

Asianumero
5119/2020
Aluenumero
130516

Mielipiteiden yhteenveto ja vastineet

Karapelto

Asemakaavan muutos

Liittyy kaupunkisuunnittelujohtajan 21.8.2017 **MRA 30 §:n** mukaisesti nähtäville hyväksymään osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) tehtiin laajemmalle alueelle. OAS-mielipiteet on kirjattu asialle 1683/2017 Keran asemakaavoituksen lähtökohdat ja tavoitteet, alue 130140. OAS-vaiheen jälkeen alue on jaettu kolmeksi kaava-alueeksi: 130140 Kera (asiat 447/2019, 3580/2018, 3842/2017 ja 447/2019), 130516 Karapelto (asiat 2253/2017, 2094/2017, 1104/2017 ja 5119/2020) ja 130 517 Karamalminrinne (asia 3463/2017 ja 10170/2021).

Nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 18.9.—17.10.2017.

Kirjallisia vastineita on pyydetty 1 kpl.

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavayksikkö

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 Espoon kaupunki

Tiina Piironen, etunimi.t.sukunimi@espoo.fi

Katariina Peltola, maisema etunimi.sukunimi@espoo.fi

Tarja Pennanen, liikenne

Yleistä mielipiteistä

Mielipiteitä jätettiin yhteensä 21 kappaletta. Osoitteiden perusteella mielipiteistä suurin osa jätettiin asemakaavan muutokseen rajoittuvilta pientaloalueilta.

Pääkohdat koskivat rakentamisen korkeutta ja tehokkuutta sekä pysäköintijärjestelyitä sekä kaava-alueen ulkopuolelle jäävästä Karaniitystä ja Ruotukallion ympäristön kehittämistä.

Mielipiteissä annettiin myös positiivista palautetta alueen kehittämisestä sekä osallisuus- ja arviointisuunnitelman asukastilaisuudesta.

Rakentamisen korkeus ja tehokkuus

Mielipiteet: 5, 7, 11, 12, 13, 14, 17, 19 ja 20

OAS:ssa esitetty pistetalojen korttelialuetta Karaniityssä koettiin useammassa mielipiteessä liian tehokkaana rakentamisen alueena. Alueelle esitetyt 6-kerrokkiset pistetalot katsottiin olevan liian korkeita suhteessa viereisiin pientaloihin.

Pientaloalueen viereen katsotaan soveltuvan korkeintaan 2-kerroksisia pientaloja esim. puiset pientalot (omakotitalo, rivitalo, luhtitalo). Yhdessä mielipiteessä pidettiin kolmea kerrosta maksikerroslukuna kyseiselle alueelle.

Seuraava kuva: Karaniityn alue, jonne oli asemakaavarungossa esitetty kerrostaloa.



Korkean rakentamisen sijoittumisesta Keran aseman seudulle oltiin sekä puolesta että vastaan.

Kerrostalojen katsottiin sopivan Karapellontien varrelle ja lähelle Kehä II:n väylää. Massiivisen ja tehokkaan rakennuskannan toteuttamisen alueelle pidettiin Kaupungin kasvuodotusten yms. tavoitteiden kannalta ymmärrettävänä, mutta uuden kaupunkikeskuksen tarve Espooseen kyseenalaistettiin.

Yhdessä mielipiteessä ilmaistiin, että alueen rakentamista Keran aseman ympäristössä ja osittain myös alueen laitamilla pidettiin liian tehokkaan. Keran aseman seudun ylikorkeat tornitalot olivat mielipiteen jättäjän mukaan ristiriidassa osayleiskaavan tavoitteiden kanssa.

Korkeat tornitalot nähtiin muuttavat häiritsevällä tavalla alueen maisemaa moneen suuntaan, koska ympäröivän alueen asutus perinteisesti on ollut huomattavasti matalampaa.

Lisäksi Keran keskustan ja radanvarren korkea rakentaminen ovat ristiriidassa asemakaavan rungossa mainitun rakentamisperiaatteen lähtökohtien kanssa.

Keran aseman ympärille suunniteltua 4 korkeaa maamerkkimäistä rakennusta pidettiin turhina (joista yksi sijoittuu Keran aseman eteläpuolelle). Keraan kun ei ole tarkoitus houkutelaa ainakaan ostoskeskuksen vuoksi asiakkaita ja alue kuitenkin kaavoitetaan erityisesti joukkoliikenteen solmupaikaksi sekä jalan ja pyörällä kulkevien käyttöön.

Vastine:

Karaniityn alue kuului Keran kaava-alueeseen OAS vaiheessa. OAS:n jälkeen Keran kaava-alue on jaettu kolmeen erilliseen kaavamuutosalueeseen (Kera, Karapelto ja Karamalminrinne). Näiden kaava-alueiden ulkopuolelle on jätetty Karaniityntie ja Karamalmintien pohjoispuolella oleva Karaniityn alue. Kyseiselle alueelle on Karapellon kaavan yhteydessä tehty liito-oravaselvitys ja sen pohjalta on alustavasti varauduttu esittämään tulevassa kaavamuutoksessa ekologinen yhteys. Aluevaraus ja Karamalmintien tuleva jalankulun- ja pyöräilyn reitti tulevat olemaan reunaehtoja, kun Karaniityn tulevaisuudessa suunnitellaan uutta maankäyttöä.

Keran osayleiskaavan yhtenä tavoitteena on Espoo-tarinan mukaisesti kehittää Kerasta yksi uusista paikalliskeskuksista. Keskusta-alue on määritelty sijoittuvan radan molemmin puolin. Keran osayleiskaavan tavoitteiden mukaan alueesta toteutetaan kaupunkimainen raideliikenteeseen ja muihin hyviin liikenneyhteyksiin tukeutuva alue, josta osa on tiivistä kaupunkimaista kävelykeskusta-alueita. Osayleiskaavan tavoitteissa todetaan, että aseman tuntumaan osoitetaan muuta ympäristöä korkeampaa ja tehokkaampaa rakentamista. Uudenmaan ELY-keskus on OAS-vaiheessa antamassaan lausunnossa todennut olevan tärkeää osoittaa asemanseudulle mahdollisimman tehokasta asuin- ja työpaikkarakentamista, jotta joukkoliikenne saadaan kannattavaksi ja houkuttelevaksi vaihtoehdoksi.

Liikenne ja pysäköinti

Mielipiteet: 1, 4, 7, 2, 14 ja 20

Pysäköintijärjestelyistä ollaan kahta mieltä. Alueelle toivotaan maanpäällisten parkkihallien sijaan maanalaisia pysäköintijärjestelyitä, koska maanpäälliset rakennukset muodostavat esteen kaupunkimaiseman ja ihmisten liikkuvuuden sulavalle jatkumolle. Parkkitalot pienentävät keskusta-alueen saavutettavuutta ja madaltavat osaltaan hieman asumistiheyttä, mitkä molemmat ovat elinehtoja asemakaavarungon tavoitteille elävästä kävelykeskuksen ympärille rakentuvasta kaupunkikeskuksesta. Toisaalta pidetään hyvänä ratkaisuna sekä maankäytöllisesti että ilmasto huomioiden, että asukas- että liityntäpysäköinti keskitetään pysäköintilaitoksiin.

Kutojantielle esitetään lyhytaikaista (15–30 min) maksutonta kadunvarsipysäköintiä, jotta kävelykeskusta olisi helpommin saavutettava.

Lansansillan ali ja yksityisten pihojen läpi Ruotutielle tapahtuu nykyään jalankulua. Mielipiteessä tiedustellaan, että tarvitaanko kulkua alueelta toiselle puolelle Karantietä sillan alta. Entä miten sillanalus suunnitellaan niin että sinne ei tule epätoivottua toimintaa ja että se pysyy siistinä?

Mikäli liikennemäärät kokoojakaduilla kasvavat, niin miten melunsuojaus toteutetaan?

Aluetta kiertävät kokoojatiet ovat suhteellisen suorina ja leveitä mahdollistaen isommat ajonopeudet sekä muodostaen mahdollisen riskin varsinkin kevyelle liikenteelle.

Lisätäänkö kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä melunsuojausta myös radan ja asuinalueiden väliin?

Ei kallista ja vanhanaikaista pikaraitiotietä Keraan, Raitiotie aiheuttaa kallioisella Kutojantiellä melua lähiympäristöön Niitimäen pientaloalueelle ja aiheuttaa lisäksi jyrkällä Kutojantiellä kiskoilla kulkevien vaunujen hitaan pysähtymisen vuoksi myös vaaratilanteita jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Lumenpoistosta ei ole ollut mainintaa.

Alueen kasvu jännittää, mutta on täysin ymmärrettävää pääkaupunkiseudulla ja varsinkin ratojen varsilla.

Vastine:

Karapellon ja Keran alueilla tavoitteena on järjestää keskitetty pysäköinti, jolloin pysäköintipaikkojen käyttö voidaan toteuttaa joustavammin. Suurin osa pysäköintipaikoista on osoitettu pysäköintitaloin, mutta osassa kortteleista on myös pihakannen alaista pysäköintiä. Lisäksi alueella on muutamia maantasoisia pysäköintialueita. Yleiset pysäköintipaikat ovat osoitettu kadunvarteen ja erilliselle LP-alueelle. Yleisiä pysäköintipaikkoja Karapellon alueelle on mitoitettu noin 125 autopaikkaa. Kutojantie ei kuulu Karapellon

suunnittelualueeseen. Kutojantien pohjoisosaan ei ole mitoitettu yleisiä pysäköintipaikkoja. Kutojantien eteläosan pysäköinti ratkaistaan Kutojan alueen suunnittelun yhteydessä.

Lansansillan ali radan pohjoispuolelle on suunniteltu kevyen liikenteen yhteys, joka yhdistyy Kilontien ja Karamalmintien liittymään.

Suunnittelualueelle on tehty liikenne-ennuste ja meluselvitys. Suurin liikennemäärän lisäys kohdistuu alueen länsipuolen kokoojakatuihin, joiden lähellä ei ole nykyisin asutusta. Nykyinen asutus sijaitsee Karamalmintien länsi ja pohjoispuolella, jossa nykyliikennemäärä on noin 3 600 ajon/vrk ja ennustettu liikennemäärä noin 4 000–4 500 ajon/vrk. Tällöin liikennemäärän kasvu ei vaikuta kovin paljoa melutasojen voimistumiseen nykyisten asuinkiinteistöjen kohdalla.

Liikennejärjestelyiden suunnittelussa ja mitoituksessa on huomioitu liikenneturvallisuus. Lisäksi puistojen ja alikulkujen kautta on suunniteltu turvallinen kevyen liikenteen yhteys, joka ei risteä ajoneuvoliikenteen kanssa.

Kaupunkiradan suunnittelun yhteydessä on selvitetty melusuojaustarve. Radan rakentamisen yhteydessä toteutetaan suunniteltu melusuojaus radan ja olemassa olevan asumisen väliin. Karapellon suunnittelualueella ei ole olemassa olevaa asumista, joten melusuojaus huomioidaan rakennusten sijoittelussa ja massoittelussa.

Alueen läpi, Kutojantien ja Karapellontien kautta on suunniteltu joukkoliikenteen runkoyhteys, joka voidaan myöhemmin toteuttaa myös raitiotienä. Raitiotien suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan melu ja liikenneturvallisuus.

Katualueille ei ole juurikaan varattu lumitilaa. Katualueilla lumi joudutaan pääsääntöisesti kasaamaan ja kuljettamaan alueelta pois.

Luonto, hulevedet

Mielipiteet 11 ja 12

Miten on huomioitu liito-oravien selviäminen tiheästi rakennetulla alueella, esim. kasvava liikenne ja koiranulkoiluttajat ovat uhka liito-oraville.

Viherkäytäväverkoston ja ekologisten yhteyksien osalta suurin ongelma liittyy ympäröivien liikenneväylien, lähinnä kuitenkin Turunväylän estevaikutukseen, johon suunnitelmassa ei ole otettu kantaa.

Karantien ympäristössä on havaittu palokärki ja kivitaskun ääntelyä on kuultu. Lisäksi on havaintoja puiden latvusten lomassa kiertelevistä lepakoista.

Karantien itäpuolisten metsien säästäminen kaikkine korkeine puineen on ensiarvoisen tärkeää alueen eläimistölle.

Karantiehen rajautuvalle pientaloasujaimistollekin se olisi mieleistä, varsinkin havupuut olisivat maisemallisesti tärkeitä, koska ne toimivat näköesteenä talvellakin. Toivotaankin, että tuolle alueelle voisi myös lisätä puustoa.

”Viherkaista muodostaa Keran osayleiskaavassa määritellyn liito-oravan kulkuyhteyden tai tarpeen.”

Vastine:

Kaavaprosessin aikana on selvitetty alueen liito-oravatilannetta ja kaava-alueelta on löydetty liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, jotka on kaavoitettu lähivirkistysalueiksi. Liito-orava on viime vuosina runsastunut Espoossa eikä virkistyskäytön tai rakentamisen ole arvioitu häirinneen liito-oravia tehtyjen selvitysten perusteella. Säilyttämällä liito-oravalle soveltuvia metsäalueita vahvistetaan myös luonnonmonimuotoisuutta, tuetaan alueen ekosysteemipalveluita, imeytetään hulevesiä ja säilytetään elinympäristöjä myös muille kasvi- ja eläinlajeille.

Turunväylä muodostaa tosiaan estevaikutuksen virkistys- ja ekologiselle verkostolle. Karapellon asemakaavassa ei kuitenkaan voida ratkaista asemakaava-alueen ulkopuolisia asioita. Kaavasunnittelun taustaksi on laadittu luontoselvitykset kaava-alueelta ja ainoa luontoselvityksissä tunnistettu maankäyttöä rajoittava luontoarvo on liito-orava.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman jälkeen Keran kaava-alue on jaettu kolmeen erilliseen kaavamuutosalueeseen (Kera, Karapelto ja Karamalminrinne). Näiden kaava-alueiden ulkopuolelle on jätetty Karaniityntie ja Karamalmintien pohjoispuolella oleva Karaniityn alue. Kyseiselle alueelle on Karapellon kaavan yhteydessä tehty liito-oravaselvitys ja sen pohjalta on alustavasti varauduttu esittämään tulevassa kaavamuutoksessa ekologinen yhteys.

Karamalmintien länsipuolella, kaava-alueen itäreunassa säilyy metsäinen lähivirkistysalue, joka toimii myös näköesteenä olevan pientaloalueen ja uudisrakentamisen välillä.

Yleistä

Mielipiteet 4, 5 ja 6

Alueelle suunniteltu muutos vaikuttaa huikealta, hyvällä tavalla!

Kaavaluonnos vaikuttaa kunnianhimoiselta ja hienolta alueen kehitykseltä. Periaate, että radan läheisyydessä on tiivistä/korkata rakentamista ja tiiveys ja korkeus laime-
nee laidoille on hyvä.

Kaavahanketta pidetään kannattavana ja tervetulleena.

Vastine:

Kiitämme palautteesta.