

Lausuntojen sekä kannanottojen lyhennelmät ja vastineet

Karapelto

Asemakaavan muutos

54. kaupunginosa, Kilo

Korttelit 54020, 54026, 54027 ja 54029,

katu-, liikenne- ja virkistysalueet.

Muodostuu uudet korttelit 54024,

54028, 54038, 54039 54058–54060, 54067 ja 54161

Liittyy kaupunkisuunnittelulautakunnan 24.11.2021 **MRA27 §:n** mukaisesti nähtäville hyväksymään asemakaavan muutoksen, piirustusnumero 7139.

Nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 13.12.2021–13.1.2022Kaavan hyväksymispäätöksestä ovat pyytäneet tiedon seuraavat lausunnonantajat:

nrot 15.

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavoituksen palvelualue

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 Espoon kaupunki

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

Katariina Peltola, etunimi.sukunimi@espoo.fi

Tarja Pennanen, etunimi.sukunimi@espoo.fi

Lausuntojen lyhennelmät ja vastineet

1.

Päivämäärä 8.12.2021
Lausunnon antaja Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)

Tukes on antanut 4.2.2020 asiasta lausunnon, joka on edelleen relevantti: ”Tukes katsoo, ettei kaavamuutokselle ole estettä edellyttäen, että Algol Chemicals Oy:n vaarallisten kemikaalien varastointi osoitteessa Karapellontie 6 on loppunut. Niin kauan kuin varastointi jatkuu, ei kaavamuutosta alueella voi toteuttaa.”

Vastine:

Algol Chemicals Oy:n ympäristökeskuksen myöntämä ympäristölupa on muuttuneen lainsäädännön myötä poistunut alkuvuonna 2021. Seveso-direktiivin alaista kemikaalien varastointia valvoo ja luvittaa edelleen Turvatekniikan keskus. Algol Oy on 21.12.2018 hakenut asemakaavan muuttamista asuin- ja liiketilakäyttöön (Algol Oy/ Karapellontie 6 ja Kiinteistö Oy Karapellontie 4 A) ja on siirtämässä teollisen toimintansa pois Keran alueelta. Seveso-direktiivin mukainen toiminta on luvanvaraista.

Karapellon kaavamääräyksissä 15 §:ssä on määräys rakentamisen vaiheistuksesta, jossa huomioidaan kemikaalien varastoinnin aiheuttavat rajoitteet alueen toteuttamiseen kaavamuutoksen mukaisesti: Korttelialueiden 54024 (AK-1), 54026 (AK-1, SR-1), 54027-54029, 54038, 54039 (C-1), 54058, 54060 (AK-1) ja 54161 (C-1) rakennustyöt saa aloittaa, kun rautatiealueen pohjoispuolella toimivan Seveso-direktiivin mukaisen turvallisuus selvitysvollisen laitoksen luvanvarainen teollisuuskäyttö on lopetettu ja kaava-alueen pohjaveden ja maaperän puhtaus todennettu.

2.

Päivämäärä 9.12.2021
Kannanoton antaja Elinvoiman tulosalue

Alueen liikuntapalvelut

Kaavaehdotus mahdollistaa liikuntatilarakentamisen AL-1-alueelle sekä C-1-alueelle, joka on liikunnan ja urheilun tulosyksikön tavoitteiden mukaista. Liikunta- ja nuorisolautakunta esitti 20.4.2017 § 14 kaupunkisuunnittelulautakunnalle Keran urheilupuiston (useita kenttiä, sisäliikuntatilaa) vahvistamista kaavoituksella. Urheilu-/liikuntapuiston rakentaminen tulee mahdollistaa Karapellon kaava-alueen koillispuolelle Karaniittyyn tulevan koulun yhteyteen. Urheilu-/liikuntapuistoon tulee olla hyvät kevyen liikenteen yhteydet Keran keskustan koululta ja asuinalueilta. Karapellon kaava-alueelta poistuu liikuntakenttä Kristillisen koulun yhteydestä kaavamuutoksen myötä.

Alueen kulttuuripalvelut

Kaavaehdotus mahdollistaa julkisten palveluiden toteuttamisen C-1-alueelle. Kirjasto ja kulttuurin harrastetilat voidaan toteuttaa esimerkiksi tähän tai radan eteläpuolisen koulun yhteyteen. Keran alueelle on tavoitteena sijoittaa Suomen Ateljee - säätien rakennus. Rakennuksen paikka tulee selvittää yhteistyössä kulttuurin tulosityksikön kanssa. Espoon kaupunginhallituksen 13.5.2019 hyväksymät Espoon julkisen taiteen periaatteet on huomioitava kaava-alueella.

Vastine:

Keran osayleiskaavassa on osoitettu sijainniltaan ohjeellinen julkisten palveluiden ja hallinnon alue. Asemakaavoituksen yhteydessä on päädytty sijoittamaan laajempi koulukeskus olemassa olevan Karamalmens skolanin yhteyteen. Tavoitteena on kaavamutoksella laajentaa olemassa olevaa korttelialuetta etelään päin. Koulukeskuksen yhteyteen mahdollistetaan urheilu tai liikuntapuiston rakentaminen, johon on turvalliset ja esteettömät yhteydet muun muassa Keran uusien puistojen kautta.

Koulukeskuksen laajentamista tarkastellaan Karamalminrinteen erillisessä kaavamutoksessa.

Suomen Ateljee säätien rakennuksen sijoittamista Keran alueelle esimerkiksi ARA-kohteeseen voi olla mahdollista. Asia voidaan ottaa huomioon maankäytösopimuksessa, mikäli hyvä peruste löytyy ohjata jokin ARA-tontti tietyille toimijalle.

Karapellon kaava-alueelle on laadittu Espoon julkisen taiteen periaatteiden mukaisesti alueellinen taideohjelma. Alueen kunnallisteknisessä yleissuunnittelussa on huomioitu Keran taideohjelman periaatteet. Karapellon asemakaavassa myös määrätään, että alueella tulee huomioida julkisen taiteen toteutus Keran taideohjelman mukaisesti.

3.

Päivämäärä 10.12.2021
Lausunnon antaja Telia Finland Oyj

Teliällä ei huomautettavaa.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

4.

Päivämäärä 7.1.2022
Lausunnon antaja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

HSL on lausunut Karapellon asemakaavan muutoksesta edellisen kerran osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa syksyllä 2017. Lausunnossaan HSL on nostanut esiin muun muassa radan alittavan tunnelin rakentamisen bussiliikenteelle sopivaksi ja korostanut, että tunneliin sijoitettavat pysäkit sujuvoittavat liityntäyhteyksiä juniin.

Karamalmintiellä ja Karaniityntiellä liikennöi tällä hetkellä linja 532 Matinkylästä Suurpellon ja Keran kautta Leppävaaraan. Syksyllä 2023 linjan 532 liikennöinti loppuu Länsimetron jatkeen linjastosuunnitelman mukaisesti ja jatkossa Keran aluetta palvelee linja 544 (Kivenlahti – Matinkylä – Suurpelto – Kera – Leppävaara). Keran kohdalla linjan 544 reitti on yhteneväinen nykyisen linjan 532 kanssa. Tällä hetkellä käynnissä olevassa Tapiolan ja Leppävaaran linjastosuunnitelmassa esitetään uutta linjaa 206(K), joka käyttäisi päätepysäkinä Karapellontien päässä olevaa kääntöpaikkaa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Asemanseudun kehittäminen tukee MAL 2019 -sopimuksen tavoitteita erinomaisesti. Liityntäpysäköintimäärät ovat Espoon vuoden 2020 liityntäpysäköintipäivityksen mukaisia. Lähijunaliikenteen lisäksi suunnittelualueen laitamia liikennöivät bussilinjat. Bussiliikenteen toimivuus suunnittelualueen rakentuessa tulee varmistaa ja mahdolliset liikennettä häiritsevät tekijät minimoida.

Keran alueen kehittämisessä on hyvä kokonaisuudessaan huomioida, että alueen sisäisiä yhteyksiä on haastavaa palvella tai parantaa tavanomaisen kokoisella kalustolla liikennöitävillä bussilinjoilla, sillä alueen sisäinen katuverkko on pientä eikä se siten sovellu normaalikokoisille busseille. Bussiliikenne tulee näin ollen jatkossakin kulkemaan asemakaava-alueen reunalla ja kävelymatkat voivat osasta asemakaava-alueetta olla esimerkiksi asemalle pitkätköt. Alueen sisäiset matkat kuljettaneen pääasiassa jalan tai pyörällä sekä uusilla joukkoliikennettä täydentävillä (kehitymässä olevilla) liikkumispalveluilla.

Kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin tulee panostaa asemakaava-alueella.

Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien tulee olla erityisen sujuvat ja houkuttelevat alueen sisältä asemalle sekä alueen laidoilla sijaitseville bussipysäkeille. Bussiliikenne kulkee asemakaava-alueen reunalla ja liityntäpyöräliikenteen mahdollistamiseksi HSL esittää, että bussipysäkkien yhteyteen toteutetaan/rakennetaan kiinteitä runkolukittavia ja mahdollisuuksien mukaan katettuja pyöräpysäköintipaikkoja.

Pyöräilyä ja jalankulkua tulee suunnitella erillisinä liikennemuotoina, jolloin pyöräliikennettä kohdellaan ajoneuvoliikenteenä. Tonttikaduilla pyöräily on ajoradoilla ja pyörätiet ovat pääsääntöisesti yksisuuntaiset, mikä tukee hyvin edellä mainittua tavoitetta. Alueen kokoojakaduilla, Karapellontiellä ja Karamalmintiellä, olisi kuitenkin hyvä varautua kaksisuuntaisten pyöräteiden toteuttamiseen kadun molemmille puolille. Tällöin tarve ajoradan ylittämiseen vähenee, mikä voisi muuten aiheuttaa haasteita

moottoriajoneuvoliikenteen ulkosyöttöisen verkoston, katutilan leveyden ja raitiotievarauksen takia. Lisäksi kaksisuuntainen pyörätie parantaisi aseman kohdalle suunniteltujen polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen saavutettavuutta. Kaksisuuntaisen pyörätien tavoiteltava leveys pääreiteillä on 3,0 metriä, joten pyöriteiden leveyttä olisi silloin syytä kasvattaa puolella metrillä suunnitellusta 2,5 metristä.

Kaupunkirata parantaa junaliikenteen vuoroväliä ja asemakaava-alueelta on jatkossa entistä paremmat itä-länsisuuntaiset joukkoliikenneyhteydet. Pohjoiseteläsuuntaisia yhteyksiä tarjotaan jatkossakin busseilla. Asemakaavat mahdollistavat Keran asemalla helpohkon liitynnän bussiliikenteestä junaan. Keran aseman kohdalle on liityntäyhteyksien toimivuuden kannalta syytä varata tilaa läpikulkevien bussilinjojen ajantasaukseen toteuttamalla Karapellontien molemmin puolin vähintään kahden teli- tai nivelbussin pituiset pysäkkisyvennykset.

Karapellontie tulee olemaan keskeinen joukkoliikenteen käyttämä väylä. HSL esittää huolensa katuverkon ruuhkautumisesta etenkin Karapellontielle Kehä II:n vaikutusalueella. Tällä hetkellä käynnissä olevassa Tapiolan ja Leppävaaran linjastosuunnitelmassa esitetään uutta linjaa 206(K), joka käyttäisi päätepysäkinä Karapellontien päässä olevaa kääntöpaikkaa. Tämänhetkisen tiedon mukaan linjan liikennöinti voisi käynnistyä vuonna 2024. HSL esittää, että kääntöpaikka säilytetään myös asemakaavatilanteessa tai vaihtoehtoisesti korvataan kiertoliittymänä, mikä mahdollistaa bussien päätepysäkin alueella. Kiertoliittymän yhteyteen on tässä tapauksessa toteutettava pysäkit bussien ajantasausta varten.

Kaava-alueella Karapellontielle on varauduttu mahdollisesti pikaraitiotienä toteutettavaan joukkoliikenteen runkoyhteyteen. Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida tämä riittäväillä tilavarauksilla ja muilla katu ympäristön suunnitteluratkaisuilla, jotta alueen läpi kulkevalla runkoyhteydellä on edellytykset toimia sujuvana ja tehokkaana liikennemuodosta riippumatta.

HSL haluaa osallistua alueen tarkempaan liikenneinfra suunnitteluun.

Vastine:

Alueen jatkosuunnittelussa ja tilapäisten liikennejärjestelyiden suunnittelussa huomioidaan bussiliikenteen toimivuus.

Karapellon kaavassa tavanomaisella kalustolla liikennöivä bussiliikenne on mahdollistettu alueen kokoojakaduille Karapellontielle ja Karamalmintielle. Kävelymatkat pysäkeille pysyvät kohtuullisina.

Kaava alueella on panostettu jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen. Aseman, mahdollisen pikaraitiotien pysäkin ja Karatunnelin bussipysäkkien läheisyyteen on suunniteltu liityntäpyöräpysäköintipaikkoja. Jatkosuunnittelussa voidaan tutkia liityntäpyöräpaikkojen sijoittamista myös suiden bussipysäkkien läheisyyteen. Alueen

kokoojakatujen Karapelontien ja Karamalmintien varteen on katualueen tilavarauksessa mahdollistettu sekä yksisuuntaiset pyörätiet että kaksisuuntaiset pyörätiet.

Ensimmäisessä vaiheessa, jossa pikaraitiotietä ei ole, bussipysäkkisyvennykset voidaan järjestää Kerantunnelissa kahdelle teli- tai nivelbussille. Tilanteessa, jossa pikaraitiotie on toteutettu ja se korvaa osan bussilinjoista, bussipysäkit ovat suunniteltu lyhyemmiksi, koska bussiliikennettä ei ole silloin niin paljon. Pysäkkien mitoitus tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Vilkkaimpiin liittyisiin on tehty toimivuustarkastelu (Ramboll, 30.11.2021). Kriittisimmässä liittymässä toimivuus on tyydyttävällä tasolla. Tarkasteluiden mukaan aamuhuipputuntin liikenne on mallinnetulla alueella sujuvaa ennustetuilla liikennemäärillä. Iltahuipputuntina liikenne on useimmiten sujuvaa, mutta ajoittaista ruuhkautumista voi esiintyä. Liikenteen toimivuuden kannalta avainasemassa on valo-ohjaus katuverkon lyhyiden liittymäväliden vuoksi.

Karapelontien käänköpaikan kohdalle on suunniteltu Fortumin lämmöntuotantolaitos. Uusi linja 206(K) voi tulevaisuudessa käyttää Karapelontien ja Karaniityntien liittymään suunniteltua kiertoliittymää. Liittymän yhteyteen on suunniteltu joka suunalle bussipysäkit.

Joukkoliikenteen runkoyhteydelle on varattu tila katualueelta.

5.

Päivämäärä 7.1.2022
Kannanoton antaja Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos

Alueen osoitteistoon ja sen selkeyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Esimerkiksi tuplaosoitteita (kaksi eri osoitetietoa samaan kohteeseen) on vältettävä. Tehokkaan viranomaistoiminnan (pelastus, ensihoito, poliisi) näkökulmasta loogisilla osoitteilla on huomattava merkitys apua tarvitsevan asiakkaan nopeassa tavoittamisessa.

Kaava-alueen suunnittelussa on huomioitava selkeät hälytysajoneuvojen ajoyhteydet alueelle ja itse alueella; Pelastustoiminnan turvaamiseksi pelastusyksiköllä (sammutusauto) ja ensihoitoyksiköllä (ambulanssi) tulee päästä palokunnan hyökkäysreittien välittömään läheisyyteen.

Asuin- ja toimistorakennusten osalta pelastusyksiköllä (sammutusauto) ja ensihoitoyksiköllä (ambulanssi) päästään uloskäyntien välittömään läheisyyteen.

Pelastusteiden ja -reittien suunnittelussa huomioidaan "HIKLU Pelastustien suunnittelu ja toteutusohje".

Kunnallistekniikan suunnittelussa tulee huomioida a) pelastuslaitoksen sammutusveden tarve ja palovesiasemat alueella sekä b) automaattisten sammutuslaitteistojen vedentarve ja vesilähdevaatimukset (esimerkiksi pysäköintihallit ja -talot sekä hotelli). Uusi palovesiasema tulisi sijoittaa kaava-alueen länsipuolelle (Karapellontie/Kilonväylä alueelle).

Ulkoalueiden valaistuksen suunnitteluun tulee kiinnittää huomiota. Hyvin valaistut ulkoalueet parantavat turvallisuutta ja ennaltaehkäisevät onnettomuuksia.

Vastine:

Kaupunkisuunnittelukeskuksen nimistöryhmä ja kaupunkitekniikan keskuksen paikkatietoinsinööri ovat tarkastaneet Karapellon kaavakartan. Se on kunnossa nimistön ja osoitteiden kannalta. Asemakaavassa ei vielä määritetä osoitteita, vaan annetaan kaunnimet, joita myöhemmin kaavan vahvistuttua käytetään osoiteniminä.

Kaavaan liittyvässä kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa ja kaavan viitesuunnitelmassa on tutkittu pelastusajojärjestelyitä. Tarkemmassa katu- ja puistosuunnittelussa tarkennetaan kunnallistekniikan yleissuunnitelman ratkaisuja, ja silloin tullaan määrittelemään tarkemmin myös ulkovalaistuksen ratkaisuja.

Muilta osin merkitään tiedoksi.

6.

Päivämäärä 7.1.2022
Lausunnon antaja Fortum Power and Heat Oy

Lausunnon kohde sijaitsee Keran aseman läheisyydessä rautatien pohjoispuolella. Fortumilla on kaukolämmön isoja runkolinjoja tarkasteltavan suunnittelualueen länsi- ja pohjoispuolella Karapellontiellä sekä Karamalmintiellä. Alueella sijaitsevat kiinteistöt on liitetty kaukolämpöön. Nykyisiin kaukolämpölinjoihin kohdistuu muutostarpeita.

Fortum on valmis tarjoamaan kaukolämpöä sekä mahdollisesti myös jäähdytysratkaisuja uusiin rakennettaviin kiinteistöihin.

Alueelle on suunnitteilla Lämpöpumpputekniikkaan perustuva lämmöntuotantolaitos, joka syöttää lämpöä kaukolämpöverkkoon.

Fortum haluaa olla mukana kehittämässä tälle alueelle erilaisia monipuolisia energiaratkaisuja jo heti suunnitteluvaiheessa. Rakennettaviin kiinteistöihin tarjoamme kaukolämpöä sekä mahdollisuuksien mukaan kaukojäähdytystä täydennettynä valittavilla alueellisilla tai paikallisilla energiaratkaisuilla, jotka voivat mahdollistaa myös yksittäisten rakennusten tarpeen mukaisen jäähdytyksen.

Vastine:

Asemakaavassa on osoitettu Uusiutuvien energialähteiden ja energiahuollon kortteli-alue EN-1, joka mahdollistaa lämmöntuotantolaitoksen sijoittamisen alueelle.

Kunnallisteknisessä yleissuunnittelussa on huomioitu uusi kaukolämpöverkosto.

Muilta osin merkitään tiedoksi.

7.

Päivämäärä 12.1.2022
Lausunnon antaja Espoon kaupunginmuseo

Kaupunginmuseo on osallistunut Keran alueen suunnittelusta järjestettyihin neuvotteluihin ja Keran alueen rakennuksia koskeneisiin neuvotteluihin sekä ohjannut alueen inventointeja aina vuodesta 2012 alkaen. Kaupunginmuseo on lausunut Keran osayleiskaavaehdotuksesta vuonna 2016.

Suunnittelualueen kulttuurihistoriallisesti merkittävät kohteet

Kaupunginmuseo on tunnistanut nyt suunnitteilla olevalta alueelta kaksi kulttuurihistoriallisesti merkittävää kohdetta: vuonna 1920 valmistunut Keran tehdasrakennus sekä arkkitehti Kurt Simbergin vuonna 1964 suunnittelema Agan arkkitehtonisesti merkittävä varasto- ja toimistoalue. Näistä jälkimmäisen on valitettavasti annettu tuhoutua. Alueen rakennukset olisivat tarjonneet erinomaisen mahdollisuuden Keran identiteettiä vahvistavan ympäristön luomiseen.

Kera Oy:n nimellä yleisesti tunnetun Karapellontien teollisuusrakennuksen historia on monivaiheinen. Tehtaan perustamispäätös tehtiin vuonna 1917 arkkitehti Vilho Penttilän aloitteesta. Tehtaassa oli tarkoitus tuottaa kattotiiliä ja sen nimeksi tuli Viherlaakson Kattotiili Oy. Tehtaan paikka rantaradan vieressä oli liikenteellisesti erinomainen ja Kilon ja Kauniaisten välisessä laaksossa oli tehtaan tuotantoon tarvittavaa hyvälaatuisia savea. Sisällissota ja Penttilän kuolema viivyttivät rakennushanketta, ja rakentaminen käynnistyi kunnolla vasta vuonna 1919 rakennusmestari L.E. Lehtisen piirustusten pohjalta. Tehdasrakennuksen valmistuttua vuonna 1920 päätettiin sen tuotantoon ottaa kattotiilien lisäksi taloudellisesti kannattavampaa keramiikkaa ja yhtiön nimeksi muutettiin Viherlaakson Saviteollisuus Oy.

Vuonna 1922 omistajan vaihdoksen myötä nimeksi muuttui Grankullan Saviteollisuus, tuolloin kattotiilien valmistuksesta oli luovuttu kokonaan ja tehdas keskittyi pelkästään

keramiikan valmistukseen. Vuonna 1936 yhtiön nimeksi tuli Kera Oy. Keran Oy:n keramiikkatehdas toimi aina vuoteen 1958, jolloin se lopetettiin kannattamattomana.

Tehdasrakennus on vanhimmilta osiltaan vuodelta 1920. Rakennusta on laajennettu moneen otteeseen. Laajimmat uudisrakennustyöt toteutettiin 1937–39 taitelija O.J. Ermalan suunnitelmien mukaan. Tällöin korotettiin tehtaan radanpuoleinen sivu kaksikerroksiseksi ja sen viereen tehtiin pylväiden kannattama konttorisiipi. Pulpettikattoineen ja valkoiseksi rapattuina kuutiomaisine massoineen tehdas oli tyyliltään funktionalistinen. Osittaiset tulipalot 1939 ja 1945 johtivat taas uudisrakennustöihin. Niiden tuloksena tehdas sai nykyisen harjakattoisen asunsa.

Keran vanha keramiikkatehdas on museon käsityksen mukaan mahdollista säilyttää ja palauttaa lähemmäksi 1940-luvun asua poistamalla vuonna 1981 asennettu julkisivun muovipinnoitettu peltiverhous, joka on täysin muuttanut rakennuksen luonteen.

Keran tehdasrakennus on kaavaehdotuksessa osoitettu suojeltavaksi korttelimerkinällä SR-1; Rakennussuojelun korttelialue. Alueella olevaa rakennusta ei saa purkaa tai muuttaa niin, että rakennuksen kulttuurihistoriallinen arvo heikkenee. Rakennukseen saa sijoittaa työ-, liike-, palvelu-, kokoontumis- ja varastotiloja. Korjaustöiden, käyttötarkoituksen ja muiden muutosten suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto ennen rakennus- tai toimenpidelupaa koskevan päätöksen antamista.

Kaupunginmuseo pitää suojelumääräyksiä riittävinä ja rakennukselle osoitettuja monipuolisia käyttömahdollisuuksia suojellun rakennuksen tulevaisuuden kannalta hyvinä.

Suunnittelualueelta ei tunneta muinaismuistolain (1963/295) tarkoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä.

Kaupunginmuseo ei ota muilta osin kantaa asemakaavan muutosehdotukseen.

Vastine:

Monipuolisella käyttötarkoituksella on tarkoitus varmistaa suojellun rakennuksen säilyminen rakennukselle ja ympäristölle sopivassa käytössä. Kaava edellyttää, että korjaustöiden, käyttötarkoitusten ja muiden muutosten suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto ennen rakennus- tai toimenpidelupaa koskevan päätöksen antamista.

Muilta osin merkitään tiedoksi.

8.

Päivämäärä	12.1.2022
Lausunnon antaja	Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)

Suunnittelualueella sijaitsee useita HSY:n vesihuoltolinjoja. Kaavatyön yhteydessä laaditaan Espoon kaupungin ja HSY:n yhteisesti tilaama kunnallistekniikan yleissuunnitelma. Vesihuollon yleissuunnitelmassa on määritelty kaavamuutoksen vaatimat uudet vesihuoltolinjat, joita tarvitaan kaava-alueelle vesihuollon järjestämiseksi, ja käytöstä poistuvat vesihuoltolinjat. Vesihuollon rakentamisen kustannusarvio laaditaan yleissuunnitelman yhteydessä. Kustannusarvio tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Korttelin 54067 eteläpuolelle on merkitty aluevaraus uudelle jätevedenpumppaamolle (merkintä ET). Aluevarauksen tulee olla kooltaan vähintään 10 x 11 metriä eli hieman kaavakartassa esitettyä laajempi. Lisäksi kaavaan tulee merkitä 4 metriä leveä huoltoajoyhteys pumppaamolle tai järjestää vastaava ajoyhteys yleisen alueen kautta pumppaamolle.

Kaavakartan korttelin 54067 EN-alueella (energiahuollon alue) sijaitsee yleinen vesijohto DN 300, jätevesiviemäri 250 PVC ja hulevesiviemäri DN 600. Kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa osa vesihuoltolinjoista on suunniteltu poistuvaksi käytöstä, mutta osa vanhoista linjoista säilyy ja tontille on esitetty myös uusia linjoja. Kaavatyön aikana on selvitettävä, onko linjat sijoitettava EN-alueelle vai voiko ne sijoittaa Kehä II reuna-alueelle (kaavamerkintä LT). Jos linjat sijoitetaan korttelin EN-alueelle, on niille esitettävä kaavassa maanalaista johtoa varten varattu alue. Alueen leveyden on oltava vähintään 6 metriä. Kaavamääräyksenä tulee lisäksi mainita, että johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai syväjuurisia pensaita.

Dreijapuistoon korttelien 54058 ja 54059 eteläpuolelle sijoitetaan yleisiä vesihuoltolinjoja. Samalla alueella on hulevesien viivytyrakenteiden hu-merkintöjä. Hulevesirakenteet tulee sijoittaa vähintään kolmen metrin etäisyydelle vesihuoltolinjoista, jotta vesihuollon asianmukainen käyttö ja verkoston kunnossapito on mahdollista.

Kortteleiden 54161 ja 54039 kaikkien tonttien liittyminen yleisiin vesihuoltolinjoihin saattaa edellyttää yleisten vesihuoltolinjojen rakentamista myös Punasavenpolulle. Kaavatyön aikana on tarkasteltava, mitä kautta vesihuoltolinjojen liittäminen Keraamiikkakadun putkiin onnistuu. Jos vesihuoltolinjat johdetaan Algolinkujan kautta, niille on kaavaan merkittävä vähintään 6 metriä leveä maanalaista johtoa varten varattu alue Algolinkujalle kortteliin 54039 alueelle C-1. Kaavamääräyksenä tulee lisäksi mainita, että johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai syväjuurisia pensaita.

Osa kortteliin 54027 suunnitelluista tonteista ei rajaudu Valentinankujaan, jolle korttelia palvelevat vesihuoltolinjat on suunniteltu sijoitettavan. Kunnallistekniikan yleissuunnittelun yhteydessä on selvitettävä, onko yleisiä vesihuoltolinjoja mahdollista sijoittaa myös Agustinsillalle vai onko liittyminen hoidettava yksityisin liittymisjärjestelyin sijoittamalla johdot Valentina Modigin polulle. Osa korttelin 54028 tonteista tai rakennusaloista ei rajaudu katuun. Tontit tulee liittää yleiseen vesihuoltoverkkoon kortteli-alueelle sijoitettavin yksityisin liittymisjohdoin.

Mikäli rakentamisjärjestyksen vuoksi joudutaan rakentamaan väliaikaisia vesijohto- tai viemäryhteyksiä ennen varsinaista kadun ja vesihuollon rakentamista, tulee ko. väliaikaiset johtojärjestelyt toteuttaa vesilaitostoiminnan ulkopuolisella rahoituksella.

Vastine:

Pumppaamon mitoituksesta on keskusteltu HSY:n ja kaupungin kesken. Kaavakarttaan esitetään pumppaamolle ohjeellinen sijainti LP-alueelta (yleiseltä pysäköintialueelta), jolloin tarkemmassa jatkosuunnittelussa ratkaistaan pumppaamon tilantarve. Pumppaamon laitteet tulee sijoittaa pohjoisreunaan siten että huoltoautoille jää riittävästi tilaa toimia.

Kunnallisteknistä suunnitelmaa on muutettu siten, ettei EN-1-alueen (kaavaehdotuksessa EN) halki kulje putkilinjoja.

Kaavassa on osoitettu hu-merkinnällä ohjeelliset alueen osat, joille saa rakentaa hulevesien viivyttämiseen ja puhdistamiseen varatun altaan, painanteen, ojan, säiliön, kosteikon tai muun rakenteen. Dreijapuistoon korttelien 54058 ja 54059 eteläpuolelle sijaitsevien hulevesien hallintaan tarkoitettujen altaiden tai muiden rakenteiden sijainti tarkentuu tarkemmassa suunnittelussa.

Maanalaisen johdon kaavamerkinnän määritelmää on muutettu muotoon: Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa. Alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai syväjuurisia pensaita.

Kortteleiden 54161 ja 54039 tontteja voidaan liittää vesihuoltolinjoihin Punasavenpolun ja Keransilta nimisen jalankululle ja pyöräilylle varattu kadun kautta (au/pp) kautta. Tällöin ei ole tarvetta osoittaa Algollinkujalle maanalaista johtoa varten varattua alueen osaa.

Kaavan 12§ rakentaminen on lisätty lause: Keransillan siltarakenteet tulee huomioida vesihuollon linjastojen suunnittelussa.

Kaavan 15§ yhteisjärjestelykohtaan on lisätty lause tonttijohtorasitteesta Valentina Modigin polulle: Kortteliin 54027 p- alueelle ja Valentina Modigin polulle saa sijoittaa vesihuollon tonttijohdon tontin rajoista riippumatta.

Muilta osin merkitään tiedoksi.

9.

Päivämäärä	13.1.2022
Lausunnon antaja	Kaupunkitekniikan keskus

Keran alueella sijaitsevat teollisuus- ja logistiikkatoiminnot ovat siirtymässä pois ja Karapellon aluetta kehitetään kaupunkimaiseksi uudeksi paikalliskeskukseksi. Alueelle suunnitellaan puistovyöhykkeeseen ja jalankulkuympäristöön tukeutuva uusi asuinalue.

Jalankulkusillan kaavamääräykset y-1 ovat liian tarkat ja yksityiskohtaiset, ne tulee jättää pois määräyksistä.

Kaavamääräyksiin ei tule laittaa yleisiä alueita koskevia yksityiskohtaisia kaavamääräyksiä, kuten on tehty kohdassa 3 § Kadut ja katuaukiot.

Kaupunkitekniikan keskus on tehnyt linjauksen, jonka mukaan yleisille alueille (katu-, puisto, tori- ym. alueet) ei enää lähtökohtaisesti sallita uusia pelastus/nostopaikkoja.

Taustana uudelle linjaukselle on yleisten alueiden pelastus/nostopaikkojen aiheuttamat ongelmat (mm. pysäköintipaikkojen ja katupuiden sijoitus katujen varsille vaikeutuu, katujen rakentaminen ja saneeraus vaikeutuu, johtojen ja laitteiden omistajien kaivutyöt ja niiden luvittaminen vaikeutuu).

Kaupunki ei voi taata, että pelastus/nostopaikka kasvavassa kaupungissa säilyy tulevaisuudessa yleisellä alueella, joten emme jatkossa enää salli uusia pelastus/nostopaikkoja kaupungin yleisille alueille. Linjaus tulee jatkossa huomioida jo kaavoitusvaiheessa.

Muistutuksena, että kuntien yhteisten rakentamisen Topten-käytäntöjen mukaan ”palokunnan toimenpitein ikkunasta tai parvekkeelta” on vasta sijalla 4. varatiejärjestelyiden listalla.

<https://www.toptenrava.fi/doc/tulkintakortit/MRL-117b29.pdf>

Maaperän rakennettavuus ja puhtaus

Kaavaselostuksen kappaleeseen 4.3.5 Maaperän rakennettavuus ja puhtaus olisi hyvä tuoda esiin pohjavedessä esiintyvien haitta-aineiden huomioiminen alueen pohjaveden pinnantason alapuolelle ulottuvissa kaivannoissa ja niiden kuivanapidossa. Kaavamääräyksessä 11 § määrätään, että ennen vallitsevan pohjaveden pinnan alapuolelle rakentamista on laadittava pohjaveden hallintaselvitys. Määräykseen tai kaavaselostukseen voisi lisätä, että hallintaselvityksessä tulee huomioida mahdolliset pohjaveden haitta-ainepitoisuudet ja niiden vaatima käsittely.

Esimerkkinä klooratut VOC- yhdisteet, joita juuri KERAn alueella on todettu ja joille on ehdoton viemäröintikielto, joten mikäli pohjavedessä todetaan kaivannon kuivanapidossa kloorattuja liuottimia, on niiden osalta pumpattavaa pohjavettä varauduttava käsittelemään ennen viemäriin johtamista, jotta liuottimien pitoisuudet eivät aiheuta turvallisuusriskiä kertyessään viemäröintijärjestelmään.

Lisäksi samassa kappaleessa 4.3.5. sanotaan, että pintamaiden puhdistaminen tapahtuu viimeistään rakennushankkeeseen ryhdyttäessä. Pitäisi muuttaa: Maaperän puhdistaminen tapahtuu viimeistään rakennushankkeeseen ryhdyttäessä. Tässä ei voida sanoa pelkästään pintamaista. Vasta ELYn myöntämässä pimapäätöksessä määritetään puhdistustavoitteet ja mitä maakerroksia (pintamaita, syvempiä kerroksia, pohjavettä) ne koskevat, kuten myöhemmin kappaleessa kuvattu.

Lisäksi kaavan Selvityksistä puuttuvat oheen liitteeksi lisätyt selvitykset

- Suurimmat hyväksyttävät pitoisuudet Keran alueella -riskitarkastelu, 8.6.2020, Vahanan

- Lausunto riskitarkastelusta, UUDELY/14346/2019, 24.7.2020, Uudenmaan Ely-keskus

Karapellon asemakaavan muutosalueen maaperä on vaihtelevaa, vaihdellen rakennettavuusluokan 2. normaalisti rakennettavasta maaperästä rakennettavuusluokka 4. vaikeasti rakennettavaan syvään pehmeikköön. Alueen itäosalla esiintyy myös rakennettavuusluokka 5B:n erittäin vaikeasti rakennettavaa jyrkkää rinnemaastoa. Alueen keskellä esiintyvän rakennettavuusluokka 4 kohdalla perustamistöiden haasteellisuutta lisää savikerroksen alapuolella olevan löyhän siltti-/hiekkakerroksen häiriintymisherkkyys, joka saattaa esiintyä mm. maaperän kokoonpuristumisena paalutuksen tai pontituksen yhteydessä. Paalutuksen suunnittelussa on em. otettava huomioon tarvittaessa mm. paalutyypin valinnalla. Alueella pohjaveden pinta esiintyy lähellä maanpintaa ja rakennustoimenpiteiden ulottuessa pohjavedenpinnan tason alapuolelle on tehtävä erillinen pohjavedenhallintasuunnitelma.

Rakennuksen suunnittelussa lähelle katualueen tai muun yleisen alueen rajaa, tulee perustusrakenteet ja salaojitus mahdollistaa tontille ja toteutettavien seinärakenteiden suunnittelussa on huomioitava katu- tai ratarakenteiden vaakavoimat ja tarvittaessa toteuttaa ko. seinärakenteet maanpaineseininä.

Vastine:

Keran alueen kaavallisissa tavoitteissa on yhtenä lähtökohtana ollut muodostaa keskusta, mikä jäsentyy aukiotilojen ja niihin liittyvien kaupunkimaisten puistojen yhtenäisenä, kävelykaupunkimaisena verkostona. Puisto- ja aukioalueita kehitetään laadukkaan omaleimaisina toiminnallisina kaupunkiympäristöinä, joiden laatutason lähtökoh-tina ovat Keran kaava-alueen julkisia ulkotiloja koskevat määräykset. Radan pohjois-puolella, paikalliskeskuksen ytimessä, pyritään samaan laatutasoon kuin radan etelä-puolella.

Jalankulkusillan (y-1) kaavamääräykset ovat yhtenäiset Keran kaava-alueen kanssa. Kaavamääräyksestä esitetään poistettavaksi kohta: "Sillan tulee liittyä viereisten kort-teleiden liiketiloihin ja niiden yhteyteen sijoitettuihin liityntäpysäköintitiloihin."

Suunnitelmia on tarkennettu ja niissä on huomioitu kaupunkitekniikan keskuksen linjaukset nostopaikkojen sijoittamisesta yleisille alueille.

Asemakaavaselostusta on tarkistettu kannanotossa esitetyillä lisäyksillä.

10

Päivämäärä 13.1.2022
Kannanoton antaja Kasvun ja oppimisen toimiala

Kasvun ja oppimisen toimialan palvelutarve

Suunnittelualueen väestökasvuun perustuva varhaiskasvatuspaikkojen tarve on laskennallisesti 352, joka tarkoittaa noin 17 lapsiryhmää. Keran koko alueen väestötavoitteesta syntyy tarve laskennallisesti noin 55 lapsiryhmälle, joka tulee ottaa huomioon alueen kaavojen suunnittelussa. Karapellon asemakaavassa olevan Y-tonttivarauksen rakennusoikeus mahdollistaa noin 8-ryhmäisen päiväkodin.

Kasvun ja oppimisen toimiala toteaa, että Karapellon kaava-alueen varaus varhaiskasvatuksen palveluille ei vastaa syntyvään palvelutarpeeseen. Kaava ei myöskään mahdollista pienempien yksityisten päiväkotien toteuttamista esimerkiksi asuinkortteleihin. Suunnittelualueelta on poistunut yksi päiväkotivaraus suhteessa asemakaavarunkoon. Kasvun ja oppimisen toimiala edellyttää, että kokonaispalvelutarvetta vastaavat tilavaraukset huomioidaan Keran alueen muissa asemakaavoissa. Varhaiskasvatuksen palveluverkkoa täydentävät yksityiset päiväkodit toteutetaan nykyisin vähintään neliryhmäisinä, joten kaavojen tulee mahdollistaa niiden toteuttaminen.

Päiväkodille varattu Y-tontti vaikuttaa ahtaalta 8-ryhmäiselle päiväkodille. Espoon uudet päiväkodit toteutetaan yleensä kaksikerroksisina. Kasvun ja oppimisen toimiala pyytää varmistamaan, että tontin rakennusoikeus on riittävä ja tontille on mahdollisuus toteuttaa riittävän kokoinen aidattu leikkipiha. Espoon päiväkotien mallitilojen mukainen tilantarve 8-ryhmäiselle päiväkodille on 1999 kem² ja lasten aidatulle leikkipihalle 2520 m².

Kasvun ja oppimisen toimiala pitää hyvänä päiväkodin sijaintia puistovyöhykkeen reunalla. Keran kaltaisella hyvin saavutettavalla ja tiiviillä alueella päiväkodin henkilökunnan autopaikat voidaan osoittaa esimerkiksi yhteiskäyttöisille pysäköintialueille. Sivistystoimen palvelujen välittömään yhteyteen tarvitaan kuitenkin saattopaikat sekä liikuntaesteisten autopaikat.

Karapellon alueen lisääntyvä asukasmäärä lisää laskennallisesti perusopetusikäisiä n. 21–22 perusopetusryhmän verran. Koko Keran alueelle on merkitty kaksi PY-varausta, joista toinen on asemakaavoitettu radan varteen. Molemmat kouluvaraukset tullaan tarvitsemaan riittävän suurina alueen kehittyessä.

Sivistystoimi on aiemmissa lausunnoissaan todennut, että Keran uusien asukkaiden palvelut alueelle tulee mitoittaa tulevan väestön mukaisesti. Varhaiskasvatuksen palveluverkko ei ole kysyntään nähden riittävä nykyisinkään ja lähialueiden olemassa olevat yksiköt eivät pysty vastaamaan palvelutarpeen kasvuun. Keran alueen asemakaavoitus on edennyt paloissa etelästä pohjoiseen. Osayleiskaavassa varatulle pohjoiselle, Karamalmens skolanin viereiselle PY alueelle on suunniteltu Karapellon ja koko Keran aluetta palvelevaa koulua ja lähiliikuntapuistoa sekä yhtä alueen päiväkodeista. Kasvun ja oppimisen toimialan mielestä tontin soveltuvuus tarvittaville toiminnoille tulisi selvittää, jotta voidaan varmistaa tarvittavien palveluiden toteuttamisedellytykset.

Vastine:

Keran osayleiskaavassa on osoitettu sijainniltaan ohjeellinen julkisten palveluiden ja hallinnon alue. Asemakaavoituksen yhteydessä on päädytty sijoittamaan laajempi koulukeskus ja päiväkotikiinteistö olemassa olevan Karamalmens skolanin ja päiväkodin yhteyteen. Tavoitteena on kaavamuutoksella laajentaa olemassa olevaa korttelialuetta etelään päin. Koulukeskuksen yhteyteen mahdollistetaan urheilu tai liikuntapuiston rakentaminen, johon on turvalliset ja esteettömät yhteydet muun muassa Keran uusien puistojen kautta. Koulukeskuksen ja siihen liittyvän päiväkodin laajentamista tarkastellaan erillisessä kaavamuutoksessa.

Karapellon kaava mahdollistaa päiväkodin sijoittamisen erilliseen yleisten rakennusten korttelialueelle (Y) ja rakennussuojelun korttelialueella sijaitsevaan rakennukseen (SR-1). Muualle tässä kaavamuutoksessa ei ole mahdollistettu päiväkodin sijoittamista piha-alueiden riittämättömyyden takia.

Päiväkodille varattu kortteli 54038 on pinta-alaltaan 5723 m² ja rakennusala noin 3000 m². Rakennusoikeutta korttelissa on 2000 k-m² ja kaava mahdollistaa rakentamisen kolmeen kerrokseen. Koska rakennusala on laajempi kuin kaavan mahdollistama rakennus, jää pihatoiminnoille riittävästi tilaa tontilla.

Sivistystoimen palvelujen välittömään yhteyteen tarvittavat saattopaikkojen sekä liikuntaesteisten autopaikkojen sijainti määräytyy tarkemmassa suunnittelussa. Y-korttelin lähelle Karottikadulle ja Vuokatielle on suunniteltu yleisiä autopaikkoja, jotka voivat toimia osittain myös saattopaikkoina.

11.

Päivämäärä 13.1.2022
Lausunnon antaja Väylävirasto

Rautatiealueen rajaus

Asemakaavan muutosehdotuksessa on radan pohjoispuolella osoitettu muutoksia rautatiealueen ulottuvuuteen nykytilanteeseen nähden. Voimassa olevan asemakaavan mukaista rautatiealuetta on kavennettu ja osoitettu osaksi puistoa (VP-2) sekä Augustinsillan ja Punasavenpolun jalankululle ja pyöräilylle varattuja katuja (pp). Väylävirasto on aiemmin todennut, että osa voimassa olevan asemakaavan rautatiealueesta on jatkossa radanpidolle tarpeetonta ja se voidaan muuttaa muuhun käyttötarkoitukseen. Uudeksi rautatiealueen pohjoisrajaksi on tällöin esitetty karkeasti Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelmassa osoitetun suoja-aidan linjausta, jotta kaikki radan rakenteet mahtuvat sijoittumaan rautatiealueelle puolelle. Asemakaavan muutosehdotuksessa rautatiealueen raja ei kuitenkaan noudata Keran asemankohdalla tätä rajausta vaan se on osoitettu noin viisi metriä etelämmäs. Kaavaehdotuksen mukainen rautatiealue ei tältä osin ole riittävä Espoon kaupunkiradan tarpeisiin eikä mahdollista radan toteutusta. Rautatiealueen raja tulee tarkistaa aiemmin sovitun linjauksen mukaiseksi.

Radan läheisyyteen rakentaminen

Rautatien läheisyyteen asemakaavoitettavasta rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain (2.2.2007/110) 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle reunimmaisena raiteen keskiliinjasta. Suoja-aluetta koskettaa ratalain 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset, joiden mukaan em. alueilla ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Myös suoja-alueen ulkopuolella tehtävillä töillä voi olla haitallisia vaikutuksia radan rakenteisiin. Radan läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja (kaivamista, pengertämistä) tai maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä alueiden jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät, pohjatutkimuksiin perustuvat, selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiliteetti on tällöin huomioitava suunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjeavot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja

rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu yöaikaan alle 45 dB AF-max). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lprm) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaihat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468). Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokitukselta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinätorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine:

Nähtävillä olon jälkeen Väyläviraston, kaupunkiradan suunnittelijoiden ja kaupungin kesken on neuvoteltu LR-alueen (rata-alueen) rajasta. LR-alueen rajaa on hieman tarkistettu neuvotteluiden pohjalta. Esitetty ratkaisu poikkeaa kaupunkiradan rata-suunnitelmasta rautatiealueen kuivatuksen osalta. Ratasuunnitelmassa rautatiealue on osoitettu kuivatettavaksi radan pohjoispuolella sijaitsevan avo-ojan kautta. Asemakaavamuutoksen myötä radan kuivatusratkaisua muutetaan niin, että avo-oja putkitaan ja kuivatusvedet johdetaan Kutojantien alikulkusillan ja Dreijanportin alikulun pumppaamoihin. Tämä muutos mahdollistaa avo-ojalta vapautuvan tilan osoittamisen kaavassa muuhun käyttötarkoitukseen.

Kaavamääräyksissä on esitetty, että radan päälle tai läheisyyteen rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille tai muuta haittaa rautatielle tai junaliikenteelle. Rakennuslupahakemuksen yhteydessä tulee esittää rautatiealuetta hallinnoivan tahon hyväksyntä edellä mainittujen asioiden huomioimisesta. Puurivi tulee toteuttaa ja hoitaa siten, ettei se haittaa radanpitoa.

Alueelle on tehty melu-, runkomelu- ja värinäselvitykset. Lisäksi kaavassa on esitetty määräykset melulle, runkomelulle ja värinälle.

12

Päivämäärä 14.1.2022
Kannaoton antaja Ympäristönsuojelun palvelualue

Ilmastovaikutukset

Alueella on tavoitteena olla alueelliseen verkkoon perustuva, hiilineutraali, lämmön osalta energiaomavarainen, uusiutuvaa energiaa hyödyntävä energiayhteisö. Tiivis rakentaminen raideliikenteen yhteyteen sekä kevyen liikenteen yhteyksien edistäminen ovat ilmastotavoitteiden mukaisia. Alueelle on suunniteltu ilma-vesilämpöpumpulaitosta sekä matalalämpöverkkoa lämmönjakeluun ja lisäksi ohjataan mm. aurinkopaneelien lisäämiseen katoille.

Luontoarvot

Ympäristö on pääosin rakennettua. Kaavan toteutumisen myötä kasvulliset alueet lisääntyvät alueella. Kaava-alueen pohjoisosassa ja länsireunassa on pienialaiset metsiköt, joilla on todettu luonnonsuojelulla suojeltuja liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Näiden säilyminen ja tarvittavat kulkuyhteydet on huomioitu asianmukaisesti asemakaavassa. Eriyksen meluavat rakentamistoimet, kuten räjäytys ja paalutus tulee tehdä liito-oravan pesimäajan (1.4.–31.7.) ulkopuolella välittömästi ydinalueen vieressä olevilla kortteleilla.

Hulevedet

Hulevesien hallinnan tilanne paranee kaavamuutoksen myötä. Alueelle on määrätty tavanomaista suurempi mitoitustilavuus hulevesien viivyttämiseen sekä mm. viherkat- torakenteita. Ympäristönsuojelu pitää erinomaisena viherkerroin-työkalun käyttöönottoa kaavaehdotuksessa. Läpäisemättömän pinnan vähentämiseksi edelleen voisi ohjata lisäämään esim. puoliläpäiseviä pintoja myös katu- ja katuaukioalueille (3 §).

Asemakaava-alue sijaitsee potentiaalisella sulfidisavialueella. Kaavassa määrätäänkin sulfidisavien esiintymien selvittämistä ja niiden huomioimista ennen rakentamisen aloittamista.

Ympäristön häiriötekijät

Keran pitkän teollisuuskäytön aikana maaperään ja pohjaveteen on paikoin päässyt haitallisia aineita. Kaavassa annetaan riittävä yleismääräys, jonka mukaan ennen alueella tehtäviä rakentamis- tai kaivutoimenpiteitä tulee maaperän ja pohjaveden pi-laantuneisuus tutkia ja tarvittaessa kunnostaa. Alueella vielä toiminnassa oleva, Se-veso-direktiivin mukainen turvallisuusselvityslaitos huomioidaan kaavassa ajoitus-määräyksellä, joka kieltää ympäröivän rakentamisen ennen laitoksen teollisuuskäytön loppumista.

Tie- ja raideliikenteestä aiheutuu alueelle melua. Rantaradan liikenne voi aiheuttaa lisäksi tärinä- ja runkomeluhaittaa. Meluasialue on ratkaistu rakennusten sijoittelulla ja kaavamääräyksillä, jotka velvoittavat siihen, etteivät valtioneuvoston ulko-oleskelualueille asettamat melun ohjearvot ylity. Aivan junaradan viereisissä rakennuksissa enimmäisäänitasot ovat korkeat, ja riittävän vaimennuksen aikaansaaminen melun ja tärinän/runkomelun suhteen voi olla haastavaa. Ilmanlaadun suhteen minimietäisyydet täyttyvät.

Kokonaisuudessaan ympäristönsuojelu toteaa, että Keran asemakaavan muutosehdotus toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden päämääriä toimivien yhdyskuntien, kestävä liikunnan sekä terveellisen ja turvallisen elinympäristön osalta.

Vastine:

Kaavaan lisätään esitetty rakentamisrajoite liito-oravien välittömästi ydinalueen vieressä oleville korttelialueille.

12§ Rakentaminen: Sekä korttelissa 54059 että korttelin 54058 Karottikatuun rajautuvilla rakennusaloilla tulee huomioida liito-oravan pesimäaika (1.4.–31.7.). Eriyksen meluavat rakentamistoimet, kuten räjäytys ja paalutus tulee tehdä pesimäajan ulkopuolella.

Korttelialueiden sisäpihoilla tulee ensisijaisesti käyttää vettä läpäiseviä pintoja ja pihojen ilmeen tulee olla vihreä. Katu- ja katuaukioille kohdistuu kuitenkin niin suuri käyttäjäpaine, että alueen on arvioitu säilyvän toiminnallisesti parempana ja

kaupunkikuvallisesti huolitellummassa kunnossa, mikäli alueiden kulkupinnat ovat esimerkiksi kiveystä tai muuta kulutusta hyvin kestävästä materiaalista, joka tarjoaa esteettömän kulun alueella. Materiaalit tarkentuvat kuitenkin jatkosuunnitteluvaiheessa, jolloin voidaan pohtia tarkemmin esimerkiksi joillekin aukoiden osa-alueille läpäisevää kiveystä ja saumausta tai katualueille esimerkiksi avointa asfalttia, mikä helpotaisi alueen hulevesien hallintaa.

Kaavassa on esitetty määräykset melulle, runkomelulle, tärinälle ja ilmanlaadulle.

13

Päivämäärä 20.1.2022
Lausunnon antaja Kauniaisten kaupunki

Kauniaisten kannalta kaavaehdotuksen olennaisimmat vaikutukset liittyvät liikenteeseen ja kaupallisiin palveluihin. Ehdotuksessa esitettyjen selvitysten perusteella liikenteen toimivuus kaava-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä pysyy vähintäänkin tyydyttävällä tasolla. Toimivuustarkastelu perustuu olettamukseen, että alueen asukkailla kävely ja joukkoliikenne ovat kulkutapoina noin neljänneksen yleisempiä kuin Espoossa keskimäärin.

Kauniainen ilmaisee kuitenkin huolensa väistämättä lisääntyvästä liikenteestä lähialueellaan ja etenkin sen vaikutuksista Kauniaisten pienimittakaavaiseen paikallisliikenteen verkostoon. Kauniainen esittää vahvana pyyntönään, että Karapellon alueen liikennejärjestelyt suunnitellaan ja niiden toimivuus varmistetaan siten, että Kauniaisten katuverkkoon ei kohdistu liikennemäärien kasvua.

Kaava-aineistossa esitetyn kaupallisen selvityksen perusteella kaavan mahdollistama kaupallinen mitoitus ei uhkaa olemassa olevien tai suunnitteilla olevien yksiköiden toimintaedellytyksiä. Kauniainen pitää tärkeänä, että Kauniaisten liikekeskusta säilyy elinvoimaisena paikalliskeskuksena.

Vastine:

Keran alueen autoliikenne suuntautuu suurimmaksi osaksi Espoon kaupungin katuverkkoon ja valtion tieverkkoon. Näin ollen vaikutus Kauniaisten pienimittakaavaiseen paikallisliikenteen verkkoon jää vähäiseksi.

Keran alueen palvelut sijoittuvat keskeiselle sijainnille Keran aseman molemmin puolin. Keskusta tulee tarjoamaan ensisijaisesti palveluita alueella työskenteleville ja asuville, eikä näin ollen vaikuta Kauniaisten paikalliskeskustan elinvoimaan.

14

Päivämäärä 24.1.2022
Lausunnon antaja Vammaisneuvoston ja Rakennetaan Kaikille -työryhmä

Vammaisneuvoston Rakennetaan kaikille -työryhmä (jatkossa RAKA) esittää seuraavien asioiden huomioon ottamista, jotta ko. kaava-alueesta ja kaikista kolmesta Keran uudistettavista kaava-alueista saadaan rakennettua kaikille käyttäjille esteetön, turvallinen ja käyttötarkoituksenmukainen alue.

Yleistä

Kaiken kaikkiaan Keran asemaympäristön kaavassa on kyse mittavasta asutus- ja palvelukeskittymän hankkeesta, koska Keran aseman ympäristö koostuu kolmesta asemakaavasta:

-vuonna 2020 hyväksytty Keran asemakaava, alue 130140 radan eteläpuolen osalla oli kooltaan 27,3 ha.

-tämä Karapellon alue, 130516 on kooltaan 32,2 ha.

-vielä on suunnitteilla arviolta 25 ha kerrostaloalue-kaava nimeltään Karamalminrinne myös radan pohjoispuolelle välittömästi tämän kaava-alueen jatkeeksi. Asukaslukumäärän arvio jäi saamatta esittelyssä, mutta kokonaisuudessaan kolmelle kaava-alueelle tulee ainakin 20 000 uutta asukasta.

Esityksen diassa mainitaan, että: "Keran alueelle muodostuu esteetön ja monipuolinen asuinalue radan varrelle". Tämä tarkoittaa, että ympäristö ja sen käyttäminen (esim. levähdyspaikat ja liikuntamahdollisuudet) sekä yhteydet on oltava aidosti esteettömiä kaikki liikkuminen (apuvälineillä ja ilman apuvälineitä, autoilla, jne.), saatto-liikenne sekä liikuntaesteisten pysäköinti (jatkossa LE-pysäköinti) toteutuen.

RAKA huomauttaa, että saattoliikenne ja LE-pysäköinti ovat kaksi eri asiaa ja niiden toimintojen ymmärtäminen pitää vielä tarkentaa tässä kaavassa:

- LE pysäköinti tulee sijoittaa niiden käytettävyyden kannalta tarkoituksenmukaisesti asukkaita ja liiketilojen käyttäjiä palvellen.

- esitettyssä suunnitelmassa on yleisille alueille suunniteltu vain neljä (4) yleistä LE-pysäköintipaikkaa. Esimerkiksi asuinkerrostalojen korttelialueen maantasokerroksien liiketoimintatiloihin voi sijoittua vaikka apuvälinemyymälä, jolloin yleiset LE-pysäköinti tulee järjestää tämän liiketilan läheisyyteen. asukkaiden eli asuntoihin kohdentuva pysäköinti on taas suunniteltu keskitetysti, kaukana rakennuksesta oleviin pysäköintitaloihin, jolloin niiden käytettävyys on erittäin huono. Asukkaiden LE-pysäköinti tulee varmistaa omaan kortteliin.

- saattoliikennettä on verrattu kuormaus-/lastausliikenteeseen – esityksessä mainitaan, että 'kuormauspaikkoja voi käyttää saattopaikkana'.

Syrjivä ja yhdenvertaisuuslain vastainen ajatusmalli on välittömästi korjattava ja kaavassa huomioitava tarkoituksenmukaiset ja riittävän kokoiset toimintaesteisten ihmisten saattoliikennepaikat julkisilla alueilla. Esim. kauppakeskuksen sisäänkäynnillä, liikenneaseman välittömässä läheisyydessä tai julkisen palvelun asiointipaikan sisäänkäynnillä.

Suunnittelun lähtökohtana tulee olla esteettömyyden osalta se, että esteetön reitti on aina lyhin samalla turvallisuusnäkökohdat huomioiden. Saattoliikenne tulee olla mahdollinen jokaiseen rakennukseen.

Hyvien julkisten liikenneyhteyksien (junarata, pikaraitiotie, pyöräbaana) äärelle sijoituvan alueen esteettömät kulkureitit pitää olla käytettävissä jo ensimmäisen, radan eteläpuolisen alueen rakennusvaiheessa.

Karapellon asemakaavan selostusosassa puuttuu myös kokonaan 'Vaikutusten arvioinnin esteettömyys'-kohta luvussa 5.4. kuten on vastaavassa kohdassa Keran, alue 130140 asemakaavassa luvussa 4.4.

Liikenneasema ja vaihtoyhteydet

Keran asema lähikatuineen tulee olemaan merkittävä raide- ja monenlaisen ajoneuvoliikenteen solmukohta. Asukasmäärän kasvaessa ovat rantaradan ylitys- ja alituspaikkojen oltava sujuvia ja liikenteellisesti esteettömästi saavutettavia, koska toisessa alikulussa sijaitsee linja-autoliikenteen ja pikaraitiotien vaihtopaikka.

Käynti linja-autoliikenteen laitureille ja raideliikenteen asemalaitureille tulee olla esteetön, turvallinen ja hyvin valaistu 24/7/365. Saattoliikenteen tulee toimia em. laitureille alle 10 metrin etäisyydellä.

Saattoliikennepaikkoja tulee olla siis Kerantunnelissa katetulla osalla ja molemmin puolin aseman sisäänkäyntiä Keramiikkakadun ja Kukkavaasinkadun puolella kauppakeskusta tms. rakennusta.

Ulkotiloissa sijaitsevat saattopaikat tulee mahdollisuuksien mukaan varustaa liikkaiden estolla.

Kerantunnelissa tulee olla molemmin puolin ajokaistoja hissi – vilkkaan ajoradan ylitäminen tunnelissa ei ole turvallista etenäkään liikkumisrajoitteisilla henkilöillä. Kerantunneliin on molemmille puolille suunniteltu jalankulku ja pyöräily. Turvallisuuden vuoksi olisi selkeämpää, että pyöräily kulkisi vain toisella puolella tunnelissa. Tällöin tunnelin itäreunaan olisi enemmän tilaa sijoittaa saattoliikennepaikka.

Ulkoalueet, kulkuväylät, paikoitus ja saattopaikat

Kulkuväylien osalta noudatettava enintään 5 % kaltevuusmääräystä myös radan yli- ja alikulkujen osalta. Eriyksen esteettömyyden aluerajaus tulee olla esitetynä kaavamääräyksissä ja kaavasuunnitelmissa.

Junaraiteiden etelä- ja pohjoispuolelle sijoittuva asuin- ja palvelu(kauppakeskus)kortteli vaatii tarkkaa suunnittelua esteettömien 24/7 käytettävien kulkureittien toteuttamiseksi. Hissien lisäksi käytössä on oltava aina esteetön varareitti. portaat ja luiska vilkasliikenteisessä tunnelissa.

Korttelisuunnittelussa pitää toteuttaa aidosti toimiva LE-paikoitus ja saattoliikenne.

Saattoliikenteen ajoreittien suunnittelussa pitää erityisesti huomioida erikokoinen saattoliikennekalusto ja vuodenaikojen vaihtelun tuoma kunnossapitotarve.

Sijoittelussa tulee huomioida saattoliikenteen ajoneuvojen korkeus, saattopaikan mitoitus (8000 mm x 3600 mm) sekä etäisyys sisäänkäynnistä enintään 10 metriä.

Saattoliikenne tulee olla mahdollinen jokaiseen rakennukseen.

Polkupyörien pysäköintipaikat tulee suunnitella siten, että ne eivät ole tukkeena esteettömälle liikkumiselle esim. pyörällisten apuvälineiden (lastenvaunut, rollaattorit, pyörätuolit) kanssa liikkuville.

Kaupunkipyöräasemien paikka tulee myös sijoittaa kauemmaksi kulkuväylän ruuhkaisuimmalta kohdalta tms. risteävän liikenteen kohdalta.

Polkupyörien ja sähkökäyttöisten potkulautojen käytön lisääntyessä on niiden väärin pysäköinti lisääntynyt räjähdysmäisesti. Uusien alueiden suunnitteluratkaisussa pitää puuttua tähän vaaralliseen ilmiöön.

Kulkuväylien materiaalit tulee olla liukkautta estäviä ja kulkua ohjaavia.

Ulkoalueet, pihat

Pihojen tulee olla kaltevuuksien osalta esteettömiä ja riittävin levähdyspaikoin varustettuja. Esteettömien reittien täytyy olla aina lyhin reitti.

Pihojen kunnossapito tulee olla mahdollista kaikkina vuodenaikoina ja talviajan lumimassoille pitää olla käytettävissä oma läjityspaikka (valitettavan usein nykyisin tiiviissä kaupunkirakenteessa LE-pysäköintipaikka toimii lumimassojen läjityspaikkana). Läjityspaikka tulee merkitä kaavaan.

Ulkoalueet, ulko-opasteet

Tiiviin ja korkean rakennusmassa keskellä hahmottaminen omasta sijainnista voi olla vaikeaa. Uuden kaupunkialueen rakentamisessa kannattaa hyödyntää uutta

teknologiaa, esim. paikannusteknologiaa eri vamma- ja erityisryhmien käyttöön. Pihasuunnittelussa taas erilaisten opaste- ja kohokarttojen sijoittuminen on tärkeä asia.

Myös taideohjelmassa voitaisiin miettiä teosten värityksen toimivan ihmisiä ohjaavina ja avustavina suuntamerkkeinä.

Erityistä huomiota on kiinnitettävä palvelualueen (kauppakeskus) läpi asemalaitureille ja muulle julkisen liikenteen pysäkeille ohjaavien opasteiden suunnitteluun. Kun rakennuksessa on Espoon palveluita tai muita julkisia (esim. KELA) palveluita, niin julkisia palveluita osoittavien opasteiden, mutta samoin muiden rakennusten opasteiden tulee olla Espoon opastesuunnitelmien mukaisia selkeyden varmistamiseksi.

Mikäli kulku palveluihin tapahtuu piha- tai puistoalueiden läpi, tulee reittien olla lyhyitä ja esteettömiä.

Muuta

Rakennusten tuloilman ottoaukot tulee suunnitella muualle kuin sisääntuloväylien saattoliikennepaikkojen sijaintien kohdille.

Maaperä kaava-alueella on osin erittäin huonosti rakennettavaa savimaata, ja esitteilyssä kerrottiin maan vajoamisen olevan syynä korotettuihin maantasokerroksiin.

Palvelut, joihin on maantasokerroksessakin kuljettava portaiden avulla ovat esteettömiä ja kaavassa on määriteltävä, miten esteetön sisäänkäynti saadaan maantasokerroksen palvelutiloihin järjestettyä ilman pitkää kiertoreittiä.

Vastine:

Kaupunkiympäristön toimiala vastaa rakennetun ympäristön esteettömyydestä Espoossa. Kaupunkisuunnittelukeskus vastaa yleisesti toimintojen sijoittumisesta ja maankäytönsuunnittelusta, mutta kirjaa kaavoihin myös esteettömyyttä määrittäviä tietoja. Tilapalvelut hankkeistavat ja rakennuttavat tai muutoin tilajärjestelyin turvaavat kunnallisten palveluiden toimipisteet. Kaupunkitekniikan keskus suunnittelee ja toteuttaa kaupungin yleiset alueet ja vastaa niiden kunnossapidosta. Rakennusvalvontakeskus valvoo kaikkea muuta rakentamista kaupungissa, mutta erityisesti julkisen rakentamisen kohdalla se varmistaa eri suunnittelutasoilla asetettujen vaatimusten toteutumisen.

Kaupunkitekniikan keskus suunnittelee, rakentaa ja pitää kunnossa yleisiä alueita sekä hallitsee liikennettä Espoossa. Suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan kaualueiden tyyppiirustuksia sekä julkisia ulkoilualueita valtakunnallisia esteettömyysohjeita. Kaikki yleiset alueet on suunniteltu ja toteutettu esteettömiksi vuodesta 2007 lähtien.

Maankäyttö- ja rakennuslain esteettömyysasetus määrittää rakentamista rakennuksen käyttötarkoituksen mukaan sekä sen mukaan, onko kyseessä uudisrakennus vai korjaushanke.

Kaupungin tasolla suosituksia tarkentaa Tilapalveluiden ja Rakennusvalvontakeskuksen laatima Espoon esteettömän rakentamisen ohje, joka koskee julkista rakentamista. Lisäksi on ohjeita juuri tietyn artefaktin ja sen rakenteen toteutuksesta. Tällöin puhutaan suunnittelukorteista ja tyyppiirustuksista. Tällaisia ovat Kaupunkitekniiikan keskuksen yleisten alueiden tyyppiirustukset, joita kuvataan tarkemmin seuraavassa luvussa sekä Rakennustietokeskuksen RT-korttien toteutusohjeet pihojen pysäköinnistä, opasteista ja induktiosilmukan toteutuksesta erilaisissa kokoontumistiloissa. Erityisryhmien palvelutilojen suunnittelussa puolestaan nojaututaan Invalidiliiton Esteettömyystietokeskuksen (ESKE) laatimiin suunnitteluohjeisiin.

Joukkoliikenteen suunnittelussa ja liikennöinnissä huomioidaan seudullinen ohjaus, jossa on tarkemmat esteettömyysvaatimukset kuin muussa rakentamisessa. Tällöin on kyseessä ns. esteettömyyden erityistaso, joka perustuu esimerkiksi joukkoliikennelakiin sekä raideliikenteen suunnittelua koskeviin ohjeisiin (RATO). (Espoon Esteettömyysohjelman loppuraportti).

Karapellon katualueille on mitoitettu yleisiä liikkumisesteisten autopaikkoja. Lisäksi esimerkiksi Keramiikkakadulle keskustatoimintojen korttelialueen kohdalle (C-1) voidaan järjestää yleinen liikuntaesteiden saattopaikka, kuten Keran kaava-alueen puolellakin. Kortteleiden, kuten asuinrakennusten liikkumisesteisten autopaikat ja saatto on mahdollista toteuttaa korttelialueilla. Kaavamääräyksissä on, että: "Asunnoille on rakennettava vähintään yksi liikkumisesteisten autopaikka 30 autopaikkaa kohden. Muille toiminnoille on rakennettava vähintään kaksi liikkumisesteisen autopaikkaa ensimmäistä 50 autopaikkaa kohden, sen jälkeen yksi paikka lisää kutakin alkavaa 50 autopaikkaa kohden. Liikkumisesteisten autopaikat tulee sijoittaa niiden käytettävyyden kannalta tarkoituksenmukaisesti." Jatkosuunnittelussa liikkumisesteisten autopaikkojen sijainti ja saattoliikenne tarkentuvat.

Aseman saattoliikenne on suunniteltu toimivan Karapellon alueella Keramiikkakadun ja Keran alueella Kukkavaasinkadun kadun kautta. Saattoliikenteen järjestäminen Kerantunnelissa on haastavaa ja se ei välttämättä onnistu. Jatkosuunnittelussa voidaan tutkia vielä mahdollisuutta saattoliikenteen järjestämiselle Kerantunnelissa.

Jalankulun ja pyöräilyn pääreittien suunnittelussa on huomioitu esteettömyys.

Ilmanoton sijoittamisesta on 9§:ssä määritelty seuraavasti: Tuloilman suodatukseen ja sijoitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota liikenteen aiheuttamien epäpuhtauksien takia. Karapellontien ja Karamalmintien vierelle sijoittuvien rakennusten tuloilman otto tulee sijoittaa katolle tai riittävän korkealle sisäpihan puolelle. Ilmanoton sijoittaminen saattoliikenteen yhteyteen ei ole kaavan tavoitteiden mukaista.

5§:n kappalejakoja muutetaan. ”Ensimmäisessä kerroksessa sijaitsevan asuinhuoneen lattian tulee olla vähintään 0,6 m viereisen kadun pintaa ylempänä” -lause erotetaan omaksi kappaleeksi, koska määräys ei liity maaperän rakennettavuuteen vaan asukkaiden yksityisyyden takaamiseen kadulla kulkevien katseilta.

Kaavaselostuksen vaikutusten arviointiin on lisätty esteettömyys kohta.

Keran alueelle on tulossa laaja 5G-dataverkko, joka mahdollistaa uudenlaisten paikannusteknologioiden hyödyntämisen. Kaavassa olevat määräykset laadukkaasta jalankulkuympäristöstä ja yksilöllisistä rakennusten julkisivuista ohjaavat hyvään ja laadukkaaseen ympäristöön, mikä edesauttaa alueen hahmottamista ja edesauttaa paikannuksessa.

15.

Päivämäärä 28.1.2022
Lausunnon antaja Caruna Espoo Oy valtakirjalla Rejlers Finland Oy

Nykyinen sähköverkko 110 kV / 20 kV / 0,4 kV

Kaavamuuosalueella sijaitsee nykyistä maakaapeloitua sähköverkkoa liitteen 1

mukaisesti. 110 kV johdot punaisella, 20 kV johdot ovat sinisellä ja 0,4 kV johdot vihreällä ja vaaleanpunaisella värillä. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla.

Kaava-alueelle ei sijoitu Caruna Espoo Oy:n nykyistä 110 kV sähköverkkoa. Alueella on kuitenkin suunnitteilla uusi 110 kV maakaapeliyhteys.

Vaikutukset sähkönjakeluun

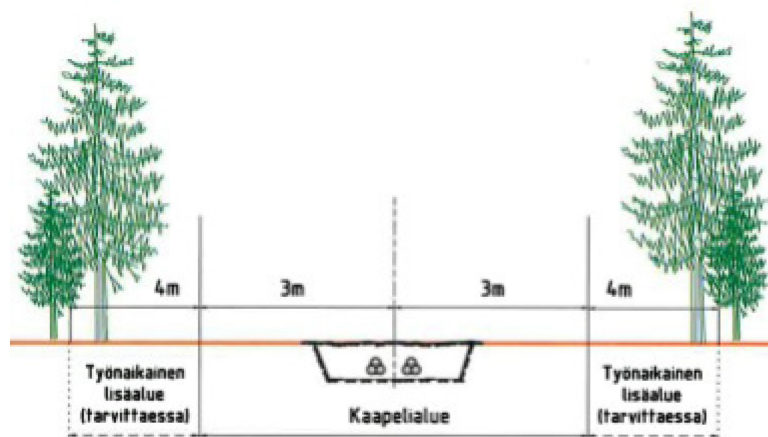
Caruna Espoolla on tavoitteena vahvistaa alueen sähkönjakelun toimitusvarmuutta rakentamalla kaksi uutta 110 kV voimajohto. Yhteys toteutetaan mahdollisuuksien mukaan maakaapelilla. Uuden voimajohdon alustava reitti on esitetty liitteessä 1. Tarkempi reitti määrittyy esi- ja yleissuunnittelun aikana. Toivomme, että reittiä varten olisi mahdollista varata kaava-alueelta tilaa noin 4-8 metrin levyinen väylä kaapelireitin viereen kaivinkoneella tai vastaavalla liikkumista varten. Maakaapelireitin toteutuksessa maakaapeleille lunastetaan käyttöoikeuden rajoitus ja sen johtoalue on esitetyn kuvan 1 mukaisesti 3 metriä kaapelien keskilinjan molemmin puolin.

Reitti on myös suunniteltava siten, että se ei kulje kaukolämpö- ja maakaasuputkien myötäisesti ja näiden risteämät on suunniteltava tarkoin.

Sähkönkulutus alueella nousee runsaasti uuden kaavan myötä. Kaavassa on alueelle varattu alustavasti kolmelle puistomuuntamolle sijainnit. Pyydämme, että kaavaan varataan lisäksi tarvittavat maa-alueet (n. 20 m²) uusille puistomuuntamoille (8 kpl),

jotka on esitetty liitteessä 2. Puistomuuntamoina käytämme Carunan rakentamistapaohjeen mukaisia vakiorakenteisia ja -värisiä muuntamoita. Puistomuuntamoiden sijoituksissa tulee huomioida rakentamismääräyksien vaatimukset paloturvallisuudesta.

Kaavamääräyksissä on kohdassa lisärakennusoikeus kohdassa sallittu alueen sähköjakelun vaatimien muuntamotilojen rakentaminen. Kaavan myötä alueelle tarvitaan kaapelointeja.



Kuva 1 Asemakaavaan liittyvän tulevan voimajohdon johtoalue.

Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johto- ja muuntamosiirrot tehdään Caruna Espoon toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Siirrot edellyttävät, että komponenteille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Meillä ei ole muuta huomautettavaa kaavaehdotuksesta. Pyydämme saada tiedon, kun kaava on hyväksytty.

Vastine:

Liitteessä numero 1 punaisella viivalla esitetty 110 kV johtojen sijainti on ristiriidassa liito-oravan ekoyhteyden kanssa, eikä täten ole mahdollinen. Reitti pitää suunnitella katualueelle korttelialueiden reunapuut huomioiden ja kty:ssä suunniteltuja katupuita väistellen. Reitin sijoittaminen Karaniityn puistoon ja Karatanhuan nimiseen katualueeseen ei ole mahdollista alueen tulevan maankäytön takia.

Voimajohdot tulee sijoittaa Karamalmintien ja Karaniityntien katualueille huomioiden edellä mainitut rajoitteet. Keran alueen kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa Carunan 110 voimalinja on esitetty katualueelle ja osittain jalankulku- ja pyörätien alle.

Puistomuuntamot:

Asemakaavaehdotuksessa on osoitettu 3 muuntamon rakennusala. Lausunnon pohjalta on lisätty 2 puistomuuntamon rakennusala. Muuntamoiden sijoittamista ohjaava kaavamääräystä on tarkennettu yhdessä Carunan kanssa muotoon:

Alueen sähkönjakelun vaatimat muuntamotilat tai muut tekniset tilat ja laitteet tulee sijoittaa joko vm-merkinnällä osoitetuille aloille, pysäköintirakennuksiin, talousrakennusten yhteyteen tai asuinrakennuksiin niin, että niihin on helppopääsyinen sisäänkäynti suoraan ulkoa.

Muut liitetiedossa esitetyt muuntamon sijoituspaikat eivät ole sopivia alueen toiminnallisen tai kaupunkikuvallisen syiden takia.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa muun muassa alueen sähkönjakelun vaatimat muuntamotilat.

16.

Päivämäärä 9.2.2022
Lausunnon antaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY

Asemakaavoitusta ohjaa Keran osayleiskaava. Siinä kaava-alueelle on osoitettu keskustatoimintojen aluetta (C), kaupunkimaista asuinalueita, jonne tulee rakentaa ensisijaisesti asuinkerrostaloja (A1) sekä työpaikka-alueita, jonne voidaan sijoittaa toimitaloja ja palveluja sekä teknistä huoltoa palvelevia rakennuksia (TP). Lisäksi alueella on merkintä julkisia palveluja ja hallintoa varten (PY), virkistysalue ja radan yli/ali jatkuva virkistysyhteys sekä kävely- ja pyöräilyreitit. Lisäksi Kehä II:n varteen on osoitettu meluntorjunnan tarve. Liittymiseen Kehä II:lle on osoitettu kaksi vaihtoehtoista kokoojakatua. Kaavamääräyksen mukaan "Kokoojakadun mahdollinen siirtäminen pohjoisemmaksi tulee ratkaista Kilonväylän ja Keran maankäytön suunnittelun yhteydessä."

Kehä II varteen esitetty AL-korttelialue sijoittuu yleiskaavan TP-alueelle, jolla on myös meluntorjunnan tarve. Asemakaavaehdotus poikkeaa tässä kohdassa yleiskaavasta. Yleiskaava voidaan perustellusta syystä laatia yleiskaavasta poiketen, mikäli yleiskaava on ilmeisen vanhentunut (MRL 42 §).

Kaavaselostuksessa on tuotu esiin, että Keran osayleiskaavan laatimisen jälkeen Kehä II:n rooli Turunväylältä pohjoiseen on muuttunut paikalliseksi. ELY-keskus katsoo, että yleiskaava on tältä osin vanhentunut ja meluntorjunnan takia yleiskaavassa TP-alueeksi osoitetun alueen maankäyttöä voidaan tarkastella uudestaan. Yleiskaavan vanhentuminen sekä poikkeamisen perustelut ja suhde yleiskaavan kokonaisuuteen tulee käydä ilmi kaavaselostuksesta.

On hyvä, että kaavassa on annettu määräykset vaiheistuksesta suhteessa SEVESO-laitokseen ja kaava-alueen pohjaveden ja maaperän puhdistamisen todentamiseen. SEVESO-laitoksen osalta on vielä tarpeen arvioida, tulisiko laitoksen olla purettu ennen muun alueen rakentamisen aloittamista.

Liikenne

Kehä II -jatkeelle on tehty 2008 yleissuunnitelma, jossa on esitetty liittymäratkaisu kaavoitettavalle alueelle. Liittymä, jolla kaava-alue on tarkoitus saavuttaa, sijaitsee nyt kaavoitettavan alueen pohjoispuolella, lausunnolla olevan kaava-alueen ulkopuolella. Keran osayleiskaavassa Kehä II -jatke on merkitty L-alueena ja sille on osoitettu vaihtoehtoiset liittymät kokoojakatuina nykyisen liittymän paikalle ja yleissuunnitelman mukaiselle paikalle. Nykyisessä asemakaavassa liittymä sijaitsee puistoksi merkityllä alueella. Karapellon asemakaavan selostuksessa todetaan, että nykyinen liittymä on Kehä II:lta ajoneuvoille sallittu tilapäinen tasoliittymä alueen ympäri kulkevalle katuverkostolle. Karapellon asemakaavaehdotuksessa Karapellonlaita yhdistää alueen Kehä II:lle tasoliittymällä nykyisen tilapäisen liittymän kohdalta.

Karapellon asemakaavaehdotuksen selostuksen mukaan:

"Kehä II on uudessa maakuntakaavassa esitetty vain Länsiväylän ja Turunväylän välisellä osuudella, jolla se on maakunnallisesti merkittävä tie. Tämän takia Espoon yleiskaavoituksessa Kehä II:sta ei tulla esittämään kehäväylänä Turunväylän ja Turuntien välillä. Aiemmin kaavoissa ollutta Kehä II:n jatketta Turuntieltä Hämeenlinnan väylälle ei myöskään tulla esittämään Espoon yleiskaavassa kehäväylänä. Kehä II:n jatkeen alueelle suunnitellaan maankäyttöä, joka liitetään nykyiseen tie- ja katuverkkoon kokoojakatuin. Turuntie, johon Kehä II nykyisin päättyy, on muuttunut Espoon kaduksi. Kaavaselostuksessa todetaan, että Keran kohdalla Kehä II:n ympäröivää maankäyttöä suunnitellaan kaupunkimaiseksi, jolloin tasoliittymä on perusteltu. Tasoliittymä on osayleiskaavan mukainen, eikä Espoon eteläosien yleiskaava ole alueella voimassa."

ELY-keskus katsoo, että mikäli Espoon kaupunki haluaa Karapellon asemakaavaehdotuksessa esitetyn tasoliittymän Kehä II:lta kaavoitettavalle alueelle, tulee kaava-alueen rajausta laajentaa. Kaava-alueeseen tulee ottaa mukaan koko Kehä II -jatke, Turunväylän rampeista Turuntielle asti. Kehä II -jatkeen liikennealue on kaavoitettava kokonaisuudessaan kaduksi sisältäen myös tunnelin.

Karapellonlaita yhdistää alueen Kehä II:lle tasoliittymällä nykyisen tilapäisen liittymän kohdalta. Nyt lausunnolla olevassa Karapellon asemakaavassa Karapellonlaita on osoitettu LT-alueena. Karapellonlaidan katualuetta ei ole mahdollista osoittaa kaavassa LT-alueena. Väliaikaisen liittymän sijainti on mahdollista vahvistaa laajentamalla kaava-aluetta koskemaan myös Kehä II:sta.

Meluntorjunta, runkomelu, tärinä ja ilmanlaatu

Kaava-alue sijoittuu erittäin voimakkaan tie- ja raideliikennemelun alueelle. Kaava-aineistoon on liitetty meluselvitysten mukaan liikenteestä johtuvat suurimmat asuinrakennusten julkisivuille kohdistuvat keskiäänitasot ovat rautatien puoleisilla julkisivuilla päivällä 67 dB ja yöllä 60 dB. Suurimmat rakennusten julkisivuille rautatieliikenteestä kohdistuvat enimmäisäänitasot ovat 88 dB.

ELY-keskus toteaa, että on hyvä, että vaiheistamisesta on annettu määräys: "Rakentaminen tulee toteuttaa vaiheittain siten, että asuntojen julkisivuille ja ulko-oleskelualueille kohdistuva melutaso ei ylitä valtioneuvoston asettamia (VNp 993/1992) ohjearvoja." Kaavaratkaisu ei kuitenkaan kaikilta osin mahdollista määräyksen noudattamista, koska julkisivuille kohdistuvat keskiäänitasot ylittävät monin paikoin ohjearvot lopullisessakin tilanteessa. Ristiriitaista kaavamääräystä tulee tarkentaa.

Kaavaan tulee lisätä määräys: "Mikäli julkisivuun kohdistuu yli 65 dB päiväaikainen keskiäänitaso, asuinhuoneiston tulee avautua julkisivulle, jolla ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutason ohjearvo ei ylitä. Mikäli julkisivuun kohdistuu yli 65 dB päiväaikainen keskiäänitaso, julkisivulle ei saa sijoittaa parveketta."

Kaavan vaikutusten arviointiin on tarpeen tarkentaa yli 55 dB keskiäänitasoille altistuvien asuntojen ja asukkaiden määrää.

Tärinää ja runkomelua koskien on määrätty, että raideliikenteen maaperään aiheuttama tärinä sekä runkomelu tulee huomioida rakennusten suunnittelussa ja perustamistavoissa 100 metrin etäisyydellä LR-alueen rajasta ja 40 metrin etäisyydellä Kutojantien katualueen rajasta. ELY-keskuksen käsityksen mukaan Kutojantie ei ulotu kaava-alueelle. Oikeat kadunnimet tulee korjata määräykseen. Lisäksi kaava-alueelle laaditussa melu- ja runkomeluselvityksessä todetaan, että laskennallisiin runkomelutasoihin liittyy suuri epävarmuus, ja että runkomelun tasoa on syytä selvittää tarkemmin. ELY-keskus katsoo, että selvityksen perusteella määräyksessä esitettyjen etäisyyksien riittävydestä ei ole varmuutta, ja siksi tärinän ja runkomelun vaikutusalueita tulee vielä selvittää tarkemmin.

Kaavassa tulee antaa melun yleismääräys liike- ja toimistohuoneistoille.

Kulttuuriympäristö

ELY-keskus pitää valitettavana, että arkkitehti Kurt Simbergin suunnittelemat kaarihallit on päästetty niin huonoon kuntoon, että niiden säilymistä ei voi turvata. Sama koskee muutakin arkkitehtuuri- ja teollisuushistoriallisesti arvokasta rakennuskantaa ja Agan entistä pääkonttoria.

Alueen vanhin rakennus on suojeltu, mutta kaavaselostuksesta ei käy ilmi, mistä rakennuksesta on kyse ja mitkä sen suojelutavoitteet ovat. Onko kyseessä 1920-luvulta oleva entinen Keran tiilitehdas, jonka ulkoasu on kaavaselostuksen mukaan muuttunut merkittävästi? Kaavaselostusta tulee täydentää rakennussuojelun osalta.

Hulevesien hallinta

Kaava-alue on nykyisellään suurelta osin päällystettyä tai rakennettua aluetta, jolloin vettä läpäisemättömän pinnan osuus on suuri. Tämän johdosta alueella muodostuvat hulevedet äärevöittävät osaltaan alapuolisen Mankkaanpuron/Gräsanojan virtaamia ja aiheuttavat sekä tulva- että kuivuusriskejä.

Kaavassa on annettu asianmukaiset määräykset hulevesien käsittelystä ja johtamisesta. Kaavan toteuttamisen myötä alueen hulevesien hallinta tehostuu merkittävästi, millä voidaan arvioida olevan huomattavia positiivisia vaikutuksia alapuolisella vesistöalueella.

Ilmastovaikutukset

Karapellon asemakaavan muutosehdotus vaikuttaa olevan lähtökohtaisesti Espoon kaupungin ilmastotavoitteiden ja -sitoumusten ja kaupungin vuodelle 2030 asettaman hiilineutraaliustavoitteen mukainen.

Espoon kaupunkisuunnittelulautakunta on asettanut Karapellon asemakaavan yhdeksi ydintavoitteeksi olla kestävä kehityksen ja kiertotalouden esimerkkialueeksi. Kaava-aineistossa on syytä avata selkeästi, mitä kestävällä kehityksellä Karapellon tavoitteen osalta käytännössä tarkoitetaan.

Liikkumisen ilmastovaikutusten pienentämisen näkökulmasta on olennaista varmistaa Karapeltoon kattavat ja houkuttelevat lähipalvelut ja kestävään liikkumiseen houkutteleva kaupunkiympäristö.

Nykyisen teollisuusalueen estevaikutuksen poistuminen, miellyttävämpien kävely- ja pyöräilyalueiden rakentuminen ja uusien junaradan ali- ja ylikulkuyhteyksien toteuttaminen mahdollistavat kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden lisääntymisen kaava-alueella ja sitä ympäröivillä alueilla. Samalla on muistettava, että toteutussuunnittelun pienilläkin reitteihin, väylien laatuun ja paikoitusalueiden sijaintiin liittyvällä yksityiskohdilla voi olla suhteellisen merkittäviä myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Asemakaavamuutoksen määräyksen mukaan "*rakennusten energiaratkaisuissa tulee käyttää energiaa säästävää tekniikkaa sekä pyrkiä käyttämään energiaa tuottavia ekologisia ratkaisuja.*" Kaavamääräys on tällaisenaan epämääräinen. On epäselvää, mitä tarkoitetaan "*energiaa säästävällä tekniikalla*" tai "*energiaa tuottavilla ekologisilla ratkaisuilla*".

Energiamääräys voidaan nähdä suhteellisen vaatimattomana, jos sitä verrataan kaava-aineiston liitteenä olevan Keran energiapositiivisen alueen energiasysteemin suunnitelman visioihin ja Espoon kaupungin asettamaan kaavatavoitteeseen, jonka mukaan Karapelto toimii kestävä kehitystä edistävien energiaratkaisujen pilottina.

Jää epäselväksi, miten Karapellon osalta on tehty Keran yleiskaavan edellyttämä asemakaavataso uusitutuvien energialähteiden ja hukkaenergian hyödyntämismahdollisuuksien selvittäminen.

Energia- ja ratkaisuja koskevaa määräystä on syytä siis täsmentää ja konkretisoida. Esi-merkiksi aurinkoenergian hyödyntämistä voidaan vahvistaa yleismääräyksellä, joka ohjeistaa huomioimaan rakentamisessa aurinkoenergian aktiivisen ja passiivisen hyödyntämisen sekä passiivisen ylijämmöltä suojautumisen.

Asemakaava-aineistossa ei kiinnitetä huomioita purkumateriaaleihin tai maamassojen käsittelyyn, vaikka Karapellostakaan tavoitellaan kiertotalouden mallialuetta. Kaavassa ei tule esiin Keran osayleiskaavassa määräyksissä mainittua ylijäämämassojen sekä vanhojen rakennusten, rakenteiden ja materiaalien hyödyntämistä.

Kaavaratkaisun aiheuttamat puuston ja maaperän hiilen muutosten vaikutukset Espoon hiilitaseelle ovat vähäiset. Tästä huolimatta kaava-alueella on huolehdittava, että maankäytön kehitys on mahdollisimman paljon hiilinielua ja -varastoja lisäävää ja vahvistavaa. Karapeltoon rakennettavien viheralueiden ja -rakenteiden suunnittelussa ja toteutuksessa tuleekin huomioida myös hiilen sidonta ja varastointi.

Kaavaehdotuksen selostus ja merkinnät sisältävät sopeutumista tukevia toimenpiteitä kuten hulevesien hallintaa ja viherkattoja koskevia suosituksia ja määräyksiä.

Kaavamääräyksissä on syytä nostaa esiin pinnoitettujen ja vettä läpäisemättömien pintojen minimoimisen tarvetta ja vahvistaa läpäisemättömiä pintoja koskevia määräyksiä. Tällä hetkellä määräykset sisältävät korttelien sisäpihoja koskevia suosituksia. Tiiviissä rakenteessa on myös huomioitava lämpösaarekeilmiö ja tunnistettava kaavan siihen liittyvät riskialueet.

Jatkosuunnittelussa on myös syytä huomioida Espoon SECAP-suunnitelmassa esiin tuodut ilmatoriskit ja sopeutumistyön painopisteet. Näin voitaisiin osaltaan varmistaa paremmin Karapellon kaava-alueen yhdyskunnan toimivuus muuttuvissa ilmasto-olosuhteissa.

Karapellon asemakaavamuutosehdotuksen kaavaselostuksen luvun 5.6 suppea ilmastovaikutusten tarkastelu tunnistaa olennaisimmat kaavaratkaisuun liittyvät ilmastonäkökulmat. Varsinaista ilmastovaikutusten arviointia ei ole kuitenkaan kaavasta tehty.

Systemaattisesta ilmastovaikutusten arvioinnista olisi kuitenkin vielä hyötyä kaavan ehdotusvaiheessa ja ilmastonäkökohtia paremmin huomioivan asemakaavamuutoksen valmistelun tukena. Laskelmiin nojautuva arviointi toisi esiin, miten asemakaavan mukainen suunnittelu tukee Espoota koskevia ilmastotavoitteita. Vaikutusten arviointi tuottaisi tietoa päättäjille ja sidosryhmille suunnitteilla olevan kaavan vaikutuksista ja siitä, millä tavoin kaava vastaa ilmastomielessä Karapellon alueen tavoitteeseen olla kestävä kehityksen ja kiertotalouden esimerkkialue.

Lopuksi

ELY-keskus katsoo, että kaavaan liittyvistä liikennejärjestelyistä tulee järjestää Espoon kaupungin ja ELY-keskuksen välinen työneuvottelu.

Vastine:

Keran osayleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, minkä aluerajaukset ja mitoitukset tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä. AL-1-korttelialue toteuttaa osayleiskaavan tavoitteita, koska kortteliin on osoitettu asumisen lisäksi yleiskaavan mukaisesti liike-, toimisto- ja urheilurakentamista.

Kehän varrelle sijoitetut toimisto-, liike- urheilu ja pysäköintirakennukset suojaavat asuinkerrostaloja ja piha-alueita Kehältä kantautuvalta melulta.

SEVECO

Algol Chemicals Oy:n ympäristökeskuksen myöntämä ympäristölupa on muuttuneen lainsäädännön myötä poistunut alkuvuonna 2021. Seveso-direktiivin alaista kemikaalien varastointia valvoo ja luvittaa edelleen Turvatekniikan keskus. Algol Oy on 21.12.2018 hakenut asemakaavan muuttamista asuin- ja liiketilakäyttöön (Algol Oy/ Karapellontie 6 ja Kiinteistö Oy Karapellontie 4 A) ja on siirtämässä teollisen toimintansa pois Keran alueelta. Seveso-direktiivin mukainen toiminta on luvanvaraista. Kaavan vahvistumisen myötä toiminnalle ei ole edellytyksiä, joten rakennuksen purkamisen ei ole tarpeellista. Keran alueella on myös tavoitteena mahdollistaa alueelle soveltuvaa väliaikaista toimintaa olemassa olevissa rakennuksissa, joten rakennuksen purkaminen ennen kaavan mukaista rakentamista, ei olisi tämän tavoitteen mukaista.

Liikenne

Kehä II:n LT-alueesta (maantien alueesta) ja liittymästä on neuvoteltu Ely-keskuksen ja kaupungin kesken. Karapellon kaava-alueella ei laajenneta koskemaan Kehä II:n LT-alueella. Lisäksi Karapellon kaava-alueesta on rajattu Karapellonlaidan tasoliittymä Kehä II:lle pois ja alueelle jää voimaan voimassa oleva kaava, jossa on sallittu nykytilan mukaisesti tilapäisen ajoliittymän järjestäminen Kehä II:lle.

Meluntorjunta, runkomelu, tärinä ja ilmanlaatu

Kaavamääräyksiin on lisätty julkisivuun liittyvä määräys: "Mikäli asunnon julkisivuun kohdistuu yli 65 dB päiväaikainen keskiäänitaso, kyseisen asuinhuoneiston tulee avautua myös hiljaisemmalle julkisivun osalle, jolla ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutason ohjearvo ei ylity. Mikäli julkisivuun kohdistuu yli 65 dB päiväaikainen keskiäänitaso, julkisivulle ei saa sijoittaa asuinhuoneiston ainoaa parveketta."

Kaavaselostuksen vaikutusten arviointia on täsmennetty.

Tärinä ja runkomelumääräystä on korjattu. Määräys on kohdistettu kortteleihin, jotka ovat raideliikenteen läheisyydessä. Kyseisissä kortteleissa raideliikenteen maaperään aiheuttama tärinä ja runkomelu tulee huomioida rakennusten suunnittelussa ja perustamistavoissa.

Meluselvitysten mukaan rakennusten julkisivuihin kohdistuu enimmillään noin 67 dB päiväajon keskiäänitaso, jolloin liike- ja toimistotiloissa ei ylity sisätilojen keskiäänitason ohjearvo 45 dB. Näin ollen liike- ja toimistotiloille ei ole annettu melumääräystä.

Kulttuuriympäristö

Rakennussuojelun korttelialueella sijaitsee alueen vanhin rakennus. Keran osayleiskaavaa varten alueelle on teetetty inventointi ja arvottaminen selvitys vuonna 2013. Selvityksestä ilmenee, että Karapellon alueella on kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti arvokkaita kohteita: Keran tiilitehdas ja Agan teollisuuskorttelikonaisuus. Jälkimmäinen on, kuten Ely lausunnossaan toteaa, purkukunnossa. Selvityksessä suositellaan Keran tiilitehtaan rakennuksen säilytettäväksi kulttuuri- ja rakennushistoriallisista syistä, sillä Keran tiilitehdas on antanut koko alueelle nimensä. Kaavaselostukseen on lisätty Espoon kaupunginmuseon lausunnossa oleva tiivistelmä Kera Oy:n nimellä tunnetun Karapellontien teollisuusrakennuksen historiasta

Ilmastokestävä kaavoitus ja kestävä kehitys

Karapellon kaavaselostuksen asemakaavan vaikutukset osioon kohta 5.2 ilmastovaiikutukset.

Karapellon kaavassa on huomioitu luonnonvarojen käytön minimoiminen suojelemalla olemassa olevaa metsää sekä lisäämällä viherympäristöä.

Kaava huomioi lämpösaarekeilmiöriskin. Kaavassa määrätään viherkertoimella kortteleiden toteutettavan viherpinta-ala ja sijoittamaan korkeiden rakennusten viereen puita ja pensaita. Lisäksi kaavassa on määrätty viherkattojen rakentamisesta, minkä avulla pyritään niin hillitsemään lämpösaarekeilmiötä, parantamaan hulevesien hallintaa kuin lisäämään luonnon monimuotoisuutta. Kaavassa on myös osoitettu kaduille ja jalankulku- ja pyöräilyalueille puilla ja pensailta istutettavia alueita sekä puurivistöjä. Keskeiseen puistoalueeseen liittyy myös metsäisiä alueen osia, jotka hillitsevät osaltaan lämpösaarekeilmiötä puiston muun istutettavan kasvillisuuden ohella.

13 §:ssä määrätään, että kortteleiden sisäpihoilla tulee ensisijaisesti käyttää läpäiseviä pintoja.

Karapellon kaavassa on mahdollistettu uusiutuvien energialähteiden ja energiahuollon korttelialue (EN-1).

Lisätty **kestävä kehitys 17§**. Määräys kuuluu: ”Alueella tulee kierrättää kaava-alueen rakentamisessa muodostuvia ja käytettäviä massoja ja materiaaleja mahdollisimman

tehokkaasti. Kaava-alueella on sallittu rakentamisen aikaisten massojen välivarastointi- ja käsittelytoiminta rakentamisen etenemisen mahdollistamissa puitteissa huomioiden toiminnan ympäristövaikutukset, tarvittavat viranomaisluvut- ja ilmoitukset sekä rakentamisen vaiheistus.

Alueella tulee kierrättää kaava-alueen rakentamisessa muodostuvia kierrätysmateriaaleja ja käyttää ekologisia- ja kestävän kehityksen mukaisia laadukkaita materiaaleja. Rakentaminen tulee olla vaikutuksiltaan vähähiilistä.

Rakennuksissa on tuotettava tai hyödynnettävä uusiutuvaa energiaa tai hyödynnettävä ylijäämäenergiaa. Rakennukset on suunniteltava energiatehokkaiksi. Rakennuksissa on huomioitava aktiivisen ja passiivisen aurinkoenergian hyödyntäminen sekä yllämmöltä suojautuminen passiivisin keinoin.

Rakennukset ja rakenteet tulee suunnitella muuntojoustaviksi.”

Karapellon asemakaava mahdollistaa kattavan ja monipuolisen lähipalveluiden muodostumisen. Kaava muuttaa alueen osaksi Keran uutta asuin- ja keskusta-alueetta. Keran rakenne jäsenyytään aseman molemmiin puolin kehitettävän keskustan ympärille kehissä. Keran keskusta sijoittuu molemmiin puolin aseman ympärille eri liikennemuotojen solmukohtaan. Liikkuminen tukeutuu vahvasti Keran rautatieasemaan sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn. Karapellontiellä on varauduttu myös joukkoliikennekäytävään, joka voidaan toteuttaa myös pikaraitiotienä. Keran keskustan molemmilla puolilla on sijoitettu keskustatoimien korttelialueet (C-1), joissa on rakennusalaan kohdistuvana merkintänä osoitettu velvoittavana liike-, palvelu- tai työtilojen vähimmäismäärä.

Karapellon ja samalla koko Keran alueen kestäväällä kehityksellä tarkoitetaan:

- alueen rakentamista resurssiviisaasti
- olemassa olevan rakennuskannan väliaikaiskäytön mahdollistamista
- purku- ja maarakentamisessa materiaalitehokkuuden maksimointi
- tukeutumista alueellisesti tuotettuun puhtaaseen energiaan
- alueen biologisen monimuotoisuuden lisäämistä
- jalankulku- ja pyöräilyverkoston kattavaa ja laadukasta toteutusta
- julkisen liikenneyhteyksien kehittämistä
- kaavoituksen ohessa tehtyjen kestävä kehityksen kehityshankkeita hyödyntämistä.

Ilmastovaikutukset

Keran alueelle on tehty laskelmiin nojautuva päästötarkastelu (Ramboll Finland Oy, 08.02.2021). Tarkastelu kattaa energiakäytön, talonrakentamisen, liikenteen ja infrarakentamisen päästöt sekä päästövähennyskeinot. Selvitys on osa Karapellon kaava-aineistoa.

Ilmastovaikutuksiin kohdentuvia kaavamääräyksiä on tarkistettu siten, että suositukset on muutettu määräävimiksi.

Maankäytön kehittämisen prosessin rinnalla on käynnissä mittava toiminnallisen kehittämisen prosessin kehittäminen, jonka tavoitteena on jatkuvan kehittämisen alustan ja ekosysteemin aikaansaaminen alueelliseen kehittämiseen. Kehittäminen tehdään laajassa yhteistyössä kaupungin sisäisesti, kaupungin välillä sekä myös yritysten kanssa.

Kerassa kehitetään ja kokeillaan kestäviä ratkaisuja laajassa yhteistyössä erilaisten hankkeiden kautta. Espoon kestävän kehityksen projekteja ovat muun muassa seuraavat:

Puhdas ja älykäs Kera -projekti

Kerasta kehitetään urbaania kaupunginosaa, jossa puhtaat ja älykkäät ratkaisut on hiottu huippuunsa. Muutosta tehdään yhdessä kumppaniyritysten, asukkaiden ja muiden sidosryhmien kanssa uudella verkostoyhteistyöllä. Tarkoituksena on luoda merkittäviä ratkaisuja liittyen esimerkiksi uusiin energiaratkaisuihin, liikkumisen muotoihin ja urbaaniin ruuantuotantoon.

SPARCS-energiapositiivisten alueiden kehittäminen (2019–2024)

VTT:n koordinoiman ja Euroopan Unionin rahoittaman hankkeen yhtenä tavoitteena on edistää Keran alueen energiapositiivisuutta uusiutuvan energiantuotannon ja energiatehokkaiden ratkaisujen avulla.

VTT:n koordinoiman SPARCS-hankkeen keskeinen tavoite on energiapositiivisuus, joka tarkoittaa paikallisen energiantuotannon kasvattamista yli oman tarpeen uusiutuvan energiantuotannon ja energiatehokkuuden avulla. Hankkeen tavoitteet tukevat myös Espoon kaupungin tavoitetta olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. 5-vuotinen hanke tukee kaupunkeja yhteisen City Vision 2050:n kehittämisessä, jossa keskitytään digitalisaatioon, kestävään energiaan, ilmanlaadun parantamiseen, sähköisiin liikkumisen ratkaisuihin ja kehitettyjen ratkaisujen suorituskyvyn seurantaan.

Yhtenä tärkeänä tavoitteena hankkeessa on osallistavien johtamis- ja suunnittelumallien, sekä ekosysteemien ja prosessien rakentaminen yhdessä yritysten, kumppaneiden, sekä tutkimusorganisaatioiden kanssa, ja mikä tärkeintä, yhdessä asukkaiden kanssa. SPARCS-hankkeessa asukkaat ovat päätöksentekoprosessin keskiössä ja hankkeessa varmistetaan, että kansalaiset ovat tietoisia kaikesta toiminnasta.

Hanke on osa suurta haastetta energian ja liikkumisen muutoksen ja kestävämmän elämäntavan löytämiseksi. Energiaratkaisuihin tarkastelutaso on alueellinen yksittäisten kiinteistöjen sijaan. Tavoitteena on, että kaupungin kädenjälki, eli uudet innovaatiot olisivat globaalisti merkittäviä.

Vähähiilinen liikkuminen liikennehubeissa

Espoon tavoitteena on edistää vähähiilistä liikkumista ja kehittää matkaketjuja, jotta sen nykyiset ja tulevat asukkaat sekä yritykset voisivat elää ja toimia kestävä kehityksen periaatteiden ja tavoitteiden mukaisesti. Neljän suuren kaupungin yhteisessä projektissa kehitetään kestävien liikkumistapojen edellytyksiä kaupunkialueilla ja tavoitellaan eri liikennemuotoja ja liikkujia yhteen kokoavien liikennehubien syntyä.

Keran alueen hiilineutraaliustiekartta

Keran alueen hiilineutraaliustiekartta kertoo sitä käyttävälle, kuinka laajemmassa mitakaavassa eri toimenpiteet jaottuvat Keran alueen hiilineutraalisuuden toteuttamisessa. Tiekartan avulla pystytään havaitsemaan, ymmärtämään ja viestimään eri sidosryhmien välillä, kuinka toimenpiteet ajoittuvat ja mitä ovat niiden yhteisvaikutukset.

Keran alueen päästöselvitys

Selvitys Keran alueen päästöistä seuraavan 50 vuoden ajalta talon- ja infrarakentamisen, energiankäytön sekä liikenteen osalta.

Keran energiapositiivisen alueen ekosysteemi

Askelmerkit Keran alueellisten energiapalvelujen ja -ratkaisujen konkreettiseen toteutukseen.

Keran aluekehityksen tavoitteena on, että Kerassa kehitetään ja otetaan käyttöön uusiutuvan energian ratkaisuja ja kaupunginosatasoisia optimointijärjestelmiä tavoitteena alueen energiapositiivisuus ja jotka tukevat koko Espoon energiajärjestelmien optimointia läpileikkaavina teemoina kiertotalous ja digitaalisuus.

CICAT2025- Kiertotalouden katalyytit: Innovaatioekosysteemeistä liiketoiminta-ekosysteemeihin

CICAT2025 -hankkeessa edistetään siirtymistä lineaaritaloudesta kestävämpään kiertotalouteen, jossa luonnonvarojen käyttöä vähennetään, materiaali- ja ravinnekierron ovat suljettuja ja tuotteiden ja resurssien arvo taloudessa säilyy. Kerassa hanke tarkastelee mm. yhteistyön tekemisen tapoja.

Kestävän kasvun kehitysympäristöjen toteutuspolku KETO

Kestävän kasvun kehitysympäristöjen toteutuspolku hankkeessa kehitetään yritysten ja oppilaitosten ja tutkimusorganisaatioiden yhteistyötä ja luodaan konkreettisia kehitysympäristöjä vihreän siirtymän ja digitalisaation edistämiseksi. Hankkeessa toteutetaan sekä nopeasti käyttöönotettavia ratkaisuja että luodaan edellytyksiä tulevaisuuden työpaikoille ja kilpailukyvyille. Hanke toteutetaan yhteistyössä VTT:n, Aalto-yliopiston, Omnian ja useiden kumppaniyritysten kanssa. Hankkeessa luodaan kolme kehitysympäristöä. Kehitysympäristöissä eri toimijat voivat yhdessä kehittää, toteuttaa ja testata uusia kestäviä ratkaisuja kaupunkikehittämisen, digitalisaation, liikenteen, energian ja kiertotalouden haasteisiin.

Ratkaisupolku kestävän kasvun ekosysteemeihin RAKKE

RAKKE-projektilla vahvistetaan julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä, innovaatioita ja yritystoimintaa vähähiilisen liikenteen, energian, kiertotalouden sekä puhtaiden ja älykkäiden kaupunkiratkaisuiden kehittämiskokonaisuuksissa. Projektin tavoitteena on rakentaa vaikuttavia ekosysteemejä yhdessä 100 yrityksen ja kehittäjätoimijan kanssa sekä luoda pohjaa entistä vaikuttavammalle hanke- ja kehittämistoiminnalle.

Projektissa tunnistetaan ja kootaan yhteen Espoon elvytystoimenpiteiden ratkaisupolku sekä laaditaan tarvittavia esiselvityksiä elvytyskokonaisuuden toteuttamiseksi. Verkostomaista toimintatapaa hyödyntäen kuhunkin kehittämiskokonaisuuteen rakennetaan alueen talouden kannalta merkittävä, uutta liiketoimintaa ja kasvua tuottava toiminnallinen ekosysteemi. Kaupunki tuo ekosysteemityöhön pysyvyyttä ja varmistaa työn kohdentumisen alueen talouden ja kehityksen kannalta merkittävimpiin kehittämishaasteisiin. Energiateemassa etsitään ratkaisuja uusien toimintamallien luomiseen uusiutuvan energian, energiakansalaisuuden ja energiayhteisöjen edistämiseksi niin tiiviillä kaupunkialueella kuin kylämaisissa keskustoissa. Liikenteen osalta keskitytään vihreän siirtymän luomiseen fossiilisista käyttövoimista vaihtoehtoisiin käyttövoimiin vauhdittamalla liikenteen sähköistymistä ja rakentamalla biokaasun ekosysteemi. Älykaupunkikokonaisuudessa kootaan ekosysteemiä, jonka ensimmäisiä kehitysalueita tulee olemaan muun muassa Kera.

Kiertotalouden osalta vahvistetaan ja edistetään merkittävien alueellisten materiaali-
virtojen keräystä ja käsittelyä kiertotalouden mukaisesti, jotta materiaalien kierto saadaan ohjattua hiilineutraaliuden saavuttamisen kannalta arvokkaimpaan käyttöön.

Projektin tuloksien avulla varmistetaan, että Espoo ja Uusimaa ovat edelläkävijöitä YK:n Agenda 2030 ja sen 17 kestävän kehityksen tavoitteen ja hiilineutraalisuuden saavuttamisessa sekä talouden elpymisessä.