

Muistutusten yhteenveto ja vastineet

Karakallion keskusta

Asemakaavan muutos

57. kaupunginosa, Karakallio

Kortteli 57007, liikenne- ja katualueet

Liittyy kaupunkisuunnittelulautakunnan 18.2.2021 MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville hyväksymään asemakaavan muutokseen, piirustusnumero 7297.

Nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 8.3. – 7.4.2021.

Yhteenveto muistutusten vastineista lähetetään kaikille muistutuksen jättäneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa. Usean henkilön yhteisesti jättämistä muistutuksista yhteenveto lähetetään muistutusten yhteyshenkilölle.

Kaavan hyväksymispäätöksestä on pyytänyt tiedon 1 kpl muistuttajaa.

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavayksikkö

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 Espoon kaupunki

Jenni Mikkola, arkkitehti, etunimi.sukunimi@espoo.fi

Minna-Maija Sillanpää, maisema-arkkitehti

Kati Kinnunen, suunnitteluinsinööri, liikenne

Sisällys

Muistutusten yhteenveto ja vastineet	1
Yleistä muistutuksista	2
Alueen luonne	2
Rakentaminen.....	4
Pysäköintitalo.....	6
Varjostus.....	6
Rakentamisen aikaiset haitat	7
Liikenne	7
Liikennemelu.....	8
Ilmanlaatu	9
Huoltoliikenne	10
Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet	11
Tori- ja aukioalueet	13
Liito-oravat.....	14
Hulevedet.....	15
Asuntopolitiikka.....	15
Aluekeräyspiste.....	16

Yleistä muistutuksista

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

Alueen luonne

1. Suunnitelma on mielestäni kokonaisuudessaan ja lähtökohdat huomioiden loistava. Siinä on todella taidokkaasti huomioitu olemassa olevat rakennukset, joita täydennysrakentaminen potentiaalisesti varjostaisi. Polveileva ja porrastettu massa on mielestäni todella luonteva ja sopiva kyseiselle sijainnille. Kaavaviitesuunnitelma on todella hyvä ja luonteva korjaus alueen visuaalisesti pahimmalle ongelmapiisteelle. Se on ilmeeltään, massaltaan ja rytmiltään ympäristöä kunnioittava ja samalla nykyaikainen. En pidä myöskään 8-kerroksisuutta ongelmana tai epäsovivana ympäristöön. Jos johonkin niin juuri tähän alueen keskustakortteliin se on erittäin perusteltu.

2. Karakallio-Seura tuntee huolta alueen kehittämisen suunnasta ja haluamme painottaa korkeatasoista rakentamista kaikissa aluetamme koskevissa hankkeissa. Pidämme keskustakorttelin toteutumista tärkeänä niin asukkaiden kuin yritystenkin kannalta.

Kokonaisuudessaan kaavaviitesuunnitelma vaikuttaa laadukkaalta, paikkaan sopivalta ja tasapainoiselta. Siinä on otettu huomioon ympäristö, ja suunnitelman massoittelu, rytmi ja tyyli tukevat alueen kehitystä. Pidämme hankkeen toteutumista tärkeänä, ja olemme pääpiirteissään tyytyväisiä suunnitelmaan.

3. Karakallio on pääosin 1960-luvulla rakennettu lähiö. Sen olennainen keskusta on ollut matala ja ilmava ostoskeskus, jonka läpi on kuljettu yli 50 vuotta. Karakalliontiellä rakennusten ja tien väliin on jätetty kautta linjan runsaasti viheraluetta. Näin on luotu avara ja hengittävä lähiö. Nyt ehdotuksessa oleva Karakallion keskustan kaava rikkoisi lähiön ainulaatuisen kokonaisuuden ja tuhoaisi ilmavuuden ja vehreyden alueelta. Samoin talojen yksityinen sisäpiha sulki keskustan pelkäksi korttelin ympärikäveltäväksi kapeaksi jalkakäytäväksi. Liian korkeat rakennukset parkkitaloineen nyt matalaan keskustaan ovat kestävä ajatus.

Suunnitelmassa kerrostalojen sisäpiha tulisi olemaan suljettu muilta karakalliolaisilta. Jokaisen karakalliolaisen nyt läpikuljettavastatilasta tulisi kerrostalojen yksityispihaa. Karakalliolaiset tulisivat kulkemaan korttelin ympäri ahdasta jalankäytävää pitkin ja saisivat "kurkistaa" sisäpihalle muutamasta kohtaa.

Toivon kaavassa otettavan huomioon Karakallion ainutlaatuisuuden ilmavana ja vehreänä, ihmisen kokoisena lähiönä. Karakallio on nimenomaan lähiö eikä siitä saa kokonaisuudessaan kaupunkimaista, vaikka nyt keskusta uhrattaisiin tälle ajatukselle. Muutokset Karakalliossa on tehtävä alueen ainutlaatuisuutta ja ihmisten asumisviihtyvyyttä kunnioittaen.

4. Surullista on, että mahdollisen rakennuttajan/ investoijan rahanhimon vuoksi keskustakorttelin, karakalliolaisten jokapäiväiseen elämään vaikuttavaa, viihtyisyyttä ollaan valmiita heikentämään näin paljon.

Vastine:

Uusi rakentaminen olemassa olevan ostoskeskuksen paikalle tuo suuren muutoksen alueen keskustan ilmeelle. Valmistelun aikana alueelle on tarkasteltu useita erilaisia korttelirakenteita. Esitettyyn kokonaisuuteen ovat vaikuttaneet kaupunkikuvallisten tavoitteiden lisäksi liikenteelliset reunaehdot sekä osittain myös kauppakeskuksen nykyisten toimijoiden toiveet.

Täydennysrakentamisen myötä alueen korttelirakenne tiivistyy. Myös julkiset alueet torilla ja Karakalliontien vierustalla tiivistyvät. Keskustan yleisilme on haluttu säilyttää avoimena huolimatta kadunvartta tiivistävästä rakentamisesta. Avoimuutta on tuotu jättämällä rakennusalat hieman irti toisistaan, jolloin ne eivät muodosta yhtenäistä muuria. Julkisen ja yksityisen tilan välille on kaavassa osoitettu välittäviä puolijulkisia alueita au-1 merkinnällä. Asuntorakentamisen myötä piha-alueen luonne muuttuu yksityiseksi. Korttelialueelle on osoitettu istutettavaksi tarkoitettuja piha-alueita vehreyden turvaamiseksi. Maanvarainen sisäpiha sallii monipuolisen pihasuunnittelun erilaisine kasvilajeineen.

Rakennusten julkisivujen jaottelussa ja materiaaleissa on pyritty yhdistämään ympäröivän pääosin 60-luvun rakennusten muotokieli.

Rakentaminen

1. Viitesuunnitelma ei ole Karakalliontien aukotuksen suhteen realistinen. Seuralla on suuri huoli siitä, että nyt esitetyt pohjakuvat tuottavat umpinaista ja yksitoikkoista katu-ympäristöä, eikä aluejulkisivussa esitetty aukotus tule toteutumaan. Toivomme, että rakennusvalvonta kiinnittää tähän rakennuslupavaiheessa erityistä huomiota, ja ohjaa suunnittelua tältä osin voimakkaammin.

Viitesuunnitelma antaa ymmärtää, että parvekkeiden alapuoliset tilat eivät tule käyttöön, vaan ne ovat tyhjiä ”piiloja”, jotka potentiaalisesti toisivat keskustakortteliin epämiellyttäviä lieveilmiöitä. Toivomme, että tämä korjataan suunnittelun edetessä esimerkiksi ummistamalla tilat ja mahdollisesti hyödyntämällä ne kylminä varastotiloina.

Parvekekaiteet on esitetty kaavaviitesuunnitelmassa kirkaslasisina. Toivomme, että korttelin ulkopuolelle näkyvät parvekekaiteet ovat tyypiltään jotain muuta kuin kirkasta lasia, jotta katukuvasta tulee siisti ja rauhallinen.

Onko liiketilojen muunneltavuuteen tai erityyppisten käyttötarkoitusten mahdollistamiseen kiinnitetty huomiota? Toivomme, että vähintään keskustakorttelin nykyisten palvelutarjoajien tarpeet on otettu huomioon, jotta toiminnan jatkamiselle löytyy edellytykset tilojen puolesta.

2. Rakennusten kerrosluku, 8. krs Kotkatien puolella on liikaa, kun rakennusalue on muutenkin siinä kohtaa massiivinen ja pitkä. Tulee mieleen ”muuri” täältä meiltä päin. Meidän talomme on alarinteessä, minkä vuoksi korkeusero ja vaikutus näkymään korttialostamme muodostuu todella suureksi. Torin puolelta kaavaehdotus on oikein kiva, ja viihtyisä, siellä kerrosluku on maisemaan ja ympäristöön sopiva. Toivoisin, että kaava muokattaisiin tasapainoisemmaksi ja molemmista suunnista lähestyen inhimilliseksi.

3. Karakallion ilme ja henki muuttuisi kokonaan. Rakennettavat talot ovat liian korkeita sijoitettuna matalan ostoskeskuksen paikalle. Kahdeksan kerroksinen talo tulee tukkimaan näkymän Karakalliontien alusta katsottuna. Karakallio on nimenomaan lähiö, joten kaupunkimainen ilme ei sopisi kokonaisuuteen.

4. Asemakaavamuutos lisää korttelin rakennusoikeutta ja kasvattaa rakennuksien korkeutta. Suunnitellut asuinkerrostalot ovat kahdeksan-, kuusi- ja nelikerroksisia. Vaikka nykyinen suunnitelma onkin aikaisempia luonnoksia parempi rakennusten mataluudessa itään päin, kerrosten määrä on edelleen suuri ja muuttaa keskustan ilmeen täysin nykyiseen yksi- ja kaksikerroksiseen ostoskeskukseen verrattuna. Rakennusten kerrosmäärää voisi pudottaa esim. kahdella kerroksella, jolloin ne olisivat kuusi-, neli- ja kaksikerroksisia ja vastaisivat paremmin ympäröivien asuinrakennusten korkeuksia.

Rakennusoikeuden kasvattamista on perusteltu taloudellisilla seikoilla, ettei rakentaminen olisi muuten kannattavaa. Näin varmaan onkin tiettyyn rajaan asti, mutta kannattavuus ei vaadi näin suurta rakennusoikeutta. Kyse on myös arvoalinnoista. Korkeuden kasvattaminen lisää kuitenkin myös rakennusteknisiä vaatimuksia (esim. paloturvallisuusvaatimukset) ja sitä kautta kustannuksia. Lisäksi kuten aiemmissa asukastilaisuuksissa on tullut ilmi, asukkaat viihtyvät Karakalliossa juuri sen vuoksi, että alue on väljästi rakennettu. Nyt myös torialuetta on supistettu, kun rakennukset vievät 8 m levyisen alueen nykyisestä torista.

Suurta rakennusoikeutta ja korkeata asuntomäärää on perusteltu myös palveluiden säilymisellä tai parantumisella. Suuri osa entisistä palveluista on jo siirtynyt muualle ja on nykyään saatavilla Leppävaaran Sellossa. Eivät ne enää sieltä tänne palaa. Tänne jää vain päivittäisruokakauppa, kampaamoja ja jotain ravintola palveluja kuten nykyäänkin.

Vastine:

Uusi rakentaminen olemassa olevan ostoskeskuksen paikalle tuo suuren muutoksen alueen keskustan ilmeelle. Valmistelun aikana alueelle on tarkasteltu useita erilaisia korttelirakenteita. Esiitettyyn kokonaisuuteen ovat vaikuttaneet kaupunkikuvallisten tavoitteiden lisäksi liikenteelliset reunaehdot sekä osittain myös kauppakeskuksen nykyisten toimijoiden toiveet.

Kaavamuutosalueen rakennusten korkeutta on sommiteltu siten, että korkeimmat rakennukset (VIII-VII) sijaitsevat korttelin länsipäässä, jossa lähimmät naapurirakennukset ovat kerrosluvuiltaan V-VI. Rakennusten kerrosluku laskee Karakallion tien varrella kuuteen (VI) ja edelleen torin laidalle neljään (IV). Päivittäistavarakauppa sijaitsee lähimpänä rajanaapurina olevaa asuinrakennusta, ja sen kerrosluku on yksi (I). Kaavaehdotuksen viitesuunnitelmaan nähden rakennusten kerroslukuihin ei ole tehty muutoksia. Kaavakartalla Karakalliontien ja Kotkatien risteyksessä rakennusalan rajoja on hieman tiivistetty ja karttaan on osoitettu VII-kerroksen rakennusala, jossa aiemmin sallittiin VIII-kerrosta. Muutokset ohjaavat jatkosuunnittelua tiukemmin viitesuunnitelman suuntaan.

Rakennusten katutason ilmeestä on kaavaan osoitettu määräys, jonka mukaan katutason kerroksen tulee olla kaupunkikuvaa elävöittävää ja kivijalan toiminnallista luonnetta esiintuova. Viitesuunnitelmaan liiketilojen sijoittumiseen ja aukotukseen on tehty muutoksia, jotka tukevat tavoitetta. Parvekkeiden alatiloiden hyödyntämistä mm. pyörävarastoina on soveltuvien osin myös tutkittu viitesuunnitelmassa. Parvekkeet toimivat omatoimisen pelastautumisen reitteinä, joka tulee huomioida myös niiden alatiloissa. Rakennuslupaa myönnettäessä rakentaminen tulee toteuttaa kaavamääräysten mukaisesti.

Lähipalveluiden turvaaminen on asemakaavan muutoksen tärkeimpiä tavoitteita. Kaavamuutosalueen rakentaminen on asemakaavassa osoitettu merkinnällä AL-1, asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue, joka mahdollistaa kortteliin monipuolista rakentamista. Liike- ja toimistotiloja saa rakentaa enintään 20 % korttelin

rakennusoikeudesta, joka on 2620 kerrosneliometriä. Kaavamääräyksen mukaan liiketiloja tulee rakentaa vähintään 1 100 kerrosneliometriä. Rakentamisen vaiheistusta on suunniteltu siten, että päivittäistavarakaupan ja ravintolan toimintaan ei tule katkosta. Kaavan osoittamat liiketilat voisivat mahdollistaa mm. seuraavan palvelutarjonnan: päivittäistavarakauppa, ravintola, apteekki (sivuapteekki), pizzeria, kahvila, kamppaamo ja isännöintitoimisto.

Pysäköintitalo

Parkkitalosta tulisi massiivinen. Kaavasta tulisi parempi, jos parkkipaikat rakennettaisiin talojen alle ja kerrostalot matalammiksi parkkitalosta säästyneelle maalle. Samalla taloja voisi työntää kauemmaksi kaduista. Näin ilmavuus ja kadunvarsien vehreys säästyisivät ja Karakalliontien varsi pysyisi linjassaan ilmavana ja vehreänä myös keskustan osalta.

Vastine:

Alueen pysäköinnin järjestämisen suhteen suunnitteluajana on tutkittu monta eri vaihtoehtoa. Oas -vaiheen suunnitelmissa alueelle oli suunniteltu maanalaista pysäköintiä. Oas- vaiheessa alueelle oli myös esitetty enemmän rakennusoikeutta. Rakennusoikeuden laskun myötä maanlainen pysäköinti nousi kokonaisuuden kannalta liian suureksi kustannustekijäksi. Pysäköintitalo on pyritty sijoittamaan kortteliin siten, että se ei muodostu hallitsevaksi elementiksi alueen kaupunkikuvassa.

Varjostus

1. As Oy Espoon Karanpuisto ympäröidään uudessa kaavaehdotuksessa korkeimmillaan 8-kerroksisilla asuinrakennuksilla. Varjostaminen merkitsee asuinviihtyvyyden selvää heikentämistä ja muodostaa korkean muurin, joka aiheuttaa paitsi varjoa, myös meluhaittaa ja huonontaa ilmanlaatua. Espoon Karanpuiston katolle ajateltujen ekologisten aurinkopaneelien hyötysuhde laskee selvästi = uusien korkeiden rakennusten aiheuttama pysyvä varjostushaitta naapuriyhtiölle. Espoon Karanpuisto ympäröidään selvästi korkeammilla rakennuksilla, ja auringonvalon pääsy estetään parhaimmista auringonpaiston ilmansuunnista.

2. Panin ilahtuneena merkille, että A-talon eteläpää on muuta osaa matalampi ja mikäli oikein laskin, varjon reuna jää maaliskuuhun vaihteessa kevätkukkien heräillessä vielä tonttimme ulkopuolelle. Rakennuskorkeutta ei saisi ainakaan nostaa nykyisestä kaavaehdotuksesta. Uusi rakentaminen vie meiltä ilta-auringon valon, värin ja lämmön.

Vastine:

Uuden rakentamisen tuomaa varjostushaittaa on tutkittu varjomallinnuksella, joka on esitetty viitesuunnitelmassa. Mallinnuksen mukaan esitetty rakentaminen ei aiheuta merkittävää varjostushaittaa olemassa oleville rakennuksille.

Suomessa aurinkopaneelijärjestelmät suunnataan pääasiassa etelään, jolloin saadaan suurin vuosituotto. Uusi rakentaminen ja etenkin korkein rakennusmassa sijoituu As oy Espoon karanpuiston länsipuolelle. aurinkopaneelit voidaan asentaa myös seuraamaan aurinkoa, jolloin länsipuolelle sijoittuvilla kohteilla voi olla vaikutusta järjestelmän tuottoon. Suomessa pilvisen sään aiheuttama hajasäteilyn osuus aurinkosähköntuotannosta on kuitenkin suuri, joten seurantajärjestelmien käyttö ei välttämättä ole kannattavaa.

Rakentamisen aikaiset haitat

Kotkatie 6 ja Kotkakujan uudet asuinrakennukset sekä Karakallion keskustan rakentamisen aikana suuret rakennuselementtien kuljetusrekat eivät mahdu Vanhan Turuntien ylikulkusillan ali. Rakentamisen aikana tämä raskas liikenne kulkee koko Karakalliontien kautta aiheuttaen melua, pölyä, pienhiukkasia, vaaratilanteita (esim. koululaiset) ja vaikeuttaen pitkään Karakallion sisäistä normaalia liikennettä.

Vastine:

Asemakaavakoituksen kohde on Karakalliontien varrella, joten väistämättä rakennustöiden aikainen liikenne kohdistuu Karakalliontielle. Alustavasti rakennustöiden on arvioitu kestävän noin 2,5 vuotta.

Tällä hetkellä myös erikoiskuljetusreitti kulkee Karakalliontiellä, koska Turuntien ylittävä jalankulkusilta rajoittaa kuljetuksen korkeutta. Turuntien ja Lähderannantien liittymäalueesta on laadittu alustava yleissuunnitelmatasoinen tarkastelu, jossa ajoneuvo liikenteen lisäksi on tutkittu jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjen parannuksia, jotka mahdollistavat nykyisen Turuntien ylikulkusillan purkamisen. Ylikulkusillan purkamisen jälkeen erikoiskuljetusreitti siirtyy Turuntielle. Toistaiseksi aikataulua liittymäalueen parannuksille ei ole.

Liikenne

1. Haluamme myös kiirehtiä Karakalliontien ja Lähderannantien risteyksen kiertoliittymän toteuttamista, jotta liikenneturvallisuutta saadaan parannettua. Tarve kiertoliittymän toteuttamiselle on nyt jo erittäin akuutti. Karakalliontie 1:n, Kotkatien ja keskustakorttelin täydennysrakentamisen myötä tilanne tulee olemaan kriittinen.

2. Kaavaehdotus rajoittuu Kotkatien risteykseen. Suunnitelmassa on laskettu Kotkatien tulevaa liikennettä ja päädytty hyvin toiveikkaisiin lukemiin. Kaava ei tietenkään ota kantaa kaava-alueen autoliikenteen lisäyksen seurausvaikutuksiin.

Kotkatieltä kaikki autothan ajavat joko Lähderannantien risteykseen tai Rastaalantielle ja edelleen. Tiettyinä aikoina vuorokaudesta kaikki risteykset ovat ruuhkaisia. Vaikutus ulottuu kaikkiin Lähderannantietä ja Rastaalantietä ajaviin.

Vastine:

Suunnittelun yhteydessä on laadittu liikenteen toimivuustarkastelut Karakalliontien ja Kotkatien risteysalueesta. Tarkastelun mukaan kaavamuutoksen tuottama liikenteen lisäys on noin 215 ajoneuvomatkaa vuorokaudessa, eikä se aiheuta liikenteeseen erityistä heikennystä.

Karakallion alueella on laadittu liikenteen toimivuustarkasteluja myös muiden kaavahankkeiden yhteydessä. 131507 Karakallio II (Kalasääksentie) kaavahankkeen liikenteen toimivuustarkastelussa tutkittiin myös laajemmin Karakallion täydennysrakentamisen vaikutuksia Karakalliontien itäpäähän risteysalueen toimivuuteen. Lopputuloksena todetaan, että esitetyn kaltainen laajempi täydennysrakentaminen on liikenteen riittävän toimivuuden kannalta mahdollinen, mutta se vaatii muun muassa Rastaalantien parantamista sekä liittymien muuttamista valo-ohjatuiksi.

Liikenteen tavoiteverkossa Karakalliontien ja Lähderannantien risteykseen on esitetty kiertoliittymää. Kiertoliittymästä on laadittu alustava yleissuunnitelma, mutta aikataulua toteutukselle ei ole. Kiertoliittymän rakentaminen ei sisälly päätettyjen investointiohjelmien rakentamislustalle. Kiertoliittymän rakentamista koskeva palaute on toimitettu kaupungin katualueiden rakentamisesta vastaavan kaupunkitekniikan keskuksen tietoon.

Liikennemelu

1. Liikenteestä aiheutuvat meluhaitat ympäristön asukkaille tulee ottaa huomioon rakentamisessa. Neli- ja kuusikerroksiset rakennukset yksikerroksisen tilalla lisäävät huomattavasti Karakalliontien liikenteen äänten heijastumista Suohaukantien alkupään kiinteistöihin sekä korkeutensa että läheisemmän sijoittelunsa johdosta. Sekä Karakalliontien että torin puoleisten julkisivujen materiaaleilla ja muotorakenteilla tulee minimoida liikenteen äänien heijastuminen. Ilmanvaihtokoneiden ja muun ääntä tuottavan talotekniikan sijoittelussa tulee ottaa huomioon Suohaukantie 2:n asukkaille aiheutuva äänihaitta. Karakallionpuistoon kaava-alueen kohdalle tulee rakentaa meluaita.

2. Karakallion keskustan kaavamuutosehdotus vaikuttaa ympäristöön laajemmin kuin vain nyt käsiteltävään alueeseen mm. Karakalliontien liikennemääriin ja liikennejärjestelyihin. Kasvava asukasmäärä lisää luonnollisesti liikennemääriä ja niistä aiheutuva haittoja. Ostoskeskukselta itään päin mentäessä Karakalliontien eteläpuolella on omakotitaloalue, jota suojaa pieni metsikkö sekä liikennemelulta että liikenteen päästöiltä. On siis odotettavissa huomattavasti lisääntyviä melu- ja saastehaittoja, mikäli tien linjausta siirrettäisiin etelämmäksi ja metsäkaistaletta kavennettaisiin.

3. Kotkatien suuntaisen rakennuksen muurimaisuus huolettaa maisemavaikutusten lisäksi hyvin paljon sen mahdollistamien meluvaikutusten vuoksi. Muurimaisesta korkeasta rakennuksesta melu heijastuu ympäristöön. Lisäksi Karakallion yli laskeutuu paljon lentokoneita, joista aiheutuu lentomelua. Meluvaikutukset kasvavat entistä häiritsevämmäksi ympäröivillä piha-alueilla ja ihmisten kodeissa, jos ehdotuksen mukainen kaava hyväksytään.

Vastine:

Kaavamuutos lisää suunnittelun yhteydessä tehdyn liikenteen toimivuustarkastelun mukaan ajoneuvoliikennettä noin 215 matkaa vuorokaudessa. Huomioiden Karakalliontielle ennakoitu liikennemäärä, jää kaavamuutoksen tuottaman ajoneuvoliikenteen lisäyksen meluvaikutus vähäiseksi. Kaavamuutoksen yhteydessä laadittua liikennemelutarkastelua on täydennetty nykytilan melumallinnuksella. Mallinnuksen mukaan kaavamuutos ei vaikuta merkittävästi Karakalliontien liikenteestä ympäristöön kantautuvaan liikennemeluun.

Meluselvittäjän asiantuntija-arvion mukaan rakennusten meluheijastusvaikutus on hyvin pieni. Rakennuksen julkisivun välittömässä läheisyydessä esimerkiksi lasittamattomilla parvekkeilla heijastusvaikutus on tyypillisesti noin 2-3 dB. Heijastusvaikutus pienenee nopeasti etäisyyden kasvaessa ja jo kadun toisella puolella heijastusvaikutus on vähäinen.

Karakalliontien liikennejärjestelyjä on tutkittu osana kaavamuutosta, jotta on voitu varmistaa, että suunniteltu rakentaminen sopii ympäröivään maankäyttöön ja kadulle jää riittävästi tilaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiselle. Karakalliontien katualueelle on tilan puolesta mahdollista toteuttaa molemmille puolille jalankulku- ja pyörätiet, lukuun ottamatta linja-autopysäkkien kohtia, joissa pyörätie työntyy paikoin viheralueen puolelle. Karakalliontien tutkitut muutokset eivät vaadi kaavamuutosta, koska jalankulku- ja pyöräteitä voidaan sijoittaa viheralueille. Muutoksista ei ole tehty päätöksiä eikä niille ole asetettu aikataulua.

Ilmanlaatu

Tuleeko Karakallion torista ja korttelialueesta uuden kaavaehdotuksen seurauksena ilman suhteen terveydelle haitallisten nanopartikkeleiden ympäröimä kupla, missä luonnollinen ilmanvaihto huononee huomattavasti. Rakennusmassan huomioon ottaen huonoimmassa asemassa ovat kuplan pohjalla olevat As Oy Espoon Karanpuiston sekä viereisen Hopeakotkan vanhustentalon asukkaat. Emme halua olla tämän tyyppisen epäterveellisen asumisen koekaniineja.

Vastine:

Liikenne-ennusteen mukaan vuonna 2050 keskimääräinen arkivuorokausiliikenne Karakalliontiellä on noin 4 500 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Kaavamuutoksen vaikutukset liikennemääriin jäävät arviolta vähäisiksi. Uuden asuinrakentamisen

matkatuotokseksi on arvioitu noin 215 ajoneuvomatkaa vuorokaudessa. Liike- ja toimistorakentamisen määrän pysyessä ennallaan perustuu liikennemäärien kasvun arvio uuteen asuinrakentamisen määrään.

HSY:n ja Terveysten ja hyvinvoinnin laitoksen määrittelemien ilmanlaatuviyöhykkeiden mukainen suositusetaisyys uudelle asuinrakentamiselle on viisi metriä lähimmän ajoradan reunasta kadulla, jonka liikennemäärä on 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Viyöhykkeiden avulla pyritään vähentämään pienhiukkasten ja muiden liikenteen päästöjen terveyshaittoja pääkaupunkiseudulla. Esitetty kortteli sekä ympärivät olemassa olevat rakennukset eivät muodosta liikennöityjen katujen kanssa tiiviitä katu-kuiluja, joissa ilmanvaihto huononisi.

Ilmanlaadun yleiseen huonontumiseen kaupunkiseuduilla pyritään vaikuttamaan keinoilla, jotka vähentävät ajoneuvoliikennettä. Liikenteen päästötoimenpiteistä vaikuttavimmat ovat vähäpäästöiset autot, tieliikenteen hinnoittelu ja päästöneutraali bussiliikenne, jotka eivät pääosin kuulu kaupunkien toimivaltaan. Kaavoitukseen liittyvän liikennesuunnittelun toimia ovat mm. kävelypainotteiset alueet kaupunkikeskuksissa, sujuvat pyöräilyn yhteydet, joukkoliikenteen nopeuttaminen ja keskitettyjen pysäköintipaikkojen suosiminen.

Huoltoliikenne

Huoltoliikenteen ohjaaminen liiketiloihin on entistä lähempänä Espoon Karanpuiston ja Hopeakotkan piha-aluetta ja asuintaloa. Elintarvikeliikkeisiin ruokaa tuovat kuorma-autot tuovat lastinsa usein jo kello 3.00. Kun auto peruuttaa lastauslaiturille, niin useimmissa autoissa soiva varoitusääni, mikä tulee pysyvästi haittaamaan Karanpuiston talon asukkaita jo aamuyöllä kimpoilemalla seinistä ja sitten se muu parkkitalon liikenne koko päivän muine lieveilmiöineen.

Vastine:

Valmistelun aikana alueelle on tarkasteltu useita erilaisia korttelirakenteita, joissa osassa kauppa ja tämän myötä myös huoltoliikenne on ollut sijoitettuna muihin osiin korttelia. Kaupan sijoittuminen torialueen reunaan on nähty torialueen aktivoimisen suhteen tärkeänä. Esitettyyn kokonaisuuteen ovat vaikuttaneet kaupunkikuvallisten tavoitteiden lisäksi liikenteelliset reunaehdot.

Kaavamuutoksen tuottamaksi liikennemäärän kasvuksi on arvioitu noin 215 ajoneuvomatkaa vuorokaudessa. Liike- ja toimistorakentamisen määrän pysyessä ennallaan perustuu liikennemäärien kasvun arvio uuteen asuinrakentamisen määrään. Nykytilanteesta poiketen kaikki pysäköintiliikenne ajaa Kotkapolun kautta pysäköintilaitokseen. Muutoksista huolimatta Kotkapolun liikennemäärä jää melko vähäiseksi.

Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet

1. Ehdotuksen mukainen toteutus tulee tuhoamaan keskustakorttelin puistomaisen ympäristön täysin. Aiempien kaavasuunnitelmien aikaan korostettiin, kuinka keskustakorttelin yhteisöllisyyttä, vihreyttä ja viihtyisyyttä halutaan korostaa ja korttelin läpikulkeva kevyen liikenteen reitti säilyttää. Nyt uudessa ehdotuksessa on täysin eri meininki. Umpinainen, yksityinen, piha-alue ei palvele karakalliolaisia ja pakottaa mm. alakoululaiset puikkelehtimaan kouluun parkkitalon takaa reittiä, jota myös kaupan huolto käyttää, ei hyvä. Alueella on myös runsaasti yläkoululaisten mopoliikennettä, minkä vuoksi rauhallinen ja turvallinen jalankulkuväylä korttelin läpi torille on tärkeä. Karakalliontien puolella jalankulku jää autotien ja uuden rakennuksen väliin, ei nurmikkaa tai mitään vihreää mahdu mihinkään väliin. ”Kevyen liikenteen alueiden aktivointi” tms. miten asia kaavaesityksessä muotoiltiin, on tässä tapauksessa enemmänkin seuraus kuin syy tehtävään kaavamuutokseen.

2. Kaavan mukaisesti rakennettavat talot tulisivat liian kiinni katuun. Karakalliontien varteen rakennettujen vanhojen talojen ja kadun väliin on jätetty tilaa katseelle ja kasvillisuudelle, puille. Tämän tunnistaa hyvin helposti Karakallion tunnusmerkiksi, kun ajaa Karakalliontietä. Kaavasuunnitelmassa ei ole jätetty tilaa kävelijöille, polkupyöräilijöille, liikkeessä asioiville – vihreydestä puhumattakaan. Kapeat jalkakäytävät toimitusmyymälöiden lisäksi, huoltotilana liikkeille, huolto- ja kulkutienäkerrostalojen asukkaille, pelastustienäkerrostaloille (nostolava), paikoitusalueena (kadunvarsi), kulkureittinäkouluun ja keskustan bussipysäkillä, tulevaisuudessa vielä raideliikenteen osana.

Ylikulku Karakalliontiellä tulee vilkastumaan myös uusien asukkaiden myötä samalla kun auto- ja huoltoliikenne kasvaa. Karakalliossa on iso koulu, jonne tulee oppilaita kaukaakin eri kulkuvälineillä ja -reittiä. Samoin Karakalliossa asuu paljon vanhoja huonosti kulkevia asukkaita. Kaavassa ei oteta kantaa esim. valo-ohjattujen kulkuteiden rakentamiseen, sillä kaava on rajattu vain Karakalliontien pohjoisreunaan. Samoin keskustan bussipysäkit ja niille kulku jää kaavan ulkopuolelle.

3. Ostoskeskukselta (torilta) itään päin mentäessä liikennejärjestelyissä on ehdotettu Karakalliontien leveydeksi 6,5 m ja sen molemmin puolin kävely- ja pyöräteitä, leveys 2,0 m + 2,5 m ja 2,0 m + 3,0 m. Yhteensä tien leveys olisi siis 16 m. Tällä hetkellä jalankulkijat kulkevat Karakallionkujaa pitkin torilta itään päin mentäessä (Karakallionkuja on Karakalliontien suuntainen ja teiden välissä on parkkipaikka). Ehdotetussa suunnitelmassa on siis kolme samansuuntaista jalankulku- ja pyöräilyväylää, jotka kaikki eivät varmaan ole tarpeen. Niitä vähentämällä ei tarvitsisi koskea Karakalliontien eteläpuolella olevaan metsäkaistaleeseen. Esim. Karakalliontien eteläpuoleinen kävely- ja pyörätie voitaisiin poistaa tai ohjata jalankulku Karakallionkujaa pitkin ja pyöräily Karakalliontien vieressä omalla pyörätiellään. Suunnitelma ei vielä ollut niin tarkka, että olisi voinut verrata nykyistä ja suunniteltua tietä.

4. Karakalliontien varteen torin eteläpuolelle on esitetty alustavan arvion mukaan jopa 5,5 metriä leveät jalankulku- ja pyörätiet. Tonttimme kulman ja nykyisen ajotieväylän etäisyys ojineen on vain 12 m. Ilmeisesti kevyen liikenteen väylät tulisivat avo-ojan

päälle. Tonttiamme suojaavan Karakallionpuiston luoteisreunan etäisyys tontin kulumasta on vain 4 m. Puistossa tonttimme kohdalla kasvaa nyt tiheä kuusikko ilmeisesti edellinen asukkaan istuttamista kuusentaimista, jota Espoon kaupungin puutarhuri Anne Mannermaa antoi meille vuosituhannen alussa luvan leikata ja näin olemme tehneetkin vuosittain, etteivät ne kasvaisi liian suuriksi ja varjostaviksi ja että ne tuuhentuessaan antaisivat meille näkö-, melu- tuuli- ja pölysuojaa torilta ja Karakalliontieltä. Kuuset alkavat kuitenkin olla niin vaikeita leikata ja osin kuoleviakin, että pyysin vuosi sitten vihertyöpäällikkö Samppa Lainetta käymään paikalla. Keskustelimme 4.2.2020 puistohoidosta ja noista kuusista ja hän antoi luvan jatkaa kuusien leikkäämistä oman halun mukaan. Toiveeseeni saada niiden tilalle meluaita hän ei voinut ottaa kantaa.

Karakallionpuistoon kaava-alueen kohdalle tulee rakentaa suojaava aita paitsi liikenteen melun heijastumisvaikutusten johdosta (ks. edellä) myös jalankulku- ja pyöräteiden hoidosta aiheutuvan melu- ja pölyhaitan takia. Jo nykyisin Karakalliontieltä ja tuulisella säällä torilta kulkeutuu katupölyä haitallisessa määrin. Jalankulku- ja pyörätiet lisäävät näkösuojan tarvetta. Aita estäisi myös roskien kulkeutumisen torilta puistoon tuulen mukana - olen monta kertaa vuodessa kerännyt roskat ojasta ja puistosta omaan jäteastiaamme, vuodessa niitä kertyy jätessäkillinen.

5. Kevyen liikenteen väylien (jalankulkukaista ja pyöräilykaistat) Karakalliontien molemmille puolille vaatisivat Karakalliontien eteläpuolisen puistoalueen (Karakallionpuisto) kaventamista. Pyydän, että suunnittelussa tarkasteltaisiin mahdollisuutta ohjata jalankulkuväylä Karakalliontien pohjoisreunaan ja Karakalliontien eteläpuolella (välillä Suohaukantie - Suohaukankuja) jalankulku ja pyöräily ohjattaisiin Suohaukantieltä pitkin kuten nykyisin on laita.

Jos kuitenkin Karakalliontien eteläpuolelle toteutetaan kevyenliikenteen väylä, olisi hyvä rakentaa siihen kevyt meluaita toimimaan melu-, näkö- ja pölyesteenä sekä asutukselle että luonnon eläimille.

Vastine:

Korttelin läpi kulkevan jalankulku- ja pyörätien säilyttämistä tutkittiin, mutta julkisen reitin tuomista kapean korttelialueen läpi ei pidetty mahdollisena. Kaavamuutosalueen etelä- ja pohjoisreunalle on varattu tilaa laadukkaille jalankulku- ja pyöräteille. Kotkapolulla jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön on mitoitettu 4,5 metriä. Ajoradan ja kääntöpaikan mitoituksessa on huomioitu huoltoajoneuvojen kääntyminen siten, että ajoneuvo pysyy sille varatulla tilalla. Kotkapolun ylityspaikka Kotkatiellä on merkitty kaavassa kohdaksi, jossa risteävän jalankulku- ja pyörätien havaittavuus ja turvallisuus erityisesti korostuu.

Karakalliontien jalankulku- ja pyöräteiden tilavarauksissa on huomioitu väyliin käytävissä oleva tila myös kaava-alueen edustan ulkopuolella. Keskustakorttelin edustalle on mitoitettu 2,5 metriä leveä jalkakäytävä ja 2,5 m leveä pyörätie. Lisäksi molemmille puolille on huomioitu 0,5 m varustetilat liikennemerkeille, valaistukselle ja muille tarvittaville varusteille. Rakennusten kulmauksiin ja väleihin muodostuu tiloja,

joihin voidaan sijoittaa näkemäalueet huomioiden esimerkiksi istutuksia. Kaikkia näistä ei ole esitetty katukartassa, koska siinä esitetään ainoastaan yleisten alueiden käyttöä. Korttelin huoltoliikenteen käyttöön on mitoitettu huoltotasku Kotkatielle sekä lastauslaituri päivittäistavarakaupalle Kotkapolulla.

Karakalliontien varren kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä on suunniteltu pitkällä tähtäimellä ennakoiden alueen kasvavaa asukasmäärää. Kaavamateriaalissa on esitetty yksi mahdollinen ratkaisu Karakalliontien järjestelyjen muutoksista. Karakallion täydennysrakentamisselvityksessä mahdollisia täydennysrakentamisen paikkoja oli tunnistettu muun muassa Karakalliontien varrelta ja Karakalliontielle oli esitetty jalankulku- ja pyörätiet koko kadun matkalle. Nykytilanteessa Karakalliontiellä on jo jalankulku- ja pyörätie tai jalkakäytävä molemmin puolin katua lännessä Kotkatielle asti ja idässä Rastaaletien risteyksestä Poutahaukanpolulle ja nyt tavoitteena on varautua tämän katkoksen poistamiseen Kotkatien ja Poutahaukanpolun väliseltä matkalta sekä tarkistaa jalankulun ja pyöräilyn väylien mitoituksia, jotta Karakalliontielle on varattu riittävästi tilaa.

Karakalliontien varteen esitetyt jalankulku- ja pyörätiet mahtuvat tarkastelujen mukaan pitkälti nykyiselle katualueelle. Ainoastaan linja-autopysäkkien kohdilla jalankulku- ja pyörätie työntyy paikoin osittain viheralueiden puolelle.

Katujärjestelystä, kuten ajoradoista, jalankulku- ja pyöräteistä sekä melusteista päätetään tarkemmin katusuunnitelmissa, joiden suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa kaupunkitekniikan keskus. Muutoksista ei ole tehty päätöksiä eikä niille ole asetettu aikataulua.

Tori- ja aukioalueet

1. Torin pienenemisen ja tontin eteläosan julkisen oleskelutilan katoamisen myötä toivomme, että torin kehittämiseen (istumapaikkoja, puita ja istutuksia) suodaan kaupungin puolesta ajatusta ja resursseja.

Lounaiskulman ylimitoitettun kaupunkitilan (tontin ulkopuolinen tila) ilmeeseen tulee panostaa enemmän, kuin katusuunnitelma antaa nyt ymmärtää. Tila tulee hyödyntää ja maisemoida korkeatasoisesti.

2. Karakallion vanhaa valoisaa ja väljää sydäntä ei tulisi supistaa, kun alueen useat kaavahankkeet kasvattavat asukasmäärää merkittävästi. Tori on tärkeä tapahtumapaikka asukastilaisuuksille, torikaupalle ja muille kokoontumisille ja kohtaamisille, myös auringon lämmöstä nauttimiselle etenkin kesäajan ulkopuolella. Kaavaehdotuksen pienten, syvärunkoisten asuntojen asukkaatkin tarvitsevat enemmän valoisaa lähiulkotilaa ympärilleen kuin suunniteltu korttelipiha tarjoaa.

Karakallion torin valoisuus on otettu huomioon suunnitelmissa madaltamalla torin laidan rakennuksen korkeutta. Se on kuitenkin vielä 10 metriä nykyistä korkeampi. Korttelialueen laajentuminen kahdeksalla metrillä torille päin muuttaa sekin torin luonnetta

vain huonompaan suuntaan. Tilakokemuksesta tulee ahtaampi, pimeämpi ja meluisampi, todennäköisesti myös tuulisempi ja turvattomampi. Katutasen kerroksen sisäänveto on hyvä asia kaupunkikuvallisesti ja sateen sattuessa. Pylväikkö lieventää tuulisuuden kasvua mutta hankaloittaa puhtaanapitoa.

Kaavaehdotus poistaa korttelialueen länsi- ja eteläpuolen julkisten alueiden puut ja Karakalliontiehen rajoittuvan pienen puistikon, joten senkin vastapainoksi tori tulisi säilyttää nykyisen levyisenä ja sinne tulisi lisätä viherrakentamista. Myös lumen kaasamiselle tarvitaan tilaa.

Mikäli toria todella supistetaan, tulisi torin eteläpuolella olevan Karakallionpuiston ilmettä kohentaa.

Vastine:

Korttelialue laajenee torin suuntaan ja torialue pienenee noin 630 neliometriä. Rakennusten julkisivulinjaa tuodaan reilut kahdeksan metriä torin suuntaan. Tiiviimmän torialueen tarkoituksena on aktivoida tilaa jalankulun ja oleskelun alueena.

Torialueen vehreydestä ja laadusta on lisätty määräys: "Alue tulee toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkealaatuisesti. Toteutuksessa tulee käyttää myös viherrakentamisen keinoja kuten puu- ja pensasistutuksia. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota miellyttävän pienilmaston syntymiseen." Määräyksellä pyritään turvaamaan torialueen vehreys jatkosuunnittelussa.

Kaava-alueen lounaiskulmassa korttelialueen rajaa on muutettu hieman siten, että katualuetta on hieman kasvatettu. Muutoksen tavoitteena on ollut sijoittaa rajaukset toimintojen ja kunnossapidon kannalta tarkoituksenmukaisesti. Samalla kaavan osoittaman aukiomaisen korttelinosan (au-1) aluetta on kasvatettu.

Tori-, katu- ja puistoalueet suunnitellaan tarkemmin puisto- ja katusuunnitelmissa, joiden laatimisesta vastaa Espoon Kaupunkitekniikan keskus.

Liito-oravat

Karakalliontie 1:n uudet tornitalot ja tulevan Karakallion keskustan rakennukset tuhoavat liito-oravien luonnolliset kulkureitit Kotkakujan takaisesta metsästä Karakallion tien yli Vanhalle Turun tielle ja edelleen Kiloon.

Vastine:

Karakallion alueen liito-oravayhteyksiä on selvitetty osana laajempaa koko Espoon kartoitusta. Kaavamuutosalueen läpi ei kulje liito-oravien yhteysreittiä, eikä kaavamuutosalueella sijaitse liito-oravalle soveltuvaa ympäristöä. Lähimmät liito-orava-alueet sijaitsevat pohjoisessa Karakallion metsässä noin 380 m päässä ja etelässä Turuntien pohjoispuolisella viheralueella noin 180 m päässä. Lähin liito-oravayhteys

kulkee lännessä pohjois-etelä suunnassa noin 380 m päässä. Yhteys yhdistää Karakallion metsäalueen ja Keran metsäalueen liito-orava-alueet toisiinsa.

Hulevedet

Kaavan tulee velvoittaa viivyttämään hulevedet niin tehokkaasti, että ne eivät aiheuta ongelmia Suohaukantien kiinteistöille. Järjestelmä ei nykyiselläänkään pysty johtamaan hulevesiä riittävällä nopeudella. Suohaukantien ja Karakalliontien rajaama metsälö Suohaukantie 2:n kohdalla muuttuu sulaessa ja varsinkin rankkasateella lammeksi. Vesi ei pääse laskemaan, koska Karakallionpuiston keskelle vuosikymmeniä sitten tehty oja on kasvanut umpeen. Karakallionpuistoon tulee rakentaa riittävä hulevesien kuljetusuoma. Myös torialueen hulevesijärjestelmän toimivuus tulee varmistaa, nykyisin se tukkeutuu aika ajoin.

Hulevesien kulkua estää myös se, että Karakalliontien viereisen avo-ojan pohja nousee itään kohti. Muutama vuosi sitten ko. ojaa kaivettiin auki Suohaukantien ja Karakalliontien risteyksestä alkaen, mutta vain osan matkaa - oja olisi pitänyt kaivaa kokonaan.

Vastine:

Kaavassa on määrätty hulevesien viivytyksestä. Kaava-alueella tapahtuva viivytyks ei suoraan vaikuta kaavan ulkopuolisiin alueisiin. Kaava-alueen ulkopuoliset havainnot hulevesistä on saatettu tiedoksi kaupunkitekniikan keskukseseen, joka vastaa kaupungin olemassa olevien katu- ja puistoalueiden rakentamisesta ja ylläpidosta.

Asuntopolitiikka

1. Odotin ja toivoin, että keskustakortteliin olisi tullut omistusasuntoja ja nimenomaan perheiden käyttöön sopivia suurempia asuntoja. Karakallion kerrostalojen asunnot ovat pääosin kaksioita ja kolmioita, kun tarvetta todella olisi 4-6-huoneisille perheasunnoille. Viihtyisä ja turvallinen asuinympäristö houkuttelee asukkaiksi perheitä, joiden avulla/kulutuksella myös palvelut saadaan kannattamaan.

2. Nykyisin alueella on pääasiassa omistusasuntoja, yksioista isoihin perheasuntoihin. Tulevaisuudessa vuokra-asuntojen määrä lisääntyy Karakalliossa huomattavasti. Vuokra-asuntojen määrän kasvu muuttaa alueen sosioekonomista rakennetta. Miten tähän muutokseen on varauduttu?

3. Alueen kehittämisessä tulee ottaa huomioon myös erilaiset asumisen muodot niin, että segregaatiokehitystä ei pääse syntymään.

Vastine:

Asuntojen rahoitus- tai omistusmuodosta ei määrätä kaavassa. Karakallion pienalueella pääosa rakentamisesta on tuotettu vapaarahoitteisesti, ARA-tuettuja vuokra-asuntoja on noin 30 %, joista suurin osa pienalueeseen kuuluvan Rastaalan alueella. Pienalueen kerros- ja luhtitaloasuntojen keskipinta-ala on tilastollisesti noin 63 hm², jota voidaan pitää koko Espoon tasolla hyvänä. Asunnoista 24 % on neliöitä ja sitä suurempia asuntoja, kaksioita ja kolmioita on puolet ja yksiöitä 25 %. Mikäli hanke toteutuu viitesuunnitelman mukaisena, sen voidaan nähdä täydentävän ja tasapainottavan alueen asuntokantaa.

Aluekeräyspiste

Suunnitelmasta puuttuu yleinen jätteiden keräyspiste (roska-astiat).

Vastine:

Suunnittelualueella sijaitsee Suomen Pakkauskierrätys RINKI Oy:n alueellinen keräyspiste. Toiminnon siirtämisestä ja mahdollisista muista sijainneista on oltu yhteydessä toimijaan. Toimijan mukaan alueella ei ole ekopisteelle tarkoitettuja alle viiden huoneiston kiinteistöjä montaa, joten alueelta ei ole tarvetta esittää korvaavaa paikkaa. Muut lähimmät Rinki-ekopisteet Viherlaaksossa ja Kilossa palvelevat pientalojen asukkaita jatkossa. Nykyiset keräyssäilöt ovat pintasäiliöitä, jotka on mahdollista poistaa nopeasti.