

Asianumero
2310/10.02.03/2023
5657/2016
Aluenumero
322026

Muistutusten yhteenveto ja vastineet

Komeetanristi

Asemakaavan muutos

Osa korttelia 22120 ja katualue

Liittyy kaupunkisuunnittelulautakunnan 27.11.2024 MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville hyväksymään asemakaavan muutokseen, piirustusnumero 7528.

Nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 16.12.2024-28.1.2025.

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

Kaavan hyväksymispäätöksestä on pyytänyt tiedon 0 kpl muistuttajaa.

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus
Asemakaavoituksen palvelualue
Käyntiosoite: Tekniikantie 15
Postiosoite: PL 43, 02070 Espoon kaupunki

Tuuli Hietämäki
Mari Soini
Salla Mäkelä
etunimi.sukunimi@espoo.fi

Yleistä muistutuksista

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

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

Kaupunkikuva ja rakentamisen korkeus

Muistutuksista 34 kaavaehdotuksen rakennuksia pidettiin liian korkeina. Erityisesti muistuttajia huolestutti korkean rakentamisen aiheuttama varjostus ja näkymien heikkeneminen. Varjostus kohdistuisi sekä asuntoihin että taloyhtiöiden piha-alueille ja vaikuttaisi näkymiin sekä viereisellä rivitaloalueella että asuinkerrostaloissa. Asuinkerrostaloissa erityisesti alimpien kerrosten, ainoastaan Olarinkadun suuntaan aukeavat, asunnot kärsisivät valon vähenemisestä ja näkymien katkeamisesta. Rakennukset varjostaisivat myös kaava-alueen rakennusten omaa sisäpihaa.

Paikalle ehdotettiin matalampaa rakentamista vaihtelevasti kolmesta kuuteen kerrokseen. Ehdotettiin myös kahdeksankerroksisen rakennuksen madaltamista viereisen rakennuksen korkuiseksi eli seitsemänkerroksiseksi, jotta sisäpiha ja naapuritalot saisivat enemmän aurinkoa, tai ainoastaan Olarinkadun puoleisen rakennuksen madaltamista, jotta se peittäisi vähemmän naapureiden näkymiä. Madaltaminen nähtiin paitsi varjostuksen näkökulmasta paremmaksi, myös kaupunkikuvaan sopivammaksi. Rakennuksia ehdotettiin myös siirrettäväksi kauemmas Olarinkadun puoleisesta rajasta, jolloin etäisyys rivitaloihin kasvaisi. Kaksi muistuttajaa piti suunnitelmia liian metropolimaisena ympäristönä.

Asuinrakennusten ja pysäköintilaitoksen sijoittelu koettiin osassa muistutuksia hyväksi, mutta osassa toivottiin niiden kääntämistä siten, että pysäköintilaitos olisi Komeetankadun puolella. Tällöin ajo pysäköintilaitokseen saataisiin suoraan Komeetankadulta ilman kallista, pihakannen alaista ajoyhteyttä ja sisäpihalle tulisi enemmän valoa. Yhdessä muistutuksessa huomautettiin, että parkkitalo eteläpäädyssä sopisi hyvin Prisman kanssa yhteen ja että paikalla on ollut parkkitalo tähänkin asti. Neljä muistuttajaa ehdotti pysäköintipaikkojen sijoittamista maan alle.

Rakennusten mittakaava ja arkkitehtuuri toivottiin sovitettavaksi alueen ympäristöön. Olarille tyypillisiä kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin periaatteita pidettiin tärkeinä noudattaa. Tällaisista erikseen mainittiin punatiili julkisivumateriaalina sekä korkeat

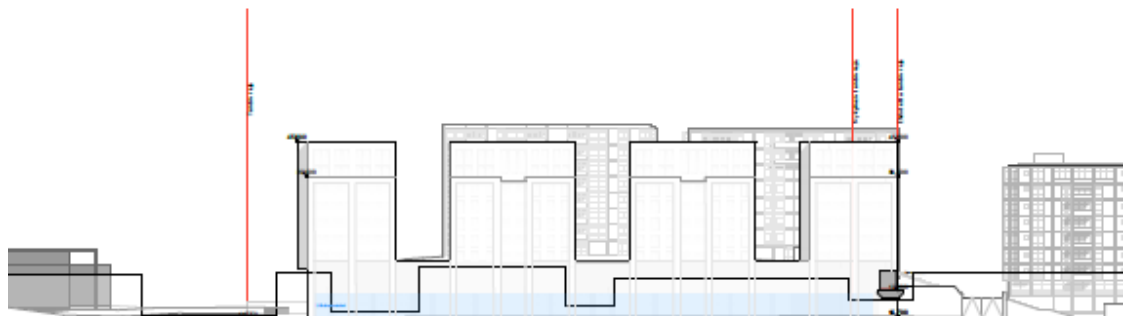
rakennukset korkealle ja matalat matalalle -periaatetta. Osa muistuttajista oli huolissaan Olarinkadun luonteen sekä Komeetankujan kerrostalojen maisemallisen merkityksen muuttumisesta ympäristössä. Rakennusten erottamista erillisiksi massoiksi pidettiin hyvänä, koska se tekee korttelista ilmavamman. Korkeat rakennukset nähtiin kuitenkin kaupunkikuvallisestikin hankalana Olarinkadun itäpuolisiin pientaloihin nähden. Huomautettiin myös, että Olarin keskeisten alueiden inventointi, arvotus ja kehittämisperiaatteita (2019) ei ollut mainittu lainkaan kaavaselostuksessa.

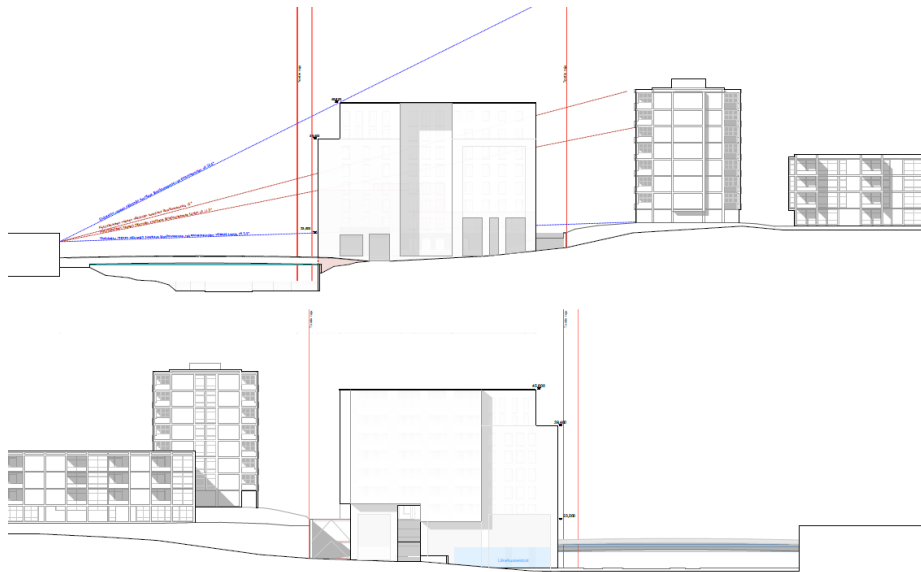
Rakennusten etäisyyttä sekä kerros- että rivitaloista pidettiin liian pienenä. Rakennukset tulisi sijoittaa rakennusjärjestyksen mukaisesti vähintään 4 metrin etäisyydelle rajasta. Tästä poikkeamista ei pidetty riittävän perusteltuna.

Täydennysrakentamista toivottiin sijoitettavaksi lähemmäs metroasemia tai jo rakenteilla oleville alueille, kuten Suurpeltoon. Kaupungin tiivistymisen koettiin tapahtuvan nykyisten asukkaiden kustannuksella.

Vastine:

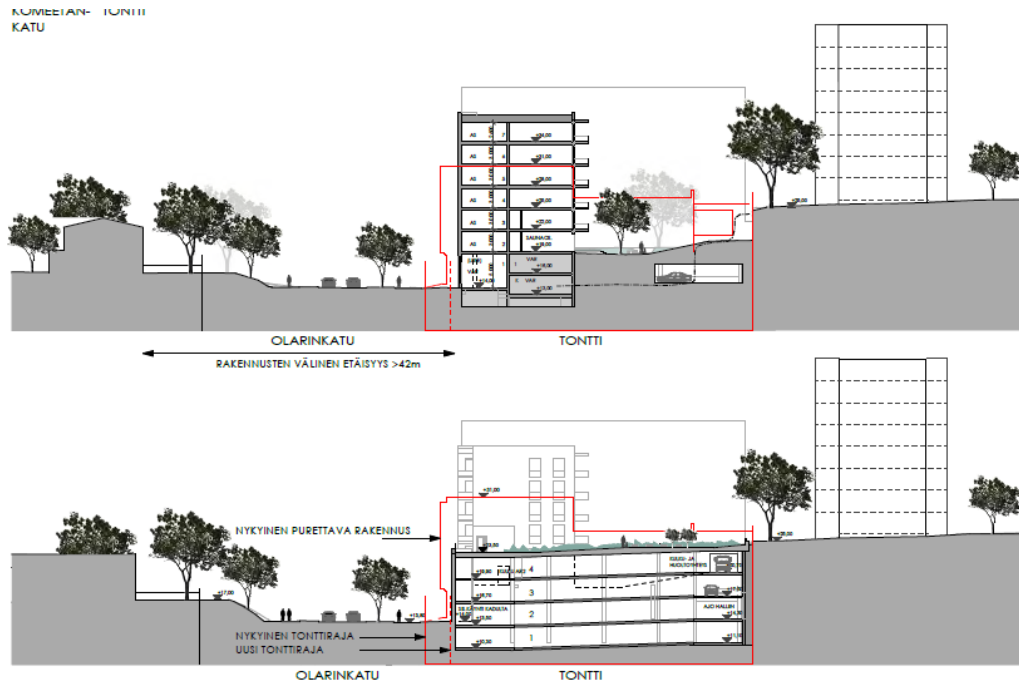
Nykyinen asemakaava (vuodelta 1999) sallii paikalle kuusi kerrosta, samoin kuin ensimmäinen asemakaava vuodelta 1976. Rakennuksen enimmäiskoroksi on määrätty +32,25. Nykyinen rakennus on korkeudeltaan neljä kerroksinen, vesikatto on korossa +30,25 (+ kaiteet) (katutaso +14.00, maantasokerros +14,75). Rakennusten korkeutta koskevissa tarkasteluissa on katsottu, että uudet rakennukset jäävät yhä selkeästi kallion päällä olevia rakennuksia matalammiksi (naapurirakennusten kattokorot: eteläisempi +48,75, pohjoisempi +47,65). Esitettyjen asuinrakennusten korot on nyt rajattu +39.0 ja +42.0, ja pysäköintilaitoksen +25.0. OAS-vaiheessa kaikkien rakennusten kattokorkeus oli koko korttelissa +45,6, joten rakennuksia oli jo ehdotusvaiheessa madallettu Komeetankadulla reilulla kolmella metrillä ja Olarinkadun puolella 6 metrillä. Pysäköintilaitoksen kohdalla rakennus madaltuu nykyisestä kuudella metrillä, OAS-vaiheeseen nähden noin 22 metrillä. Rakennusten madaltamista edelleen ei nähty tarpeelliseksi.





Julkisivu ja leikkauskuvia valmisteluvaiheen aineistosta vuodelta 2018.





Julkisivukuvia ja leikkauksia uusimmasta korttelisuunnitelmasta.

Asuntojen valoisuuden osalta voidaan todeta, etteivät viereisten asuinkerrostalojen alempien kerrosten asunnot pimene merkittävästi ottaen huomioon nykyinen puusto ja tulevien rakennusten etäisyys sekä korkeus. Rakentaminen rajoittaa alimpien neljän kerroksen näkymiä.

Olarinkadun toisella puolella olevan rivitaloalueen näkymiin uusi rakentaminen vaikuttaa rajallisesti. Uudet rakennukset on sijoitettu nykyistä kauemmas, mutta ovat osin korkeampia.

Pysäköintilaitos on sijoitettu korttelin pohjoisreunalle erityisesti kaupunkikuvallisista syistä. Asuinkerrostalojen kulmaukseen saadaan liiketiloihin liittyvä aukiomainen tila, joka ei mahtuisi paikalle pysäköintilaitoksen kanssa laitoksen mitoituksen takia. Samalla asuinrakennukset toimivat Kuitinmäen alueelle selkeänä kulmana. Rakennusten sijoittelulla on myös pyritty minimoimaan naapurikiinteistöjen asuntojen näkymien peittymistä. Asuinrakennuksen sijoittaminen korttelin pohjoispäähän johtaisi huomattavasti suurempaan näkymien estymiseen, rakennuksen päädyn tullessa lähelle olemassa olevan asuinkerrostalon pääjulkisivua.

Korttelin arkkitehtuurissa on pyritty noudattamaan Kuitinmäelle tyypillisiä suunnitteluperiaatteita. Rakennukset sijoittuvat samaan suorakulmaiseen koordinaatistoon muun Kuitinmäen kanssa ja ne on jätetty selvästi korkeammalle maaperälle rakennettuja korkeampia rakennuksia matalammiksi. Julkisivujen pääasiallinen materiaali on punatiili, jonka ohella voidaan käyttää tehosteena esimerkiksi värilasia. Rakennusten runkosyvyydet on pyritty pitämään kohtuullisina ja niitä on kevennetty kulmiin sijoitetuin parvekkein. Kaupunkikuvallisesti kortteli liittyy myös kaava-alueen eteläpuolelle Olarinkadun, Kuitinmäentien ja Friisinkalliontien varteen suunniteltuun kokonaisuuteen. Kaavaselostukseen on lisätty Olarin keskeisten alueiden inventointi, arvotus ja

kehittämisperiaatteet (Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit 2019) ja avattu sen kaava-aluetta koskevia keskeisiä osioita.

Rakennusjärjestys ohjaa rakentamista ainoastaan silloin, kun asiasta ei ole tarkemmin asemakaavassa määrätty. Rakennusjärjestyksessä esitettyjen etäisyyksien on tarkoitus taata paloturvallisuus tilanteissa, joissa rakennusten sijainteja ei ole kaavan puutteen vuoksi aiemmin tutkittu. Paloturvallisuuden vuoksi rakennusten väliin tulee jäädä 8 metriä tai rakennuksissa pitää tehdä erillisiä paloturvallisuutta parantavia toimia, kuten käyttää palonkestäviä materiaaleja. Kaavamuuoksessa on tarkastettu, että riittävät etäisyydet naapurirakennuksiin täytyvät, vaikka rakennukset on sijoitettu alle 4 metrin päähän rajasta.

Kaavamuuotosalue sijaitsee noin 800 metrin päässä Matinkylän metroasemalta. Lisäksi Olarinkatua kulkee joukkoliikenteen runkolinja ja useita muita bussilinjoja. Kaava-alue voidaan katsoa sijaitsevan hyvän saavutettavuuden vyöhykkeellä, jolle täydennysrakentaminen ensisijaisesti tulisi ohjata.

Liikenne ja pysäköinti

Muistutuksista 18:ssa esitettiin huoli alueen liikenteen lisääntymisestä uuden rakentamisen myötä. Olarinkadun kiertoliittymä on pieni ja ruuhkaantuu ajoittain jopa Kuitinmäntielle ja Isoon Omenaan asti.

Tulevan Komeetan päiväkodin mukanaan tuoma saattoliikenne ja sen huomioiminen huoletti asukkaita. Miten liikenne toimii uusien kaavahankkeiden (Komeetanristi ja Komeetankadun eteläpuolella sijaitseva Komeetanrinne) ja päiväkodin toteutuessa?

Rivitaloalueen asukkaat toivoivat, ettei Olarinkatua levennettäisi, sillä välistä katoaisi suojaava puusto ja pihat tulisivat kiinni kadun reunaan. Väliin toivottiin jätettäväksi suojakaista.

Nykyisen Meteorinsillan säilyttämistä pidettiin tärkeänä kahdessa muistutuksessa ja purkamista tarpeettomana kannatettiin yhdessä. Sitä pidettiin tärkeänä yhteytenä erityisesti koululaisten turvallisuuden näkökulmasta, mutta vastapuoli näki sen jäävän tarpeettomaksi lähimmän Komeetan koulun muuttuessa päiväkodiksi. Siltaan liittyvä, kaava-alueen pohjoispuolella olevaa leikkialuetta toivottiin poistettavaksi ja kohtaa suunniteltavaksi uudelleen.

Jalankulkureittien esteettömyys tulee turvata. Pyöräily ja jalankulku on selkeämmin eroteltava ajoneuvoliikenteestä, jotta turvallisuus ei vaarannu. Lisäksi ehdotettiin Komeetankadun jalankulku- ja pyörätien siirtämistä kadun pohjoisreunaan. Uusien ratkaisujen tulee tukea lasten ja liikkumisesteisten turvallista liikkumista. Kaavaehdotusta pidettiin myös hankalana, jos Komeetankujan asuinrakennuksista joutuu kiertämään Olarinkadulle Komeetankadun kautta, kun nykyisestä rakennuksesta on

päässyt kulkemaan esteettömästi läpi. Toisaalta muistutuksissa oltiin huolissaan naapuritonttien pihoille muodostuvasta läpikulkuliikenteestä.

Neljä muistuttajaa oli huolissaan työmaa-aikaisen pysäköinnin järjestämisestä, koska heidän pysäköintipaikkansa sijaitsevat purettavassa rakennuksessa.

Pysäköintilaitoksen sijoittamista maan alle pidettiin toivottavana ratkaisuna. Kaava-selostuksessa mainittu mahdollisuus korottaa pysäköintilaitosta myöhemmin herätti huolta. Pysäköintilaitoksesta toivottiin myös Komeetankadun lisäksi toista liittymää Olarinkadulle, sillä nykyisestä pysäköintilaitoksesta on välillä haastavaa liittyä Komeetankadun liikennevirtaan.

Pysäköintiratkaisussa huolta herätti kansipihan alaisen ajoyhteyden toteuttaminen. Sitä pidettiin sekä kalliina että hallinnallisesti hankalana toteuttaa. Pysäköintilaitos Komeetankadun päässä helpottaisi tätä tilannetta. Korttelin pelastusteitä ja pihan huoltoa (pysäköintilaitoksen kautta) pidettiin hankalana. Parkkihallista olisi käännetyssä versiossa mahdollista järjestää useampia ulosajoreittejä, joka helpottaisi ruuhkaantumista. Jos pysäköintilaitos säilyy nykyisellä sijainnilla, pitäisi liikenne sinne ohjata Olarinkadun tai Meteorinkadun puolelta. Kansipihan alaista ajoyhteyttä pidettiin hankalana ratkaisuna kalliota pitkin valuvien hulevesien sekä ajoyhteyden päälle ja viereen tulevan maantäytön vuoksi, sillä niiden nähtiin aiheuttavan rampin elinkaarta lyhentävän kosteusriskin. Lisäksi ajorampin korjaaminen vaatisi täyttömaan osittaista poistamista.

Muistutuksissa toivottiin myös, että kohteen rakennuttajaa vaadittaisiin rakentamaan kaikki rasitesopimusten mukaiset toteutumattomat ja toteutuneet autopaikat viereisille taloyhtiöille. Autopaikkoja tulisi olla vähintään 1 per asunto ja sähköautojen lataus tulee mahdollistaa.

Komeetankadulle toivottiin liiketilojen asiakaspysäköinnille 1-3 autopaikkaa.

Vastine:

Komeetanristin asemakaavamuutos ei lisää Komeetankadun liikennemäärää, kun huomioidaan kaava-alueelta poistuvien ja poistuneiden toimintojen liikenne. Uuden asuinkorttelin laskennallinen liikennetuotos on noin 180 ajoneuvoa vuorokaudessa, joka on merkittävästi vähemmän kuin nykyisen asemakaavan mahdollistaman liikeraikentamisen laskennallinen liikennetuotos. Kokonaisuutena Komeetankadun liikennemäärät kuitenkin lisääntyvät nykytilanteeseen verrattuna, kun huomioidaan Komeetanristin kaavamuutoksen lisäksi aiemmin hyväksytyt, mutta toistaiseksi toteutumattomat asemakaavamuutokset 322025 Komeetanrinne ja 322031 Komeetta. Nykytilanteessa Komeetankujan liikennemäärät painottuvat arkipäivisin iltaan johtuen päivittäistavarakaupasta, joten asumisen lisääminen tasaa liikennemäärien tuntikohtaista vaihtelua.

Autoliikenteen sujuvuuteen vaikuttaa liikennemäärien lisäksi mahdollisen raitiotien toteutuminen Olarinkadulle. Asemakaavamuutoksessa tähän on pyritty varautumaan leventämällä Komeetankadun katualuetta niin, että nykyinen kiertoliittymä on mahdollista muuttaa liikennevalo-ohjatuksi nelihaaraliittymäksi ja Komeetankadulle on mahdollista toteuttaa kääntymiskaista. Tämä kuitenkin edellyttää katualueen leventämistä myös korttelin 22122 kohdalla. Raitiotien toteutuksesta ei ole toistaiseksi päätöstä ja katualueiden ratkaisut tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Muutos valo-ohjatuksi liittymäksi on mahdollista toteuttaa myös ilman raitiotien toteuttamista. Myös Komeetankadun itäosan nykyisten tonttiliittymien poistuminen ja kaavamuutosalueen liikenteen keskittäminen yhteen tonttiliittymään korttelin länsireunaan parantaa liittymän toimivuutta.

Asemakaavamuutoksella ei oteta kantaa Meteorinsiltaan tai siihen liittyvään aukioon, jotka sijaitsevat kaavamuutosalueen pohjoispuolella, vaan ne säilyvät toistaiseksi ennallaan. Kaavaselostuksen liitteenä olevassa katukartassa on todettu, että raitiotien toteuttaminen katukartassa esitetyn mukaisesti edellyttää sillan purkamista tai uudeleen rakentamista, koska esitetyt kaistajärjestelyt eivät mahdu nykyiseen silta-aukioon. Sillan ratkaisut tarkastellaan raitiotien tarkemman suunnittelun yhteydessä. Leikkipaikan kunnosta on välitetty tieto alueen ylläpidosta vastaavalle Kaupunkitekniikan keskukselle.

Kaavoituksen yhteydessä on tutkittu mahdollisuutta parantaa alueen jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä etenkin erottelemalla jalankulku ja pyöräily toisistaan. Kaavaselostuksen liitteenä olevassa katukartassa on esitetty erottelu Olarinkadulle. Komeetankadulla erottelu todettiin haastavaksi toteuttaa, koska kaavamuutosalueen länsipuolella nykyisten kiinteistöjen tukimuurirakenteita sijaitsee aivan katualueen rajalla. Jalankulku- ja pyörätien leventäminen edellyttäisi rakenteellisia muutoksia tonteilla, joten kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen suunnitelmassa on palattu yhdistettyyn jalankulku- ja pyörätiehen Komeetankadulla. Jalankulku- ja pyörätietä ei ole myöskään esitetty siirrettäväksi Komeetankadun pohjoisreunaan, koska pohjoispuolisilta tonteilta ei ole suoraa jalankulkuyhteyttä Komeetankadulle ja reitin siirtäminen heikentäisi yhteyttä Kuitinmäenraitille johtavalle Komeetanradalle. Komeetankadun ja Komeetankujan liittymäalueen turvallisuutta on esitetty parannettavaksi liittymäalueen korotuksella. Raitiotien toteutuessa Komeetankadun ja Olarinkadun liittymä on esitetty valo-ohjatuksi liittymäksi, mikä parantaa myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Lopulliset katualueiden järjestelyt ratkaistaan kuitenkin katusuunnitelmavaiheessa ja ne on mahdollista toteuttaa katukartan ratkaisusta poikkeavasti käytettävissä oleva katualue huomioiden.

Kaavamuutosalueen yleiset alueet on suunniteltu esteettömiksi. Asemakaavassa on määrätty, että asuinrakennusten porrashuoneista on oltava esteetön yhteys sekä kadulle että sisäpihoille. Lisäksi kaavassa määrätään, että pysäköintilaitokseen tulee olla esteetön yhteys naapuritonteilta 22120/6 ja 22120/7. Yhteys tarvitaan pysäköintilaitoksessa sijaitseville rasiteautopaikoille kulkua varten. Ratkaisu mahdollistaa edelleen jalankulun kyseisiltä tonteilta Olarinkadulle pysäköintilaitoksen kautta, jos kiinteistöjen omistajat näin keskenään sopivat. Yleistä kulkuyhteyttä yksityisen

korttelialueen läpi ei asemakaavassa edellytetä. Vastaavasti asemakaava ei ota kantaa naapuritonteilla tapahtuvaan kulkuun, vaan kulkuyhteyksistä sopiminen ja kulun ohjaaminen on kiinteistöjen omistajien vastuulla.

Työmaa-aikaisista järjestelyistä ei asemakaavassa oteta kantaa ja väliaikaisen pysäköinnin järjestämisestä sovitaan rakennustöiden yhteydessä erikseen. Pysäköintilaitoksen tilantarve on asemakaavassa mitoitettu niin, että se mahdollistaa naapuritonttien 22120/6 ja 22120/7 kaikkien rasitepaikkojen toteuttamisen, jos osapuolet keskenään niin sopivat. Pysäköintilaitos on mahdollista toteuttaa asemakaavan maksimikerroslukua matalampana, jos siihen toteutetaan naapuritonteille ainoastaan nykyisin toteutettu määrä rasitepaikkoja sekä uudisrakentamiselle vain asemakaavan vähimmäisvaatimuksen mukainen määrä autopaikkoja. Autopaikkoja on mahdollista toteuttaa asemakaavan vähimmäisvaatimusta enemmän, jos kaavamääräykset muuten täyttyvät. Sähköautojen latauksesta ei ole annettu asemakaavassa määräyksiä, koska sitä koskevat vaatimukset tulevat lainsäädännöstä.

Pysäköintilaitokseen ei ole sallittu liittymää Olarinkadulle, koska kyseessä on joukko liikenteen käyttämä kokoojakatu, jolla varaudutaan lisäksi raitiotien toteuttamiseen. Tonttiliittymä Olarinkadulla heikentäisi etenkin raitiotieliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä rajoittaisi mahdollisen raitiotiepysäkin ja bussipysäkin sijoittamismahdollisuuksia. Kansipihan alainen ajoyhteys pysäköintilaitokseen on kompromissiratkaisu, jolla on pyritty ratkaisemaan liikenteellisten haasteiden lisäksi alueen korkoeroja, pihan viihtyisyyttä ja käytettävyyttä sekä naapuritonttien näkymiä.

Komeetankadulle ei ole osoitettu ajoratapysäköintiä johtuen kadun jyrkkyydestä ja liikennemäärästä. Pysäköintitaskuille ei ole katualueella riittävästi tilaa. Lähimmät yleiset pysäköintipaikat sijaitsevat Olarinkadulla, josta ne kuitenkin joudutaan todennäköisesti poistamaan raitiotien toteutuessa. Kortteliin on vaadittu autopaikkoja liiketiloille vähintään yksi autopaikka 100 kerrosneliömetriä kohden. Liiketilojen autopaikat on mahdollista osoittaa asiakkaiden käyttöön, jos korttelin pysäköintiratkaisu toteutetaan niin että asiakkaiden on niihin pääsy. Asemakaavassa ei kuitenkaan oteta kantaa siihen, ovatko liiketilojen autopaikat asiakkaiden vai työntekijöiden käytössä.

Palvelut

Viidessä muistutuksessa esitettiin huoli palveluiden poistumisesta. Nykyisessä rakennuksessa toimii edelleen paljon toimijoita ja tiloja on muistuttajien mielestä tyhjiillään pääasiassa, koska rakennuksen ylläpitoa on laiminlyöty. Nykyisin rakennuksessa toimii ainakin pizzeria, kampaamo, ruokakauppa ja liikuntasali. Palveluja pidettiin kysytyinä ja tarpeellisina, ja kaavaan suunniteltu liiketilan määrä nähtiin liian vähäisenä. Palvelujen poistuminen ei paranna alueen vetovoimaisuutta. Esitettiin, että kivijalkaan suunniteltaisiin vähintään neljä erillistä liiketilaa, joista yhteen mahtuisi liikuntasali.

Ongelmallisena pidettiin myös matalampivuokraisten liiketilojen katoamista. Näin alueen lähipalvelut eivät vähenisi liikaa tilojen vähäisyyden takia. Toivottiin myös, että nykyisen rakennuksen palveluita ennemmin kehitettäisiin, kuin rakennus purettaisiin.

Kaavaselostuksessa liiketilan määrän vähäisyyttä oli perusteltu kysynnän lisäksi rasiteautopaikkojen suurella määrällä ja sen kustannusvaikutuksella. Muistuttaja huomautti, että kaavan autopaikkavaade on huomattavasti ympäröiviä kortteleita matalampi eikä autopaikkamäärää siksi voi pitää perusteena.

Komeetankuja päähän (kaava-alueen ulkopuolella) suunnitellulle päiväkodille ehdotettiin siirtoa Avaruuskadulle.

Vastine:

Kaava-alue sijaitsee aivan Kuitinmäen Prisman vieressä ja lyhyen matkan päässä suuresta kauppakeskuksesta. Liiketilojen määrää on arvioitu toistuvasti kaavoituksen edetessä. Kaavamuutoksen AK-1-korttelin rakennusoikeudesta 3,3 % eli 220 k-m² on osoitettu liiketilaksi. Tämä osoittaa toteutettavien liiketilojen vähimmäismäärän eli liiketilaa voi toteuttaa myös tätä enemmän. Kaava sallii koko tontin rakennusoikeuden lisäksi rakennettavaksi 200 k-m² ylimääräistä liiketilaa, jolla tuetaan liiketilojen toteutumista laajempaan, jos esimerkiksi sopiva, suurempia tiloja kaipaava toimija olisi rakentajalla jo tiedossa. Kaavan liiketilojen määrää arvioitiin suhteessa muihin lähialueen uusiin kaavahankkeisiin (Komeetanrinne, Koronakulma I ja II), joissa liiketilan osuus vaihteli 3,2 ja 4,2 % välillä (kaavamuutos 3,3 %). Kohteista vertailtiin myös liiketilan määrää suhteessa rakennusten katujulkisivujen pituuteen. Tämä vaihteli verokkohteissa 1,6 ja 2,6 liiketilan neliometriä per julkisivumetri välillä ja oli kaavamuutoksessa 2,4 m²/m. Asuinrakennuksen maantasokerroksessa tulee olla riittävästi tilaa myös asuinrakennusten huollolle ja asukasvarastoille (esim. jätehuone ja polkupyörävarastot). Kaavalla ei oteta kantaa liiketilojen vuokratason.

Kaavamuutoksen autopaikkavaade koskee ainoastaan kaavamuutosalueen asuinrakentamista. Kaava-alueella pysäköivien korttelien autopaikkavaade ei muutu. Kaava-alueen rakennusten autopaikkatarve on 61 autopaikkaa. Kaava-alueen ulkopuolelta pysäköiville kortteleille joudutaan varaamaan 126 autopaikkaa. Ulkopuolisten rasiteautopaikkojen määrä on täten noin kaksinkertainen uuden rakentamisen autopaikkoihin nähden, jonka vuoksi niiden kustannusvaikutus on merkittävä.

Avaruuskadun kaavamuutosalueen tontit ovat yhtä lukuun ottamatta yksityisessä omistuksessa ja niiden toteutussuunnittelu on jo käynnistetty. Jäljellä oleva tontti ei ole riittävän suuri päiväkodille. Silloisen kaavamuutoksen yhteydessä tutkittiin neliryhmäisen päiväkodin sijoittamista tontille, mutta samanaikaisesti Komeetan koulun tontin muuttamisesta päiväkotitontiksi oli jo päätetty ja lopulta kaikki päiväkotiryhmät päätettiin keskittää sinne. Komeetankujalla päiväkodille on laajempi tontti käytettävissä eikä päiväkodin sijoittaminen sinne muuttanut alueen alkuperäistä kaupunkirakennetta, joka on Kuitinmäen alueen tärkeimmäksi arvioitu kulttuurihistoriallinen arvo

(Olarin keskeisten alueiden inventointi, arvotus ja kehittämisperiaatteet, Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit 2019).

Ympäristöhäiriöt sekä vaikutukset ilmastoon ja viherympäristöön

Uuden, tontin rajan lähelle sijoittuvan rakennuksen rakentamisen ja huollon nähtiin aiheuttavan vaaraa naapuripihalle. Naapuritontin leikkimökki sijaitsee hyvin lähellä rajaa. Lisäksi pihojen välisen korkeuseron (kallioleikkaus tonttien rajalla) aiheuttaa mahdollisia vaaratilanteita, pudotuskorkeuden ollessa useamman metrin.

Rakentamisen osalta huolta aiheutti myös louhimisen naapurirakennuksille mahdollisesti aiheuttamat vauriot sekä työmaasta aiheutuva pöly ja melu. Muistuttaja vaati, että naapurirakennuksiin tehtäisiin etukäteen kuntokartoitus, jotta syntyneet vauriot olisi helppo todentaa, ja että työmaasta aiheutuvia muita haittoja seurattaisiin kattavasti.

Liikenteen aiheuttamien melun ja päästöjen kulkeutumisesta sekä uusiin että nykyisiin asuntoihin ja pihojen oleskelualueille oltiin huolissaan. Rivitaloille tulisi rakentaa meluaita kaupungin kustannuksella. Miten vanhojen asuntojen tuloilmanotto hoidetaan mahdollisimman etäältä raitiotien toteutuessa?

Myös puustoa ja muuta katuvihreää pidettiin tärkeänä eikä niitä saisi poistaa. Pikaraitiotie veisi istutuksista suuren osan. Puuston poistuminen tekisi katutilasta kolhon ja erityisesti Olarinkadun ja vastapäisten rivitalojen välisen puuston poistaminen heikentäisi merkittävästi viereisten rivitalopihojen yksityisyyttä ja veisi metsikössä asuivilta oravilta kodin. Katualueiden istutuksista ja korttelialueen kattopuutarhoista määräämistä pidettiin tärkeänä.

Neljä muistuttajaa piti nykyisen rakennuksen purkamista epäekologisenä ratkaisuna ja toivoi, että se sen sijaan peruskorjattaisiin.

Vastine:

Kaavamuutosalueen rakennusten tulee olla huollettavissa tontin puolelta ja rakentaminen järjestää siten, ettei se aiheuta vaaraa naapuritontin pihan käyttäjille. Näistä ei määrätä erikseen kaavassa, mutta rakentamisen turvallisuutta ja mahdollisia huoltotöitä valvoo rakennusvalvonta. Naapuritaloyhtiön pihan ja kaava-alueen nykyisen pysäköintilaitoksen ajorampin välillä on nykyisellään huomattava korkeus ero. Tilanne säilyy suurien korkoerojen vuoksi vastaavanlaisena. Kallioleikkauksen reunalla tulee siksi myös jatkossa olla putoamisen estävä kaide. Leikkauksen korkeutta madalletaan nostamalla sisäpihan maanpintaa kallioleikkausta kohden.

Rakentaminen tulee aiheuttamaan jonkin verran häiriöitä lähiympäristöön. Rakentajan tulee huolehtia siitä, ettei rakentaminen aiheuta vaurioita naapurirakennuksille.

Pysäköintilaitoksen ja asuinrakennusten rakenteissa tulee varmistaa, etteivät hulevedet kulkeudu rakenteisiin. Rakentamisen asianmukaista toteutumista valvoo kaupungin rakennusvalvonta eikä kaavassa anneta niistä erillisiä määräyksiä.

Asemakaavassa on huomioitu liikenteen aiheuttama melu ja päästöt uudisrakennusten osalta. Asemakaavamääräyksillä on edellytetty, että leikki- ja oleskelualueet sekä oleskeluun tarkoitetut parvekkeet ja terassit tulee suojata melulta niin, että melutason päiväohjearvo ei ylitä. Meluselvityksen mukaan asuntojen sisällä ohjearvot saavutetaan tavanomaisin rakentein. Rakennusten sijoittelu täyttää ilmanlaadun minimietäisyydet ja lisäksi asemakaavassa on vaadittu, että asuntojen tuloilman otto tulee järjestää tehokkaasti suodatettuna mahdollisimman etäältä päästölähteistä. Kaavamuutosalueen ulkopuolisille, jo rakennetuille korttelialueille ei ole mahdollista antaa melua tai ilmanlaatua koskevia vaatimuksia tämän kaavamuutoksen yhteydessä. Länsipuoliset naapuritontit sijaitsevat kauempana melu- ja päästölähteistä eikä kaavamuutoksella katsota olevan niiden melu- tai ilmanlaatuilanteeseen merkittävää vaikutusta. Kaavamuutos ei vaikuta rivitaloalueeseen kohdistuvaan meluun. Jos katualueelle toteutetaan tulevaisuudessa raitiotie, arvioidaan melusuojauksen tarve sen suunnittelun yhteydessä. Jos raitiotie toteutuu, korvaa se osin kadulla kulkevan nykyisen bussiliikenteen, jolloin ilmanlaatua heikentävä bussiliikenne kadulla vähenee.

Komeetanristin asemakaavan yhteydessä ei tehdä päätöksiä raitiotien rakentamisesta. Kaavamuutoksella kuitenkin parannetaan raitiotien toteuttamisedellytyksiä leventämällä katualuetta. Katualueella nykyiset puut on tarkoitus säilyttää mahdollisen raitiotien toteuttamiseen asti. Jos kaavamuutosalueelle päätetään tulevaisuudessa toteuttaa raitiotien pysäkki, joudutaan nykyisiä katupuita poistamaan, mutta alueelle pyritään edelleen sijoittamaan kasvillisuutta. Raitiotien toteutuksesta tai pysäkin sijoittamisesta ei kuitenkaan ole toistaiseksi päätöksiä ja katualueen ratkaisut suunnitellaan tarkemmin katusuunnitteluvaiheessa. Mahdollisesta raitiotiestä johtuvat luontovaikutukset selvitetään ja arvioidaan myöhemmässä suunnittelussa. Kaavaratkaisun mukaisella maankäytöllä Olarinkadun länsipuolella ei ole vaikutuksia kadun ja rivitalokorttelien väliseen puustoon. Jos raitiotietä ei päätetä toteuttaa tai sen pysäkki päätetään sijoittaa muualle, on kaavamuutosalueelle mahdollista sijoittaa enemmän kasvillisuutta.

Kaava-alueen korttelialueella ei nykyisellään ole kuin muutamia puita ja vähäisesti pensaita tai nurmikkoja. Kaavamuutoksen myötä korttelin tulee noudattaa Espoon viherkertoimen tavoitetasoa. Korttelin reunoilla kadun puolen aukiomaisille osille tulee istuttaa puita ja pensaita ja pysäköintilaitoksen katto toteuttaa viherkattona oleskelualueita lukuun ottamatta. Myös asuinkortteliin tuleva sisäpiha lisää vehreyttä alueella. Olarinkadun puoleinen aukiomainen tontin osa tulee jäsentää puu- ja pensasistutuksin.

Asemakaavaehdotuksessa on määrätty, että katualueeseen rajautuva aukiomainen tontin osa tulee istuttaa puin ja pensain. Katualueiden viheristutukset suunnitellaan tarkemmin kadun toteutussuunnittelun yhteydessä, mutta kaavavaiheessa on pyritty mahdollistamaan niiden toteutuminen tilavarauksin.

Olemassa olevan rakennuksen purkamisesta aiheutuu päästöjä. Rakennusta ei ole vaadittu säilytettäväksi, sillä purkaminen tukee kaupunkirakenteen tiivistämistä hyvän saavutettavuuden vyöhykkeellä ja kestävämmän kulkutapamuodon (raitiotie) sekä sen pysäkin toteuttamista. Lisäksi rakennus on peruskorjauksessa ja vajaakäytöllä.

Sosiaaliset ja kulttuurilliset vaikutukset

Muistuttajista 12 oli huolissaan asuntojen arvon alenemisesta kaavamuutoksen toteutumisen myötä, erityisesti uusien rakennusten peittämien näkymien vuoksi. Muutosta ei nähty tasa-arvoiseksi kohteluksi maanomistajien välillä, sillä osa olemassa olevista asunnoista menettää näkymät, jotka "siirtyvät" uuteen rakennukseen.

Kuudessa muistutuksessa pidettiin alueen asuntomäärää jo nykyisellään liian suurena ja kyseenalaistettiin uusien asuntojen kysyntä. Kaavamuutoksen myötä alueen asumismukavuus heikkenee ja levottomuus lisääntyy asukasmäärän kasvaessa. Siksi kaavassa tulisi määrätä riittävän suurista asunnoista, jotta asukkaiden vaihtuvuus säilyisi maltillisena. Pitäisi olla myös enemmän läpitalon asuntoja, sillä vain etelään avautuvat kuumenevat herkästi.

Naapuruston asukkaat olivat huolissaan myös siitä, onko asuinrakentamisessa riittävää vetoa tällä hetkellä vai onko riski, että tontin rakentaminen jää kesken.

Osa rasitepaikan omistavista asukkaista oli huolissaan myös pysäköinnin kallistumisesta.

Vastine:

Muutokset kaupunkirakenteessa aiheuttavat vaikutuksia myös kaava-alueen välittömään lähiympäristöön. Nykyisellään viereisten asuinrakennusten näkymiä peittää osin tontilla oleva puusto, korkeimmillaan 6-7 kerroksen korkeudelle. Ikkunoista alaviistoon on näkyvissä nykyisen rakennuksen katto, jolla pysäköintipaikkoja. Kaavamuutoksen myötä toisessa päädyssä olevassa pysäköintitalossa on viherkatto, joka liittyy osaksi naapuruston pihaa. Lisäksi ikkunoista näkyvät viereiset asuinrakennukset ja niiden vihreä sisäpiha. Näkymät uudisrakennusten ylitse estyvät kolmessa alimassa asuinrakennuksessa ja muutos koskee pääosin vain yhtä rakennusta. Rakennusten välille jäävät puut säilyvät. Rakennukset on pyritty sijoittamaan siten, että viereisten talojen näkymät peittyisivät mahdollisimman pieneltä osin. Rakennusten väliin jää tilaa Kuitinmäen alueelle tyypillisten "tuulimylly"-kortteleiden sisäpihaa vastaava etäisyys eli noin 35 metriä. Rivitalojen ja Olarinkadun välissä on puustoa, joka tulee peittämään suurimman osan uudisrakentamisesta taakseen. Puuston poistuminen tapahtuu vasta mahdollisen raitiotien rakentamisen yhteydessä ja tarkentuu tuolloin suunnittelun yhteydessä.

Espoon tavoite on tiivistää kaupunkirakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja erityisesti metron varrella. Kaupungin kasvaessa jo rakennettujen alueiden tiivistämisellä vähennetään rakentamistarvetta neitseelliselle maalle, kuten metsiin. Uudisrakentamisella voidaan parantaa vanhojen alueiden vetovoimaisuutta, mutta yksittäisen hankkeen vaikutusta ympäröivän asuntokannan arvoon on kuitenkin vaikea pitävästi arvioida. Kaavan korttelisuunnitelman asuntojakauma on painottunut kaksioihin ja kolmioihin. Kokojakaumasta tai läpitalon asuntojen lukumäärästä ei nähty tarpeelliseksi määrätä kaavassa. Läpitalon asuntojen lisääminen vaatisi kahden porrashuoneen rakentamista, joka rakennusten pituus, korkoerot ja pihajärjestelyt huomioiden olisi ollut haastavaa.

Rakentamisen kesken jääminen on poikkeuksellista eikä siihen pystytä täysin varautumaan kaavavaiheessa. Kaavasta on kuitenkin pyritty laatimaan toteutuskelpoinen yhdessä maanomistajan kanssa, mikä vähentää kesken jäämisen riskiä. Kaavamuutos ei vaadi rakentamisen aloittamista välittömästi, vaan tämä tapahtuu maanomistajan päättämässä aikataulussa.

Pysäköinnin kustannuksia ei ole arvioitu kaavassa vaan ne ovat maanomistajan/rakennuttajan ja taloyhtiöiden välinen sopimuserä.

Kaavamuutoksen suhde Espoon eteläosien yleiskaavaan

Yhdessä muistutuksessa kaava väitetään Espoon eteläosien yleiskaavan kanssa ristiriitaiseksi viitaten yleiskaavan lukuun 3.7.2 Rakennettu ympäristö. Mainitut kohdat liittyvät pääosin alueiden kaupunkikuvan ja omaispiirteiden säilyttämiseen.

Sama koski hänestä Espoon eteläosien yleiskaavan kohtaa 3.2 Nykyinen talotyyppirakenne: A kaavan kohdalla (hankealueen nykyinen kaava) että ”suunnittelun lähtökohtana olevan viihtyisyys, sosiaalinen, taloudellinen ja ekologinen kestävyys”. Nykyinen rakennus täyttää muistuttajan mielestä kriteerit kaavaehdotusta paremmin.

Lisäksi muistutuksessa väitettiin kaavan olevan Espoon eteläosien yleiskaavan vastainen seuraava kohdan 3.10 Ympäristöriskit ja häiriötekijät, Ilmanlaatu osalta: ”Espoon ilmanlaadun kannalta kriittisimmät epäpuhtaudet ovat typpidioksidi ja hiukkaset. Uudet raja-arvot on saavutettava hengitettävien hiukkasten osalta vuonna 2005 ja typpidioksidin osalta vuonna 2010. EU:ssa säädetyt ohjearvoja sitovammat raja-arvot määrittelevät ilmansaasteille korkeimmat hyväksyttävät pitoisuudet, joiden ylittyessä viranomaisten on ryhdyttävä toimenpiteisiin pitoisuuksien alentamiseksi. Kaavoituksessa on ennakoitava tulevat vaatimukset” ja ” Herkkiä väestöryhmiä ovat hengityselin- ja sydänsairaat sekä lapset ja vanhuksat. Liian lähelle liikenneväyliä tai pysäköintialueita ei tästä syystä pidä sijoittaa asuntoja, päiväkotia, kouluja ja sairaaloita.”

Vastine:

Komeetanristin suunnittelualue sijaitsee Espoon eteläosien yleiskaavan asuntoalueella (A), jonka tavoitteena on monipuolinen asuntotarjonta, sekoittuva kaupunkirakenne sekä palvelujen ja julkisen liikenteen huomioon ottaminen asuntoalueiden suunnittelussa. Suunnittelualue ei sijaitse Olarinmäkeen osoitetulla kaupunkikuvallisesti arvokkaalla alueella. Kaava-alueelta RKY-alueelle on etäisyyttä n. 600 metriä.

Espoon eteläosien yleiskaavan selostuksessa esiintyvät rakennetun ympäristön suunnitteluohjeet koskevat vain niitä alueita, joissa on käytetty rakennetun ympäristön kaavamerkintää. Näitä ovat muinaismuistoalueet, kyläkuvallisesti tai maisemakuvallisesti arvokkaat alueet, kaupunkikuvallisesti arvokkaat alueet, historialliset alueet tai säilytettävät alueet. Näitä edellä mainittuja kaavamerkintöjä ei sijaitse Komeetanristin suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä. Rakennettua ympäristöä koskevat kaavamerkinnät voi tarkistaa Espoon eteläosien yleiskaavan selostuksen sivulta 58.

Rakentamisen tarkempi sopeutuminen olevaan kaupunkirakenteeseen ja tiivistämiseen sekä täydentymisen kullekin alueelle soveltuvat ratkaisut tutkitaan ennen rakentamista laadittavilla asemakaavoilla. Suunnitteluratkaisun vaikutuksista alueen kaupunkikuvaan on vastattu tarkemmin kaupunkikuvaa ja rakentamisen määrää koskevassa vastineessa.

Ilmanlaadun osalta kaavoituksessa on tarkasteltu HSY:n ohjeistuksen mukaisia asumisen minimi- ja suositusetäisyyksiä, jotka perustuvat liikenne-ennusteisiin. Suunnitelma täyttää asumiselle asetetut minimietäisyydet, mutta suositusetäisyydet eivät täyty. Asemakaavaehdotuksessa on kuitenkin annettu määräyksiä asuinrakennuksen tuloilman suodatuksesta ja sijoittelusta, joilla parannetaan ilmanlaatua asunnoissa. Lisäksi asemakaavaehdotuksessa kielletään asuntojen sijoittaminen katutasoon, jossa liikenteen aiheuttamat vaikutukset ilmanlaatuun ovat suurimmat. Kortteliin ei esitetä ilmanlaadun kannalta herkkiä toimintoja, kuten lasten tai vanhusten palveluita.