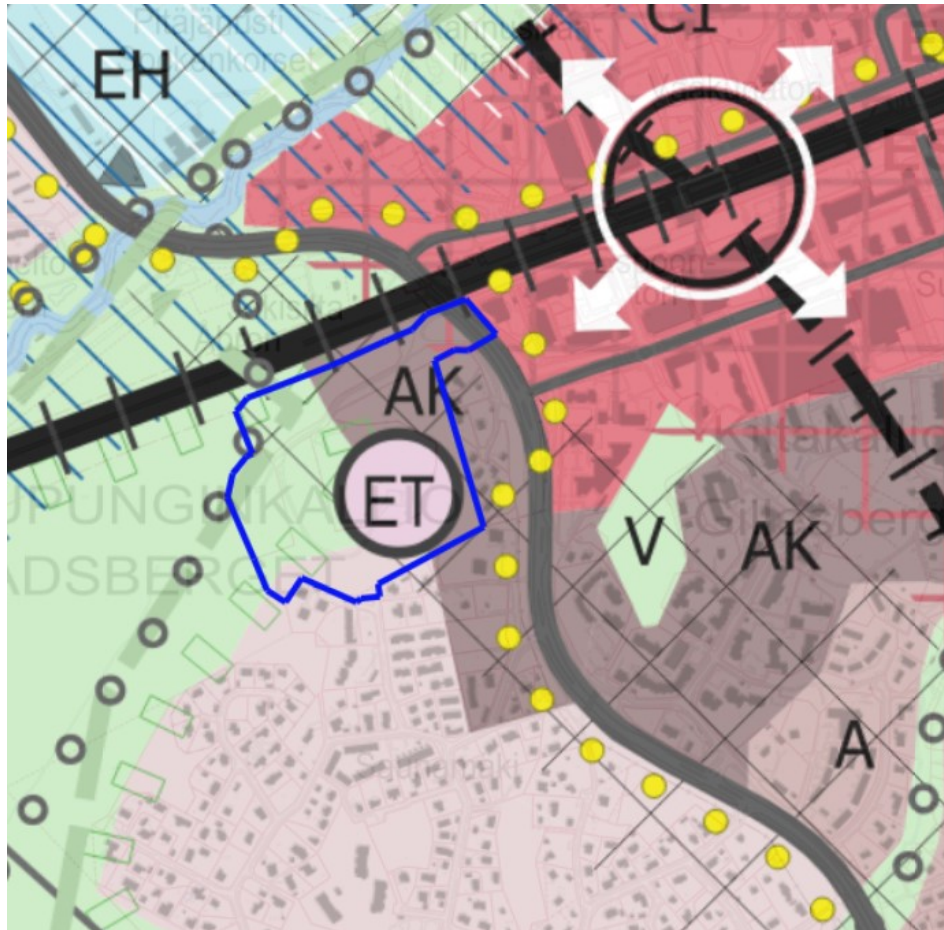
Kuva 3. Ote epävirallisesta Espoon yleiskaavayhdistelmästä. Suunnittelualueen alustava raja-
jaus on esitetty sinisellä viivalla.

Vireillä olevat

Espoon yleiskaava 2060

Alueella on vireillä Espoon yleiskaava 2060. Kaava koskee koko Espoota. Yleiskaavaluonnos on ollut nähtävillä 3.6.-3.9.2024.

Vuonna 2024 nähtävillä olleessa yleiskaavaluonnoksessa alue on osoitettu kerrostalovaltaiseksi alueeksi (tummanruskea, AK), pientalovaltaiseksi alueeksi (vaaleanruskea, AP), virkistysalueeksi (vihreä, V) sekä yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevaksi alueeksi (vaaleanpunainen ympyrä, ET). Alueen läpi kulkee myös ekologisen runko-yhteyden merkintä (tummanvihreä katkoviiva), ulkoilureitti (palloviiva) sekä keskuspuiston merkintä (vihreäreunaisista suorakaiteista muodostuva katkoviiva).



Kuva 4. Ote Espoon yleiskaava 2060:n luonnoksesta. Suunnittelualan alustava rajaus on esitetty sinisellä viivalla.

2.1.4

Asemakaava

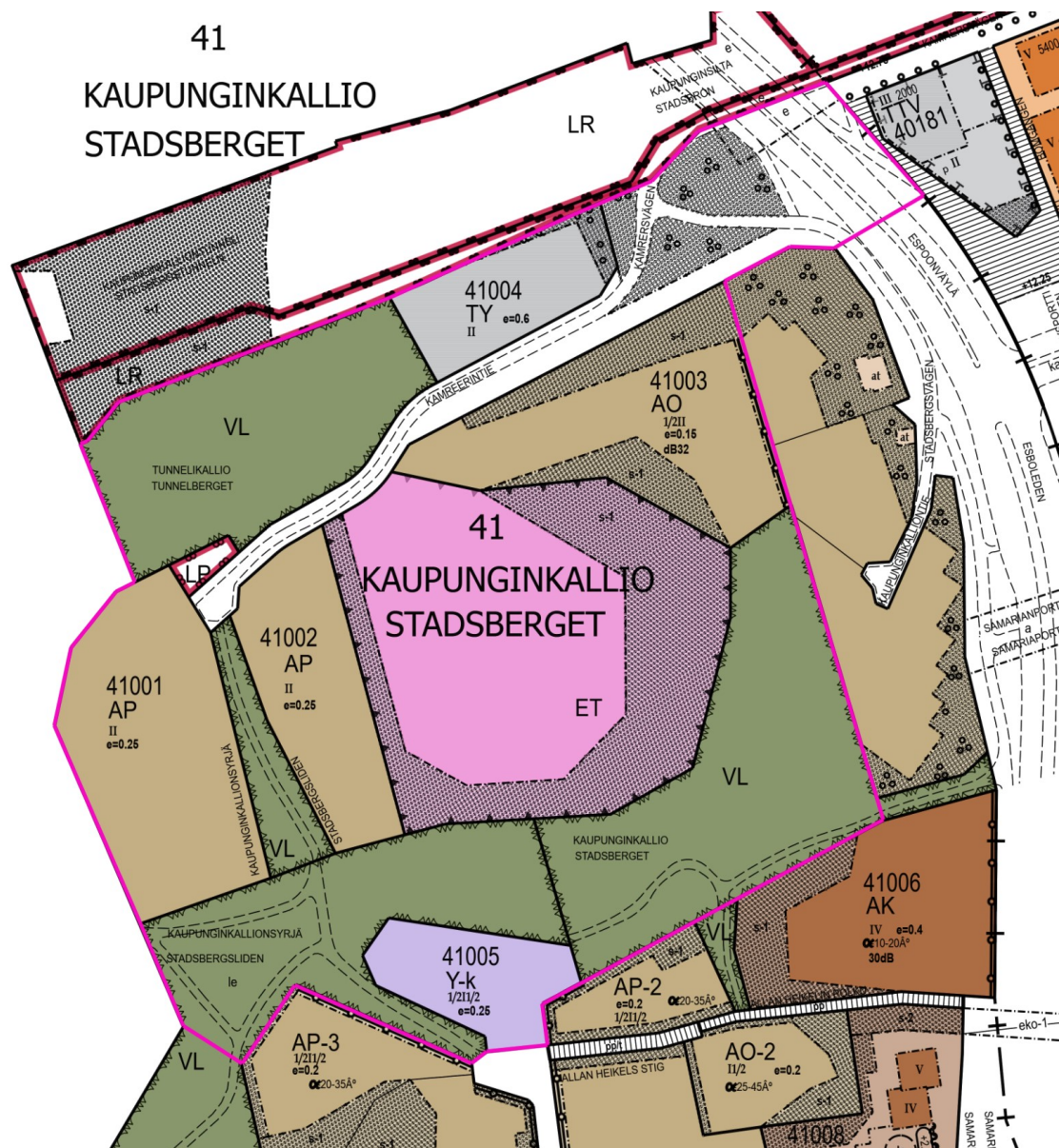
Alueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

Kaupunginkallio I (lainvoimainen 11.01.1989). Alue on siinä osoitettu ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten korttelialueeksi (harmaa alue, TY), erillispientalojen korttelialueeksi (ruskea alue, AO), asuinpientalojen korttelialueeksi

(ruskea alue, AP), yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi (vaaleanpunainen alue, ET), yleiseksi pysäköintialueeksi (valkoinen punaisilla reunoilla, LP), lähivirkistysalueeksi (vihreä alue, VL) ja katualueiksi (valkoinen alue).

Kaupunginkallio - Honkamäki (lainvoimainen 5.9.1990). Alue on siinä osoitettu lähivirkistysalueeksi (vihreä alue, VL) ja yleisten rakennusten korttelialueeksi, joka on varattu kaupungin tarpeeseen (violetti alue, Y-k).

Voimassa olevissa asemakaavoissa alueelle on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 6 563 k-m², josta 4 098 k-m² sijoittuu asuinkortteleiden alueelle, 1 785 k-m² teollisuusrakennusten korttelialueelle ja 680 k-m² yleisten rakennusten korttelialueelle.



Kuva 5. Ote ajantasa-asetakaavasta. Suunnittelualan alustava raja on esitetty punaisella viivalla.

2.1.5 Rakennusjärjestys

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

2.1.6 Tonttijako

Kaava-alueelle on korttelissa 41001 laadittu tonttijako.

2.1.7 Rakennuskiellot

Kaava-alueella on rakennuskielloja korttelialueilla 41002, 41003, 41004 ja 41005, koska niillä on tilakiinteistöjä asemakaavan korttelialueen sisällä.

2.1.8 Pohjakartta

Pohjakartta mittakaavassa 1:1000 on Espoon Kaupunkitekniikan keskuksen laatima.

2.2 Suunnittelualuetta koskevat muut suunnitelmat ja päätökset

Espoo-tarina

Espoo-tarina on Espoon strategia. Se suuntaa kaupungin toimintaa selkeiden yhteisten tavoitteiden mukaisesti eli kertoo mitä kaupungissa tehdään ja kehitetään. Espoo-tarina ja sen toimeenpanon tiekarttana toimivat valtuustokauden 2025–2029 tavoitteet antavat suunnan kaupungin seuraavien vuosien kehitykselle.

Tiekartta jakaantuu seitsemään kokonaisuuteen. Ne ohjaavat kaupungin toimintaa, päätöksentekoa ja kehittämistä tulevina vuosina:

1. Espoossa jokainen lapsi ja nuori voi onnistua ja yltää parhaimpaansa
2. Hallitusti kasvavan Espoon kaikki kaupunginosat ovat viihtyisiä ja turvallisia
3. Espoo etenee hiilineutraaliksi ja parantaa luonnon tilaa
4. Espoo on paras paikka innovoida, yrittää ja työllistää
5. Espoo onnistuu kansainvälistymisen mahdollisuuksissa ja haasteissa
6. Henkilöstö voi hyvin ja hyödyntää kumppanuuksia
7. Espoon talous on kestäväällä pohjalla

Espoon kaupunkirata

Espoon kaupunkirata on Espoon, Kauniaisten ja Västervägenin yhteinen hake, jossa rakennetaan uusi raidepari Leppävaarasta Kauklahteen nykyisten Rantaradan raiteiden viereen. Lisäksi kahdeksan aseman varustelutasoa parannetaan ja

liityntäpysäköintialueita kehitetään. Hankkeen yhteydessä toteutetaan myös kaupunkien erilliskohteita, kuten radan vartta kulkeva pyöräilyn laatureitti.

Kaupunkiradan rakentaminen on alkanut tammikuussa 2024. Leppävaaran ja Espoon keskuksen välinen osuus hankkeesta valmistuu vuoden 2028 loppuun mennessä ja kyseisen osuuden uudet raiteet on tarkoitus saada junaliikenteen käyttöön jo vuonna 2027. Väyläviraston arvion mukaan hanke valmistuu kokonaisuudessaan vuonna 2029.

Länsirata

Länsirata on Helsingin ja Turun välille suunnitteilla oleva osittain kaksiraiteinen juna-yhteys. Suunnitelmien mukaan Länsirata erkanee Rantaradasta ja Espoon Kaupunkiradasta Kaupunginkalliontunnelin länsipuolella. Länsiradan rakentamisesta ei vielä ole tehty rakentamispäätöstä.

2.3 Selvitys alueesta

2.3.1 Alueen yleiskuvaus

Alue on nykyisin pääosin rakentamatonta metsäistä aluetta. Alueen lakialueet ovat kalliometsää tai avokalliota ja muut metsäiset alueet lähinnä kangasmetsää. Kaava-alueen länsi- ja pohjoisosan kautta, junaradan ylitse, kulkee maakunnallisesti tärkeä ekologinen yhteys, joka on erittäin merkittävä osa Espoon ekologisista yhteyksistä. Alueella on liito-oravan kulkuyhteyksiä, joista merkittävin kulkee alueelta pohjoiseen junaradan yli kalliotunnelin päällä.

Suunnittelualueen korkeimmalla kohdalla sijaitsee Fortumin lämpökeskus, joka on osin louhittu kallion sisään. Mäen laelle, lämpökeskukselle saakka, on rakennettu hiekkapintainen tie, jonka puolivälissä sijaitsee myös lämpökeskuksen öljynpurku-paikka.

Suunnittelualueen koillisosassa kaava-alueeseen kuuluu myös osia Kamreerintien, Espoonväylän ja Kaupunginkalliontien katualueista.

2.3.2 Maanomistus

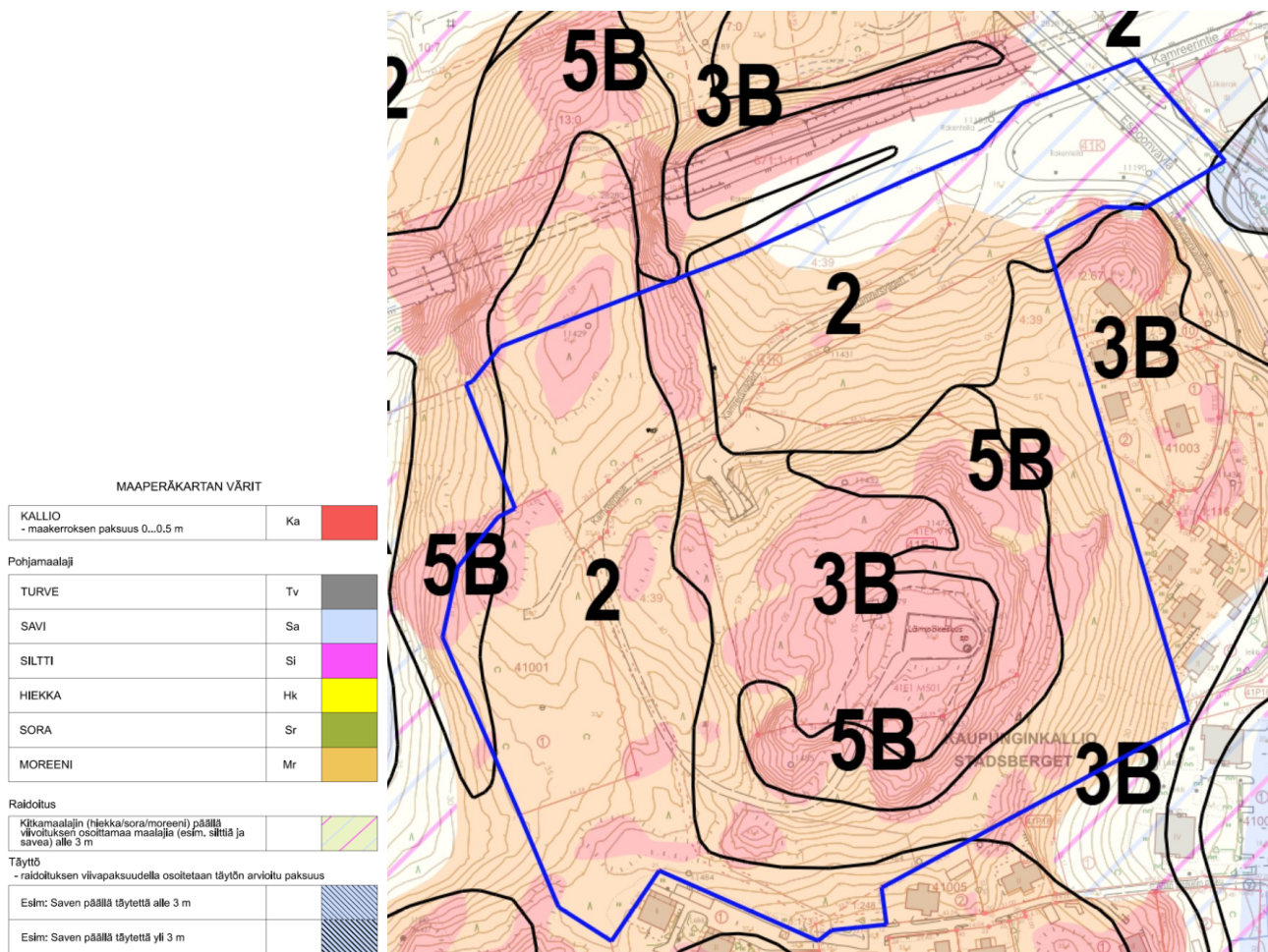
Alue on pääosin Espoon seurakuntayhtymän omistuksessa. Mäen laella olevan määräalan omistaa Fortum Power and Heat Oy. Alueen voimassa olevan asemakaavan mukaiset katu- ja erityisalueet omistaa Espoon kaupunki. Espoon kaupunki omistaa pienen osan alueen eteläosassa sijaitsevasta yleisten rakennusten korttelialueesta sekä virkistysalueesta. Lisäksi pieni osa kaavan eteläosassa voimassa olevan kaavan virkistysalueesta on yksityishenkilöiden omistuksessa.

2.3.3 Luonnonolosuhteet

Maaperä ja rakennettavuus

Kaava-alueen maaperä on pääosin kalliota ja moreenia. Alue on rakennettavuudeltaan pääosin luokkaa 2 (normaalisti rakennettava), 3B (vaikeasti rakennettava rinne- maasto) ja 5B (erittäin vaikeasti rakennettava jyrkkä rinne).

Alue ei ole potentiaalista happamien sulfaattimaiden aluetta.



Kuva 6. Maaperä- ja rakennettavuuskartta. Alue on pääosin kalliota (punainen alue) ja moreenia (oranssi alue). Alue on rakennettavuudeltaan pääosin luokkaa 2, 3B ja 5B. Kaava-alueen alustava raja on esitetty sinisellä viivalla.

Alueella on suuret korkeuserot. Alueen korkein kohta on noin tasossa +56 myp. Kaupunginkallionrinteen ja Kamreerintien risteyksessä korko on noin tasossa +18 myp ja Kamreerintiellä. Espoonväylän alla korko on noin tasossa +12 myp. Alueen eteläosassa Löylytien päässä korko on noin tasossa +35 myp. Kaava-alueen länsipuolella maasto laskee alimmillaan noin +20 myp tasolla olevaan notkoon, jossa virtaa Finnkärriä.

Pilaantuneet maat

Alueella ei ole tiedossa olevia pilaantuneita maita, mutta alueella on öljynpurkupaikan luona toimintaa, joka voi aiheuttaa tai on voinut aiheuttaa maaperän pilaantumista.

Pinta- ja pohjavedet

Kaava-alue ei sijaitse luokitellulla pohjavesialueella. Lähin luokiteltu pohjavesialue on noin 2,7 kilometrin etäisyydellä sijaitseva Puolarmetsä (I-luokka).

Alueella ei ole vesistökohteita. Kaava-alueen länsipuolella kulkee Finnkärrinoja ja kaakkoispuolella Sjukhusbäcken.

Tulvat

Kaavamuutosalue sijaitsee tulvaherkällä Espoonjoen valuma-alueella ja Espoon keskus on tunnistettu myös hulevesitulvariskialueeksi, joten hulevesien hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Luontoarvot

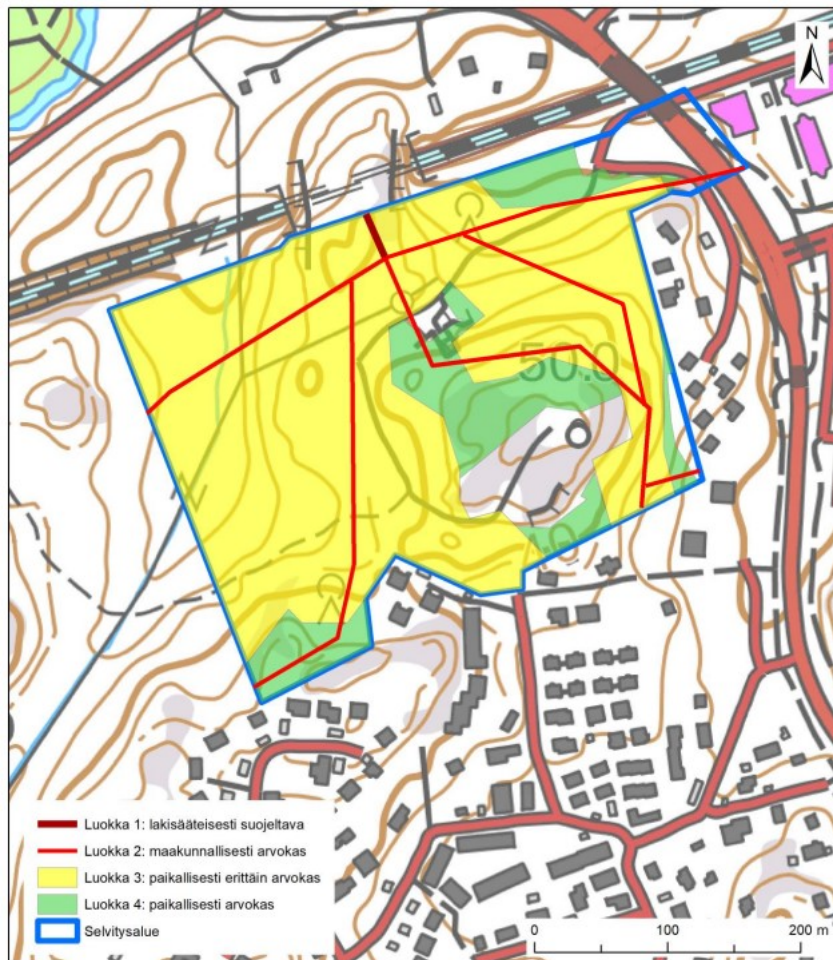
Kaava-alueella on monipuolisesti erilaisia metsätyyppejä kalliomänniköstä ja keski-ikäisestä kuusikosta rehevään lehtoon ja vanhaan kuusikkoon. Erilaiset metsiköt ovat kuitenkin suppeita etenkin alueen pohjois- ja itäosissa alueen pienen koon vuoksi. Länsiosasta kaava-alueen metsät liittyvät Keskuspuiston laajempaan metsäalueeseen.

Alueesta laadittujen selvitysten perusteella kaava-alueella ei ole lakisääteisiä luontoarvoja.

Kaava-alueen länsi- ja luoteisosan poikki kulkee junaradan ylittävä maakunnallisesti tärkeä ekologinen yhteysalue, joka on erittäin merkittävä osa laajempaa ekologista yhteyttä mereltä Espoon keskuspuiston ja Näkinmetsän kautta Nuuksioon ja Kirkkonummelle. Yhteyden toimivuutta on tarkasteltu erillisessä selvityksessä (Selvitys Espoonjokilaakson ekologisen yhteyden toteuttamisesta Vanttilan kohdalla, Ramboll 2023). Liito-oravan kannalta ekologinen yhteys ja radan ylitys on todettu toimivan ainoastaan Kaupunginkallion alueella. Kaupunginkallion kalliotunnelin pääliosia muodostaa liito-oravan kannalta korvaamattoman yhtäjaksoisen metsäisen kulkuyhteyksien pohjoisen ja etelän välillä. Käynnissä olevat ratahankkeet tulevat heikentämään liito-oravien kulkureittejä rata-alueen yli, sillä uudet raidelinjaukset leventävät ratakäytävää ja siten vaikeuttavat liito-oravan liikkumista sen tunnettujen elinympäristöalueiden välillä.

Alueelta on laadittu luontoselvitys (Faunatica Oy, 2022). Luontoselvityksessä alueelta rajattiin kuusi paikallisesti arvokasta luontotyyppikohdetta. Luontotyyppikohteista Kaupunginkallion länsi-, pohjois- ja itärinteillä sijaitsevat kohteet on todettu uhanalaisiksi luontotyypeiksi, joiden edustavuus on heikentynyt. Selvityksessä ei havaittu merkkejä liito-oravan esiintymisestä, mutta alueelle on rajattu kaksi lajille soveltuvaa

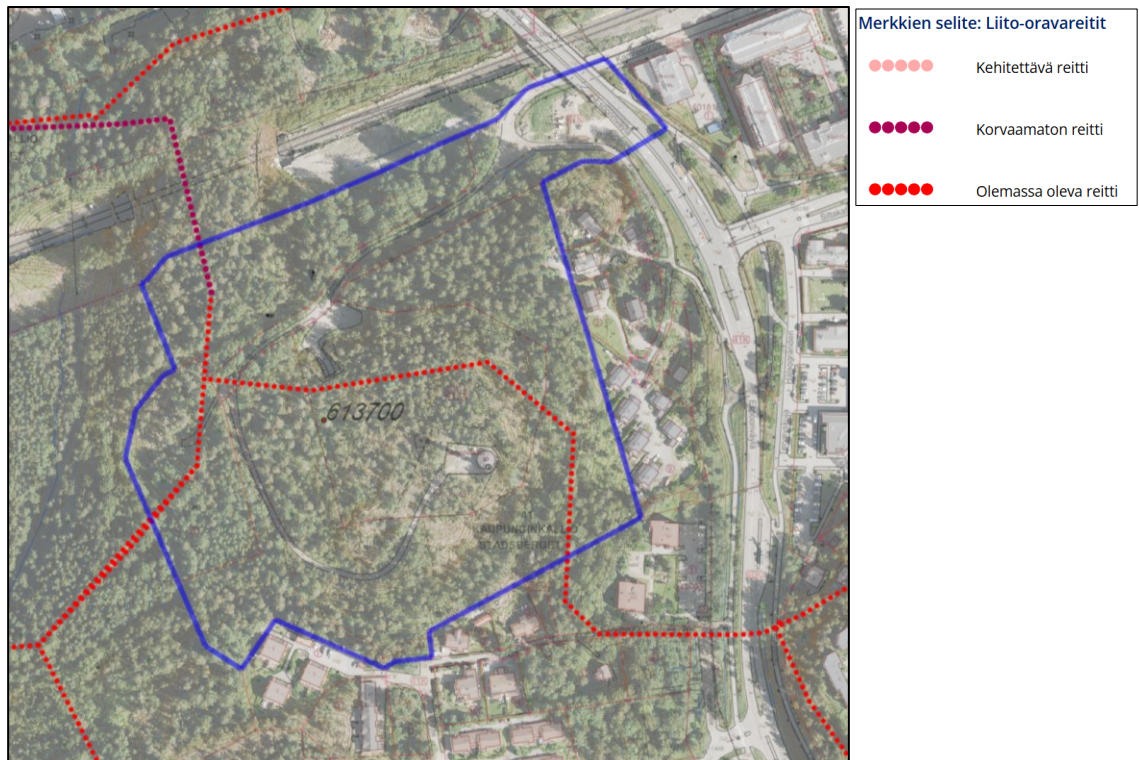
aluetta. Selvitysalueen kautta kulkee erittäin tärkeitä liito-oravan kulkuyhteyksiä, joiden säilyminen tulee turvata. Erityisesti huomioitavia kasvilajeja ei tavattu. Selvityksen mukaan alueen lahokaviosammalesiintymä ei ole lajin suotuisan suojelutason kannalta merkittävä. Selvityksessä tehdyssä lepakoiden aktiivikartoituksessa havaittiin vain melko vähän pohjanlepakkoa. Lisäksi passiiviseurannassa saatiin satunnaishavaintoja viiksi- ja/tai isoviiksisiiipasta ja korvayököistä. Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sijainti selvitysalueella on hyvin epätodennäköistä eikä lepakolle tärkeitä alueita rajattu. Selvityksessä linnuista tavattiin kolme silmälläpidettävää ja yksi lintudirektiivin mukainen pesimälaji sekä viisi muuta erityisesti huomioitavaa lajia. Kaupunginkallion alueella on paikallista arvoa joidenkin metsälajien pesimäpaikana. Linnustollisesti arvokkaimpia ovat pohjois-, keski- ja itäosien metsät.



Kuva 7. Yhteenvetokartta luontokohteiden arvoluokittelusta selvitysalueella. Liito-oravien kulkuyhteyksien (luokka 2) reitit ovat viitteellisiä. (Kuva: Faunatica Oy, 2022)

Luontoselvityksen tulosten yhteenvedo on esitetty oheisella kartalla (Kuva 7). Luontoselvityksen laatimisen jälkeen alueen pohjoisosassa on ollut käynnissä Espoon kaupunkiradan työmaa, joka on jonkin verran pienentänyt luontoselvityksessä rajattuja paikallisesti arvokkaita luontotyyppikohteita. Lisäksi luontoselvityksen laatimisen jälkeen kaupunkisuunnittelukeskus ja Espoon kaupungin ympäristönsuojelu ovat arvioineet alueen liito-oravayhteyksien toimivuutta ja todenneet, että kaava-alueen

luontoselvityksessä kaava-alueelta itään/koilliseen Espoonväylän ylitse menevä yhteys ei ole toimiva kaava-alueen ulkopuolella. Kyseistä yhteyttä ei myöskään nähty mahdolliseksi kehittää tai parantaa tiiviissä olevassa kaupunkirakenteessa. Näin ollen luontoselvityksessä esitettyä pohjoisempaa Espoonväylän ylitykseen menevää yhteystarvetta ei ole tarpeen huomioida kaavaratkaisussa. Kaava-alueen kehittämisen kannalta oleellista on varmistaa junaradan ylittävän kriittisen yhteyden toimivuus sekä alueelta länteen Keskuspuiston suuntaan sekä kaakkoon Espoonväylän eteläisempään ylitykseen menevän yhteyden toimivuus ja jatkuvuus alueella (Kuva 8).



Kuva 8. Ote alueen liito-oravayhteyksistä, tilanne 2025. Reitit ovat viitteellisiä. (Kuva: Espoon kaupunki).

Alueella kasvaa haitallisia vieraslajeja, kuten komealupiinia. Vieraslajien torjuminen on hyvä huomioida maarakennustöiden yhteydessä, jotta ne eivät pääse leviämään maa-aineksia siirrettäessä. Alueen kasvustot ovat toistaiseksi pienialaisia, joten niiden torjuminen on tällä hetkellä suhteellisen helppoa.

2.3.4

Rakennettu ympäristö

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue sijaitsee Espoon keskuksen välittömässä läheisyydessä. Kaava-alueen itäosasta on matkaa Espoon juna-asemalle vajaat 300 metriä. Espoon keskus on nimensä mukaisesti alueellinen keskus, jossa kaupalliset palvelut ovat paikallisesti merkittävät ja tukeutuvat nykyisin pääosin lähialueiden asukkaiden ostovoimaan. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien ansiosta alueella on myös seudullisia kaupallisia vaikutuksia.

Maankäyttö ja kaupunkikuva

Alue on pääosin rakentamatonta metsäistä selännettä, joka on aktiivisessa ulkoilu- ja retkeilykäytössä. Alueella liikkuu runsaasti pyöräilijöitä, koiran ulkoiluttajia ja syksyllä sienestäjiä. Maisemallisesti alue on näkyvällä paikalla ja se näkyy kauas erityisesti koilliseen päin hahmottuen muuta ympäristöä korkeampana puustoisena selänteenä. Lämpökeskuksen piippu nousee puiden latvustojen yläpuolelle ja on näkyvä maa-merkki moneen suuntaan. (Kuva 9)



Kuva 9. Näkymä Kirkkojärventieltä kohti kaava-aluetta 20.9.2024. Metsäinen mäki sekä lämpökeskuksen piippu näkyvät hyvin kauaskin.

Alueen pohjoisosa rajautuu Rantarataan, joka kaava-alueen kohdalla kulkee kallioleikkauksessa ja osin tunnelissa. Espoon kaupunkiradan rakentamisen myötä kallioleikkaus on laajentunut merkittävästi uuden raideparin rakentamisen takia, minkä seurauksena alueen pohjoisreuna on muuttunut entistä muokatummaksi. Kaupunkiradan työmaatoimintoja on myös osin sijoittunut kaava-alueelle rata-alueen eteläpuolelle, minkä vuoksi kaava-alueen pohjoisreunassa on kaadettu puustoa sekä tehty väliaikaisia kaivantaja. (Kuva 10, Kuva 11, Kuva 12)



Kuva 10. Näkymä Kaupunkiradan työmaan edistymisestä Kaupunginkallionrinteen kaava-alueen kohdalla 23.7.2025. Kuvalähde: Väylävirasto.



Kuva 11. Näkymä suunnittelualueen pohjoisosasta Espoonväylän junaradan ylittävältä sillalta päin katsottuna 12.1.2022. Kuvan keskiosassa näkyy Kamreerintie, joka suunnittelualueella toimii tällä hetkellä vain lämpökeskuksen huoltotienä. Kuvan oikeassa reunassa näkyy kallion läpi louhittu ratatunneli, jonka ylitse kulkee maakunnallisesti tärkeä ekologinen yhteys.



Kuva 12. Näkymä suunnittelualueen pohjoisosasta Espoonväylän junaradan ylittävältä sillalta päin katsottuna 26.5.2025. Kuvan vasemmassa reunassa näkyy Kamreerintie, joka suunnittelualueella toimii tällä hetkellä vain lämpökeskuksen huoltotienä. Kuvan oikeassa reunassa näkyy kallion läpi louhittu ratatunneli, jonka ylitse kulkee maakunnallisesti tärkeä ekologinen yhteys.



Kuva 13. Viistoilmakuva kaava-alueesta etelästä pohjoiseen päin katsottuna. Kuvan alaosassa näkyy Löylytien ja Allan Heikelin polun varren pientaloja ja kuvan oikeassa yläreunassa Kaupunginkalliontien pientaloja.

Alue rajautuu itä- ja eteläpuolella Kaupunginkallion pientaloalueisiin. Kaava-alueen itäpuolelle sijoittuvat Kaupunginkalliontien varteen sijoittuvat pientalot. Ne sijoittuvat rinteeseen noin 10–16 metriä Espoonväylää korkeammalle. Niiden Kaupunginkalliontien puoleiset tontin osat pääosin vehreitä ja puustoisia, minkä vuoksi rakennukset eivät erotu kovin hyvin Espoonväylälle päin. Kaava-alueen eteläpuolelle taas sijoittuvat Löylytien ja Allan Heikelin polun varren pientalot. Tällä alueella rakennukset ovat pääosin kaksikerroksia ja harjakattoisia yhden asunnon taloja tai paritaloja. (Kuva 13)

Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Espoon väestötilastotietojen perusteella Vanha-Espoon suuralueella oli vuoden 2023 lopussa noin 42 700 asukasta, mikä on noin 14 % koko Espoon asukasluvusta. Kanta-Espoon tilastoalueella (kattaa Kirkkojärven, Tuomarilan, Suvelan, Kuurinniityn, Kaupunginkallion ja Ymmerstan pienalueet) asukkaita oli noin 27 500. Kaupunginkallion pienalueella asukkaita vuoden 2023 lopussa oli noin 1 650. Suunnittelualan välittömässä läheisyydessä, sen etelä- ja itäpuolella, on asuinpienaloja, mutta kaava-muutosalueella ei tällä hetkellä asu yhtään vakituista asukasta.

Espoon keskuksen kaupan ja työpaikkojen nykytilannetta ja tulevaisuuden näkymiä on tarkasteltu vuonna 2022 laaditussa selvityksessä (Finnish Consulting Group Oy, 2022). Selvityksen tarkastelualueena oli Espoon keskuksen aseman lähiympäristö. Alue rajautuu pohjoisessa Espoonjokeen, lounaassa Espoonväylään, etelässä mm. Kiltapuistoon ja idässä Sunantiehen ja Kirkkokatuun. Tällä alueella oli vuoden 2021 lopussa 1 419 asukasta. Lisäksi selvityksessä käytettiin vaikutusalueena Espoon kaupungin pienaluejaon mukaisten Gumbölen, Högnäsin, Järvenperän, Karhusuon, Karvasmäen, Kaupunginkallion, Kirkkojärven, Kunnarlan, Kuurinniityn, Lippajärven, Muuralan, Suvelan, Tuomarilan, Vanha-Nuoksio-Nupurin ja Ymmerstan pienalueiden sekä Kauniaisten kaupungin muodostamaa aluetta. Vaikutusalue on alue, jolta suuntautuu asiointia pääosin Espoon keskuksen palveluihin ja jolle Espoon keskuksessa vireillä olevien asemakaavahankkeiden merkittävimmät vaikutukset kohdentuvat. Vaikutusalueen asukasmäärä vuonna 2021 oli noin 54 500 asukasta ja ennusteiden mukaan alueen asukasmäärä vuonna 2025 olisi noin 65 800 ja vuonna 2050 noin 75 800.

Vastaavilla aluerajauksilla tarkasteltuna Espoon keskuksen vaikutusalueella oli vuonna 2019 noin 16 200 työpaikkaa, jotka keskittyvät Espoon keskukseen ja sen lähialueille, Lommilan alueelle Kehä III:n varteen sekä Jorvin alueelle. Vaikutusalueen työpaikkarakenteessa yli puolet (55 % alueen kaikista työpaikoista) on julkisten palvelujen työpaikkoja (julkinen hallinto, koulutus, sosiaali- ja terveystalvet). Sen sijaan toimistotyyppisten toimialojen työpaikkojen osuus on vaikutusalueella selvästi pienempi (14 %) kuin Espoossa keskimäärin (32 %). Myös kaupan työpaikkojen osuus on pienempi (13 %) kuin Espoossa keskimäärin (16 %). Espoon keskuksen tarkastelualueelle sijoittuu noin 39 % (eli noin 6 200) vaikutusalueen työpaikoista.

Kaupalliset palvelut

Suunnittelualueen lähialueen kaupallisten palveluiden tarjonta on erittäin hyvä. Espoon keskuksen kaupan ja työpaikkojen selvityksen (Finnish Consulting Group Oy, 2022) mukaan Espoon keskuksen vaikutusalueella toimi vuoden 2021 lopussa 28 päivittäistavaramyymälää, joista 21 Espoon alueella ja 7 Kauniaisten alueella. Koko päivittäistavaravalikoimaa myyviä myymälöitä oli yhteensä 14, joista 11 Espoon alueella ja 3 Kauniaisissa. Espoon keskuksen tarkastelualueen päivittäistavaramyymälät sijoittuvat radan eteläpuolelle Espoontorin ja Entressen kauppakeskuksiin. Radan pohjoispuolella lähimmät päivittäistavarakaupat sijaitsevat Mikkälässä ja Lommilassa.

Julkiset palvelut

Alueella on kattava julkisten palveluiden verkosto ja kaikki keskeiset julkiset palvelut sijaitsevat kävelyetäisyydellä alueesta. Espoon keskuksen julkiset palvelut painottuvat junaradan pohjoispuolelle. Radan eteläpuolelle taas sijoittuvat Entressen kirjasto, Samarian terveysasema sekä perhekeskus, joihin kaikkiin on alle puolen kilometrin matka suunnittelualueelta. Kiltakallion alueella on useampia pieniä päiväkoteja noin 1,5 kilometrin etäisyydellä alueesta. Aseman pohjoispuolella on ruotsinkielinen peruskoulu ja päiväkotia (Lagstads skola och daghem) sekä suomenkielinen päiväkotia (Lakelan päiväkotia). Lähin suomenkielinen peruskoulu on Kirkkojärven koulu, joka sijaitsee noin 1,5 kilometrin etäisyydellä alueesta. Lähin lukio on Kuninkaantien lukio, jonne on matkaa alueelta noin 1,5 kilometriä. Lähin uimahalli, Keski-Espoon uimahalli, sijaitsee lukion vieressä. Aseman pohjoispuolella, Kannusillanmäen väestönsuojassa taas on monipuolisia liikunta- ja kulttuuritoiminnan tiloja ja palveluita. Keski-Espoon urheilupuisto sijaitsee vajaan 2 kilometrin etäisyydellä alueesta.

Yhdyskuntatekninen huolto

Suunnittelualueelle on rakennettu valmis kunnallistekniikka. Pääosa kunnallistekniikasta sijaitsee nykyisillä katualueilla. Kamreerintien osalta kunnallistekniikka on rakennettu Kamreerintien ja Kaupunginkalliontien risteykseen saakka. Asemakaavan muutoksen mukainen rakentaminen edellyttää kunnallisteknisiä muutoksia. Asemakaavan muutoksen yhteydessä on laadittu kunnallistekniikan yleissuunnitelma (A-Insinöörit Oy, luonnos 1/2026), jossa on esitetty kunnallistekniikan rakentamista koskevat muutokset ja perusratkaisut. Kunnallistekniikan yleissuunnitelman mukaisista ratkaisuista on kerrottu lisää selostuksen kohdissa 4.3.5 ja 4.4.

Erityistoiminnot

Alueella toimii Fortumin varalämpökeskus.

2.3.5

Liikenne

Ajoneuvoliikenne

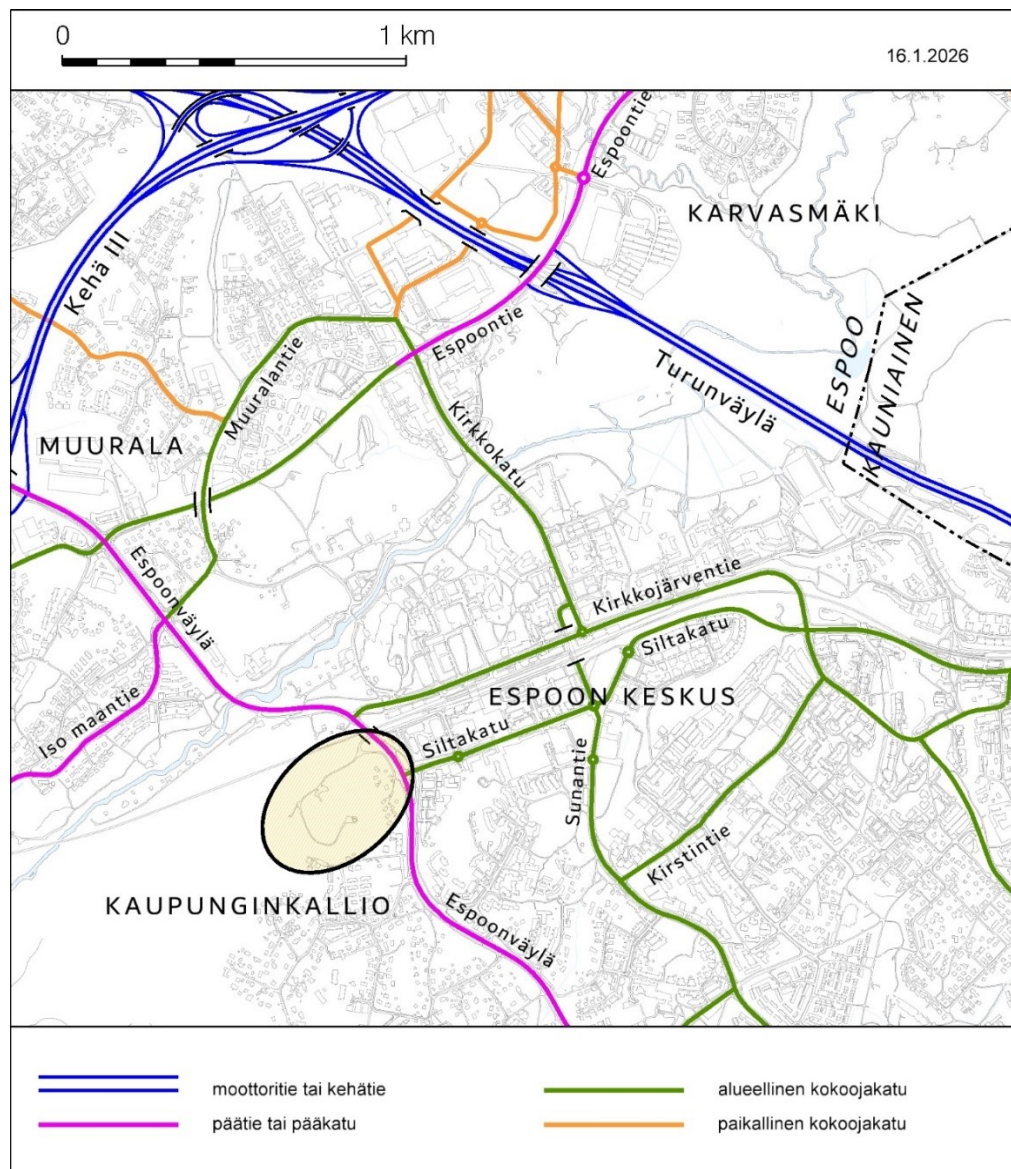
Kaava-alue rajautuu osittain Espoonväylään, joka on pääkatu. Espoonväylän liikennemäärä (KAVL) vuonna 2024 oli noin 18 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kaava-

alueelle ei kuitenkaan ole suoraa liittymää Espoonväylältä, vaan ajoneuvoliikenne ohjautuu alueelle Siltakadun ja Kamreerintien kautta.

Siltakatu on alueellinen kokoojakatu ja Kamreerintie tonttikatu. Liikennemäärät Espoon keskuksesta ovat olleet verrattain maltillisia. Siltakadun keskiarkivuorokausiliikenne vuonna 2024 oli noin 7 000 ajoneuvoa. Katujen liikenteellinen luonne tulee kuitenkin muuttumaan oleellisesti Espoon torin kauppakeskuksen ja siihen liittyvän bussiterminaalin toteutumisen myötä. Liikennevaikutuksia on tarkasteltu tarkemmin Espoon torin asemakaavan yhteydessä.

Kamreerintie on rakennettu uudelleen vuosina 2025–2026 kaupunkiradan toteuttamisen yhteydessä.

AO-korttelialueelle ajo tapahtuu Honkaportin ja Espoonväylän liittymän kautta. Honkaportti ja Löylytie ovat vähäliikenteisiä asuntokatuja.



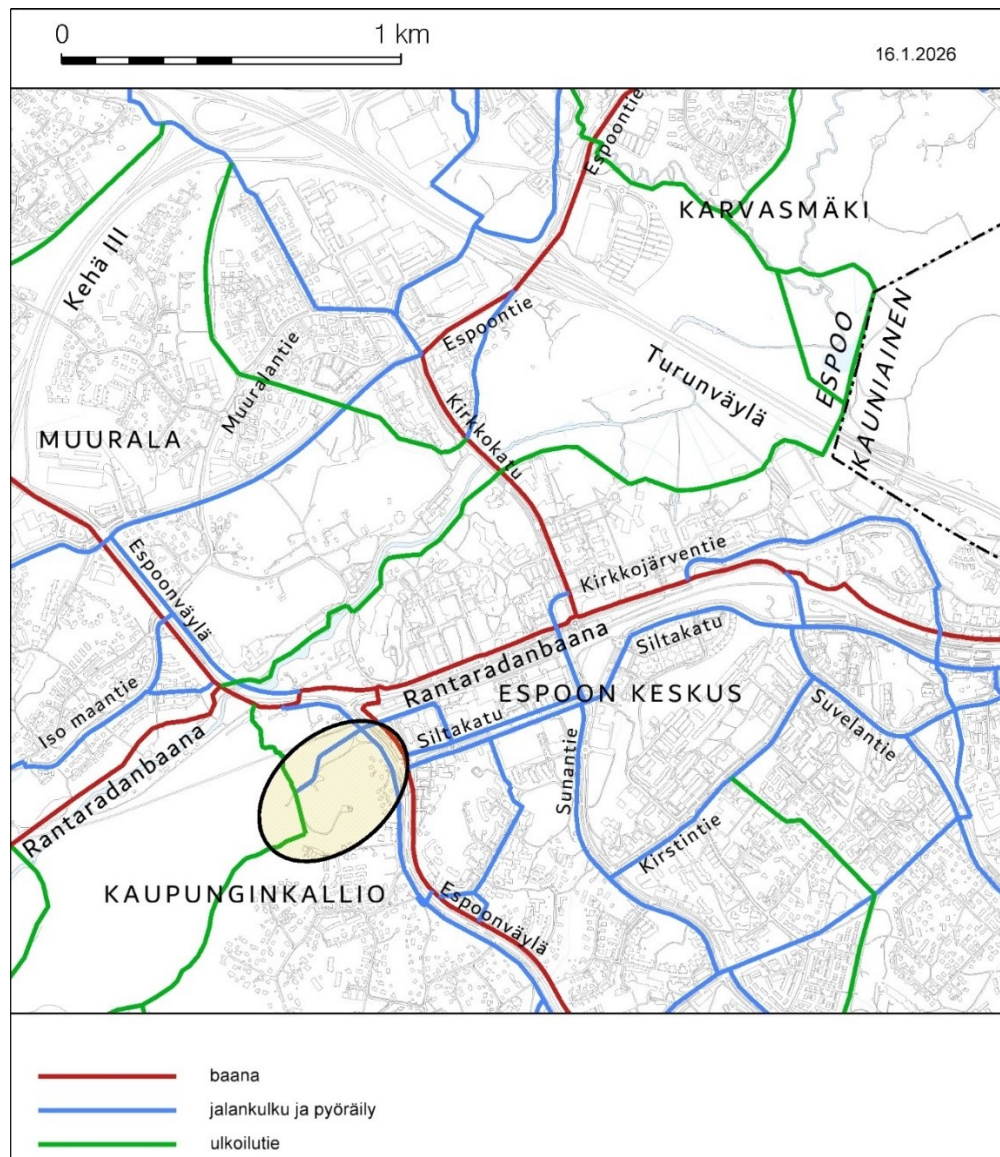
Kuva 14. Suunnittelualan sijainti ajoneuvoliikenteen tavoiteverkossa.

Jalankulku ja pyöräily

Kamreerintie on rakennettu uudelleen vuosina 2025–2026 kaupunkiradan toteuttamisen yhteydessä. Muutoksen myötä Kamreerintien katualue kapeni merkittävästi. Tois-
taiseksi Kamreerintien eteläreunaan on toteutettu varsin kapea, noin 3 metriä leveä
yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä. Yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä on tar-
koitus muuttaa jatkossa pelkäksi jalkakäytäväksi, ja pyöräily siirretään ajoradalle.

Espoonväylän varteen on suunnitteilla pyöräilyn laatureitti (baana).

Löylytiestä on laadittu katusuunnitelma vuonna 2024. Löylytie on sekaliikennekatu,
jolla kävely ja pyöräily tapahtuvat ajoradalla.



Kuva 15. Suunnittelualueen sijainti jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkossa.

Lämpökeskukselle johtava ajoyhteys toimii myös ulkoilureittinä liittyen Kaupunginkal-
lion virkistysalueen polkuverkostoon. Polkuverkosto kulkee paikoin varsin jyrkkäpiir-
teisessä maastossa. Ulkoilureittien yleissuunnitelmassa (Kotiseudun ulkoilupolut -

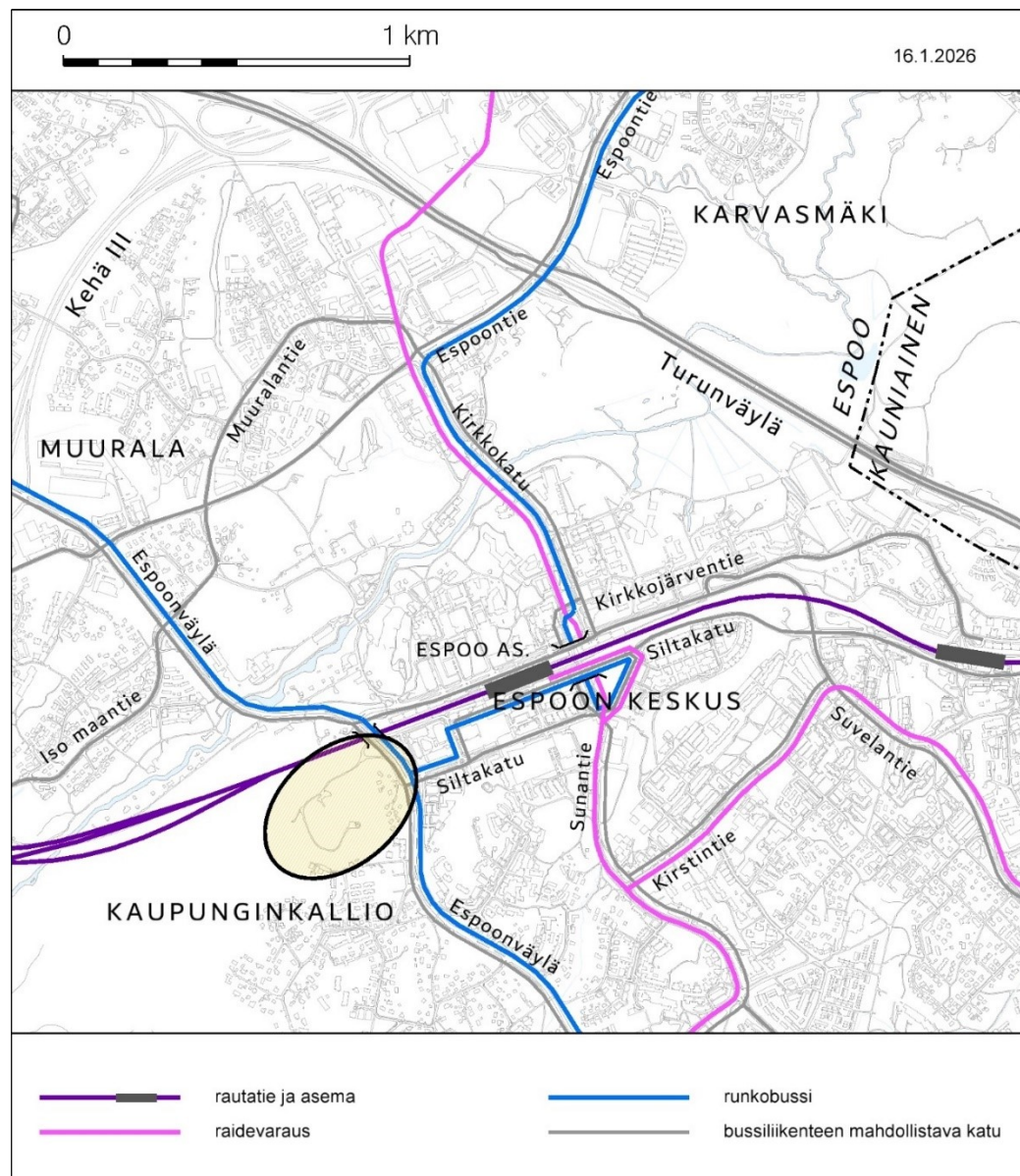
ohjelma 2021–2030. Espoon kaupunki, kaupunkitekniikan keskus, 2020) alueen läpi on esitetty Keskuspuiston ja Espoonjokilaakson yhdistävä ulkoilun pääreitti, joka kulkee osin lämpökeskukselle johtavaa olevaa ajoyhteyttä pitkin. Muilta osin reittiä ei ole toteutettu.

Julkinen liikenne / Joukkoliikenne

Espoon keskuksen joukkoliikennejärjestelyt ovat parhaillaan merkittävässä murros- vaiheessa, ja niitä tarkastellaan tarkemmin Espoontorin asemakaavaselostuksessa.

Espoon keskukseen on suunnitteilla joukkoliikenneterminaali, kaupunkirata sekä mahdollisesti myöhemmässä vaiheessa metro, pikaraitiotie ja Espoo–Saloo-oikorata.

Kaava-alueen etäisyys joukkoliikenneterminaaliin on noin 500 metriä.



Kuva 16. Suunnittelualueen sijainti joukkoliikenteen tavoiteverkossa.

Sisäinen liikenne ja pysäköinti

Kaava-alueella sijaitsee lämpökeskus, jonne kuljetetaan polttoöljyä talvikaudella raskaskalustolla. Lämpökeskukselle johtava ajoyhteys on varsin jyrkkä, pituuskaltevuudeltaan noin 8 % ja paikoin tätäkin suurempi. Muutoin alueen kadut palvelevat pääasiassa pientaloasukkaita.

Espoon keskuksen pysäköintijärjestelyt ovat parhaillaan merkittävässä murrosvaiheessa, ja niitä tarkastellaan tarkemmin Espoontorin asemakaavaselostuksessa.

Kamreerintie on rakennettu uudelleen vuosina 2025–2026 kaupunkiradan toteuttamisen yhteydessä. Muutoksen myötä Kamreerintien katualue kapeni merkittävästi, ja kadunvarsipysäköintiä poistui noin 25 autopaikan verran. Kadunvarsipaikat palvelivat pääasiassa Kamreerintien varrella sijaitsevia yrityskiinteistöjä.

2.3.6 Suojelukohteet

Alueella ei ole tunnettuja luonnon- tai kulttuuriympäristön suojelukohteita.

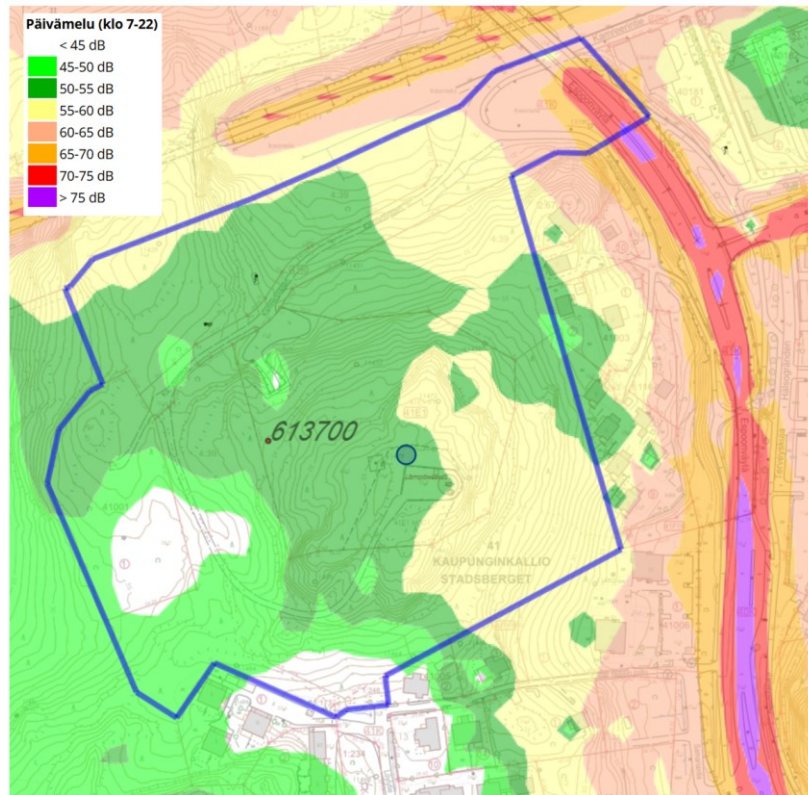
2.3.7 Ympäristön häiriötekijät

Teollisuustoiminta

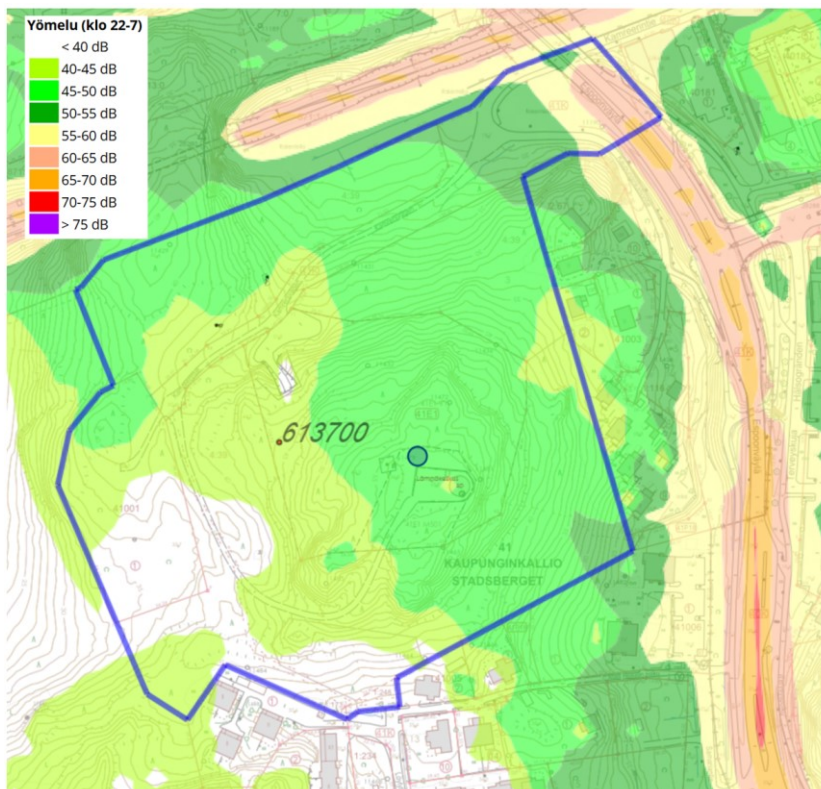
Alueella toimii Fortumin varalämpökeskus. Laitokselle on myönnetty ympäristölupa. Laitoksen toiminta ei aiheuta lähialueelle merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Toiminnan vaikutuksia alueeseen on kuvattu tarkemmin selostuksen kohdassa 5.1.

Melu

Suunnittelualueeseen kohdistuu auto- ja raideliikenteestä aiheutuvaa melua (Kuva 17 ja Kuva 18). Meluvaikutuksia syntyy alueelle erityisesti Rantaradan raideliikenteestä sekä Espoonväylän ajoneuvoliikenteestä.



Kuva 17. Tie- ja rautatieliikenteen yhteismelu päivällä. Aineisto perustuu pääkaupunkiseudulla tehtyyn ympäristömeludirektiivin mukaiseen meluselvitykseen 2022.



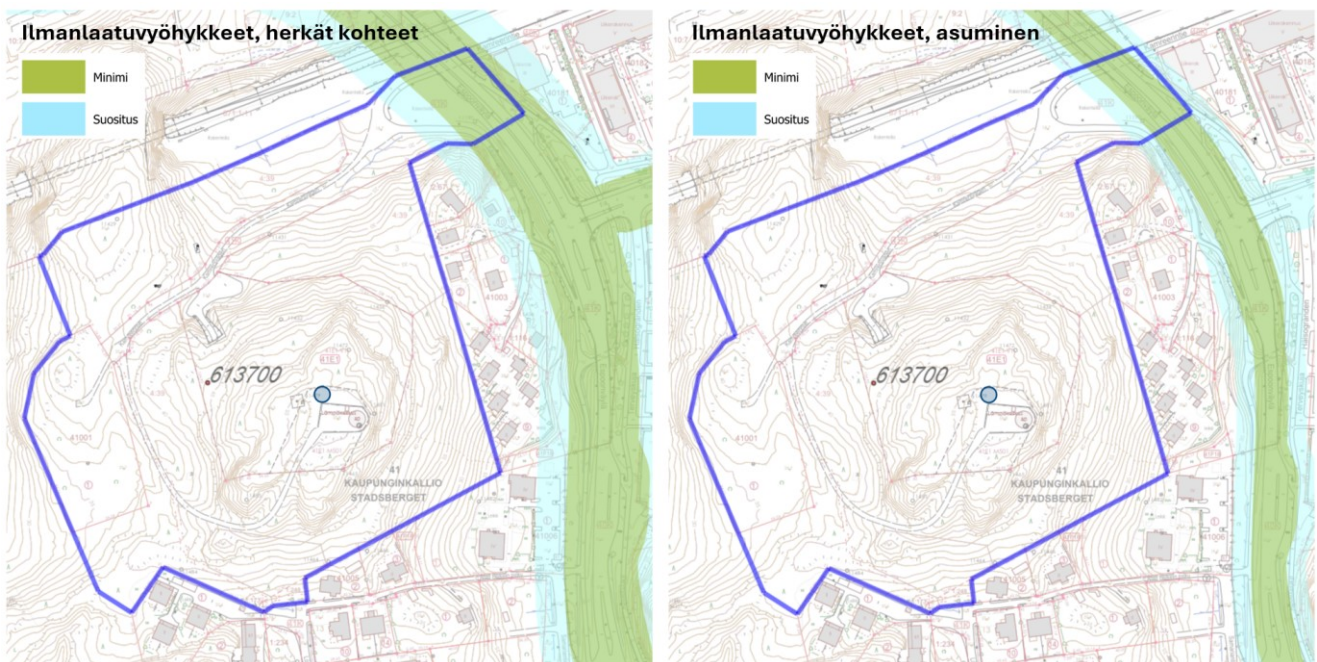
Kuva 18. Tie- ja rautatieliikenteen yhteismelu yöllä. Aineisto perustuu pääkaupunkiseudulla tehtyyn ympäristömeludirektiivin mukaiseen meluselvitykseen 2022.

Tärinä ja runkomelu

Suunnittelualue sijaitsee junaradan välittömässä läheisyydessä, minkä takia alue on potentiaalista tärinän ja runkomelun riskialuetta.

Ilmanlaatu

Ilmanlaatu on alueella pääosin hyvä. Vain aivan Espoonväylän välittömässä läheisyydessä ilmanlaatu aiheuttaa rajoituksia asumiselle ja herkkien toimintojen sijoittamiselle (Kuva 19).



Kuva 19. Ilmanlaatuviyöhykkeet herkille kohteille ja asumiselle (vuonna 2018).

3 Asemakaavan tavoitteet

3.1 Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on osoittaa täydennysrakentamista Espoon keskukseen voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti. Suunnittelualue sijaitsee Espoon keskuksen palveluiden ja joukkoliikenneyhteyksien välittömässä läheisyydessä. Espoon asemalle on suunnittelualueen pohjoisosasta matkaa n. 350 metriä. Kaavamuutos lisää asuntotonttivarantoa hyvän saavutettavuuden alueella valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden, MAL-toteutusohjelman mukaisesti. Espoon strategian eli Espoo-tarinan mukaisesti kaavalla lisätään asuinrakentamista hyvien joukkoliikenneyhteyksien lähelle ja jo rakennettua infrastruktuuria hyödyntäen.

Asemakaavan tavoitteena on myös turvata alueen kautta kulkeva maakunnallisesti tärkeä ekologinen yhteys ja muut luontoarvot sekä parantaa virkistysalueiden käyttömahdollisuuksia sekä yhteyksiä Espoon keskuspuistoon. Voimassa olevan asemakaavan mukaisista, mäen yläosiin sijoittuvista, AP-kortteleista luovutaan ja ne

osoitetaan viheralueiksi. Espoo-tarinan mukaisesti kaava lisää asuntotarjontaa luonnon läheltä. Kaava-alue rajautuu Espoon keskuspuistoon ja se parantaa myös muiden espoolaisten yhteyksiä Espoon keskuspuistoon.

3.2 Maanomistajien tavoitteet kaavoitukselle

Alueen päämaanomistajan, Espoon seurakuntayhtymän, tavoitteena on kehittää kiinteistöjään voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti.

Fortumin tavoitteena on alueella sijaitsevan lämpökeskuksen toiminnan turvaaminen nykyisellään.

3.3 Alueen toimintoja, mitoitusta ja ympäristön laatua koskevat tavoitteet

Kaavasuunnittelussa alueelle on asetettu myös alueen mitoitusta ja laatua koskevia tavoitteita.

Rakentamisen määrän ja paikkojen osalta tavoitteena on sovittaa uusi rakentaminen alueen lähtökohtiin ja alueen arvoihin. Tehokkain rakentaminen sijoitetaan mäen alaosiin kaavataloudellisuuden, saavutettavuuden ja esteettömyyden takia. Pientalojen läheisyyteen sijoitetaan pienimuotoisempaa ja pienimittakaavaisempaa rakentamista, jotta se sopeutuu ympäristön rakentamiseen. Suunnittelussa huomioidaan myös maastonmuodot ja mahdollisuuksien mukaan myös hyödynnetään rinnemaastoa, esimerkiksi käyttämällä kansiratkaisuja.

Suunnittelussa huomioidaan alueen maisemakuva ja rakentamisen vaikutukset näky-miin erityisesti Espoon keskuksen ja Espoonjokilaakson suunnasta. Rakennukset saavat näkyä maisemassa, mutta ne eivät saa hallita ja muuttaa olennaisesti metsäisen mäen olemusta. Rakentaminen ei saa nousta mäen laella kasvavien puiden latvojen yläpuolelle.

Alueen identiteetti tukeutuu alueen ominaispiirteisiin. Tavoitteena on, että metsä on läsnä kaikkialla, niin pihoilla kuin korttelien ympärillä. Kortteleista tulee olla visuaalinen ja toiminnallinen yhteys ympäröiviin metsä- ja viheralueisiin.

3.4 Osallisten tavoitteet

Asukasmielipiteet

Kaavavalmistelun eri vaiheissa on kerätty asukasmielipiteitä kaavasta. Asukasmielipiteitä on kuvattu tarkemmin kohdassa 7.1.1 ja 7.1.2.

Mun Espoo kartalla -kysely

Mun Espoo kartalla -kysely on nyt kahdesti toteutettu karttakysely, jolla on kerätty asukkailta tietoa kaupunkisuunnitteluun ja tutkimukseen. Ensimmäiseen kyselyyn vastasi noin 6 600 asukasta ja toiseen noin 5 000 asukasta.

Vuonna 2020 toteutetussa kyselyssä alueelle tuli yli 20 merkintää uusiksi asumisen paikoiksi. Merkinnöissä alueelle oli esitetty sekä pientaloja että kerrostaloja, ja merkintöjä oli sijoitettu sekä kaava-alueen koillisosaan että mäen laelle. Vuoden 2020 kyselyssä alueelle ei tullut juurikaan muita merkintöjä.

Vuoden 2024 kyselyssä oli tehty hyvin vähän merkintöjä kaava-alueelle. Useimmat merkinnöistä koskivat luontoa ja virkistystä. Muutamissa toivottiin alueelle lisää polkuja tai reittejä.

Lasten ja nuorten osallistaminen

Osana kaava-alueen uudelleen suunnittelua Arkkitehtuurikoulu Arkki ja Espoon kaupunkisuunnittelu keräsivät yhdessä lasten ja nuorten ajatuksia siitä, millainen rakentaminen voisi sopia Kaupunginkallionrinteen kaava-alueelle. Yhteistyö toteutettiin lukuvuoden 2022–23 aikana ennen uuden osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja valmisteluaineiston laatimista.

Yhteistyön aluksi kaupunkisuunnittelukeskus lähetti Arkin oppilaille videotehtävän, jossa esiteltiin alueen sijaintia ja ominaisuuksia. Lapsia ja nuoria pyydettiin ideamaan, millainen rakentaminen alueelle voisi sopia ja miten keskuspuiston läheisyys ja yhteydet sinne kannattaisi huomioida. Tehtävään tarttui kolme eri-ikäisten (4–14-vuotiaiden) lasten ja nuorten ryhmää, jotka kehittivät ideoitaan alueelle Arkin pedagogien johdolla ikäryhmälleen sopivalla tavalla.

Arkin oppilaat kannattivat suunnitelmia säilyttää Kaupunginkallion metsäinen mäki rakentamattomana ja turvata radan yli kulkeva tärkeä viheryhteys. Lapset pitivät myös hyvänä metsäisen yleisilmeen ja parhaiden maisemapaikkojen säilyttämistä ja hyvien kulkuyhteyksien sekä virkistystä tukevien rakenteiden luomista alueelta keskuspuistoon. Uusia oppilailta tulleita ajatuksia olivat muun muassa rinnerakentamisen teema, puu rakennusmateriaalina ja rakennukset, jotka tavalla tai toisella sulautuisivat maisemaan. Oppilaat toivoivat etenkin virkistysmahdollisuuksien kehittämistä, tärkeitä viheryhteyksien ja maisemapaikkojen säilyttämistä sekä luonnon huomiointia niin suunnittelu- kuin rakennusvaiheessakin.

4 Asemakaavan muutoksen kuvaus

4.1 Yleisperustelut

Suhde valtakunnallisiin maankäyttötavoitteisiin ja maakuntakaavaan

Asemakaavan muutos tukee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista. Kaavan suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin on kuvattu tarkemmin selostuksen kohdassa 2.1.1.

Kaava on maakuntakaavan mukainen. Kaavaratkaisussa on otettu huomioon maakuntakaava ja se edistää sen toteuttamista. Alueen maakuntakaavatilanne on kuvattu tarkemmin kohdassa 2.1.2.

Suhde yleiskaavaan

Asemakaavan muutoksella toteutetaan voimassa olevaa yleiskaavaa ja vastataan yleiskaavan asettamiin asukastavoitteisiin. Kaavaratkaisu noudattaa pääosin yleiskaavan aluevarauksia, mutta myös poikkeaa osin voimassa olevasta yleiskaavasta. Alla kuvatuista poikkeamista huolimatta kaavaratkaisun on arvioitu toteuttavan yleiskaavan tavoitteita.

Voimassa olevasta yleiskaavasta poiketen asemakaavan muutoksessa on varattu yleiskaavaa laajemmat alueet virkistysalueille ja vastaavasti pienemmät aluevaraukset asumisen korttelialueille. Laajuudeltaan tämä poikkeama on merkittävin kaava-alueen länsiosassa, joka on asemakaavan muutoksessa varattu kokonaan lähivirkistysalueeksi. Poikkeaminen perustuu maakunnallisen ekologisen yhteyden turvaamiseen sekä kaavaratkaisun kaavataloudellisuuteen.

Lisäksi asemakaavan muutoksessa ei ole esitetty junaradan ylittävän kalliotunnelin ylitse sijoittuvalle lähivirkistysalueelle ulkoilureittiä, koska sen toteutuksen on arvioitu olevan hyvin haastavaa, kun otetaan huomioon sekä maaston jyrkkyys että kalliotunnelin ylitse kulkeva maakunnallisesti tärkeä ekologinen yhteys ja korvaamaton liito-oravan kulkuyhteys. Yleiskaavassa esitetyn ulkoilureittiyhteyden korvaava reitti on kaavan laatimisen yhteydessä suunniteltu kulkevan Espoon keskuspuiston ja Espoonjokivarren puistoalueiden välillä katuverkolla pitkin Kamreerintien ja Espoonväylän varren kevyen liikenteen reittejä pitkin.

4.2 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 7,97 hehtaaria.

Kokonaiskerrosala on 11 350 k-m².

Aluetehokkuus on $e_a = 0,14$.

Asemakaavan muutoksen myötä alueen rakennusoikeus kasvaa 4 787 k-m².

Kaava-alueen laskennallinen asukasluku kasvaa noin 135 asukkaalla (1 asukas / 50 k-m²).

Kaava-alueen työpaikkojen laskennallinen määrä vähenee, koska kaavamuutoksen myötä alueelta poistuu 1 785 k-m² teollisuusrakennusten rakennusoikeutta ja 680 k-m² yleisten rakennusten rakennusoikeutta.

4.3 Maankäyttö

4.3.1 Korttelialueet

Asemakaavassa alueelle osoitetaan yhteensä kaksi asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK), yksi autopaikkojen korttelialue (LPA), yksi erillispientalojen korttelialue (AO) ja

kaksi yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET).

Asuinkerrostalojen korttelialueet

Asuinkerrostalojen korttelialueet (AK) sijoittuvat suunnittelualueen pohjoisosaan, junaradan eteläpuolelle Kamreerintien varteen. Pohjoisemman korttelin (kortteli 41065) kerrostalo koostuu radan suuntaisesta pitkästä lamellimassasta, joka toimii samalla melusuojana rakennuksen eteläpuoleiselle pihalle. Samalla se toimii myös melusuojana Kamreerintien eteläpuolella sijaitsevalle korttelille (kortteli 41066), jossa sijaitsee kaksi pistetaloa. AK-korttelissa 41065 rakennusoikeutta on yhteensä 6 150 k-m² ja AK-korttelissa 41066 rakennusoikeutta on yhteensä 4 200 k-m².

Pohjoispuolen korttelissa on pihakansi, jonka alla sijaitsee osa korttelin pysäköinnistä. Kannen alle mahtuu noin 25 autopaikkaa. Pohjoisen kerrostalotontin pysäköinnissä käytetään myös maastonmuotoja hyödyksi ja pysäköinti on pihakannen alla niin, että sen päälle on esteetön kulku suoraan kadulta. Loppu kerrostalokorttelien pysäköinnistä sijaitsee Kamreerintien eteläpuolella pysäköintilaitoksessa LPA-korttelialueella korttelissa 41066.

Rakennukset sijaitsevat rinteessä, joten sisäänkäyntikerrosten korot vaihtelevat, samoin kattojen korot, tuoden vaihtelua massoitteeluun, kuten myös harjakattomuoto. Rakennukset ovat 5–7-kerroksisia ja julkisivumateriaali on puhtaaksimuurattua tiiltä, joka voidaan rapata. Väriyksenä metsän vieressä sijaitsevalle alueelle ovat luonnonläheiset neutraalit värit. Rakennukset jäävät mäen laella kasvavien puidenlatvojen alapuolelle eivätkä hallitse maisemaa, vaikka maisemassa näkyvätkin.

Metsäinen alue ja helposti saavutettava luonto luovat identiteetin kortteille. Varsinkin AK-alueen eteläpuolen korttelissa on pyritty siihen, että olemassa olevaa luontoa jäisi myös rakennusten väliin ja reunavyöhykkeelle. Kortteista on visuaalinen ja toiminnallinen yhteys ympäröiviin metsäalueisiin. AK-kortteiden väliin rakentuva Kamreerintie toimii sisääntulokatuna ja porttina Keskuspuiston ulkoilureiteille.

Pohjoisemman kerrostalokorttelin piha-alue sijoittuu rakennuksen eteläpuolelle melukatveeseen. Eteläisemmän kerrostalokorttelin piha taas sijoittuu pistetalojen väliselle alueelle rinteeseen. Pysäköinti ei ole sallittu pihalla, mutta pihalle on sijoitettu muutama huolto- ja liikkumisesteisten autopaikka. Pihojen suunnittelussa pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon alueen nykyistä metsäkasvillisuutta, puita ja pohjakerrosta. Näitä täydennetään istutuksilla, jotka sopeutuvat alueen luontaiseen kasvillisuuteen ja rikastuttavat sen biodiversiteettiä. Samalla luodaan viihtyisä ja rauhoittava ympäristö pihan käyttäjille.

Pohjoisemman kerrostalokorttelin oleskelu- ja leikkialueiden pinta-ala on yhteensä noin 350 m², josta 200 m² sijoittuu maanvaraiselle pihan osalle ja 150 m² kansipihalle.

Eteläisen kerrostalokorttelin piha sijoittuu rakennusten keskellä olevaan oleskelu- ja leikkipihaan, jonka ala on noin 500 m². Piha liittyy suoraan alueen lähimetsänä

toimivaan Kaupunginkallion pohjoisrinteeseen. Jyrkkä rinnemaasto ei mahdollista virkistysyhteyksiä, mutta pysäköintilaitoksen viherkaton kautta on mahdollista järjestää kulkuyhteys ympäröivään maastoon. Eteläisten tonttien viherkatolle voidaan myös suunnitella metsänpohjakasvillisuutta, jolloin se sulautuu paremmin ympäröivään metsäluontoon.

Erillispientalojen korttelialue

Erillispientalojen korttelialue (AO) suunnittelualan eteläosassa Löylytien päässä koostuu kolmesta erillispientalosta ja niiden pysäköintialueesta. Korttelialue voidaan jakaa kolmeksi tontiksi, joilla on yhteinen tonttiliittymä ja yhteisiä autopaikkoja sekä muita tonttien välisiä rasitteita. Erillispientalojen korttelialueen rakennukset on sijoitettu kortteliin niin, että tontin länsipuolen mäennyppylä ja polku Löylytien päästä metsään säilyvät. Pientalot ovat kaikki kaksikerroksia ja puujulkisivuisia ja julkisivujen värit ovat neutraaleja luonnonvärejä.

LPA-korttelialue

LPA-tontti on suunnittelualan koilliskulmassa alueelle saavuttaessa. Pysäköinti on järjestetty kahteen eri tasoon, joista alemmalle ajetaan korttelin pohjoispuolelta ja ylempään Kamreerintien puolelta. Pysäköintilaitokseen mahtuu noin 66 autopaikkaa.

Pysäköintilaitos pyritään häivyttämään maastonmuotoja hyödyntäen, eli rakennus on mäen päältä katsottaessa viherkaton alla. Pysäköintilaitoksen katto on Espoon viherkattovision (Espoon kaupunki, Kaupunkisuunnittelukeskus, 2020) mukaisesti viherkattoa. Koska rakennus sijoittuu rinteeseen, on sen katolta myös mahdollista järjestää kulkureitti viereiseen metsään.

Pysäköintilaitos tulee suunnitella asuinrakennusten kanssa saumattomasti yhteenso-pivaksi, koska rakennuksella on tärkeä kaupunkikuvallinen merkitys Kamreerintien varressa.

ET-korttelialueet

Kaavassa on osoitettu kaksi korttelialuetta (kortteli 41064 ja osa korttelia 41066) yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennuksille ja laitoksille. Määräysten mukaan rakentamattomat tontin osat on hoidettava kasvullisena niin, että maiseman luonne ei olennaisesti muutu. Avovarastointi on kielletty. Korttelialueelle 41064 on osoitettu 500 k-m² rakennusoikeutta. ET-korttelialueella 41066 on huomioitava maaperän mahdollinen pilaantuneisuus.

Viherkerroin

Korttelien 41005 (AO), 41065 (AK) ja 41066 (AK, LPA) pihojen 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. Viherkertoimen tavoitetasoiksi on asetettu maankäyttötyypin mukaan AO-korttelille 1,0, AK-kortteleille 0,9 ja AK-kortteleita palvelevalle LPA-korttelille 0,9. Viherkerroinlaskenta on laadittu asemakaavan korttelisuunnitelman yhteydessä. Viherkerroin -tulokortit ovat kaavaselostuksen liitteenä.

Hulevedet

Kaavassa edellytetään hulevesien hallintaa ja käsittelyä korttelialueilla. Kaavamääräysten mukaan hulevesien hallinnassa tulee suosia hyötykäyttö- ja haihdutusratkaisuja ohjaamalla hulevesiä istutuksille, biosuodatusalueille ja/tai hulevesirakenteisiin. Pihan pinnoitteissa tulee suosia vettä läpäiseviä pintoja. Vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttaa alueella siten, että hulevesipainanteiden, -altaiden tai -säiliöiden viivytystilavuuden tulee olla 1 m³ jokaista 100 m² läpäisemätöntä pintaa kohden. Hulevesipainanteiden, -altaiden tai -säiliöiden tulee tyhjentyä viivytystilavuuden osalta 12–24 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niihin tulee suunnitella hallittu ylivuoto. Lisäksi työmaalta poistettavat vedet tulee käsitellä ja johtaa siten, ettei niistä aiheudu vesistön, pohjaveden tai muun ympäristön pilaantumisen vaaraa tai haittaa rakennetun ympäristön rakenteille. Rakennuslupavaiheessa tulee esittää työmaavesien hallintasuunnitelma. Liikennöidyillä alueilla syntyvät hulevedet tulee ensisijaisesti käsitellä niiden laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä.

Kaavaan liittyvässä korttelisuunnitelmassa on esitetty alustavat periaatteet hulevesien hallinnalle kortteleittain. Kerrostalokortteleissa korttelipihoille suunnitellaan kasvillisuuspinntaisia hulevesien imeytyspainanteita. Painanteiden keskisyvyys on noin 20 cm. Lisäksi eteläisen kerrostalokorttelin alapihalle tulisi sijoittaa maanalainen hulevesien viivytys- ja keräyssäiliö tarvittavan viivytystilavuuden saavuttamiseksi.

Lisäksi kaavassa on korttelin 41066 kaakkoisreunalle ja korttelin 41065 pohjoisreunalle merkitty tulvareitin varaus, jotta niiden viereisiltä virkistysalueilta ylärinteen puolelta tulevat vedet voidaan hallitusti ohjata pois rakennuksilta.

4.3.2 Virkistysalueet

Kaava-alueen luoteis- ja länsiosat on osoitettu lähivirkistysalueeksi (VL-1/s), jonka metsäinen luonne tulee säilyttää. Alue on osa ekologista runkoyhteyttä. Alueella sijaitsee kulkuyhteystarve liito-oravan elinalueiden välillä. Alueen suunnittelussa, toteutuksessa ja hoidossa tulee ottaa huomioon alueen merkitys ekologisten yhteyksien kannalta. Alueen puustoa tulee säilyttää ja tarvittaessa hoitaa ja uudistaa siten, että ekologinen yhteys, puustoinen liito-oravien kulkuyhteys ja alueen ominaispiirteet säilyvät. Maisemallisesti merkittävä puusto ja sen kasvuolosuhteet tulee säilyttää.

Kaava-alueen keskiosa on pääosin osoitettu lähivirkistysalueeksi (VL-2/s), jonka metsäinen luonne tulee säilyttää. Alueella sijaitsee kulkuyhteystarve liito-oravan elinalueiden välillä. Alueen puustoa tulee säilyttää ja tarvittaessa hoitaa ja uudistaa siten, että alueen läpi toteutuu puustoinen liito-oravien kulkuyhteys ja alueen ominaispiirteet säilyvät. Maisemallisesti merkittävä puusto ja sen kasvuolosuhteet tulee säilyttää. Osaa

VL-2/s-alueesta koskee aluumerkintä ma-1, joka sallii maanalaisten tilojen rakentamisen.

Kaavan virkistysalueille on osoitettu ohjeellisilla merkinnöillä olevat ja mahdolliset uudet ulkoilureitit alueella ja alueelta eteenpäin keskuspuistoon. Reittien tarkempi suunnittelu tapahtuu puistosuunnittelun yhteydessä. Kamreerintien jatkeena kulkeva, olemassa oleva ulkoilureitti toimii myös ajoyhteytenä korttelialueelle 41064 ja tämä on sallittu kaavamerkinnöin.

Kaavan osoittamien virkistysalueiden kokonaislaajuus on yhteensä noin 5,6 hehtaaria.

4.3.3 Muut alueet

Suunnittelualan koillisosassa on yleistä pysäköintiä varten varattu alue (LP). Alueelle on osoitettu myös varaus puistomuuntamolle. Alueella on suunniteltu tilaa noin 10 autopaikalle. Ajo alueelle on suunniteltu tulevan Kaupunginkalliontien suunnasta. Pysäköintialueen reunat on määrätty puilla ja pensaille istutettaviksi, jotta näkyvällä paikalla sijaitseva pysäköintialue saadaan maisemoitua.

Lisäksi kaavassa on varattu tilaa alueen katuverkolle. Liikenteestä, pysäköinnistä ja katualueista on kerrottu lisää selostuksen kohdassa 4.4.

4.3.4 Palvelut

Kaavassa ei ole osoitettu alueelle palvelualueita. Kaava tukee kuitenkin virkistyspalveluiden verkostoa, sillä alue toimii yhtenä saapumissuuntana Espoon keskuspuistoon ja kaavassa on esitetty ohjeellisina varauksina mahdolliset uudet ulkoilureitit, joita pitkin alueelta voi jatkaa pidemmälle keskuspuistoon. Kaava-alueen koillisosaan osoitettu yleisen pysäköinnin alue tukee myös keskuspuiston virkistyskäyttöä.

4.3.5 Yhdyskuntatekninen huolto

Kaavasuunnittelun yhteydessä laaditussa kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa (A-Insinöörit Oy, luonnos 2026) on tarkastelu alueen vesihuollon, energihuollon ja sähkönjakelun tilatarpeet.

Uudet AK-korttelialueet liittyvät kunnallistekniseen verkostoon Kamreerintien kautta. AO-kortteli 41005 liittyy olevaan kunnallistekniseen verkostoon etelästä Löylytien kautta. Kaavan korttelialueet sijaitsevat kaukolämpöverkoston vieressä, joten rakennukset on mahdollista liittää kaukolämpöön verkostoa hieman laajentamalla.

Alueen rakentamisen myötä alueen sähkönkulutus kasvaa ja tähän on varauduttu osoittamalla yhdelle puistomuuntamolle tilavaraus LP-alueelta.

4.4 Liikenne

4.4.1 Ajoneuvoliikenne

Ajoneuvoliikenteeseen ei kohdistu merkittäviä muutoksia kokonaiskuvassa.

Nykytilanteessa Kamreerintien liikennemäärä kaava-alueen kohdalla on suhteellisen vähäinen ja palvelee pääasiassa alueen pientaloasutusta sekä kadun päässä sijaitsevaa lämpövoimalan öljynpurkupaikkaa. Kaava-alueen laskennallinen asukasmäärä kasvaa noin 135 asukkaalla, mikä lisää jonkin verran ajoneuvoliikennettä.

Keskimäärin espoolainen tekee noin kolme matkaa vuorokaudessa, joista noin 40 % tehdään henkilöautolla. Tämän perusteella hankkeen aiheuttama ajoneuvoliikenteen lisäys Kamreerintiellä on arviolta noin 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suhteellinen liikenteen kasvu on nykytilanteeseen nähden merkittävä, mutta liikennemäärien absoluuttinen lisäys on vähäinen eikä muuta kadun liikenteellistä luonnetta olennaisesti

4.4.2 Jalankulku ja pyöräily

Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Espoon keskuksesta, minkä vuoksi merkittävä osa matkoista voidaan olettaa tehtävän jalan tai pyörällä.

Kamreerintielle on suunniteltu jalkakäytävät molemmin puolin katua, ja pyöräily on siirretty ajoradalle voimassa olevien suunnitteluohjeiden mukaisesti. Ratkaisu selkeyttää jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä kadun rajallisessa tilassa.

Espoonväylän varteen on suunnitteilla pyöräilyn laatureitti (baana), johon liittyminen voidaan toteuttaa luontevasti Kaupunginkalliontien kautta.

Asemakaavassa on annettu pyöräpysäköintiä koskevat määräykset seuraavasti:

Polkupyöräpaikkoja on rakennettava vähintään:

- AK-korttelialueilla 1 pp / 40 k-m².

Vähimmäisvaatimuksen mukaisista asuntojen pyöräpaikoista vähintään 80 % tulee sijoittaa katettuun, lukittavissa olevaan ja säältä suojattuun tilaan, johon on esteetön kulku kadulta tai pihalta. Loput pyöräpaikoista voidaan sijoittaa ulkotilaan lähelle keskeisiä kulkureittejä, joista vähintään puolet tulee olla katettuja.

Kaikissa pyöräpaikoissa tulee olla runkolukitusmahdollisuus.

4.4.3 Sisäinen liikenne ja pysäköinti

Pysäköinti on keskitetty pysäköintitaloon ja läntisimmän rakennuksen kansipihan alle. Liikuntaesteisten autopaikat voidaan sijoittaa myös piha-alueelle lähelle sisäänkäyntejä.

Tonttiliittymien määrää on pyritty minimoimaan, ja niiden sijainti on suunniteltu huolellisesti suhteellisen jyrkällä kadulla. Myös suojatieylitysten määrää on rajoitettu kadun jyrkkyyden vuoksi. Tonttiliittymät ja suojatieylitykset vaikuttavat katujen pituuskaltevuuksiin näiden välillä, ja suunnitteluratkaisuilla kadun pituuskaltevuus on saatu pidettyä pääosin 8–10 %:ssa.

Kadun päässä sijaitsee lämpövoimalan öljynpurkupaikka, jonne ajetaan talvikaudella raskaskalustolla. Kadun jyrkkyyden vuoksi raskas ajoneuvo ei voi liukkaalla kelillä pysähtyä jyrkkiin kohtiin. Tästä syystä suojateiden määrää on minimoitu, ja suojatieylitykset on sijoitettu kohtiin, joissa kadun pituuskaltevuus on loivempi. Tämä mahdollistaa raskaan kaluston turvallisen pysähtymisen ja liikkeellelähdon myös talviolosuhteissa.

Kaava-alueelle on osoitettu lisäksi LP-alue, jolle voidaan sijoittaa 10 autopaikkaa. Alueen kokonaiskerrosala on 11 350 k-m², ja kun yleisen pysäköinnin mitoitus on 1 ap / 1 500 k-m², täyttyy yleisen pysäköinnin vaatimus hyvin.

Asemakaavassa on annettu pysäköintiä koskevat määräykset seuraavasti:

Autopaikkoja (ap) on rakennettava vähintään seuraavasti:

- AK-korttelialueilla 1 ap/110 k-m², kuitenkin vähintään 0,5 ap/asunto. Vähimmäisvaatimuksen mukaisista autopaikoista vähintään 5 prosenttia tulee toteuttaa vieraspysäköintipaikkoina.
- AO-korttelialueilla 2 ap / asunto.

AK-kortteleiden kaikki vähimmäisvaatimuksen mukaiset autopaikat liikkumisesteisten autopaikkoja lukuun ottamatta tulee sijoittaa kannen alaiseen pysäköintilaitokseen tai LPA-korttelialueelle.

4.4.4 Julkinen liikenne / Joukkoliikenne

Kaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia joukkoliikenteeseen. Kaava-alueen etäisyys Espoon keskuksen joukkoliikenneterminaaliin on noin 500 metriä, mikä mahdollistaa joukkoliikenteen hyvän saavutettavuuden jalan.

Rakennusten sijoittelussa on huomioitu kaupunkiradan edellyttämä tilantarve sekä radan tukimuurien ankkurointien vaatimat rakenteelliset varaukset. Näin varmistetaan, ettei asemakaavan toteuttaminen estä tai rajoita kaupunkiradan nykyisiä tai tulevia rakenteita.

4.4.5 Esteettömyys

Kamreerintien pituuskaltevuus on 8–10 %, mikä asettaa reunaehdot esteettömyyden toteuttamiselle katualueella. Liikuntaesteisten autopaikat sekä esteettömät kulkuyhteydet voidaan kuitenkin järjestää piha-alueilla lähelle rakennusten sisäänkäyntejä.

Suunnittelussa on otettu esteettömyys huomioon mahdollisuuksien mukaan maaston ja katuverkon lähtökohdat huomioiden.

4.5 Maaperä ja rakennettavuus

Alueen maaperä on pääosin kalliota ja moreenia ja kaavassa osoitettu uusi rakentaminen sijoittuu alueille, joiden rakennettavuus hyvä. Korttelin 41065 kohdalla on kaupunkirataan liittyvän tukimuurin rakentamisen yhteydessä tehty kaivanto, joka täytetään radan rakentamisen valmistuttua. Tukimuriin liittyen tälle alueella on myös ulotettu ankkurointeja, jotka voivat vaikuttaa korttelin rakentamistapoihin.

ET-korttelialueella 41066 on toimintaa, joka on saattanut tai saattaa aiheuttaa ympäristön pilaantumista, joten kaavassa on määräys, jonka mukaan maaperän ja pohjaveden pilaantuneisuus on tarvittaessa tutkittava ennen alueelle tehtäviä rakentamistai kaivutoimenpiteitä ja tarvittaessa kunnostettava.

4.6 Luonnonympäristö

Kaava-alueelta ei ole tunnistettu erityisiä luonnonsuojelulailla suojeltuja luontoarvoja. Alueen tärkein luontoarvo on maakunnallisesti tärkeä ekologinen yhteys, joka kulkee kaava-alueen kautta radan ylitse sekä liito-oravan kulkuyhteydet. Maakunnallisesti tärkeä ekologinen yhteys on huomioitu kaavassa osoittamalla kalliotunnelin ylityspaikalle vievä alue sekä sen viereiset alueet lähivirkistysalueiksi. Kalliotunnelille, sekä Kamreerintien ja sen linjausta jatkavan, jo rakennetun ulkoilureitin länsipuoliset alueet on osoitettu merkinnällä VL-1/s, jossa todetaan alueen olevan osa ekologista runkoyhteyttä ja veloitetaan huomioimaan se alueen suunnittelussa, hoidossa ja toteutuksessa. Muut kaavan lähivirkistysalueet on osoitettu merkinnällä VL-2/s, jolla tulee huomioida alueen liito-oravien puustoiset kulkuyhteydet.

Kortteleiden lähivirkistysalueena säilyvään metsään liittyvät reunavyöhykkeet on kaavaratkaisussa osoitettu puilla ja pensailla istutettavan alueen osaksi, jolla olemassa olevaa puustoa tulee säilyttää mahdollisuuksien mukaan. Korttelin puustoisella reunavyöhykkeellä pyritään vähentämään rakentamisen vaikutusta säilytettävien metsäalueiden reunapuustoon.

4.7 Suojelukohteet

Kaavassa ei ole suojelukohteita.

4.8 Ympäristön häiriötekijät

Melu ja runkomelu

Tie- ja rautatieliikenteen aiheuttama melun takia kortteleissa 41065 ja 41066 on liikenteen aiheuttama melu huomioitava seuraavien määräysten mukaisesti:

- ”Leikki- ja oleskelualueet tulee sijoittaa rakennusten tai meluesteiden muodostamaan melukatveeseen siten, että melutason päiväohjearvo ei ylitä.

- Oleskeluun tarkoitetut parvekkeet ja terassit tulee sijoittaa ja suojata siten, että melutason laskennallinen päiväohjearvo ei ylitä.
- Asunnot eivät saa avautua pelkästään sellaisen julkisivun puolelle, jolle on annettu julkisivun äänitasoerovaatimus.
- Vaiheittain rakentamisessa tulee huomioida melutasojen ohjearvojen toteutuminen.”

Lisäksi korttelissa 41065 on asuinrakennuksen pohjoiseen ja itään aukeavilla julkisivuilla julkisivun ääneneristävyysvaatimus.

Korttelit 41065 ja 41066 ovat rautatieliikenteen aiheuttaman runkomelun riskialuetta. Näitä kortteleita koskee tämän takia määräys: ”Korttelit 41065 ja 41066 sijoittuvat runkomelun riskialueelle. Runkomelu tulee huomioida rakennusten ja rakenteiden suunnittelussa.”

4.9

Nimistö

Kaavamuutoksen myötä osa alueen nimistöstä muuttuu ja alueelle tulee uutta nimistöä. Kadunnimet säilyvät ennallaan.

Kaavassa ollut viheralueennimi Kaupunginkallionsyrjä – Stadsbergsliden jää pois. Alueen länsilaidan VL-1/s-alue on osa viheraluetta, johon kuuluu kallionlaen ET-korttelia ympäröivä laajempi VL-2/s-alue. Koko tämä alue on luontevasti nimeltään Kaupunginkallio – Stadsberget. Luoteessa viheralueennimi Tunnelikallio – Tunnelberget pysyy ennallaan.

Kamreerintien katualueen jatkeena oleva ajotiekin on myös nimeltään Kamreerintie – Kamrersvägen. Muiden ulkoiluteiden nimet ovat: Finnkärrinpolku – Finnkärrsstigen Kamreerintieltä lounaaseen, Löylypolku – Badstigen Kamreerintieltä Löylytielle, Kippomäki – Skopbacken Löylypolulta lounaaseen, Allaninrinne – Allansbrinken Kamreerintieltä Allanin Heikelin polulle ja Samarianmäki – Samariabacken Allaninrinteen mutkasta itään.

5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset

5.1 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Kaava vaikuttaa jonkin verran alue- ja yhdyskuntarakenteeseen täydentämällä Espoon keskuksen keskusta-alueen olevaan taajamarakennetta. Alueen rakentaminen tiivistää ja eheyttää Rantaradan rakennettua kaupunkivyöhykettä.

Rakentaminen sijoittuu aseman välittömään läheisyyteen hyvälle joukkoliikenteen saavutettavuusvyöhykkeelle, jolloin se mahdollistaa ekologisesti kestävästä liikkumisesta. Asemakaavalla tuetaan kaupunkiradan toteuttamisen edellytyksiä, jolla on kestävästä liikkumisen näkökulmasta positiivisia vaikutuksia.

Kaavamuuotos ei vaikuta alueen palvelutarjontaan. Kaavassa osoitetaan laajoja lähivirkistysalueita, joten siltä osin kaavaratkaisu tukee alueen virkistyspalveluverkostoa.

5.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

Asemakaavan mukainen rakentaminen vähentää Kaupunginkallionrinteen nykyisiä metsäalueita ja paikallisesti arvokkaita uhanalaisia luontotyypppejä. Rakentaminen kohdistuu kuitenkin luontotyypppeille, joiden edustavuus on heikentynyt. Verrattuna alueen voimassa olevaan asemakaavaan, kaavamuuotos on luonnon näkökulmasta positiivinen muutos.

Vaikutukset alueen nykytilaan ja rakentamattomiin metsäisiin alueisiin

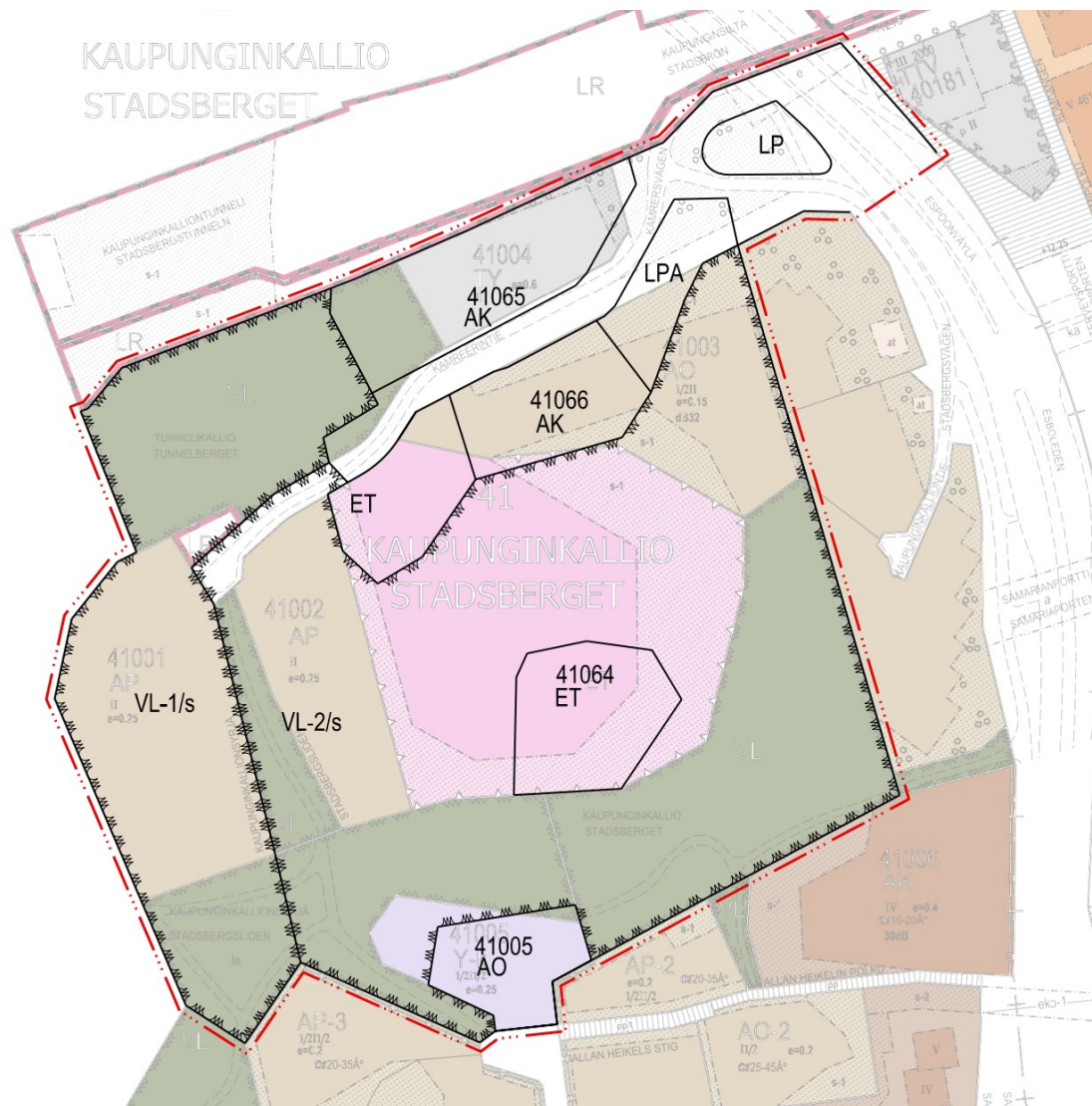
Kaavamuuotoksen myötä noin 1 ha nykyistä rakentamatonta metsäaluetta muuttuu kortteli- tai katualueiksi. Näistä alueista suurin osa on osoitettu rakennettaviksi jo voimassa olevassa asemakaavassa. Olevien, rakentamattomien metsäalueiden muuttosta rakentamiseen osoitetuiksi alueiksi on havainnollistettu alla olevassa kuvassa (Kuva 20). Kaavamuuotoksen mukainen uusi AK-kortteli 41065 sijoittuu radan varteen aiemmin metsäiselle alueelle, joka on sittemmin pääosin hävinnyt käynnissä olevan Espoon kaupunkiradan työmaan vaikutuksesta.



Kuva 20. Rakennettavaksi osoitettujen alueiden suhde alueen nykytilaan. Kuvassa taustalla värillisenä ilmakeku vuodelta 2024 ja sen päällä keltaisella viivalla kaavaehdotuksen mukaiset käyttötarkoitusalueet ja niiden rajat. Ilmakekuvan ottamisen jälkeen kaupunkiradan työmaa on laajentunut lähes täysin kaavaehdotuksen AK-korttelin 41065 alueelle.

Vaikutukset luontoon suhteessa voimassa olevaan asemakaavaan

Voimassa olevaan asemakaavaan nähden kaavamuutoksessa osoitetaan lähivirkistysalueiksi noin 2,8 ha aiemmin rakentamiseen osoitettuja, mutta metsäisinä säilyneitä alueita. Viheralueiden ja rakennettavaksi osoitettujen alueiden muutoksia suhteessa ajantasa-asemakaavaan on havainnollistettu alla olevassa kuvassa (Kuva 21).



Kuva 21. Viheralueiden ja rakennettavaksi osoitettujen alueiden muutokset ajantasa-asemakaavaan verrattuna. Kuvassa taustalla värillisenä ajantasa-asemakaava ja sen päällä mustalla kaavaehdotuksen mukaiset käyttötarkoituusalueet ja niiden rajat.

Kaavaehdotuksessa kaava-alueen länsiosan metsät on osoitettu voimassa olevaa asemakaavaa laajemmin virkistysalueiksi ja poistettu aiemmin rakentamiseen osoitettuja alueita (AP-korttelit 41001 ja 41002 muutetaan kokonaan lähivirkistysalueiksi). Virkistysaluemerkinnöillä VL-1/s ja VL-2/s on turvattu alueella kulkeva ekologinen runkoyhteys sekä liito-oravien kulkuyhteydet. Lisäksi virkistysalueeksi osoitetulla alueella säilyy alueen paikallisesti arvokkaista uhanalaisia luontotyypeistä hyvässä luonnontilassa oleva kohde, joka sijoittuu pääosin voimassa olevan kaavan AP-korttelin 41002 alueelle, joka nyt osoitetaan kokonaisuudessaan lähivirkistysalueeksi.

Voimassa olevan kaavan rakentamiseen osoitetuista alueista AO-kortteli 41003, Y-kortteli 41005 sekä ET-alue pienenevät kaavamutoksen myötä merkittävästi.

Voimassa olevan asemakaavan rakentamiseen osoitetuista alueista TY-korttelin 41004 kohdalla kaavaehdotuksessa on esitetty sen länsipuolelta aiempaa laajempi

alue rakentamiseen. Tämän alueen kohdalla ei kuitenkaan enää nykytilanteessa ole metsää, sillä kyseinen alue on ollut kaupunkiradan työmaan käytössä.

Luontovaikutuksia lieventävät ratkaisut korttelialueilla

AK-kortteli 41066 ja LPA-kortteli 41066 sijoittuvat Kaupunginkallion havupuuvaltaiselle pohjoisrinteelle. Rinnemetsä jää alaosaan rakentamisen alle ja muuttuu osin rakennetuksi piha-alueeksi. Asuinkerrostalot on sijoitettu rinteeseen maastonmuodot huomioiden siten, että rakennusten väliin jäävällä piha-alueella on mahdollista säilyttää olevaa puustoa ja metsänpohjakasvillisuutta. Kaupunginkallion pohjoisrinteen yläosat säilyvät puustoisina. Jyrkän ja vaikeakulkuisen rinteiden vuoksi asumisen läheisyys ei tuone alueelle lisää kulumista. Kaukomaisemassa Kaupunginkallion muodostama Espoon keskuspuiston puustoinen siluetti säilyy suunniteltujen rakennusten taustalla.

AO-korttelin 41005 alueella korttelialuetta on rajattu länsipuolelta pienemmäksi, jotta alueella sijaitseva kallioinen pieni mäennyppylä voidaan säästää rakentamiselta.

ET-korttelialueilla rakentamisen ulkopuolelle rajatut alueen osat on määrätty puilla ja pensaille istutettaviksi. Verrattuna voimassa olevaan asemakaavaan ET-korttelialueilla rakentamista on rajattu huomattavasti tiukemmin.

Kaavassa on määrätty viherkertoimesta ja kasvillisuuden säilyttämisestä. Määräyksillä tavoitellaan vihreämpää ympäristöä, jossa luonnon monimuotoisuus on huomioitu myös osana rakennettua kaupunkiympäristöä esimerkiksi piha-alueilla ja viherkaistoilla. Vihreä kaupunkiympäristö ja monimuotoisuutta tukevat suunnitteluratkaisut voivat luoda alueelle uusia eri lajeille soveltuvia pienelinympäristöjä. Kortteleiden reu-navyöhykkeiden säilyttäminen puustoisina tukee virkistysalueena säilyvän metsän puuston muutoksensietokykyä ja muodostaa suotuisaa pienilmastoa alueelle.

Alueella havaittujen vieraslajien leviämistä on mahdollista torjua maarakennustöiden yhteydessä. Kaavamuuotos ei tuo tilanteeseen varsinaista muutosta.

5.3

Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan

Kaava-alueen rakentamisella on jonkin verran vaikutuksia alueen kallioperään ja maaperään. Kaavan toteuttaminen edellyttää sekä kallionlouhintaa että tasausten muutoksia.

Uudisrakentamisen myötä alueen läpäisemättömän pinnan osuus lisääntyy, jolloin hulevesien määrä lisääntyy. Kaavassa määrätään viivyttämään hulevesiä korttelialueilla, mikä lieventää läpäisemättömän pinnan lisääntymisestä aiheutuvaa hetkellisten hulevesimäärien lisääntymistä.

Alueelle ei sijoitu erityisesti ilmanlaatua heikentäviä toimintoja lukuun ottamatta alueella jo sijaitsevaa lämpökeskusta, jonka toiminta aiheuttaa päästöjä. Laitoksen toiminta on ympäristöluvanvaraista. Lämpökeskuksella on korkea savupiippu, joka

levittää päästöjä laajemmalla alueelle, mikä vähentää paikallisia pitoisuuksia maanpinnassa. Lisäksi laitos on harvoin käytössä, joten päästöjä toiminnasta syntyy vain ajoittain.

Alueella on toimintaa, joka on voinut tai voi aiheuttaa maaperän pilaantumista. Tämän takia kaavamääräyksissä edellytetään tarvittaessa tutkimaan ja kunnostamaan mahdolliset pilaantuneet maat ja pohjavesi. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

5.4 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

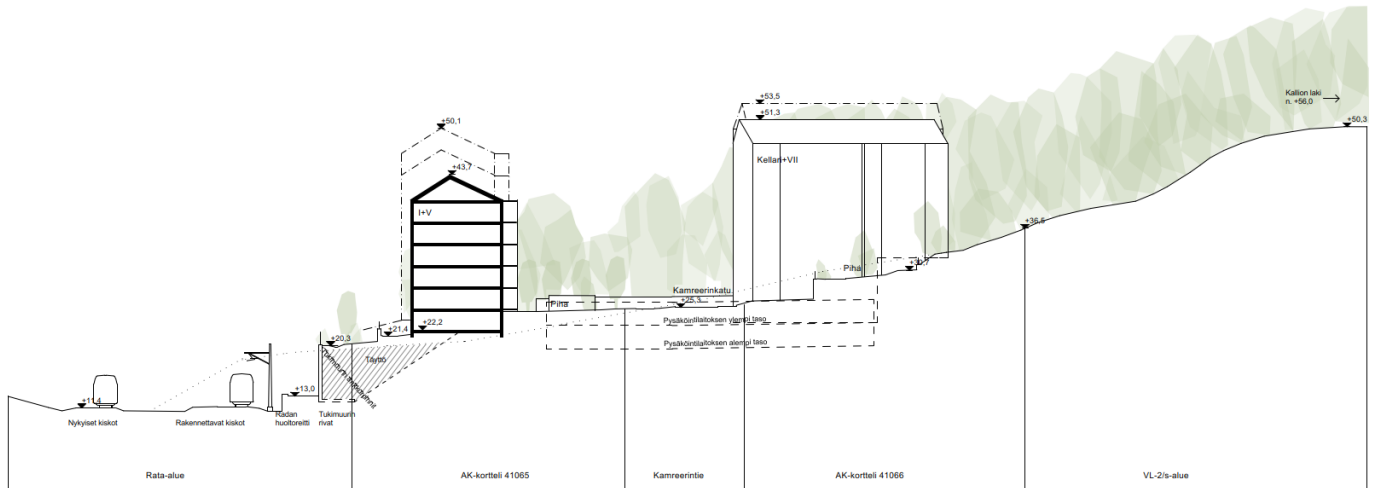
Kaavamuutoksen mukainen uudisrakentaminen tulee jonkin verran vaikuttamaan alueen kaupunkikuvaan ja maisemaan. Alueen pohjoisosassa näitä vaikutuksia on pyritty minimoimaan määräämällä uudisrakennusten suurimmasta sallitusta harjakorkeudesta, jotta rakennukset eivät nouse olevan puuston latvustoa korkeammalle. Kuva 22 havainnollistaa kaavamuutoksen mukaisen uudisrakentamisen aiheuttamaa muutosta näkymään Espoonväylältä alueelle päin katsottaessa.



Kuva 22. Visualisointi kaava-alueen pohjoisosasta Espoonväylältä päin katsottaessa. Kuva: Tengbom Oy.

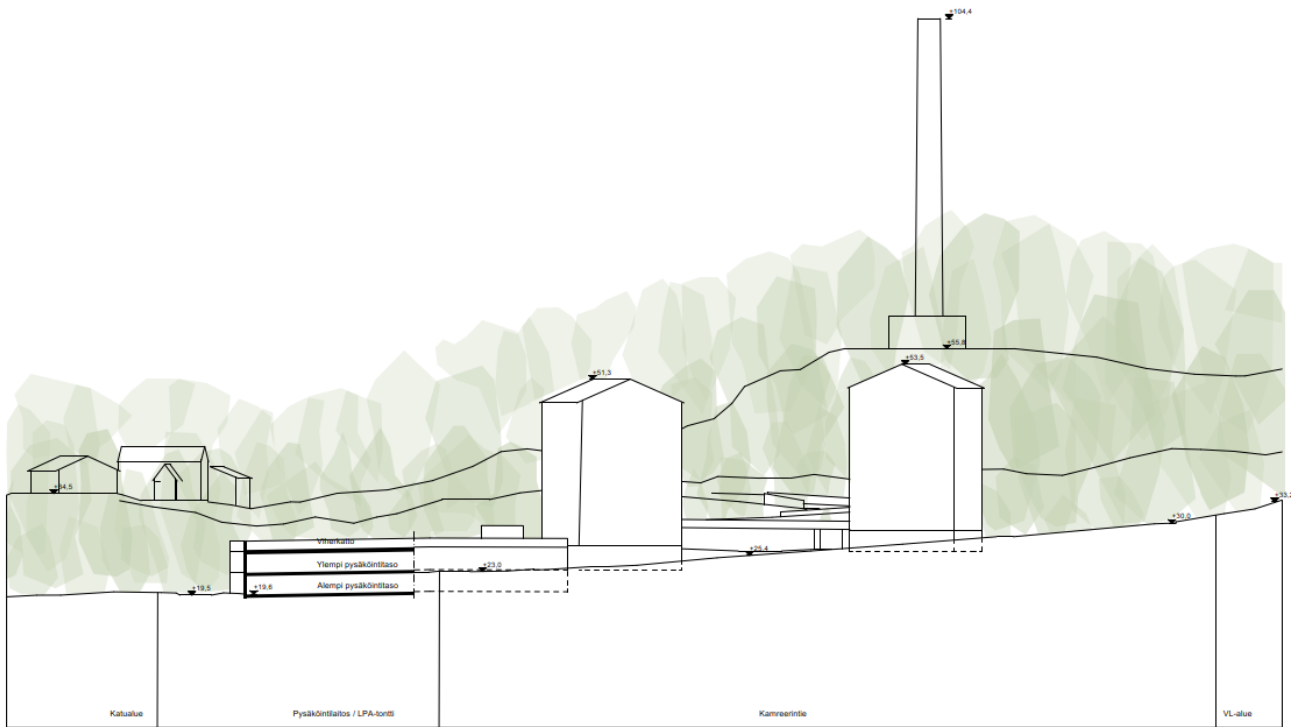
Alueen pohjoisosan osalta on myös huomioitava, että kaupunkiradan työmaan takia alue on kuitenkin jo osin muuttunut kaavan laatimisen aikana. Selostuksen kohdassa 2.3.4. on kuvattu tarkemmin alueen nykytilaa ja kaupunkiradan rakentamisen aiheuttamia muutoksia alueeseen. Kaupunkiradan rakentamisen myötä alueen kaupunkikuvassa on jo tapahtunut suuri muutos rata-alueella, kun ratakäytävä on leventynyt merkittävästi, tunnelikallion alle on tehty toinen ratatunneli ja rata-alueen eteläreunaan on rakennettu tukimuuri. Uusi rakentaminen sijoittuu käytännössä uuden tukimuurin yläpuolelle, sillä rataa lähimpien kerrostalojen alimmat kerroksetkin sijoittuvat

noin 10–15 metriä raiteita ylemmälle tasolle. Kuva 23 havainnollistaa, miten uudet kerrostalot asemoituvat suhteessa rata-alueeseen ja raiteisiin.



Kuva 23. Leikkauskuva kaava-alueen pohjoisosan kerrostalokorttelien ja rata-alueen kohdalta.
Kuva: Tengbom Oy.

Kaavan mahdollistamien kerrostalokorttelien ei ole arvioitu vaikuttavan merkittävästi lähinaapureiden näkymiin. Lähimmät ovat asuintalot sijaitsevat Kaupunginkallion-tiellä ja uusi rakentaminen sijoittuu lähimmillään noin 40 metrin etäisyydellä näistä ra-kennuksista. Lähimmäksi sijoittuu uusi pysäköintitalo, jonka katto on noin tasolla +27, kun taas olevien pientalojen pihat ovat noin tasolla + 34, eli oleva rakentaminen sijoit-tuu merkittävästi lähimmäksi tulevaa uutta rakentamista korkeammalle tasolle. Kaa-vassa edellytetään myös pysäköintilaitoksen katon toteuttamista viherkattoisena, mikä parantaa uuden rakentamisen maisemoitumista ympäristöönsä. Uudet kerrosta-lot nousevat olevia pientaloja korkeammalle, mutta niiden etäisyys olevaan asuinra-kentamiseen on huomattavasti suurempi, ollen vähimmilläänkin noin 55 metriä. Li-säksi olevien asuintalojen ja uusien kerrostalojen väliin jää metsäisenä säilytettävä lähivirkistysalue, joten pientalojen näkymät säilyvät yhä varsin metsäisinä. Kuva 24 havainnollistaa, miten pohjoisosan uusi rakentaminen asemoituu suhteessa olevaan asuinrakentamiseen.



Kuva 24. Leikkauskuva kaava-alueen pohjoisosien kerrostalokorttelien kohdalla Kamreerintien suuntaisesti. Kuvan vasemmassa reunassa näkyvät lähimmät Kaupunginkalliontien varrella sijaitsevat pientalot. Kuva: Tengbom Oy.

Alueen eteläosassa uusi rakentaminen muuttaa Löylytien päädyn näkymiä, koska alue on tällä hetkellä rakentamaton (Kuva 25). Lisäksi alueen eteläosan uudisrakentaminen muuttaa jonkin verran naapurikiinteistöjen näkymiä.



Kuva 25. Kuvapari, joka havainnollistaa katunäkymien muutosta Löylytien päässä. Vasemmanpuoleisessa kuvassa näkymä Löylytien päästä keväällä 2025. Oikeanpuoleisessa kuvassa visualisointi samasta kohdasta kaavamuutoksen mahdollistamalla rakentamisella. Kuvat: Espoon kaupunki ja Tengbom Oy.

Alueella ei ole tunnettuja kulttuuriperintöarvoja, joten kaavamuutoksella ei ole arvioitu olevan vaikutuksia kulttuuriperintöön.

5.5 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Eri väestöryhmien toimintamahdollisuudet lähiympäristössä ja esteettömyys

Asemakaavamuutoksen myötä kehitetään olevaa Kamreerintietä toimivammaksi ja turvallisemmaksi. Asemakaavalla myös parannetaan alueen turvallisuutta ja uusien asukkaiden myötä alueen sosiaalinen valvonta lisääntyy ja alueella on turvallisempaa liikkua. Asemakaavan myötä alueen jalankulku ja pyöräily-yhteydet paranevat. Kamreerintien kehittäminen parantaa myös keskuspuiston virkistysalueiden saavutettavuutta. Kaavan vaikutuksia liikenteeseen ja liikkumiseen on tarkemmin kuvattu selostuksen kohdassa 5.7.

Kaavaan liittyvässä korttelisuunnitelmassa on varjostustutkielmien avulla arvioitu uuden rakentamisen aiheuttamaa varjostusta. Uusi kerrostalorakentaminen sijoittuu korkean mäen pohjoisrinteelle, olevaa rakentamista alemmalle tasolle, joten se ei merkittävästi varjosta olevaa asutusta. Löylytien päähän sijoittuva pientalorakentaminen sijoittuu etelärinteeseen, joten sen aiheuttama varjostus naapureihin on myös vähäistä. Kaavaselostuksen kohdassa 5.4 on kuvattu myös kaavan vaikutuksia kaupunkivaan sekä lähiasukkaiden näkymiin.

Alueen sosiaalinen luonne, imago ja identiteetti, yhteisöllisyys ja koettu ympäristö

Kaava mahdollistaa laskennallisesti alueelle uusia asuntoja reilulle 200 asukkaalle. Kaava-alueen uusi asuinrakentaminen sijoittuu pääosin kerrostaloihin. Kaava-alue sijaitsee Kaupunginkallion pienalueella. Kaupunginkallion asuntokanta on lähes täysin pientalovaltaista, sillä alueella on vain muutamia kerros- tai pienkerrostaloja. Alueella kerrostalo- tai pienkerrostalohuoneistojen osuus kaikista asunnoista on noin 14 %. Kaavan viitesuunnitelman mukaan alueelle voisi kaavamuutoksen myötä tulla noin 160 asuntoa lisää, jolloin pienalueen kerros- tai pienkerrostaloasuntojen osuus nousisi noin 31 %:iin kaikista asunnoista. Koko Espoon tasolla tarkasteltuna asunnoista noin 63 % on kerrostaloissa ja 37 % pientaloissa. Kaavamuutos nostaa siis merkittävästi pienalueen kerrostaloasuntojen osuutta, mutta se jää kuitenkin Espoon keskiarvoa alemmalle tasolle. Toisaalta Kaupunginkallion pienalueen itäpuolella sijaitsevalla Suvelan pienalueella kerrostaloasuntojen osuus kaikista asunnoista on huomattavasti keskiarvoa korkeampi ollen noin 79 %.

Kaavassa ei ole määritelty uuden asuinrakentamisen osalta asuntojen hallintamuotoja tai jakaumaa, mutta MAL-ohjelman ja kaupungin omien maanhankinnan ja -luovutuksen sekä maankäyttösopimusten periaatteiden mukaisesti asuntojen hallintamuotoja ja asuntojakaumaa ohjataan tarpeen mukaan maankäyttösopimuksilla.

Kaavan mukaisella toteutuksella voidaan parantaa alueen koettua turvallisuutta, kun Kamreerintien kautta kulkeva yhteys metsään ja keskuspuistoon muuttuu kaupunkimaisemmaksi ja uusien asukkaiden myötä alueelle tulee sosiaalista kontrollia.

Kaava-alueen kerrostalokortteleissa edellytetään pihojen suunnittelua yhtenäisinä kokonaisuuksina, mikä voi edesauttaa yhteisöllisyyden syntyä. Uudessa rakentamisessa on myös pyritty vahvistamaan tekijöitä, jotka korostavat alueen sijaintia metsän reunassa ja lähellä keskuspuistoa. Rakennusten sijoittelu muun muassa mahdollistaa sen, että lähes kaikista asunnoista voi olla suora näkymä säilyvään metsään. Samoin pihat on määrätty suunniteltavan niin, että ne liittyvät luontevasti niiden viereisiin virkistysalueisiin.

Terveys ja turvallisuus

Kaavaratkaisussa on huomioitu alueeseen kohdistuvat ympäristöhäiriöt ja niiden vaikutukset ihmisten elinoloihin. Asemakaavan muutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.

Asemakaavan suunnittelussa on otettu huomioon alueen ajoneuvo- ja raideliikenteestä aiheutuvan, melun, runkomelun, tärinän ja ilman epäpuhtauksien vaikutus. Lisäksi kaavaratkaisussa on huomioitu kaava-alueella sijaitsevien yhdyskuntateknisten toimintojen mahdollisesti aiheuttamat vaarat ja muut haitat.

Liikenteen aiheuttama melu

Kaava-alueelle melua aiheuttavat erityisesti junaliikenne sekä Espoonväylän liikenne. Kaavan suunnittelun lähtökohtana ovat olleet valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melutasojen ohjearvot, jotka voidaan saavuttaa koko kaava-alueella.

Kaava-alueesta on laadittu meluselvitys, jonka perusteella asuntojen ulko-oleskelu-alueet on mahdollista saada sijoitettua valtioneuvoston ohjearvojen mukaisille melulta suojatuille alueille. Radan varren korttelien suunnittelussa on myös huomioitu radan suunnasta tuleva melu ja se on vaikuttanut niiden rakenteeseen. Alueen pohjoisosaan on radan varteen suunniteltu rakennuksia, jotka muodostavat tiiviimmän muurimaisen rakenteen, joka samalla suojaa pihoja. Korttelien 41065 ja 41066 osalta on kaavassa määrätty, että leikki- ja oleskelualueet tulee sijoittaa rakennusten tai melusteiden muodostamaan melukatveeseen siten, että melutason päiväohjearvo ei ylity. Lisäksi oleskeluun tarkoitettut parvekkeet ja terassit tulee sijoittaa ja suojata siten, että melutason laskennallinen päiväohjearvo ei ylity.

Meluselvityksen mukaan suurimmat julkisivuun kohdistuvat äänitasot muodostuvat radan puolelle. Tämän vuoksi korttelin 41065 pohjois- ja koillisjulkisivujen osalta on määrätty julkisivujen ääneneristävyydestä.

Laaditun meluselvityksen perusteella rataa lähinnä sijoituville julkisivuille muodostuu yli 65 dB keskiäänitasoja päiväaikaan. Tämän vuoksi kaavassa on määrätty, että asunnot eivät saa avautua pelkästään sellaisen julkisivun puolelle, jolle on annettu julkisivun äänitasoerovaatimus.

Tärinä ja runkomelu

Junaliikenne aiheuttaa tärinää ja runkomelua kaava-alueelle. Kaavaan liittyy runkomeluselvytys ja tärinäselvitys ja niiden tulosten perusteella kaavassa on tarvittavat määräykset, jotka edellyttävät runkomelun ja tärinän aiheuttamien haittojen huomioimisen aluetta rakennettaessa.

Runkomeluselvityksen mukaan junaliikenteen arvioidaan aiheuttavan suunnittelualueen pohjoisosassa runkomelutason ohjearvon ylityksiä rata-alueen läheisyyteen suunnitelluissa asuinrakennuksissa. Tämä alue voidaan luokitella runkomelunhaitan riskialueeksi. Alueen jatkosuunnittelussa onkin syytä arvioida runkomelua tarkemmin sekä laatia rakennuskohtaiset suunnitelmat runkomelun vaimentamisesta.

Tärinäselvityksen mukaan tärinän osalta alitetaan ohjearvojen mukaiset tasot ja siten ei myöskään ole vaurioitumisalttiutta.

Ilmanlaatu

Ilmanlaatu kaava-alueella on hyvä. Kaavassa osoitetut asumisen korttelialueet jäävät ilmanlaatuvyöhykkeiden ulkopuolelle, joten kaavaan ei ole tehty määräyksiä ilmanlaatuun liittyen.

Muut ympäristöhäiriöt

Kaavamuutos ei aiheuta alueelle merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Merkittävimmät häiriöt naapurustolle syntyvät rakentamisvaiheessa.

Alueella sijaitsevan lämpökeskuksen osalta on arvioitu yhdessä TUKES:n ja pelastusviranomaisen kanssa, että laitoksen toiminta ei aiheuta vaaraa ihmisille kaavaehdotuksen mukaisella ratkaisulla.

5.6 Vaikutukset ilmastoon ja ilmastonmuutokseen sopeutumiseen

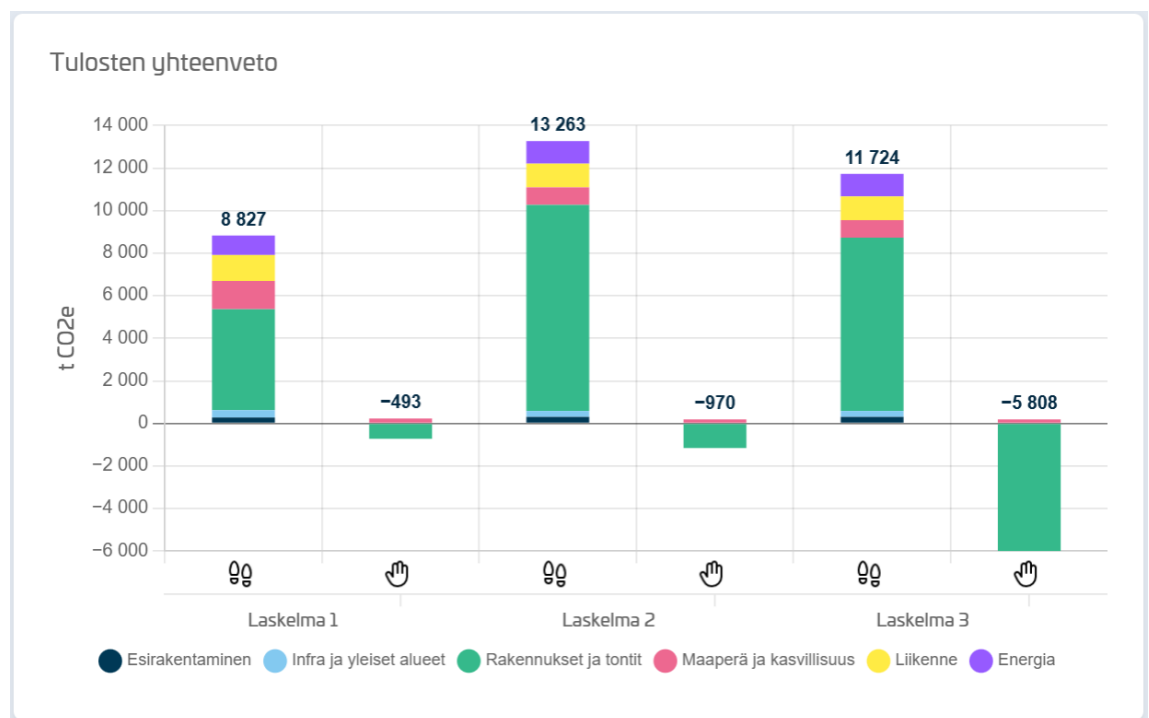
Kaavan vaikutuksia ilmastoon ja ilmastonmuutokseen sopeutumiseen on tarkasteltu suunnittelun aikana ja sen eri vaiheissa.

Ilmastovaikutusten arviointi

Kaavaratkaisun ilmastovaikutuksia arvioitiin Planect-työkalun avulla. Tarkastelussa laadittiin laskelmat kolmen eri vaihtoehdon ilmastovaikutuksista. Tarkasteluissa vertailtiin vaihtoehtoa, jossa alue toteutettaisiin voimassa olevan asemakaavan mukaisesti (laskelma 1), kaavaehdotuksen mukaisella ratkaisulla (laskelma 2) sekä kaavaehdotuksen mukaisella ratkaisulla, jossa kaikki korttelit olisivat puurakenteisia (laskelma 3). Kaikissa vaihtoehdoissa lämpökeskuksen alueen oletettiin säilyvän nykyisellään.

Kokonaispäästöjen määrää tarkasteltaessa (Kuva 26) laskelma 2 eli kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu tuottaa eniten päästöjä (yhteensä noin 13 263 tCO₂e).

Merkittävä osuus (noin 73 %) päästöistä aiheutuu rakennuksista ja tonteista. Laskelman 3 mukaisella ratkaisulla päästöjen kokonaismäärä laskee noin 11 724 tCO₂e:iin. Lisäksi hiilikädenjälki kasvaa merkittävästi puurakenteisiin rakennuksiin varastoituvan hiilen takia. Kaava-alueen uudet kerrostalokorttelit sijaitsevat runkomelun riskialueella, minkä vuoksi puurakentaminen ei kuitenkaan välttämättä ole näille korttelialueille soveltuvin valinta, vaikka sekä ilmastonäkökulmasta olisi tavanomaista toteutusta parempi ratkaisu. Laskelman 1 kokonaispäästöt ovat selvästi vertailtuja vaihtoehtoja pienemmät, mikä johtuu erityisesti rakentamisen pienemmästä kokonaismäärästä.



Kuva 26. Planect-työkalulla tehtyjen laskelmien tulokset kokonaispäästöinä. Laskelma 1: Voimassa olevan asemakaavan mukainen ratkaisu. Laskelma 2: Kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu. Laskelma 3: Kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu, jossa kaikki korttelit ovat puurakenteisia.

Kun vaihtoehtoja vertaillaan suhteessa kerrosalaan (Kuva 27) tuloksista selviää, että voimassa olevan asemakaavan mukainen ratkaisu (laskelma 1) tuottaisi eniten päästöjä (noin 26,9 kg CO₂e/k-m²/a). Kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu (laskelma 2) taas tuottaisi noin 23,49 kg CO₂e/k-m²/a. Puurakentamiseen perustuva vaihtoehto (laskelma 3) tuottaisi vähiten päästöjä suhteessa kerrosalaan (yhteensä noin 20,7 kg CO₂e/k-m²/a). Huomionarvoista on, että voimassa olevan kaavan mukaisessa vaihtoehdossa maaperän ja kasvillisuuden, liikenteen sekä energian osuudet päästöjen muodostumisessa ovat muita vaihtoehtoja suuremmat. Tämä johtuu erityisesti siitä, että tässä vaihtoehdossa rakentamiselle on varattu huomattavasti laajemmat alueet kuin muissa tarkastelluissa vaihtoehtoisissa.



Kuva 27. Planect-työkalulla tehtyjen laskelmien tulokset suhteutettuna kerrosalaan. Laskelma 1: Voimassa olevan asemakaavan mukainen ratkaisu. Laskelma 2: Kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu. Laskelma 3: Kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu, jossa kaikki korttelit ovat puurakenteisia.

Laadullinen ilmastovaikutusten tarkastelu

Kaavassa on useita ilmastovaikutuksiin liittyviä ja niiden vähentämiseen pyrkiviä ratkaisuja. Kaavamuutoksella tiivistetään Espoon juna-aseman ympäristöä ja monipuolistetaan sen toimintoja. Kaava-alue on julkisen liikenteen saavutettavuudeltaan hyvä ja monipuolisten toimintojen ja palveluiden läheisyydessä, mikä vähentää liikkumisen tarvetta.

Vaikutukset hiilivarastoihin

Alueen rakentaminen kaavan mukaisesti vähentää alueen kasvillisuuteen ja maaperään sitoutuneen hiilen määrä. Kaavan vaikutuksista hiilivarastoihin on tehty laskelma Suomen ympäristökeskuksen laatimaa Hiilikartta-työkalua hyödyntäen. Tarkastelun mukaan alueen toteuttaminen kaavaehdotuksen mukaisesti pienentäisi alueen hiilivarastoa noin 550 tCO₂. Laskelman mukaan noin kolmannes hiilivaraston menestyksestä on maaperän hiilivaraston muutosta ja loput kasvillisuuden hiilivaraston muutosta. Tässä yhteydessä on kuitenkin huomioitava, että kaavaehdotuksen mukaisen korttelin 41065 alueelta on vuonna 2025 kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä jo kaadettu puusto sekä poistettu pintamaa, koska alue on ollut työmaakäytössä. Kokonaishiilivaraston pienenemä kaavan myötä on siis luultavasti jokin verran laskelman arviota pienempi.

Hiilikartan avulla tehtiin myös vertaileva laskelma, jolla arvoitiin hiilivaraston muu-
tosta, jos alue toteutettaisiin voimassa olevan asemakaavan mukaisesti. Laskelman
mukaan tällöin kokonaishiilivarasto pienenesi noin 870 tCO₂. Hiilivaraston suurempi
menetys tässä vaihtoehdossa johtuu laajemmista aluevarauksista verrattuna kaava-
ehdotukseen.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Kaavaratkaisussa on huomioitu ilmastonmuutokseen sopeutumisen tarpeet. Kortteli-
alueilla on kaavam muutoksen laadinnan yhteydessä laadittu alustavat pihasuunnitel-
mat ja hulevesikaaviot (osana korttelisuunnitelmaa), jotka osoittavat, että tulevat pihat
voidaan suunnitella vehreiksi. Tonteilla on myös riittävästi tilaa järjestää tarvittavat
hulevesien hallintarakenteet. Kortteleiden reunavyöhykkeiden säilyttäminen puustoi-
sina tukee virkistysalueena säilyvän metsän puuston muutoksensietokykyä ja muo-
dostaa suotuisaa pienilmastoa alueelle.

Lämpökeskuksen toiminnan ilmastovaikutukset

Lämpökeskuksen toimintaan ei ole suunnitteilla muutoksia, joten sen osalta kaava ei
aiheuta uusia vaikutuksia ilmastoon. Lämpökeskuksella on oma roolinsa energiahuol-
lon huoltovarmuuden turvaamiseksi. Lisäksi olevan laitoksen säilyttäminen on kan-
nattavaa ilmastonäkökulmasta.

5.7 Vaikutukset liikenteeseen ja teknisen huollon järjestämiseen

Liikenne

Asemakaavaratkaisulla ei ole merkittäviä kielteisiä vaikutuksia alueen liikennejärjes-
telmään. Kaavan toteuttaminen lisää jonkin verran ajoneuvoliikennettä erityisesti
Kamreerintiellä, mutta liikennemäärien kasvu on absoluuttisesti vähäinen eikä muuta
kadun toiminnallista luonnetta tai palvelutasoa olennaisesti.

Alueen sijainti kävelyetäisyydellä Espoon keskuksesta ja joukkoliikenneterminaalista
tukee kestävien kulkutapojen käyttöä. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ovat hyvät, ja
kaavaratkaisu edistää näiden kulkutapojen käyttöä muun muassa pyöräilyn laatuhy-
teyksiin tukeutuen sekä riittäväillä ja laadukkailla pyöräpysäköintimääräyksillä.

Sisäinen liikenne ja pysäköinti on järjestetty siten, että liikenneturvallisuus ja katuver-
kon toimivuus säilyvät myös jyrkässä maastossa. Tonttiliittymien ja suojatieylitysten
määrää on rajoitettu, ja niiden sijoittelussa on huomioitu raskaan huoltoliikenteen tar-
peet sekä kadun pituuskaltevuudet. Pysäköinti on keskitetty rakenteellisiin ratkaisui-
hin, mikä vähentää liikennettä piha- ja katualueilla.

Kaavaratkaisussa on huomioitu joukkoliikenteen ja kaupunkiradan edellyttämät tilava-
raukset, eikä kaavan toteuttaminen estä tai rajoita joukkoliikenteen nykyisiä tai tulevia
kehittämishankkeita.

Kokonaisuutena asemakaavaratkaisu on liikenteellisesti toimiva ja yhteensopiva alueen nykyisten ja suunniteltujen liikennejärjestelyjen kanssa.

Tekninen huolto

Kaavan toteuttaminen edellyttää alueen katujen ja kunnallistekniikan rakentamista. Asemakaavaratkaisussa on huomioitu, että alueen katuverkko on paikoin jyrkkä ja että alueella liikennöi talviaikaan raskasta huoltoliikennettä lämpövoimalan öljynkuljetusten vuoksi. Kadun jyrkkyys ja talviolosuhteet asettavat erityisiä vaatimuksia liikenneturvallisuudelle ja liikenteen sujuvuudelle. Tämän vuoksi kadun talvikunnossapitoon, liukkaudentorjuntaan ja kunnossapidon oikea-aikaiseen toteuttamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

5.8 Vaikutukset yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä elinkeinoelämän edellytyksiin

Kaavatalous

Alustavan arvion perusteella kaava on kaavataloudellisesti kannattava. Kaava-alue sijaitsee olevassa kaupunkirakenteessa, mutta sen toteuttaminen edellyttää myös uusien katualueiden ja muun kunnallistekniikan rakentamista. Osana kaava-alueen kunnallisteknistä yleissuunnittelua (A-insinöörit Oy, luonnos 2026) on laadittu alustava kustannusarvio kaavan toteuttamiseen liittyvistä kunnallisteknistä kustannuksista. Kaava-alueen kunnallistekniikan kustannusarvio (ilman HSY:n osuutta sekä johtosiirtoja ja valaistusta) on arviolta noin 700 000 euron luokkaa.

Asemakaavalla osoitetaan alueelle noin 6 700 k-m² lisää asumisen rakennusoikeutta, joten alueen maanarvo nousee. Kaupunki saa tuloja arvonnousun myötä maankäyttösopimuksista. Kaupungin verotulot voivat kasvaa uusien asukkaiden myötä. Toisaalta kaavan mahdollistama asukasmäärän lisäys voi lisätä alueen julkisten palvelujen kysyntää. Espoon keskuksen alueella palveluverkon suunnittelussa huomioidaan vireillä olevien asemakaavojen mahdollistama kokonaisasukasmäärän lisäys ja sen vaikutus alueen palvelutarpeisiin. Tämä kaava ei yksinään johda uusien päiväkotien tai koulun tarpeeseen alueella.

Alueen toteuttaminen tukee jo rakenteilla olevan Espoon kaupunkiradan kannattavuutta ja toisaalta alueen saavutettavuutta ja palvelutarjontaa parantavat investoinnit (mm. Espoon kaupunkirata, kaupallisten palveluiden hankkeet) voivat myös nostaa alueen arvoa.

Energiahuolto

Kaava-alue on suunniteltu liitettävänä kaukolämpöverkkoon. Kaavalla ei ole arvioitu olevan merkittäviä vaikutuksia energiatalouteen. Alueella jo olevan lämpökeskuksen toiminnan turvaaminen tukee energiahuollon toimintavarmuutta.

Vaikutukset työpaikkoihin ja kauppaan

Kaavamuutos vähentää jonkin verran mahdollisia työpaikkoja, sillä muutoksen myötä alueella oleva teollisuustoiminnalle varattu korttelialue poistuu. Muuten kaavamuutoksella ei ole arvioitu oleva vaikutuksia työpaikkoihin.

Kaavamuutos ei vaikuta alueen kaupan tarjontaan. Kaavamuutos tuo alueelle arviolta noin 200 uutta asukasta aivan Espoon keskuksen kaupallisten palveluiden läheisyyteen, mikä lisää jonkin verran Espoon keskuksen kaupan kysyntää.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Rakentamisaikataulu

Alueen rakentaminen tulee mahdolliseksi asemakaavan saatua lainvoiman.

Kaavaehdotuksen mukaisen korttelin 41065 alue on tällä hetkellä lähes kokonaan Espoon kaupunkiradan työmaan käytössä. Alueen rakentaminen kaavan mukaisesti on mahdollista vasta, kun työmaatoiminta on poistunut alueelta.

6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Asemakaavatyön aikana alueelle on laadittu korttelisuunnitelma (Kaupunginkallionrinteen korttelisuunnitelma, Tengbom Oy, 2026). Korttelisuunnitelma ohjaa alueen jatkosuunnittelua rakentamislupakäsittelyn aikana.

Kaava-alueesta on tekeillä kunnallistekninen yleissuunnitelma (A-Insinöörit Oy, luonnos 1/2026, valmistuu arviolta vuoden 2026 aikana), joka ohjaa kaava-alueen yleisten alueiden jatkosuunnittelua.

6.3 Toteutuksen seuranta

Asemakaavan toteutuksen seurannasta vastaa Espoon kaupungin rakennusvalvontakeskus.

Katualueiden ja muiden yleisten alueiden toteuttamisesta vastaa Espoon kaupunkitekniikan keskus.

6.4 Sopimukset

Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus, jonka hoitaa tonttiyksikkö.

7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Alueen kaavoitushistoria

Alun perin alueen maanomistaja on esittänyt asemakaavan laatimista ja voimassa olevan asemakaavan muuttamista vuonna 1996. Kaavahanke tuli ensimmäisen kerran vireille nimikkeellä ”Kaupunginkallio IA, asemakaava ja asemakaavan muutos,

alue 613200" kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöksellä vuonna 1997. Kaava-aluetta suunniteltiin vuoteen 2003 asti, mutta kaava ei edennyt maankäytösopimusneuvotteluista kaavan hyväksymiseen.

Kaavahankkeen valmistelua jatkettiin jälleen vuonna 2011 laatimalla maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukainen erillinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (12.4.2011, päivitetty 16.4.2013).

Vuonna 2014 maanomistaja on pyytänyt kaavaprosessin jatkamista. Tuolloin todettiin, että kaavoitusta ei voida jatkaa vanhan prosessin mukaisena, koska tänä aikana lainsäädäntö sekä kaavoitusprosessi ovat muuttuneet. Myös kaava-alueen rajausta päätettiin muuttaa kaupunkiradan ja liito-orava-alueiden huomioimisen takia, minkä vuoksi asemakaavaprosessi käynnistettiin uudestaan osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) laatimisella ja osallisten kuulemisella.

7.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

Nimikkeellä "Kaupunginkallionrinne, asemakaava ja asemakaavan muutos, alue 613700" uudelleen käynnistetyn kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 11.8.-9.9.2014.

Vuonna 2019 maanomistaja on uudelleen hakenut alueen kaavan laatimista sekä voimassa olevan kaavan muuttamista. Kaavaprosessia päätettiin jatkaa uuden osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston laatimisella sekä osallisten kuulemisella, sillä kaavan lähtökohdat ovat osin muuttuneet vuoden 2014 tilanteesta.

Seuraavaksi kuvataan lyhyesti molempien osallistumis- ja arviointisuunnitelmien sisältö sekä niistä saatu palaute.

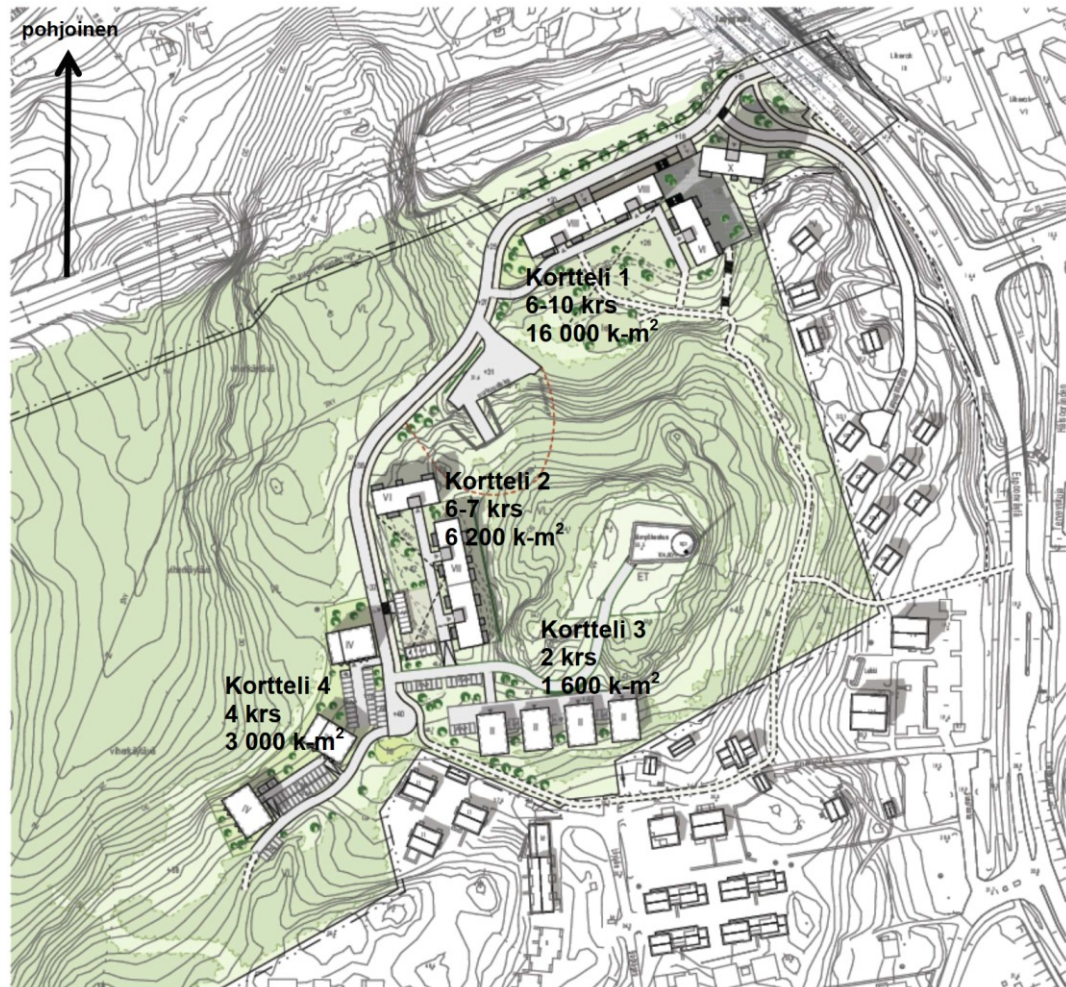
7.1.1 Vuonna 2014 nähtävillä ollut osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

Kaavasta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 11.8. – 9.9.2014.

Vuoden 2014 valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus

Vuoden 2014 osallistumis- ja arviointisuunnitelmana liittyneessä valmisteluaineistossa alueelle esitettiin rakennettavaksi pääosin asuinkerrostaloja siten, että lähimpänä Espoon keskusta rakentaminen on korkeinta ja tehokkainta. Kaupunginkallion pohjoisrinteen ja rautatiealueen väliin esitettiin osin muurimainen asuinkerrostalojen kortteli, jossa kerrosluku vaihteli kuudesta kymmeneen. Kaupunginkallion länsirinteen sijoittuvissa kahdessa asuinkerrostalokorttelissa rakennusten kerrosluku oli neljästä seitsemään. Etelärinteeseen oli osoitettu neljän kaksikerroksisen asuinpientalon ryhmä. Alueen asukaspysäköinti esitettiin toteutettavan suurimmissa

kerrostalokortteleissa pihakannen alaisissa pysäköintilaitoksissa, muutoin maantasa-
sopaikoituksena. Rakennusoikeutta alueelle oli alustavasti osoitettu yhteensä noin 27
000 k-m².



Kuva 28. Vuoden 2014 osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan liittynyt suunnitelmaluonnos.
(Kuva: Tengbom-Eriksson Arkkitehdit Oy).

Vuoden 2014 valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Vuoden 2014 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta yhteensä saatiin 11 mielipidettä, joista kaksi oli yhdistyksiltä ja loput yksityishenkilöiltä. Osassa mielipiteistä oli useita allekirjoittajia, joten yhteensä mielipiteen antaneita yksityishenkilöitä oli 25. Anne-
tuissa mielipiteissä toivottiin alueelle enemmän pientaloasumista ja esitettiin erityi-
sesti mäen päälle sijoittuvien kortteleiden poistamista kokonaan suunnitelmasta.

Vuoden 2014 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yhteensä kaksi (2) lau-
suntoa tai kannanottoa, joissa pyydettiin kiinnittämään huomiota teknisen huollon ver-
kostoihin.

Vuonna 2014 nähtävillä olleesta aineistosta saatu palaute on huomioitu uuden osal-
listumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston laatimisessa. Uusissa
suunnitelmissa rakentamisen määrää on vähennetty merkittävästi, mäen yläosiin

esitetyistä rakennuspaikoista on luovuttu kokonaan ja kerrostalojen kerroslukuja on laskettu.

7.1.2 Vuonna 2023 nähtävillä ollut osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

Kaavasta on vuonna 2023 laadittu uusi osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRA 30§:n mukaisesti 12.6. – 11.7.2023.

Kaavahankkeesta järjestettiin asukastilaisuus 14.6.2023.

Vuoden 2023 valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus

Valmisteluaineistossa alueelle oli laadittu kolme vaihtoehtoista suunnitelmaa. Kaikissa vaihtoehtoissa alueen keskiosissa sijaitsevat rakentamattomat asuinpientalojen korttelialueet (41001 ja 41002) muutetaan osaksi ympäröivää virkistysaluetta. Lisäksi alueelle sijaitseva lämpökeskus, sen tarvitsema öljynporkupaikka sekä lämpökuksesta palveleva hiekkatie mäen laelle säilyvät.

Suunnitelmissa alueelle oli esitetty yhteensä 9 900–11 170 k-m² asumisen rakennusoikeutta. Kaikissa esitetyissä vaihtoehtoissa lähtökohtana on, että tehokkaampi rakentaminen sijoittuu alueen pohjoisosaan lähelle Espoon keskuksen ydintä. Kaikissa vaihtoehtoissa alueen pohjoisosassa uusi asuinrakentaminen sijoittuisi kahteen kerrostalokortteliin, jotka sijoittuvat Kamreerintien molemmin puolin voimassa olevan asemakaavan TY-korttelialueen ja AO-korttelialueen kohdalle.

Alueen eteläosassa lähtökohtana on kaikissa vaihtoehtoissa, että alueella sijaitseva rakentamaton julkisten rakennusten korttelialue (Y-k) muutetaan pientalojen korttelialueeksi, joka täydentää olemassa olevaa Kaupunginkallion pientaloaluetta.

Liikenteellisiltä ratkaisuiltaan maankäyttöluonnokset ovat suunnilleen samanlaisia. Pohjoisosan liikenneyhteydet toteutetaan Kamreerintien kautta. Lisäksi jo olemassa oleva huoltoyhteys lämpökeskukselle Kamreerintieltä päin säilytetään. Espoonväylän, Kamreerintien ja Kaupunginkalliontien väliselle alueelle tutkitaan yleisen pysäköinnin sijoittamista. Eteläosan pientaloille liikenneyhteydet järjestetään etelästä Löylytien suunnasta.

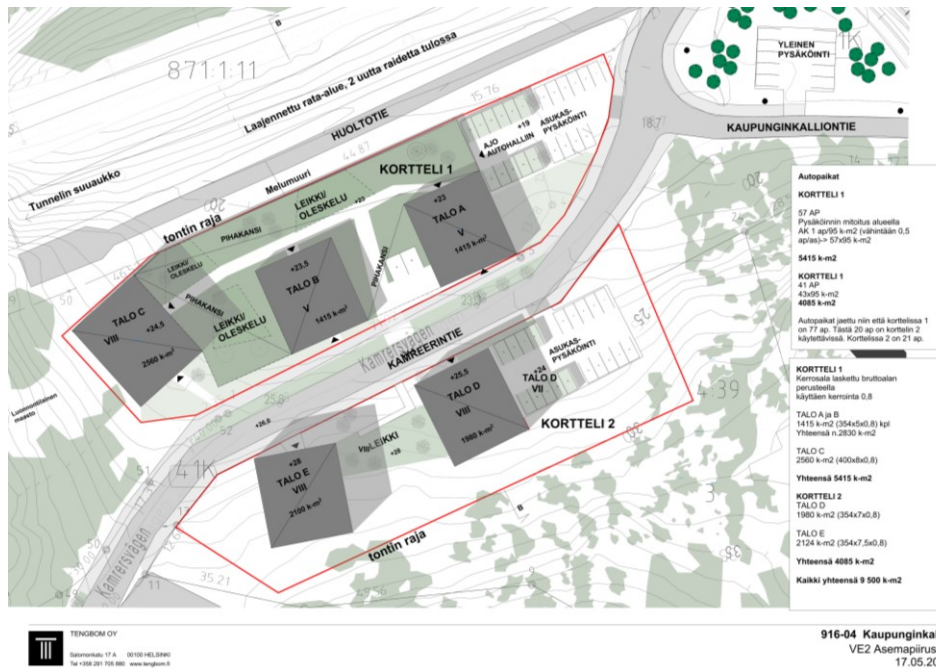
Alueen pohjoisosassa kaikkien vaihtoehtojen lähtökohtana oli, että uusi rakentaminen sijoittuu kahteen kortteliin Kamreerintien molemmin puolin. Lähtökohtana oli myös, että uusi rakentaminen sovitetaan rinteeseen ja kaukomaisemaan niin, että uudet rakennukset eivät nouse olemassa olevan puuston latvustoa korkeammalle. Vaihtoehdot eroavat toisistaan erityisesti pysäköintiratkaisun ja rakennusten muodon ja sijoittelun osalta.

Valmisteluaineiston vaihtoehdossa 1 uusi rakentaminen sijoittuu kahteen kortteliin, joissa kummassakin on kaksi pitkänomaista kerrostaloa. Rakennukset ovat korkeudeltaan 4–8-kerroksisia. Asukkaiden tarvitsemat pysäköintipaikat sijoittuvat

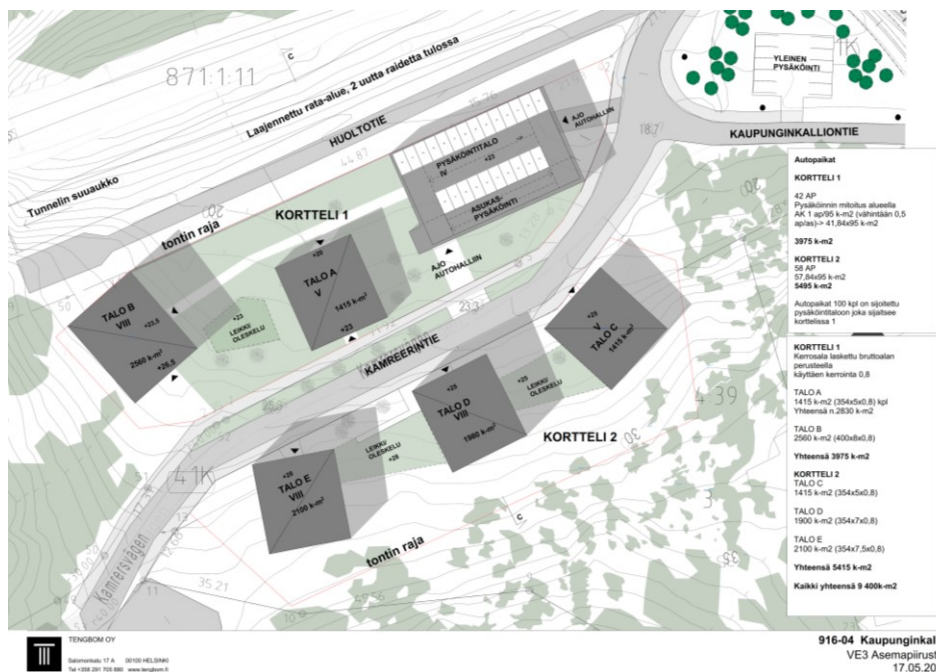
pääosin asuinrakennusten alle, osin myös pihaille. Asuinrakentamista tässä vaihtoehdossa on noin 10 670 k-m². Vaihtoehdossa 2 on esitetty kaksi asuinkorttelia, joista toisessa on kolme 5–8-kerroksista pistetaloa ja toisessa kaksi 8-kerroksista pistetaloa. Asukkaiden tarvitsemat pysäköintipaikat sijoittuvat tässä vaihtoehdossa pääosin radan viereiseen kortteliin, osin maantasoon ja osin pihakannen alle. Lisäksi osa pysäköinnistä sijoittuu toisen korttelin itäosaan pihalle. Asuinrakentamista tässä vaihtoehdossa on noin 9 500 k-m². Vaihtoehdossa 3 lähtökohtana on, että uusien asukkaiden tarvitsemat pysäköintipaikat on keskitetty yhteen pysäköintilaitokseen, joka sijoittuu pohjoisemman korttelin itäosaan. Asuminen sijoittuu yhteensä viiteen pistetaloon, jotka ovat korkeudeltaan 5–8-kerroksisia. Asuinrakentamista tässä vaihtoehdossa on noin 9 400 k-m².



Kuva 29. Valmisteluaineisto: Asemapiirros alueen pohjoisosaan sijoittuvien kerrostalokorttelien suunnitelmavaihtoehdosta 1. Tässä vaihtoehdossa alueelle esitetään neljää asuinrakennusta ja asukas-pysäköinti sijoittuu pääosin rakennusten alle. Kuva ei mitataavassa.



Kuva 30. Valmisteluaineisto: Asemapiirros alueen pohjoisosaan sijoittuvien kerrostalokorttelien suunnitelmavaihtoehdosta 2. Tässä vaihtoehdossa alueelle esitetään viittä asuinkerrostaloa ja asukaspysäköinti sijoittuu pääosin pohjoisempaan kortteliin piha-kannen alle. Kuva ei mittakaavassa.



Kuva 31. Valmisteluaineisto: Asemapiirros alueen pohjoisosaan sijoittuvien kerrostalokorttelien suunnitelmavaihtoehdosta 3. Tässä vaihtoehdossa alueelle esitetään viittä asuinkerrostaloa ja asukaspysäköinti sijoittuu pääosin erilliseen pysäköintitaloon. Kuva ei mittakaavassa.

Alueen eteläosaan laadittiin kolme vaihtoehtoa, joissa kaikissa kortteliin esitetään yhteensä 500 k-m² pientalorakentamista. Vaihtoehdossa 1 pientalot muodostuisivat kahdesta rinteeseen sovitetusta paritalosta. Vaihtoehdossa 2 pientalot

muodostuisivat neljästä erillispientalosta, joilla on yhteiset piha-alueet. Vaihtoehdossa 3 alueelle on esitetty kolme omakotitaloa, jotka voitaisiin toteuttaa myös omatonttisina.



Kuva 32. Valmisteluaineisto: Asemapiirros alueen eteläosaan sijoittuvan pientalokorttelin vaihtoehdosta 1. Tässä vaihtoehdossa alueelle esitetään neljää erillispientaloa. Kuva ei mittakaavassa.



Kuva 33. Valmisteluaineisto: Asemapiirros alueen eteläosaan sijoittuvan pientalokorttelin vaihtoehdosta 2. Vaihtoehdossa 2 alueelle esitetään kahta paritaloa. Kuva ei mittakaavassa.



Kuva 34. Valmisteluaineisto: Asemapiirros alueen eteläosaan sijoittuvan pientalokorttelin vaihtoehdosta 3. Vaihtoehdossa 3 alueelle esitetään kolmea omakotitaloa, jotka voidaan sijoittaa omille tonteilleen. Kuva ei mittakaavassa.

Vuoden 2023 valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Asukastilaisuudessa 14.6.2023 saatu palaute

Valmisteluaineiston nähtävilläoloaikana kaavasta järjestettiin asukastilaisuus 14.6.2023 Entressen kirjastossa. Tilaisuuteen osallistui noin 20 henkeä.

Tilaisuudessa kaavan valmistelijat esittelivät erilaisia suunnitelmavaihtoehtoja kerrostaloalueesta ja pientaloalueesta, joita alueelle on esitetty rakennettavaksi. Osallistujia pohdittiin tulevien kerrostalojen korkeus. Alueelle suunniteltavat pientalot eivät herättäneet keskustelijoiden joukossa kovin paljoa mielipiteitä. Asukkaat ilmaisivat tilaisuudessa myös tyytymättömyyttään Kamreerintien ja Espoonväylän toimivuuteen. Huolena oli alueen parkkipaikkojen vähyys ja teiden ruuhkaantuminen. Kaikkiaan tilaisuudessa oltiin sitä mieltä, että alueen uusi suunnitelma on parempi kuin vanha. Sen osalta suunnittelijat saivat tilaisuudessa kiitosta. Asukkaat ilmaisivat toiveensa luonnon säilyttämisestä selkeästi ja olivat tyytyväisiä siihen, että uudessa suunnitelmassa rakentaminen on sijoitettu paremmin.

Mielipiteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta yhteensä saatiin 16 mielipidettä, joista yksi oli yhdistykseltä ja loput yksityishenkilöiltä. Osassa mielipiteistä oli useita allekirjoittajia, joten yhteensä mielipiteen antaneita yksityishenkilöitä oli 19.

Annetuista mielipiteistä 10 kpl annettiin Webropol-kyselylomakkeella ja kuusi (6) kpl jätettiin kirjaamoon.

Mielipiteissä käsiteltiin pääasiassa luontoarvojen ja Keskuspuiston säilyttämistä sekä ekologisen yhteyden turvaamista, rakentamisen mittakaavaa, maastoon sovittamisen

tärkeyttä ja asuntotyyppien sopivuutta alueelle sekä liikenne-, pysäköinti- ja palvelukapasiteettiin liittyviä huolia. Lisäksi mielipiteissä nostettiin esille huoli melu- ja tärinähaitoista sekä palveluverkon riittävydestä.

Annetuissa mielipiteissä annettiin palautetta myös valmisteluaineistossa esitellyistä suunnitelmavaihtoehdoista.

Kerrostalovaihtoehtojen osalta monissa mieliteissä oltiin sitä mieltä, että alueelle eivät sovi 4–8-kerroksiset kerrostalot ja ehdotettiin kerrostalojen korkeuden rajoittamista 4–5 kerrokseen. Lisäksi huomautettiin, että alue on todellisuudessa jyrkkää rinnemaastoa, vaikka havainnekuville se näyttää tasaiselta. Kerrostalokorttelien pysäköintiratkaisujen osalta oli eniten vastustusta erilliselle pysäköintitalolle ja suositettiin pysäköintiä pihakansien alle tai kellareihin. Kerrostalokorttelien osalta vaihtoehtoa 1 pidettiin rauhallisempuna ratkaisuna, koska siinä rakennuksia on vain neljä. Vaihtoehdossa 2 kiitosta saivat harjakatot. Vaihtoehdossa 3 pysäköintitalo koettiin rumaksi ja massiiviseksi.

Yleisesti ottaen eri pientalovaihtoehdot saivat selvästi enemmän kannatusta kuin kerrostalot. Pientalot nähtiin ratkaisuna alueen viihtyisyyden ja identiteetin säilyttämiseen. Mielipiteissä toivottiin omakotitaloja, rivitaloja tai terassitaloja, jotka sopivat maastoon ja alueen luonteeseen. Lisäksi esitettiin, että pientaloalueiden ja uusien kiinteistöjen väliin Löylytien varrelle tulisi jättää puita näkösuojaksi. Pientalojen osalta vaihtoehtoa 1 pidettiin sen väljyyden vuoksi parhaana tai toiseksi parhaana vaihtoehtona. Vaihtoehto nähtiin houkutteleva asumiskohteena. Vaihtoehtoa 2 pidettiin liian tiiviinä ja siksi huonoimpana vaihtoehtona. Mielipiteissä koettiin, että tämä vaihtoehto ei jätä asukkaille omaa rauhaa. Yleisesti ottaen vaihtoehtoa 3 pidettiin parhaimpana vaihtoehtona viihtyvyyden kannalta. Omat tontit nähtiin parhaana ratkaisuna. Sen nähtiin myös sopivan parhaiten nykyiseen rakentamiseen.

Lausunnot ja kannanotot

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yhteensä kahdeksan (8) lausuntoa tai kannanottoa.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunnossa todettiin, että asemakaavatyön tavoitteet sekä esitetyt valmisteluaineiston vaihtoehdot ovat ohjainten ylempiasteisten kaavojen tavoitteiden mukaisia. ELY-keskus pitää yhdyskuntarakenteellisesti hyvänä lähtökohtana sitä, että asemakaavatyöllä vahvistetaan maakunnallisesti merkittävän ekologisen yhteyden merkitystä, ja osoitetaan asuinrakentamista jo toteutuneen rakenteen yhteyteen ja palveluiden ääreen. OAS-aineiston perusteella kaavamuutos tulee olemaan luonnonsuojelun näkökulmasta positiivinen muutos verrattuna alueen voimassa olevaan asemakaavaan. Lisäksi lausunnossa todettiin, että kaavassa on huomioitava melu, tärinä ja runkomelu sekä kiinnitettävä huomiota ekologista yhteyttä vahvistaviin kaavamääräyksiin sekä arvioitava kaavan ilmastovaikutuksia sekä keinoja sopeutua ilmastonmuutokseen.

Fortum Power and Heat Oy:n lausunnossa todettiin, että kaavatyössä on tarpeen huomioida Fortumin toiminnan jatkumisedellytykset alueella.

Väyläviraston lausunnossa kiinnitettiin erityisesti huomiota kaava-alueen sijaintiin Espoon kaupunkiratahankkeen välittömässä läheisyydessä ja kehoitettiin kiinnittämään erityistä huomiota suunnitelmien yhteensovittamiseen. Lisäksi muistutettiin huomiomaan raideliikenteen aiheuttama melu, runkomelu ja tärinä.

Caruna Espoo Oy:n lausunnossa todettiin, että kaavamutoksen myötä sähkönkäyttö alueella kasvaa ja alueelle tarvitaan uusia kaapelointeja ja mahdollisesti uusi puistomuuntamo.

HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän lausunnossa todettiin, että alueella sijaitsee käytössä olevia vesihuoltolinjoja, jotka tulee huomioida kaavoituksessa. Uuden vesihuollon tarve ja uusien tonttien liittyminen yleiseen vesihuoltoon tulee tarkastella jatkosuunnittelun yhteydessä.

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitoksen lausunnossa todettiin, että kaavassa on huomioitava hälytysajoneuvojen ajoyhteydet alueelle ja alueen sisällä sekä tarvittavat tilavaraukset pelastustoimintaa varten.

Turun Tunnin Juna Oy totesi lausunnossaan, että junaradan läheisyys tulee huomioida alueen kaavan laadinnan yhteydessä ja tarvittaessa asettaa kaavamääräyksiä esimerkiksi melun ja tärinän osalta.

Espoon kaupunginmuseon kannanotossa todettiin, että asemakaavahankkeella ei ole merkittäviä vaikutuksia alueen kulttuuriympäristöarvoihin.

Miten saatu palaute on huomioitu ehdotuksen valmistelussa

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon jälkeen suunnitelmia on kehitetty eteenpäin ottaen huomioon saadut mielipiteet, lausunnot ja kannanotot. Saadun palautteen pohjalta on kiinnitetty erityistä huomiota rakentamisen sovittamiseen rinne- ja maastoon, rakentamisen kaupunkikuvallisiin vaikutuksiin sekä ekologisten yhteyksien toimivuuden turvaamiseen. Kaavaehdotuksen laadinnan aikana arvioituja vaihtoehtoja ja ratkaisuja on kuvattu tarkemmin selostuksen kohdassa 7.2.1.

Kaavaehdotusvaiheen aikana alueen suunnittelua jatkettiin korttelisuunnitelman laatimisella. Lisäksi laadittiin täydentäviä selvityksiä mm. melu-, runkomelu- ja tärinäselvitykset, hiilineutraalilaskenta sekä kunnallistekninen yleissuunnitelman luonnos.

Lisäksi kaavaehdotusta laadittaessa on käyty useita keskusteluja eri viranomaisien ja muiden alueen suunnitteluun liittyvien tahojen, kuten Länsi-Uudenmaan pelastuslaitoksen ja Espoon ympäristönsuojelun kanssa, ja näiden pohjalta on tarkennettu suunnitelmia. Lisäksi alueen kunnallisteknisen yleissuunnitteluun on osallistunut yhtenä tilaajana HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä. Kunnallisteknisen yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä on myös oltu yhteydessä kunnallisteknisen verkoston suunnittelun keskeisiin sidosryhmiin.

7.2 Kaavaehdotus

Kaavaehdotukseen kaavan rajausta on muutettu osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta niin, että ehdotus koskee vain olevan asemakaavan muutosta. Kaavassa ei ole mukana uutta asemakaavoitettavaa aluetta.

7.2.1 Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus

Kaavaehdotusta laadittaessa tarkasteltiin erilaisia suunnitteluratkaisuja ja arvioitiin eri vaihtoehtoja suhteessa toisiinsa. Merkittävimpiä tarkasteltuja ratkaisuvaihtoehtoja olivat kerrostalokorttelien massoittelu ja korkeus, pysäköinnin järjestelyt sekä pientalokorttelin vaihtoehdot.

Kerrostalokorttelien massoittelu

Alueen pohjoisosan rakentamisen osalta tarkasteltiin erityisesti kerrostalojen kokoa, sijaintia ja asemointia alueella.

Alueesta laaditun meluselvityksen tulosten takia päädyttiin siihen, että radan puoleisimmassa korttelissa rakentaminen sijoittuisi radan suuntaiseen lamellitalloon, koska tällöin rakennus suojaisi parhaiten aluetta melulta ja lisäksi asunnot olisi helpoin järjestellä niin, että ne avautuvat myös muualle kuin vain pohjoiseen ja junaradalle päin.

Eteläisemmän kerrostalokorttelin osalta taas päädyttiin esittämään ratkaisua, jossa kortteli muodostuu kahdesta pistemäisestä rakennuksesta, jotta rakennusten välistä avautuisi näkymiä korttelin eteläpuolelle jäävään metsäiseen rinteeseen.

Pysäköinnin järjestelyt

Pysäköinnin osalta tarkasteltiin useita eri vaihtoehtoja. Radan aiheuttaman melun takia olisi nähty parhaimpana sijoittaa pysäköinti keskitettyyn laitokseen alueen koillisnurkkaan. Tämä vaihtoehto nähtiin kuitenkin kaupunkikuvallisesti haastavana, koska pysäköintitalo olisi tällöin alueelle saavuttaessa näkymien päätteessä. Pysäköinnin sijoittamista kokonaan kannen ja/tai rakennusten alle tutkittiin yhtenä vaihtoehtona, mutta se nähtiin sekä taloudellisesti vaikeana ratkaisuna ja lisäksi johtavan siihen, että asuinpihat eivät olisi lainkaan maanvaraisia.

Lopulta päädyttiin ratkaisuun, jossa pysäköinti on osin pysäköintitalossa ja osin kannen alle. Näin saatiin hajautettua pysäköintiä, mikä helpottaa toteuttamista, järjestelyä oleskelupihoja enemmän maanvaraisille tontin osille sekä pidettyä pysäköintitalon korkeus maltillisena. Pysäköintitalo päädyttiin sijoittamaan eteläisemmän korttelin koillisnurkkaan, jolloin se ei olisi niin hallitsevassa paikassa ja toisaalta sijoittuen kuitenkin alueelle, jolla on suhteellisen paljon liikennemelua eikä siksi olisi yhtä soveltuva alue asumiselle. Lisäksi tämä sijainti nähtiin liikenteellisesti hyvänä paikkana, koska tällöin suurin osa alueelle tulevasta liikenteestä jäisi alueen alkuosaan, eikä kaikkea ajoneuvoliikennettä ohjattaisi suhteellisen jyrkän kadun yläosiin.

Pientalokorttelin vaihtoehdot

Alueen eteläosan pientalokorttelin osalta arvioitiin erityyppisten pientalovaihtoehtojen soveltumista alueelle. Valmisteluvaiheessa pientalokorttelin alueelle sijoittuva pieni kallio päädyttiin rajaamaan pois korttelialueelta, jotta se voitaisiin säilyttää osana lähivirkistysaluetta. Kaavaan liittyvässä korttelisuunnitelmassa päädyttiin tutkimaan kortteliin erityisesti omatonttisiin omakotitaloihin perustuvaa ratkaisua, sillä sen nähtiin soveltuvan alueelle parhaiten. Kaava ei kuitenkaan suoraan rajaa korttelin toteutusmuotoa ja sen voikin toteuttaa myös yhtiömuotoisena ja esimerkiksi paritaloina.

7.3 Kaavan hyväksyminen

Asemakaavan muutoksen hyväksyy valtuusto.

7.4 Yhteistyö kaavan valmistelun aikana

Asemakaavan muutos on laadittu yhteistyössä hakijan työryhmän kanssa.

Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavoituksen palvelualueella kaavan valmistelusta on vastannut

- Sonja Sahlsten, arkkitehti
- Marno Hanttu, liikenneinsinööri
- Aino Leskinen, maisema-arkkitehti (8/2023 alkaen)
- Katariina Peltola, maisema-arkkitehti (6/2023 asti)
- Outi Reitmaa, aluearkkitehti
- Timo Pesonen, erikoissuunnittelija

Hankkeen edustajat ja suunnittelukonsultit:

- Petteri Leinonen, Espoon seurakuntayhtymä, kiinteistöjohtaja
- Pekka Vehniäinen, Tengbom Oy, suunnittelujohtaja
- Anne Huuki, Tengbom Oy, arkkitehti
- Kaisa Baiardi, Tengbom Oy, maisema-arkkitehti
- Petrus Laaksonen, Tengbom Oy, suunnittelujohtaja (11/2024 saakka)

Kunnallistekniikkaan liittyvästä yleissuunnittelusta on vastannut kaupunkitekniikan keskuksesta projekti-insinööri Päivi Vanttinen. Kunnallisteknisen yleissuunnitelman on kaupunkitekniikan keskuksen, kaupunkisuunnittelukeskuksen ja HSY:n toimeksiannosta laatinut A-insinöörit Oy.

Lisäksi asemakaavan valmistelun aikana on tehty tiivistä yhteistyötä Fortum Power and Heat Oyj:n kanssa.

7.5 Käsittelyvaiheet

Lyhenteet:

- ksj = kaupunkisuunnittelujohtaja
- ksp = kaupunkisuunnittelupäällikkö
- ksl = kaupunkisuunnittelulautakunta
- kh = kaupunginhallitus

Päivämäärä	Taho	Tapahtuma
2014		Kaavoituspyyntö maanomistajalta
19.5.2014	ksp	OAS ja valmisteluaineisto nähtäville
11.8.-9.9.2014		Valmisteluaineisto nähtävillä (MRA 30 §)
20.11.2019		Uusi kaavoitushakemus saapui
29.5.2023	ksj	OAS ja valmisteluaineisto nähtäville
12.6. – 11.7.2023		Valmisteluaineisto nähtävillä (MRA 30 §)

ESPOON KAUPUNKI

KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Sonja Sahlsten

Sonja Sahlsten

Arkkitehti

Torsti Hokkanen

Torsti Hokkanen

Kaupunkisuunnittelujohtaja