

Asianumero 2517/10.02.03/2015  
Aluenumero 131507

## Karakallio II

Asemakaavan muutos  
57. kaupunginosa, Karakallio  
kortteli 57034, katu- ja virkistysalueet

### Asemakaavan muutoksen selostus

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee **25. päivänä toukokuuta 2016 päivättyä ja 18. päivänä syyskuuta 2019 muutettua Espoon** kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavakarttaa, piirustusnumero 6981.

#### Sijainti

Kaava-alue sijaitsee Karakallion itäisen sisääntulokohdan, Karakallion- ja Rastaalantien liittymän yhteydessä. Alue rajautuu idässä Rastaalantiehen.

*Suunnittelualueen likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettynä:*



#### Vireilletulo

Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksen yhteydessä 12.8.2015.

#### Laatija

Espoon kaupunki  
Kaupunkisuunnittelukeskus  
Asemakaavayksikkö  
Käyntiosoite: Kirkkojärventie 6 B, 4. krs. puh. 043 8246897  
Postiosoite: Faksi 09-816 24016  
PL 43  
02070 ESPOON KAUPUNKI  
Teija Patriikka teija.patriikka@espoo.fi  
Tarja Pennanen (liikennesuunnittelu)  
Katariina Peltola, Jenny Asanti (maisemasuunnittelu)

1	TIIVISTELMÄ.....	4
1.1	Kaava-alueen ja lähiympäristön nykytila .....	4
1.2	Asemakaavan sisältö ja mitoitus .....	4
1.3	Suunnittelun vaiheet.....	4
2	LÄHTÖKOHDAT .....	6
2.1	Suunnittelutilanne.....	6
2.1.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet .....	6
2.1.2	Maakuntakaava .....	6
2.1.3	Yleiskaava .....	8
2.1.4	Asemakaava.....	9
2.1.5	Rakennusjärjestys .....	9
2.1.6	Tonttijako.....	10
2.1.7	Rakennuskiellot .....	10
2.1.8	Muut suunnitelmat, päätökset ja hankkeet.....	10
2.1.9	Pohjakartta .....	10
2.2	Selvitys alueesta .....	11
2.2.1	Alueen ja lähialueen yleiskuvaus.....	11
2.2.2	Maanomistus .....	12
2.2.3	Rakennettu ympäristö .....	12
2.2.4	Luonnonolosuhteet .....	19
2.2.5	Ympäristön häiriötekijät.....	22
3	ASEMAKAAVAN TAVOITTEET.....	24
3.1	Kaupungin ja seudun yleiset tavoitteet.....	24
3.2	Alueen toimintoja, mitoitusta ja ympäristön laatua koskevat tavoitteet .....	24
3.3	Osallisten tavoitteet .....	24
4	ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	27
4.1	Yleisperustelu ja -kuvaus.....	27
4.2	Mitoitus .....	27
4.3	Kaavan mukainen rakennettu ympäristö .....	27
4.3.1	Maankäyttö.....	27
4.3.2	Yhdyskuntatekninen huolto .....	34
4.3.3	Maaperän rakennettavuus ja puhtaus .....	35
4.4	Ympäristön häiriötekijät .....	36
5	ASEMAKAAVARATKAISUN VAIKUTUKSET.....	38
5.1	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön .....	38
5.2	Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen.....	38
5.3	Vaikutukset luontoon ja maisemaan.....	39
5.4	Vaikutukset kaupunkikuvaan .....	40
5.5	Vaikutukset ihmisten elinoloihin (terveyteen, turvallisuuteen, esteettömyyteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin).....	41
5.6	Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset.....	42
6	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS .....	42
6.1	Rakentamisaikataulu .....	42
6.2	Toteuttamis- ja soveltamisohjeet.....	42
6.3	Toteutuksen seuranta.....	42
7	SUUNNITTELUN VAIHEET.....	42
7.1	Suunnittelun vireilletulo ja suunnittelua koskevat päätökset.....	42
7.2	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma .....	43
7.3	Suunnittelu.....	43
7.4	Käsittelyvaiheet ja vuorovaikutus.....	44

## LIITTEET:

Liite 1	Seurantalomake
Liite 2	Katukartta ja ohjeelliset katupoikkileikkaukset

**Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista**

Suunnitteluaineistoon kuuluu asemakaavan muutos (kartta), selostus liitteineen sekä seuraavat suunnitelmat ja selvitykset:

- Viitesuunnitelma 2.9.2019 (Optiplan Oy, sisältää mm. varjostustarkastelun)
- Karakalliontien ja Kalasääksentien liittymäalueen liikennetarkastelut (WSP 12.9.2019)
- Karakallion täydennysrakentaminen, liikenteen toimivuus- sekä toimenpidetarkastelut (WSP Finland Oy, 28.10.2016)
- Kalasääksentien parantamissuunnitelma ja Rastaalantien alikulkuvaraus (WSP Finland Oy, 18.4.2016, 26.9.2018, 9.8.2019)
- Rastaalantien alikulku, alikulkusuunnitelman tarkentaminen yleissuunnitelmatasoiseksi (WSP Finland Oy, 18.4.2016)
- Pysäkkitarkastelu (WSP Finland Oy, 26.9.2018)
- Ajoura- ja tikasauton nostopaikkatarkastelut (WSP Finland Oy, 26.9.2018)
- Liikennemeluselvytys, Kalasääksentie, Karakallio (Akukon, 13.11.2018)
- Karakalliontien alikulku ja Kalasääksentie, alustava johtosiirtotarkastelu (WSP Finland Oy, 22.4.2016)
- Maaperäolosuhteet, alustava hulevesisuunnitelma (Geotek Oy 20.11.2015)
- Luontoselvitys Espoon Karakallion asemakaava-alueilla vuonna 2015 (Ympäristötutkimus Yrjölä 10.12.2015)

**Lähdeaineistoa**

- Karakallion kehittäminen, Asukastyöpaja 13.2.2017, Yhteenveto [linkki asukastyöpajan yhteenvetoon netissä](#)
- Karakallion täydennysrakentaminen, täydennysrakentamisselvitys (Espoon kaupunki, Tengbom Eriksson arkkitehdit Oy, 8.9.2017)
- Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava; Alustava esisuunnitelma, Pikaraitiotie Leppävaara – Kalajärvi
- Täydennysrakentamismahdollisuudet Karakalliossa, Opinnäytetyö, Janne Martinen, 2.4.2012
- [http://www.espoo.fi/fi-FI/Espoon\\_kaupunki/Tietoa\\_Espoosta/Tilastot\\_ja\\_tutkimukset/Tilasto\\_ja\\_tutkimusjulkaisut/Vaesto\\_ja\\_vaestonmuutokset\(2451\)](http://www.espoo.fi/fi-FI/Espoon_kaupunki/Tietoa_Espoosta/Tilastot_ja_tutkimukset/Tilasto_ja_tutkimusjulkaisut/Vaesto_ja_vaestonmuutokset(2451))
- Asuntoyhtiöiden uudistava korjaustoiminta ja lisärakentaminen (VTT, 2013)

## 1 TIIVISTELMÄ

### 1.1 Kaava-alueen ja lähiympäristön nykytila

Alue sijaitsee Karakallion itäisen sisääntulokohdan, Karakallion- ja Rastaalan- tien liittymän yhteydessä. Pääosa noin 1,7 ha suuruisesta alueesta on tyypillistä taajamalähimetsää. Maasto on koilliseen ja kaakkoon viettävää heinittyntä kalliorinnettä. Eteläosalla sijaitsevat kiinteistöhuoltorakennus ja laajahko pysäköintikenttä. Bussit liikennöivät Rastaalan- ja Karakalliontiellä, jolla on pysäkipari. Rastaalan- tien keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä (kavl) kaava-alueen kohdalla on noin 8 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Karakallion- tien kavl noin 3 700 - 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kaava-alueelle leviää tieliikennemelua. Alueelta on hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet Karakallion keskusta- ja Leppävaaraan. Koulut ja päiväkodit ovat hyvin saavutettavissa kävelen ja pyöräillen.

Naapurustossa Kalasääksentien länsipuolella on III – IV -kerroksisia asuinkerrostaloja, joissa on lisäksi maanpäällinen kellarikerros. Rastaalan- tien varren asuinkerrostalot ovat IV-kerroksisia. Alueen välittömässä läheisyydessä on päivittäistavarakauppa, polttoaineen jakeluasema ja rakenteilla oleva Karamäen päiväkot.

### 1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Kaavamuutos tiivistää hyvien liikenneyhteyksien varrelle sijoittuvaa Karakallion itäosaa. Muutoksella laajennetaan kahta korttelialuetta ja mahdollistetaan uusia asuinkerrostaloja nykyisen asemakaavan puistoalueelle ja nykyiselle pysäköintialueelle. Osa voimassa olevan asemakaavan puistoalueesta säilytetään puistona. Rakennusoikeutta nostetaan 9076 k-m<sup>2</sup>. Kaava-alueen kokonaiskerrosala on 10 700 k-m<sup>2</sup>, joka on uutta asuntokerrosalaa. Alueelta poistetaan toimitilarakennusoikeus. Kaava mahdollistaa noin 215 uutta asukasta.

Rastaalan- ja Kalasääksentien väliin on sijoitettu kolme asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK) ja Kalasääksentien länsipuolelle yksi (AK-1). Asuinkerrostaloihin liikennöidään Kalasääksentieltä. Uudet kerrostalot on sijoitettu siten, että naapurustolla säilyy näkymiä eikä Kalasääksentielle muodostu suljettua katukuilua. Sijoittelu noudattaa itäisen Karakallion rakennuskannan pääsuuntia. Kerrostaloista kaksi on IV - (1/3)VI-kerroksisia, yksi V-kerroksinen ja yksi VIII-kerroksinen. Korkein kahdeksankerroksinen kerrostalo sijoittuu Rastaalan- tien ja Karakallion- tien risteykseen paikalliseksi maamerkiksi. Sen paikalta puretaan huoltorakennus. IV - (1/3)VI-kerroksiset asuinkerrostalot ovat toisesta päädystään kavenneet, mikä sovitaa niitä ympäristön vanhempiin kerrostaloihin. Kyseisten rakennusten suurinta korkeutta on määritetty myös rakennusten julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylimmällä korkeusasemalla. Korttelissa 57034 pihatoiminnot pysäköintipaikat mukaan lukien sijoitetaan yhteiskäyttöiselle asumista ja pysäköintiä palvelevalle korttelialueelle (AH/LPA). Ko. korttelialueelle on sijoitettu myös osa korttelin 57028 AK-1-korttelialueen autopaikoista. Leikki- ja oleskelualueet on osoitettu rakennusten ja melusteiden muodostamaan melukatveeseen. Kaavassa on annettu määräyksiä mm. julkisivumateriaaleista, melun- torjunnasta, pihajärjestelyistä ja hulevesien käsittelystä. Kalasääksentien linjaus on muutettu nykytilanteen mukaiseksi. Katualueiden rajoja on tarkistettu siten, että ne mahdollistavat muun muassa liittymäalueiden toimivuuden ja liikkumisturvallisuuden parantamisen sekä bussipysäkin siirron.

### 1.3 Suunnittelun vaiheet

Elinkeino- ja kilpailukykyjaosto varasi 16.4.2012 Karakallion Huolto Oy:lle maata Karakalliosta korttelin laajennuksen ja asuntojen sekä uuden huoltorakennuksen suunnittelua varten. Jaosto antoi 7.4.2014 NCC Rakennus Oy:lle alueen pohjoispuolelle suunnitteluvaramuksen ja edellytti alueet suunniteltavan kokonaisuutena. Karakallion Huolto Oy:ltä, NCC Rakennus Oy:ltä ja tonttiyksiköltä saapui asemakaavan muutoshakemus 18.5.2015. Hakemus perustui nk. "Bertta"-kerrostalotyypin.

Elinkeino- ja kilpailukykyjaosto jatkoi suunnitteluvarauspäätöstä 1.6.2015. Kaavamuutoksen vireilletulosta tiedotettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksen yhteydessä 12.8.2015. OAS oli nähtävillä MRA 30 § mukaisesti 17.8. — 15.9.2015. OAS:ssa esitetty alustava suunnitelma perustui ”Bertta”-kerrostalotyypin. Suunnitelmista saatiin 13 mielipidettä ja yksi kannanotto. Suunnitelma herätti vastustusta lähialueen asukkaissa. Kerrostaloja pidettiin liian kookkaina ja niiden pelättiin varjostavan lähitaloja. Liikennehaitoista oltiin huolissaan.

Elinkeino- ja kilpailukykyjaosto jatkoi suunnitteluvarauspäätöstä 29.8.2016. Asemakaavaehdotus laadittiin yhteistyössä kaupungin asiantuntijoiden sekä NCC:n ja Karakallion Huolto Oy:n edustajien ja heidän konsulttiansa kanssa. Rakennuksia madallettiin koilliskulmistaan. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi ehdotuksen nähtävillä ja yhtyi vastineisiin 25.5.2016 § 99. Lisäksi kaupunkisuunnittelulautakunta edellytti, että ennen seuraavaa käsittelyvaihetta lautakunnan käsiteltäväksi valmistellaan Karakallion täydennysrakentamisen yleissuunnitelma. Asemakaavaehdotus oli nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 15.8. - 13.9.2016, jolloin jätettiin viisi muistutusta, kuusi lausuntoa ja kaksi kannanottoa. Muistutuksissa kritisoitiin kerrostalojen kokoa ja varjostushaittaa. Huoltotoimintaa ei pidetty paikalle sopivana ja liikennehaitoista oltiin huolissaan. Kaavaehdotusta tarkistettiin mm. siirtämällä rakennuksia etäämmälle toisistaan ja madaltamalla niitä. Kaupunkisuunnittelulautakunta merkitsi 14.12.2016 § 226 tiedoksi Karakallion täydennysrakentamisselvityksen otettavaksi huomioon asemakaavan muutoksissa ohjaavana ja kehittyvänä kokonaissuunnitelmana. Samassa kokouksessa 14.12.2016 § 224 lautakunta palautti kaavan uudelleen valmisteltavaksi siten, että tutkitaan uusia ratkaisuja lautakunnan jäsenten esittämiin seuraaviin huoliin:

- Esitetyt Bertta-talot ovat liian massiivisia tälle paikalle ja ne poikkeavat tyyliltään liian paljon toteutuneesta rakentamisesta.
- Karakallion Huollon toimipiste ei sovellu tähän paikkaan. Palvelupisteen tulisi sijaita Karakallion kaupallisessa ytimessä ja mahdolliset varikkotilat muualla.

Elinkeino- ja kilpailukykyjaosto uudisti varauspäätöksen asuinkerrostalojen suunnittelua varten 16.4.2018 siten, että varauksensaaja on NCC Suomi Oy. 6.5.2019 jaosto jatkoi suunnitteluvarausta 31.5.2020 saakka.

Kaavaehdotus valmisteltiin yhteistyössä kaupungin asiantuntijoiden sekä NCC Suomi Oy:n ja Karakallion Kiinteistöt Oy:n edustajien ja heidän konsulttiansa kanssa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 13.2.2019 ehdotuksen uudelleen nähtävillä asetettavaksi. Asemakaavaehdotus oli nähtävillä MRA 32 §:n mukaisesti 4.3. - 2.4.2019. Muistutuksia jätettiin kaksi.

Nähtävänäolon jälkeen on tehty liikenteellisiä lisäselvityksiä ja kaavaan on tehty pari tarkistusta. Katualueita on Karakallion- ja Kalasääksentien liittymässä laajennettu, jotta mahdollistetaan Kalasääksentielle uusi kääntymiskaista. Puistoon on lisätty rakennusala muuntamolle.

18.9.2019 kaupunkisuunnittelulautakunta lisäsi määräyksen: *Yleiseen pysäköintiin tarkoitetut vähintään 11 autopaikkaa on tarkoitettu toteutettaviksi Kalasääksentielle kadunvarsipysäköintinä* ja hyväksyi ehdotuksen esitettäväksi kaupunginhallitukselle.

Kaavamuutoksen yhteydessä tulee laatia maankäyttösopimus.

## 2 LÄHTÖKOHDAT

### 2.1 Suunnittelutilanne

#### 2.1.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

1.4.2018 voimaan tulleiden valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kokonaisuuksista tätä kaavaa koskevat erityisesti toimivien yhdyskuntien ja kestävästä liikkumisesta sekä terveellisen ja turvallisen elinympäristön tavoitekokonaisuudet.

##### **Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen**

Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.

Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.

##### **Terveellinen ja turvallinen elinympäristö**

Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

##### **Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat**

Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Asemakaavan muutos edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista.

Kaavamuutoksessa:

- mahdollistetaan uusia asuntoja hyvän saavutettavuuden alueelle kasvukeskukseen, mikä luo edellytyksiä elinkeino- ja yritystoiminnan kehitykselle ja väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Tukeudutaan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sijoittamalla täydennysrakentaminen hyvien liikenneyhteyksien ja palvelujen välittömään läheisyyteen. Tämä luo edellytyksiä vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Karakalliolla ja lähialueille on runsaasti virkistys- ja vapaa-ajan viettoalueita, joille alueelta on hyvät yhteydet. Kaavamuutos mahdollistaa yhteyksien parantamisen mm. huomioimalla Rastaalantien alikulun rakentamismahdollisuudet.

#### 2.1.2 Maakuntakaava

Kaava-alueita koskee kaksi voimassa olevaa maakuntakaavaa.

Uudenmaan maakuntakaava kattaa koko maakunnan alueen ja se sisältää kaikkien maankäyttömuotojen osalta alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet. Lainvoiman kaava sai korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä vuonna 2007.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa uudelleen tarkasteltiin Uudenmaan maakuntakaavaa ja 1. vaihemaakuntakaavaa sekä Itä-Uudenmaan kokonaisuusmaakuntakaavaa. Kaava sai korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä lainvoiman keuhällä 2016.

Maakuntakaavassa kaava-alue on osoitettu taajamatoimintojen alueena. Karakallion pohjoispuolella kulkee moottoriväylä- sekä sen suuntaiset viheryhteystarpeen ja pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen yhteysvälin merkinnät.

**Kuva: Ote Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmästä. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on osoitettu keltaisella pallolla.** Lähde: Uudenmaan liiton karttapalvelu 09/2018 © Uudenmaan liitto, © Maanmittauslaitos lupa nro 744/MYY/06.

Uudenmaan liitto  
Hälsändes förbundet  
Voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä 2017



Vireillä oleva:

Uusimaa-kaava 2050 kokoaa yhteen maankäytön keskeiset teemat, jotka tulee ratkaista maakuntakaavalla. Tullessaan voimaan Uusimaa-kaava korvaa voimassa olevat Uudenmaan alueen maakuntakaavat. Uusimaa-kaava 2050:n ehdotus oli nähtävillä syksyllä 2019. Nähtävänä olleessa ehdotuksessa kaava-alue sijoittuu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle, jota tulee kehittää tiiviinä asumisen, työpaikkojen ja palveluiden alueena ja jonka maankäyttöä tulee tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemansetuihin tukeutuen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen. Vyöhykettä tulee kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina.

**Kuva seuraavalla sivulla: Ote Uusimaa-kaava 2050:n ehdotuksesta/ Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on osoitettu**

**keltaisella pallolla.** Lähde: Uudenmaan liiton nettisivu 11/2019 © Uudenmaan liitto, © Maanmittauslaitos lupa nro 744/MYY/06.



### 2.1.3 Yleiskaava

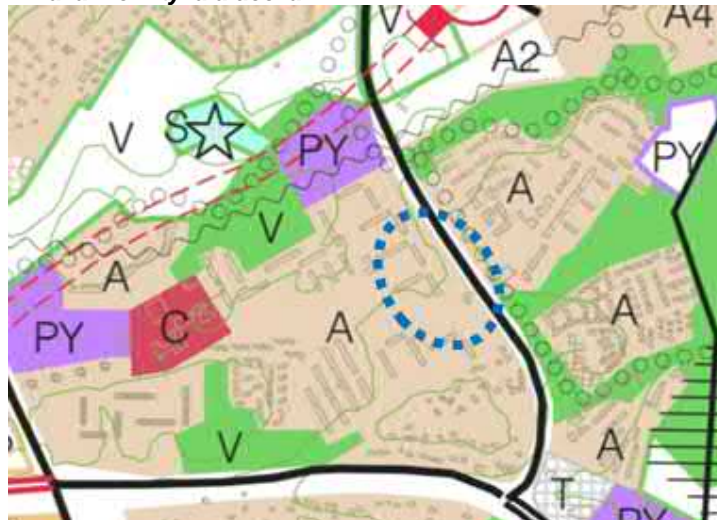
#### Espeen eteläosien yleiskaava

Alueella on voimassa 2010 lainvoiman saanut Espoon eteläosien yleiskaava.

Yleiskaavassa alue on varattu asuntoalueeksi, joka kuuluu ryhmään ”Nykyisellään säilyvät alueet”. Niitä koskevan suunnittelumääräyksen mukaan: ”Alueen asemakaavaa muutettaessa turvataan nykyisen rakennuskannan säilyminen ja ympäristökuvaan soveltuva kehittäminen.” Suunnittelualueen itäpuolelle on merkitty yksiajoratainen päätie, pääkatu tai alueellinen kokoojakatu ja sen suuntaisen sijainniltaan ohjeellinen virkistysyhteys.

Laadittu kaavamutos ei ole ristiriidassa yleiskaavan kanssa.

**Kuva: Ote voimassa olevasta yleiskaavasta. Kaava-alue sijaitsee sinisellä katkoiviivalla merkityllä alueella.**





### 2.1.4 Asemakaava

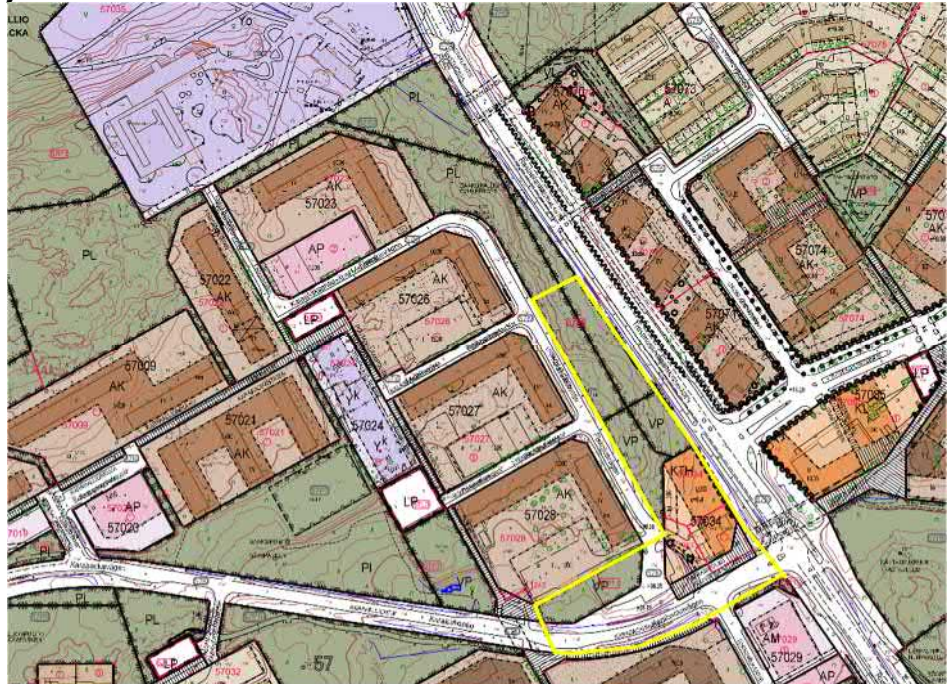
Alueella on voimassa kolme asemakaavaa: Karakallio II (hyväksytty 14.2.1968 ja vahvistettu 31.5.1968), Kortteli 57035:n asemakaava ja asemakaavan muutos kortteleissa 57023 ja 57029 sekä jalankulku- ja puistoalueella (hyväksytty 28.8.1968 ja vahvistettu 25.1.1969) ja Karakallio II, muutos (hyväksytty 1.6.1988).

Kaava-alueelle on asemakaavoissa osoitettu toimisto-, työpaikka- ja huoltorakennusten korttelialue (KTH), puistoaluetta (VP) ja luonnontilassa säilytettävää puistoaluetta (PL) sekä katualuetta. Toimisto-, työpaikka- ja huoltorakennusten korttelin rakennusoikeus on ilmoitettu tehokkuuslukuna  $e=0.4$ . Auton säilytyspaikan rakennusalalle on osoitettu rakennusoikeutta  $300 \text{ k-m}^2$ . Autopaikkavaatimus on  $1 \text{ ap} / 50 \text{ k-m}^2$ . Rakennusala on sijoitettu Rastaaletien puoleiseen korttelialueen reunaan kadun suuntaisesti. Kaava mahdollistaa osittain III-kerroksisen rakennuksen. Korttelialueelle on merkitty maanalaiselle johdolle varattu alueen osa. Maanpinnan likimääräiseksi korkeusasemaksi korttelialueella on merkitty  $+36,25$  (N60), mikä on noin 2-3 m nykyistä maanpintaa korkeammalla. Ajoneuvoliittymän järjestäminen Rastaalettieltä on kielletty. Korttelin 57034 eteläpuolelle on osoitettu Sääksipolku-niminen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, joka johtaa Rastaaletien alittavalle jalankulku- pyörätielle. Kalasääksentien katualueelle on merkitty maanpinnan likimääräiset korkeusasemat ( $+35,25$ ;  $+36,25$  ja  $+38,25$ ).

Aluetta ei ole toteutettu voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Kalasääksentien eteläpää sijoittuu asemakaavan KTH-korttelialueelle. Korttelin 57034 tontti 1 ulottuu Sääksipolun katualueelle. Puistoalueelle sijoittuu laaja pysäköintikenttä. Kevyen liikenteen alikulkua ei ole toteutettu eivätkä kaavan korkeusasemat vastaa toteutunutta. Katso myös kohta 2.2.3.

Lähiympäristössä asuinkerrostalokortteleiden tehokkuudet ovat voimassa olevan asemakaavan mukaan Kalasääksentien varrella  $e_k=0.65$ ,  $e_k=0.83$  ja  $e_k=0.71$ . Rastaaletien itäpuolella vastaavasti  $e_k=0.78$  ja  $0.76$ .

**Kuva: Ote ajantasa-aseamakaavasta kantakartan päällä 9/2018. Kaava-alueen sijainti keltaisella.**



### 2.1.5 Rakennusjärjestys

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

**2.1.6 Tonttijako**

Kaavamuutosalueella sijaitsevan korttelin 57034 tonttijako on hyväksytty 24.1.1990. Korttelia ei ole lohkottu em. tonttijaon mukaisesti.

**2.1.7 Rakennuskiellot**

Korttelin 57034 tontilla 1 on rakennuskielto, koska tontti ei ole voimassa olevan tonttijaon mukainen tai tonttijaon muuttaminen on tarpeen.

**2.1.8 Muut suunnitelmat, päätökset ja hankkeet**

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016–2019, 9.6.2016 (MAL-sopimus)

Sopimuksen mukaan vuosina 2016–2019 Espoon asuntotonttien asemakaavoitettava kerrosala on keskimäärin 249 000 k-m<sup>2</sup> vuodessa ja asuntotuotantotaavoite yhteensä 12 000 asuntoa, joista tuettua tuotantoa 3 600. Alue sijoittuu sopimuksessa määritellylle seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle ja asemakaavoituksen ensisijaiselle kohdealueelle.

Karakallion täydennysrakentamisselvitys

Kaupunkisuunnittelukeskus on teettänyt selvityksen Karakallion täydennysrakentamismahdollisuuksista (Karakallion täydennysrakentaminen, täydennysrakentamisselvitys, Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy, 8.9.2017). Selvitystä käsiteltiin asukastilaisuudessa Karakallion koululla 7.11.2016 ja lautakuntainfossa 16.11.2016. Kaupunkisuunnittelulautakunta merkitsi 14.12.2016 § 226 tiedoksi Karakallion täydennysrakentamisselvityksen otettavaksi huomioon asemakaavan muutoksissa ohjaavana ja kehittyvänä kokonaissuunnitelmana ja edellytti vuoropuhelun jatkamista asunto-osakeyhtiöiden omistajien kanssa. Lisäksi lautakunta päätti, että täydennysrakentamisen selvityksiin tulee sisällyttää myös energiatehokkuuden parantaminen ja että Karakalliosta tehdään täydennysrakentamisen pilottikohde. Täydennysrakentamisselvitykseen liittyvä asukastyöpaja pidettiin 13.2.2017. Selvitystä täydennettiin työpajan jälkeen ja sitä käsiteltiin asukastilaisuudessa 30.5.2017.

Suunnitteluvaraus

Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto on myöntänyt NCC Suomi Oy:lle suunnitteluvarauksen alueelle asuinkerrostalojen suunnittelua varten 16.4.2018. Jaosto on 6.5.2019 jatkanut suunnitteluvarausta 31.5.2020 saakka.

Aiemmin jaosto oli varannut alueen Karakallion Huolto Oy:lle ja NCC Rakennus Oy:lle asuinkerrostalojen ja uuden huoltorakennuksen suunnittelua varten 16.4.2012 § 38, 15.4.2013 § 40, 10.3.2014 § 24, 7.4.2014 § 36, 1.6.2015 § 64 ja 29.8.2016 § 86.

Pikaraitiotie Leppävaara - Kalajärvi

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan yhteydessä on alustavasti tutkittu pikaraitiotien linjaamista Karakalliontien kautta. (Alustava esisuunnitelma, Pikaraitiotie Leppävaara – Kalajärvi, Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen julkaisu 9/2017).

Karakallio Creative -hanke

Vuonna 2018 käynnistynyt Karakallio Creative hanke elävöittää Karakalliota taiteella ja tapahtumilla. Hankkeen toimijoita ovat mm. Elävä Espoo ry ja Upeart-taidekollektiivi.

**2.1.9 Pohjakartta**

Pohjakartta mittakaavassa 1:1000 on Espoon kaupunkitekniikan keskuksen laatima ja se täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54a §:n vaatimukset.

## 2.2

## Selvitys alueesta

## 2.2.1

## Alueen ja lähialueen yleiskuvaus

**Karakallion kaupunginosa**

Leppävaaran suuralueeseen kuuluva Karakallion kaupunginosa käsittää myös Rastaspuiston ja Leppäsillan asuinalueet. Karakallion asuinalue on rakentunut 1960-luvulta lähtien ja suurin osa alueen rakennuskannasta on peräisin 1960–70 -luvulta. Kaupunginosassa on kerrostalojen lisäksi myös pientaloja. Karakallion asuinalueen rakennukset on sijoitettu väljästi maastoon. Väljyyden tunnetta lisäävät laajat pysäköintialueet sekä monet erikokoiset puistot korttelien lomassa.

**Kuva: Kartta rakennusten rakennusvuosista. Kaupunginosan rajat ristiviivalla. Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti punaisella katkoviivalla.**



Karakallion asuin kerrostalojen kerros-luku vaihtelee III-VI. Rakennuksissa on myös maanpäällisiä kellarikerroksia. Monet asuin kerrostaloista ovat hissittömiä. Karakallion tien länsipäähän on 2017 hyväksytty asemakaavamuutos, jossa suurin sallittu kerros-luku on (1/2) VII.

Karakallion aluekeskustasoiset palvelut löytyvät Leppävaarasta. Leppävaaran joukkoliikenne-yhteydet täydentyvät pikaraitiotie Raide-Jokerin rakentamisen myötä. Karakalliossa on paikalliskeskuksen palvelut ja luonto lähellä. Väestö on ikääntymässä, ja palvelujen säilyttämiseen ja asukasrakenteen laajentamiseen tarvitaan uusia asuntoja ja asukkaita.

**Kaava-alue ja lähialue**

Kaava-alue sijaitsee Karakallion keskeisten liikenneväylien, Karakallion tien ja Rastalantien, liittymän yhteydessä ja on pääosin metsäistä kalliorinnettä. Naapurustossa Kalasääksentien länsipuolella on III – IV -kerroksisia vuosina 1970 – 1972 valmistuneita asuin kerrostaloja, joissa on maanpäällinen kellarikerros. Rastalantien itäpuolella on vuosina 2007 - 2008 valmistuneita nelikerroksisia asuin kerrostaloja. Lähialueella Rastaspuiston puolella on VII-kerroksinen asuin kerrostalo. Alueen välittömässä läheisyydessä on päivittäistavarakauppa ja polttoaineen jakeluasema. Alueelta on hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet Karakallion keskusta ja Leppävaaran suuntaan. Koulut ja päiväkodit ovat hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen. Rakenteilla oleva Karamäen päiväkotito on alle 200 m etäisyydellä. Suunnittelualueelle leviää Rastalantien tieliikennemäärä.

## 2.2.2 Maanomistus

Suunnittelualue on pääosin Espoon kaupungin omistuksessa, tontti 57034-1 on yksityisomistuksessa.

**Kuva: Maanomistuskartta (kaupungin maanomistus vaaleanpunaisella, kaavahankkeen likimääräinen raja sinisellä.)**



## 2.2.3 Rakennettu ympäristö

### Maankäyttö

Alue on pääosin luonnontilaista kalliorinnettä. Eteläosalla sijaitsee Karakallion Kiinteistöt Oy:n yksikerroksinen vuonna 1969 valmistunut noin 300 k-m<sup>2</sup>:n suuruinen huoltorakennus. Rakennuksessa on toiminut lämpökeskus öljysäilöineen.

Pääosa alueesta on tyypillistä taajamalähimetsää, jota käytetään mm. kulkureitinä. Osa Karakalliontien ja Kalasääksentien katualueista kuuluu kaava-alueeseen. Kalasääksentien eteläpäässä on laaja pysäköintikenttä, jota käytetään myös asuntovaunujen, peräkärryjen ja veneiden säilytykseen. Bussit liikennöivät Rastaalan- ja Karakalliontien pitkin ja alueella on pysäkipari Karakalliontiellä.

**Kuva: Suunnittelualue etelästä päin. Suunnittelualue keltaisella rajattuna viistokuvan (2009) päälle.**



### **Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta**

Karakallion pienalueella, johon sisältyvät myös Rastaspuisto ja Leppäsilta oli 5493 asukasta vuodenvaihteessa 2017/2018. Noin 50 % asukkaista on työikäistä aikuisväestöä eli 25 - 64 vuoden ikäisiä. Karakallion ensimmäisten, vuoden 1975 väestötietojen mukaan alueella oli tuolloin 4979 asukasta. Pienalueen asukasmäärä on vuosien 2010 — 2017 välillä kasvanut noin 73 asukkaalla.

Kaava-alueella ei ole asukkaita.

Karakallion asuinalueella on lähinnä palvelutoimialan työpaikkoja. Päivittäistavarakauppojen lukumäärä ja yhteispinta-ala on vähentynyt v. 2007 jälkeen.

Karakallion Huolto Oy:n palveluksessa on noin 40 työntekijää ja osa työpaikoista sijoittuu kaava-alueelle.

### **Yhdyskuntarakenne**

Karakallion kaupunginosa sijoittuu Turuntien ja Lähderannantien koillispuolelle ja sen pohjoiskärki rajoittuu Vantaan kaupungin alueeseen. Karakallio liittyy ympäröivään liikenneverkkoon Lähderannantiehen yhdistyvän Karakalliontien ja Turuntiehen liittyvän Rastaalantien kautta. Rastaalantie jatkuu Karakallion läpi yhdistäen sen pohjoiseen Laakolahden kaupunginosaan. Rastaalantien itäpuoleiset Rastaspuiston ja Leppäsillan alueet rajautuvat laajaan Leppävaaran puistoon, jossa Monikonpuro toimii Lintuvaaran ja Karakallion rajana. Muita Karakallion kaupunginosan suuria yhtenäisiä viheralueita ovat Karavuoren ja Rastaalanmetsän muodostama kokonaisuus sekä Rastaalanpuiston pohjoispuoleinen Äijänpelto. Asutus painottuu Karakallion - ja Lähderannantien väliselle kerrostalovaltaiselle osalle.

### **Kaupunkikuva**

Karakallion kaupunkikuva on yleisilmeeltään yhtenäinen ja vihreä. Kerrostalot ovat suurimmaksi osaksi vaaleita lamellikerrostaloja, joiden korkeus vaihtelee III – VI kerroksen välillä. Pysäköinti on maantasossa. Alueen ominaispiirteenä voidaan pitää metsälähiömäisyyttä, mikä tuli myönteisenä piirteenä esille myös OAS-vaiheen mielipiteissä.

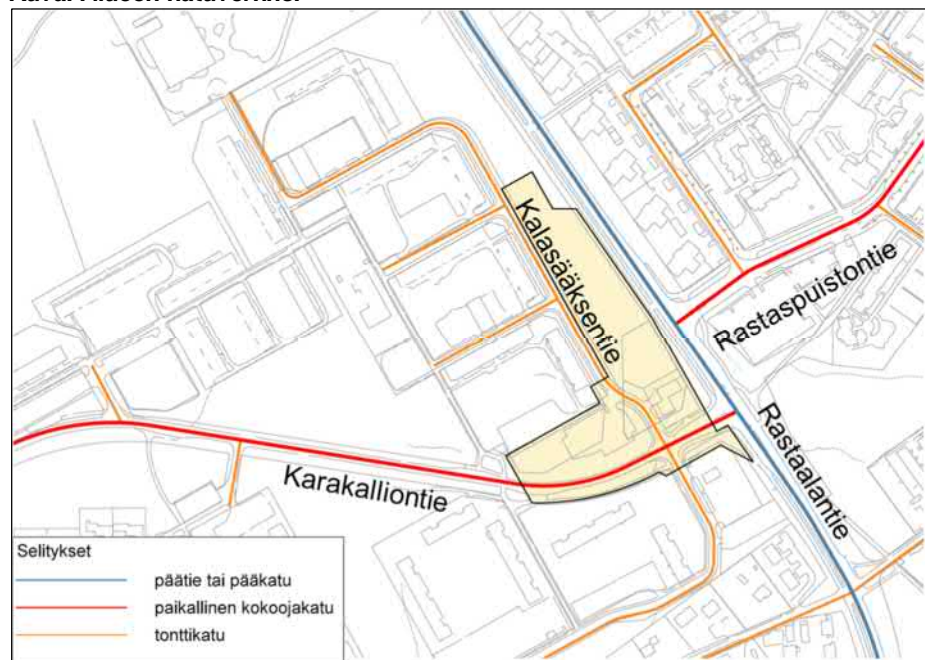
Kaava-alueen kapea metsäinen kalliorinne nousee Rastaalantien viereltä ja tuo pitkälle katusuoralle visuaalista vaihtelua (a-b alla olevassa kuvakoosteessa). Kalliorinteiden keskivaiheella avokalliomaaston puusto harventuu ja maastossa ylempänä olevalta Kalasääksentieltä avautuu näkymiä yli Rastaalantien itään (c). Kalasääksentien kaupunkikuva on epäsymmetrinen: länsireunalla on kerrostalojen muodostama voimakas katutilan raja ja itäpuolella avokalliopinnan ja metsäpuiden rytmittämä luonnontilaisempi maisema (d). Eteläosalla huoltorakennuksen varastointi- ja työskentelypiha rajautuu risteys- ja jalankulkuympäristöön vaatimattomalla aitarakenteella (e). Pysäköintialue sijoittuu Karakallion tien nähtävien ylemmäs ja kadun ja pysäköintialueen välinen kasvillisuus peittää varsinkin kesäaikaan pysäköintialuetta Karakalliontien suuntaan (f).

**Kuva: Kuvakooste alueelta.****Virkistys**

Kallioista aluetta käytetään oikopolkuna ja lyhytaikaiseen käyskentelyyn. Vaikeakulkuisen maaston ja alueen kapeuden lisäksi liikennehaitat vähentävät alueen virkistyskäyttöarvoa. Alueelta on hyvät yhteydet Karakallion laajemmille virkistysalueille sekä Leppävaaran urheilupuistoon.

**Ajoneuvoliikenne**

Suunnittelualue liittyy nykyiseen katuverkkoon Kalasääksentien (tonttikatu) kautta ja muuhun liikenneverkkoon Rastaalantien ja Karakalliontien kautta. Rastaalantien ja Karakalliontien liittymä on valo-ohjattu. Kalasääksentien eteläosa on pituuskaltevuudeltaan jyrkkä. Karakalliontien ja Kalasääksentien kulmaukseen on rakennettu pysäköintialue.

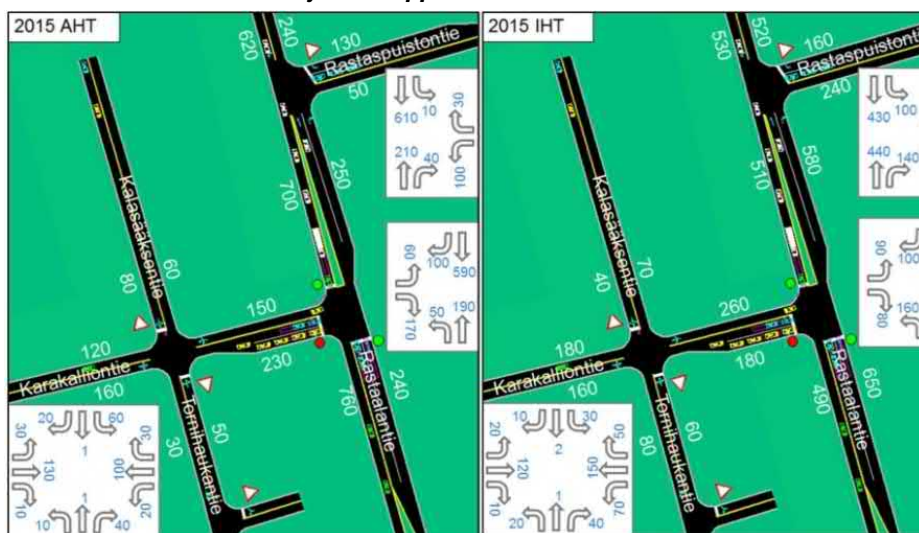
**Kuva. Alueen katuverkko.**

Rastaalantien keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä kaava-alueen kohdalla on noin 8 500 ajoneuvoa vuorokaudessa, Karakalliontien noin 3 700 – 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Kalasääksentien noin 1 200 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Kaavatyön yhteydessä on tehty liikenteen toimivuustarkastelut, joiden pohjaksi alueella tehtiin syksyllä 2015 liikennelaskentoja (WSP Finland Oy, 28.10.2016).

Tarkastelun mukaan Rastaalantien ja Karakalliontien liittymän palvelutaso on aamu- ja iltahuipputunteina hyvä (B). Karakalliontien, Kalasääksentien ja Tornihaukantien sekä Rastaalantien ja Rastaspuiستontien liittymien palvelutaso on puolestaan erittäin hyvä (A) aamu- ja iltahuipputuntien aikana.

**Kuva. Vuoden 2015 aamu- ja iltahuipputuntien liikennemäärät. WSP.**

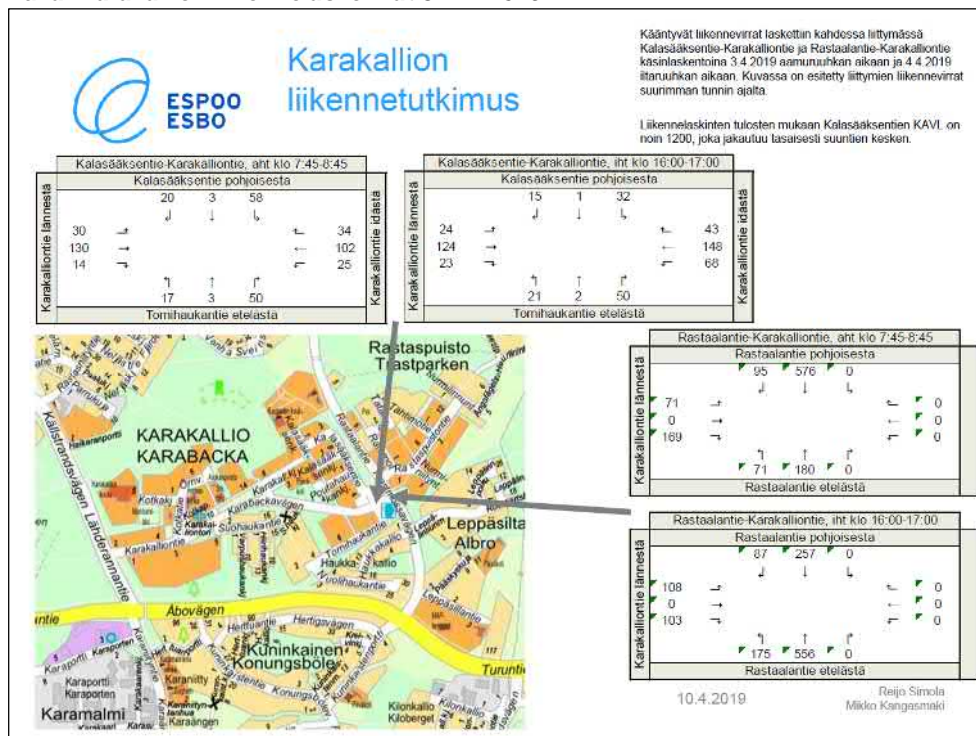


**Kuva. Viivytykset (sekuntia), jonopituudet sekä palvelutaso tarkasteltavissa liittymissä vuoden 2015 aamu- ja iltahuipputuntien aikana. WSP.**



Espoon kaupunki teki alueella liikennelaskennat 3.-4.4.2019 aamu- ja iltahuipputuntien aikana. Alla on kuva tuloksista. Lisäksi laskentojen aikana havainnointiin, että pisin odotusaika Kalasääksentieltä vasemmalle kääntyessä on nykyisin noin 30-60 sekuntia. Kalasääksentien kautta saapuva koulun saattoliikenne oli mukana laskennoissa.

**Kuva. Karakallion liikennelaskennat 3.-4.4.2019.**

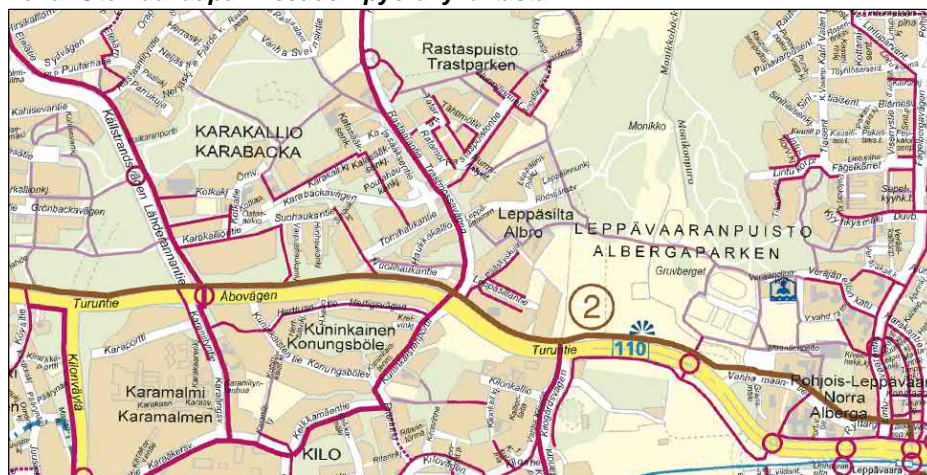


### Kävely ja pyöräily

Alueelta on hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet muun muassa Karakallion keskusta- ja Leppävaaran suuntaan. Koulut ja päiväkodit ovat hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen. Seudulliset pyöräteiden pääreitit ovat Turuntien, ja Rastalaantien varressa. Karakallion alueella on pyöräilyn paikallisreittejä. Kalasääksentien vieressä on kapea jalankulku- ja pyörätie. Kalasääksentien pituuskaltevuus kadun eteläosalla on jyrkkä.

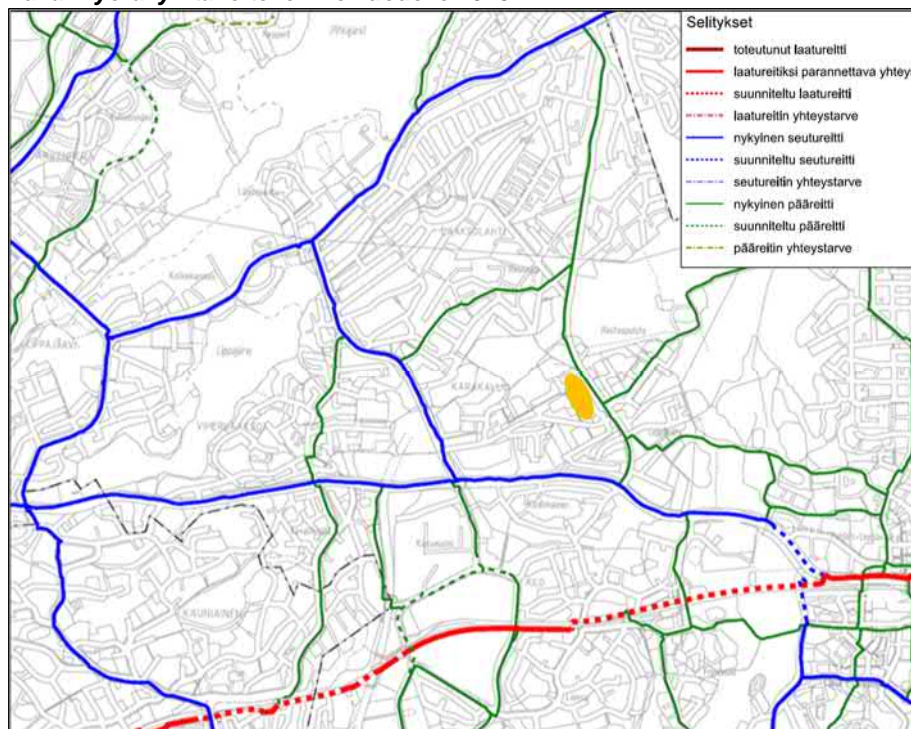
Karakalliontie Kalasääksentien ja Rastalaantien välisellä alueella on jalankulun ja pyöräilyn kannalta jäsentymätön ja jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet ovat melko huonot.

**Kuva. Ote Pääkaupunkiseudun pyöräilykartasta.**





**Kuva. Pyöräilyn tavoiteverkko vuodelle 2040.**

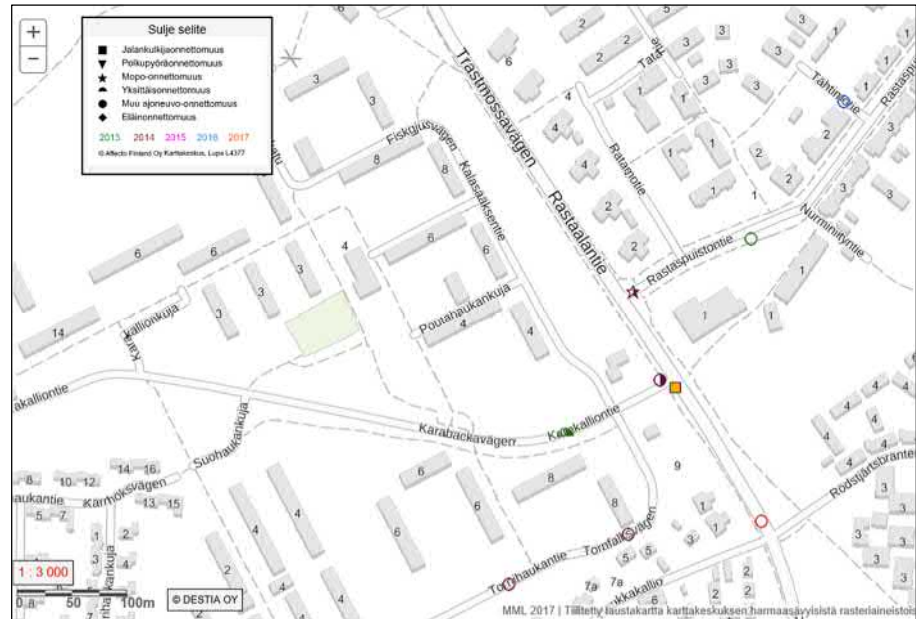


### Liikenneturvallisuus

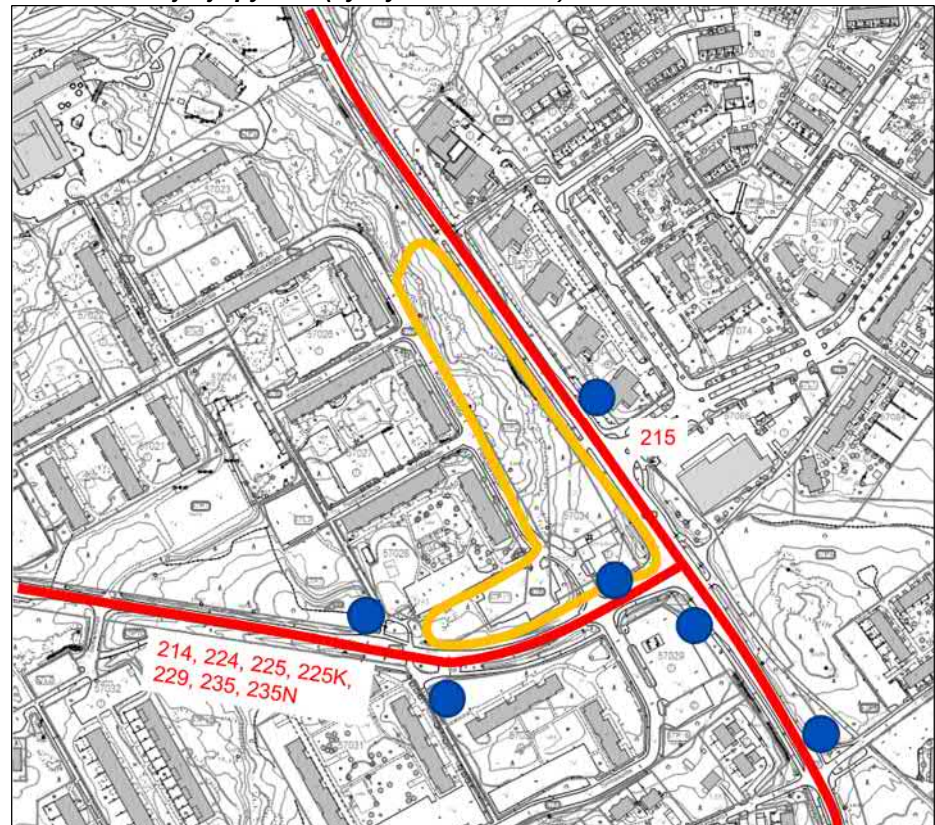
Nykyisellä katuverkolla liikkuu paljon kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Ruuhka-aikaan alueella liikkuu myös lapsia, koska koulu, päiväkoti ja bussipysäkit ovat lähellä. Viime vuosina Kalasääksentiellä, Karakalliontiellä ja Rastaaantiellä on sattunut useita liikenneonnettomuuksia.

Onnettomuudet vuosilta 2013-2017 on esitetty seuraavassa kuvassa.

- Karakalliontie: yhden auton onnettomuus vuonna 2013, suistuminen oikealle vasemmalle kääntyvässä mutkassa, yksi loukkaantunut (vihreä puolipallo)
- Karakalliontien ja Rastaaantienn liittymä: peräänajo-onnettomuus vuonna 2014, yksi loukkaantunut (ruskea pallo)
- Karakalliontien ja Rastaaantienn liittymä: mopoauton ja henkilöauton onnettomuus vuonna 2016, ei loukkaantuneita (oranssi neliö, huom. poikkeaa vuosiluvulta kuvan vuosiluvuista)
- Rastaaantienn ja Rastaspuihostontien liittymä: mopo-onnettomuus vuonna 2014, yksi loukkaantunut (ruskea tähti)

**Kuva. Onnettomuudet vuosina 2013-2017.****Julkinen liikenne**

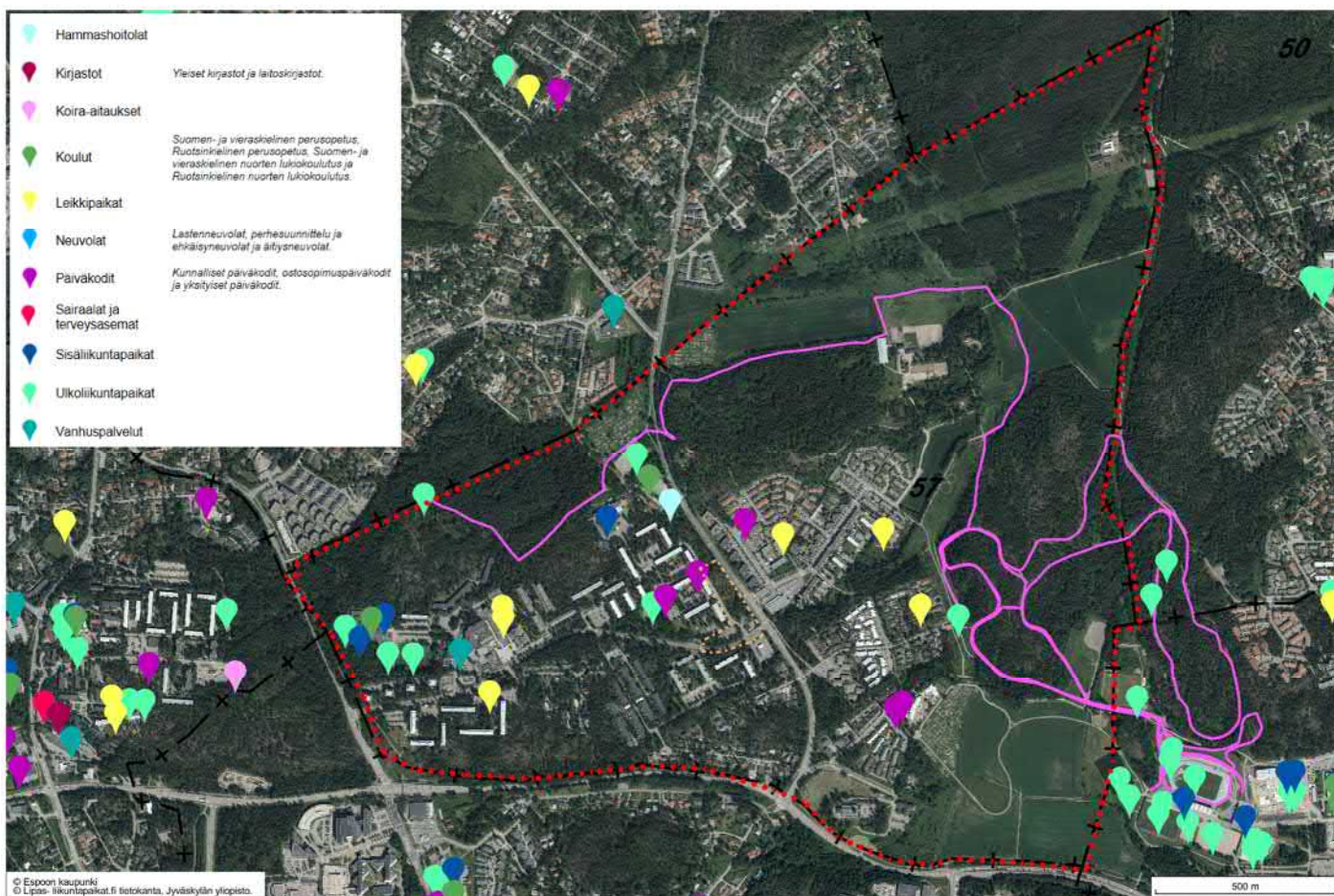
Karakallioon pääsee sujuvasti bussilla Helsingin, Leppävaaran ja Espoon keskuksen suunnasta. Lähimmät bussipysäkit sijaitsevat Karakalliontiellä ja Rastalantiellä. Turuntien bussipysäkit sijaitsevat noin 600 m päässä.

**Kuva. Bussilinjat ja pysäkit (syksyn 2019 tilanne).**

## Palvelut

Karakallion asuinalueen julkisia palveluja ovat mm. kaksi koulua, monitoimitalo, päiväkoti ja leikkikoulu sekä vanhusten palvelutalo. Rakenteilla olevaan Karamäen päiväkotiin on matkaa alle 200 m. Karakallion kirkko palvelee seurakuntalaisia. Lähin kirjasto ja terveysasema löytyvät Viherlaakson keskustasta. Leppävaaran aluekeskukseen palveluineen on matkaa noin 2,5 km. Karakallio tarjoaa hyvät mahdollisuudet ulkoiluun ja asuinalueella on myös asukaspuisto. Lähialueen virkistyspalveluja ovat mm. Rastaalanpuisto ja Leppävaaran urheilupuisto. Kaupallisia palveluja saa mm. Karakallion Ostoskeskuksesta ja Rastaalantien varren Lidlistä.

**Kuva. Julkiset palvelut. Karakallion kaupunginosa rajattu punaisella ja kaava-alue oranssilla.**



## Yhdyskuntatekninen huolto

Suunnittelualue on kunnallisteknisten verkostojen piirissä.

### 2.2.4

#### Luonnonolosuhteet

Suunnittelualue on pääosin metsäistä kalliomaastoa, jossa on myös irtolohkareita. Osa alueesta on luonteeltaan avoimempaa heinittynyttä kalliorinnettä. Alueella kasvaa mm. mäntyjä, pihlajaa, koivua sekä runsaasti katajaa.

**Kuva: Katajaista rinnemaastoa keväällä 2016.**



Alueesta on laadittu luontoselvitys vuonna 2015. (Luontoselvitys Espoon Karakallion asemakaava-alueilla vuonna 2015, Ympäristötutkimus Yrjölä 10.12.2015). Selvityksen tarkoituksena oli löytää alueille tyypilliset ja luonnon monimuotoisuuden kannalta olennaiset piirteet asemakaavan edellyttämällä tarkkuudella. Tutkimuksessa selvitettiin luontoarvosta:

- alueen luontotyytit (luonnonsuojelulain erityisesti suojeltavat luontotyytit ja metsälain arvokkaat elinympäristöt määritettiin)
- kasvillisuuden pääpiirteet
- liito-oravan esiintyminen
- lepakoiden esiintyminen
- linnusto

#### Luontotyytit ja kasvillisuus

Alueen metsät ovat tyypillisiä taajamien lähimetsiä, joissa näkyy myös ulkoilun aiheuttama kuluminen, erityisesti kallioiden kasvillisuudessa. Puutarhakarkulaisia ja muita vieraslajeja on pihojen lähistöllä melko runsaasti, mm. jättipalsamia. Selvityksen perusteella alueella ei ole erityisesti suojeltavia kohteita.

#### Liito-oravat

Karakallion alueella on liito-oravalle soveltuvaa metsää, ja kaava-alueen pohjoispuolella, noin 200 metrin etäisyydellä, kulkee liito-oravan ekologinen yhteys. Luontoselvityksen mukaan osa kaava-alueesta on liito-oravalle soveltuvaa, mutta kaava-alueelta ei kuitenkaan löytynyt merkkejä liito-oravasta.

#### Lepakot

Kesäkuussa alueella havaittiin yksi pohjanlepakko, heinäkuussa pohjanlepakoita havaittiin lentelemässä teiden ja puistokäytävien yläpuolella. Pohjanlepakko on tavallisin laji asutuksen piirissä ja se saalistaa usein myös avoimien alueiden yllä. Alueella lepakoiden todennäköisiä asuinpaikkoja ovat viereisten kerrostalojen räystääiden raot, ilmanvaihtohormit tai vastaavat paikat. Tulosten perusteella lepakoita ei erityisesti tarvitse ottaa huomioon alueen rakentamisessa.

#### Linnusto

Selvitysalueiden pesimälinnusto on hyvin tyypillistä Espoon puistometsien ja piha-alueiden linnustoa. Peippo, rastaat ja pajulintu olivat yleisimpiä lajeja. Suhteutettuna pinta-alaan linnuston tiheys on korkea. Alueilla ei havaittu uhanalaisia tai harvinaisia lajeja. Lajeja, joita havaittiin selvitysalueiden vieressä mutta ei itse alueilla, olivat mm. kivitasku, kirjosiippo, leppälintu, kultarinta, hernekerttu, naakka, harakka ja sepelkyyhky. Linnuston perusteella alueella ei ole erityisesti suojeltavia alueita, vaan maankäyttöä voidaan suunnitella normaalisti, alueen luonnon monimuotoisuus huomioiden.

#### Luontoselvityksen johtopäätökset

Karakallion alueilta ei löytynyt erityisesti suojeltavia luontotyyppejä, lepakoiden lisääntymis- tai levähdyspaikkoja, liito-oravaa eikä erityisesti suojeltavia lintulajeja. Selvitysten perusteella mitään alueen osista ei ole tarpeen suojella

kaavamuutoksissa. Riittävien viheralueiden säilyttäminen asutuksen keskellä kuuluu hyvän kaavoituksen keskeisiin periaatteisiin.

#### Maaston muodot, maaperä ja rakennettavuus

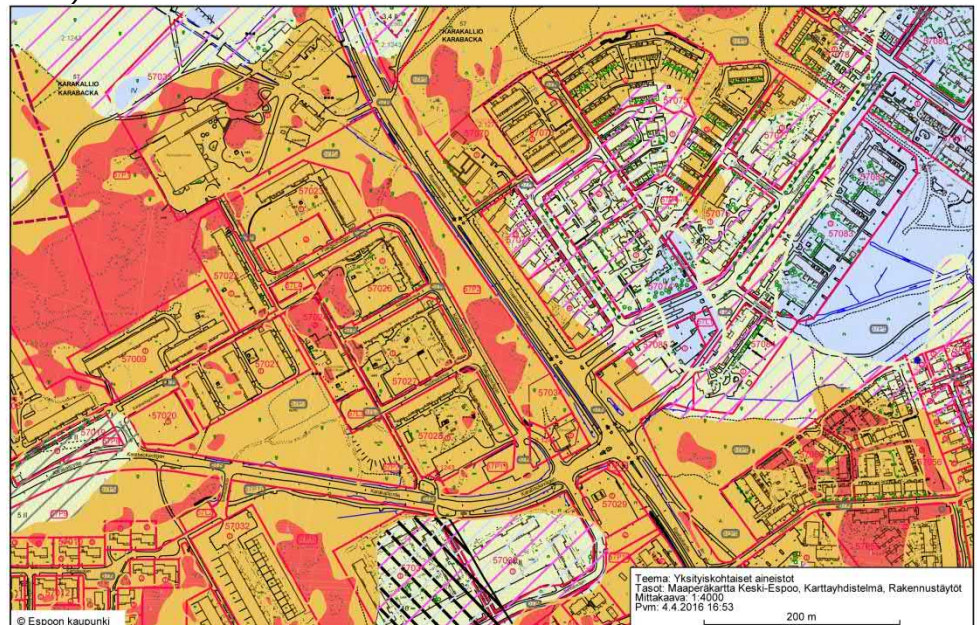
Alue on osin jyrkkäpiirteistä kalliorinnettä. Nykyinen maanpinta on alimmillaan korttelialueen eteläosalla ja korkeimmillaan pohjoisosalla. Maanpinta Kalasääksentien vieressä on ylimmillään noin + 43,5 (N2000). Viereisen Rastaalantien korkeus vaihtelee alueen kohdalla suunnilleen tasovälillä + 33,7 — + 38,0. Korkeusero Rastaalantien ja Kalasääksentien välillä on 4... 6 metriä.

**Kuva: Näkymä Rastaalantieltä suunnittelualueelle. Taustalla näkyy Kalasääksentien kerrostaloja.**



Alueelle on tehty alustava selvitys perustamistapaselvitys (Geotek Oy, 20.11.2015). Maaperäkartan mukaan alueen maaperä on pääosin moreenia, mutta pohjoisosassa on myös kalliota. Geotekin selvityksessä maaperän arvioidaan olevan lähinnä kitkamaata.

**Kuva: Ote 1:10 000 maaperäkartasta, kallioidet alueet punaisella, moreeni alueet oranssilla. (Espoon kaupunkimittauksen Trimble Webmap-palvelu, ei mittakaavassa)**



Espoon kaupungin geotekniikkayksikön rakennettavuusluokituksessa alueen eteläosa kuuluu rakennettavuusluokkaan 2. normaalisti rakennettava. Kalliorinneosat kuuluvat rakennettavuusluokkaan 3b. vaikeasti rakennettava rinne- maasto.

### Vesiolosuhteet

Suunnittelualue kuuluu Monikonpuron valuma-alueeseen. Hulevedet valuvat maan- ja kalliopinnan suuntaisesti kohti Rastaalantietä. Avokallion ulkopuolella pintakasvusto sitoo osan satavasta vedestä. Pääosa vedestä valuu tien vieressä olevan painanteeseen ja siitä edelleen ojien kautta Monikonpuroon. Osa vedestä imeytyy kallionpintaa peittävään maahan.

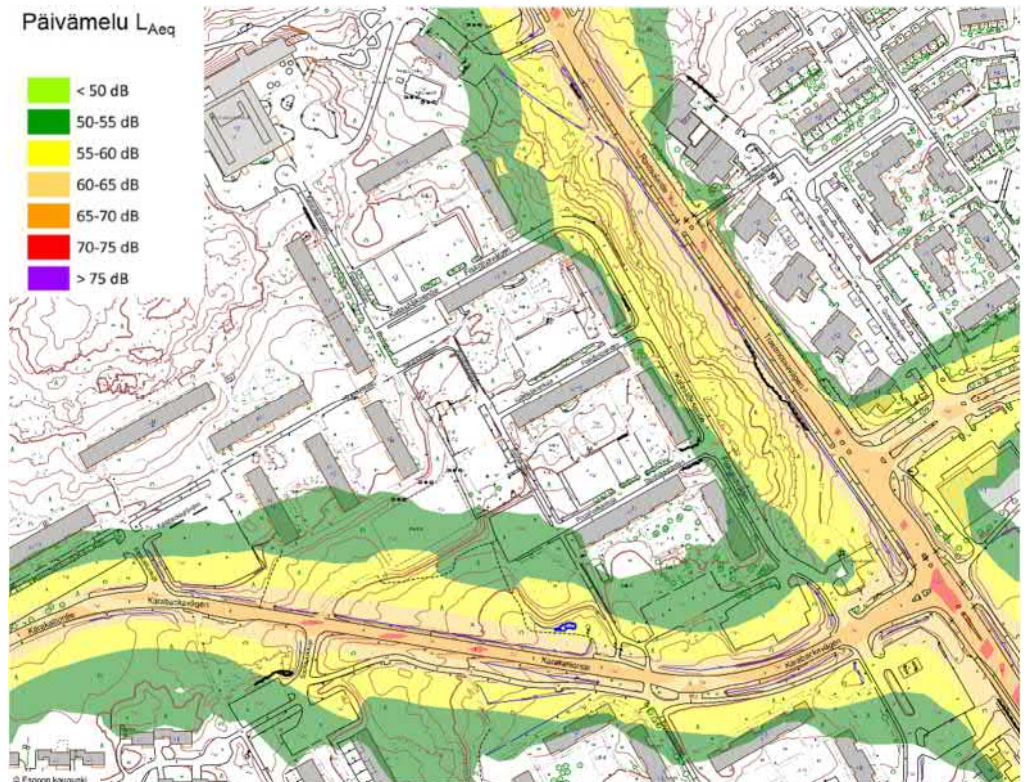
## 2.2.5 Ympäristön häiriötekijät

Rastaalantie ja Karakalliontie aiheuttavat liikennemelua ja liikenteen päästöjä suunnittelualueelle.

Uusia asuinalueita koskevat yleiset melutasojen ohjearvot ovat ulko-oleskelualueilla päivällä 55 dB ja yöllä 45 dB yöllä. Kaava-alue on nk. liikennemelualue, jolloin asumisen ulko-oleskelualueiden sijoituksen yhteydessä tulee esittää melun torjunta.

Vuoden 2017 melutilanne on esitetty alla olevissa kuvissa. Pääosalla suunnittelualueella ylittävät melutasojen ohjearvot.

### **Kuva. Vuoden 2017 melutilanne päivällä.**



**Kuva. Vuoden 2017 melutilanne yöllä.**



### Ilmanlaatu

Ilmanlaatua on arvioitu HSY:n ja Terveiden ja hyvinvointilaitoksen esittämän ilmanlaatuviyöhykemenetelmän avulla. Viyöhykemäärityssä on huomioitu mm. liikenne-ennuste. Ilmanlaatuviyöhykkeen leveys riippuu tien liikennemäärästä. Viyöhykkeiden avulla voidaan arvioida, kuinka lähelle liikennemäärältään erilaisia teitä asuinrakennuksia voidaan sijoittaa. Sijoittelussa tulisi pyrkiä vähintään suositusetaisyysiin etenkin uusilla alueilla. Minimietäisyyttä lähemmäs väylää ei tulisi sijoittaa täydennysrakentamistakaan. Ilmanlaatuviyöhykkeet ovat ohjeellisia ja suuntaa-antavia. Suunnittelualue sijaitsee vilkkaiden katujen Rastaaletien ja Karakalliontien vieressä. Suunnittelualueella ei ole asumista. Nykytilanteessa asumisen ilmanlaadun minimietäisyys täyttyy suunnittelualueella, mutta ilmanlaadun suositusetaisyys ei täyty osalla suunnittelualueesta.

### Pilaantuneet maat

Karakallion Huolto Oy:n tiloissa on alunpitäen toiminut öljyä käyttänyt lämpökeskus ja tontilla on ollut öljysäiliöt.

## 3

**ASEMAKAAVAN TAVOITTEET****3.1 Kaupungin ja seudun yleiset tavoitteet**

Tarkoituksena on mahdollistaa MAL-sopimuksen mukaiselle asemakaavoituksen ensisijaiselle kohdealueelle kohtuuhintaista asumista huomioiden kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset vaatimukset. Kaava-alue on sekä toimivien joukkoliikennedyhteyksien että palveluiden läheisyyden takia erittäin soveltuvaa täydennysrakentamiselle. Karakalliossa tarvitaan lähitulevaisuudessa lisää asuinrakennusoikeutta muun muassa ikääntyvän väestön asumistarpeisiin. Täydennysrakentamisen tavoitteena on myös väestönkasvun kautta parantaa tai vähintään säilyttää alueen palvelutasoa. Uusilla asuinkerrostaloilla halutaan vahvistaa Karakalliota asumisen alueena.

**3.2 Alueen toimintoja, mitoitusta ja ympäristön laatua koskevat tavoitteet**

Tarkoituksena on muuttaa liikennemelualueelle sijoittuva puisto asuntotonttimaaksi. Tällöin on tärkeää huolehtia hyvistä yhteyksistä laadukkaille virkistysalueille ja uuden asuinkorttelin melunsuojauksesta.

Uusi rakentaminen on täydennysrakentamista, jossa uudisrakentamisen ympäristöönsä sovittamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Tavoitteena on laadukas ja viihtyisä asuin- ja toimintaympäristö. Suunnittelussa otetaan erityisesti huomioon kallioinen maasto, sen korkeuserot ja tieliikennemelun torjunta.

Rastaalantien, Karakalliontien ja Kalasääksentien risteysalueen liikkumisturvallisuutta parannetaan. Asemakaavamuutoksen yhteydessä laaditaan Kalasääksentielle parantamissuunnitelma ja Rastaalantien alikulkua varten yleissuunnitelma.

**3.3 Osallisten tavoitteet**

Kaavamuutoksen hakijoiden tavoitteena on mahdollistaa Rastaalantien ja Kalasääksentien väliselle alueelle uusien asuinkerrostalojen rakentaminen. Karakallion Huolto Oy:n huotorakennus halutaan purkaa.

Lähialueen asukkaiden tavoitteet

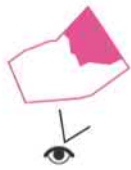
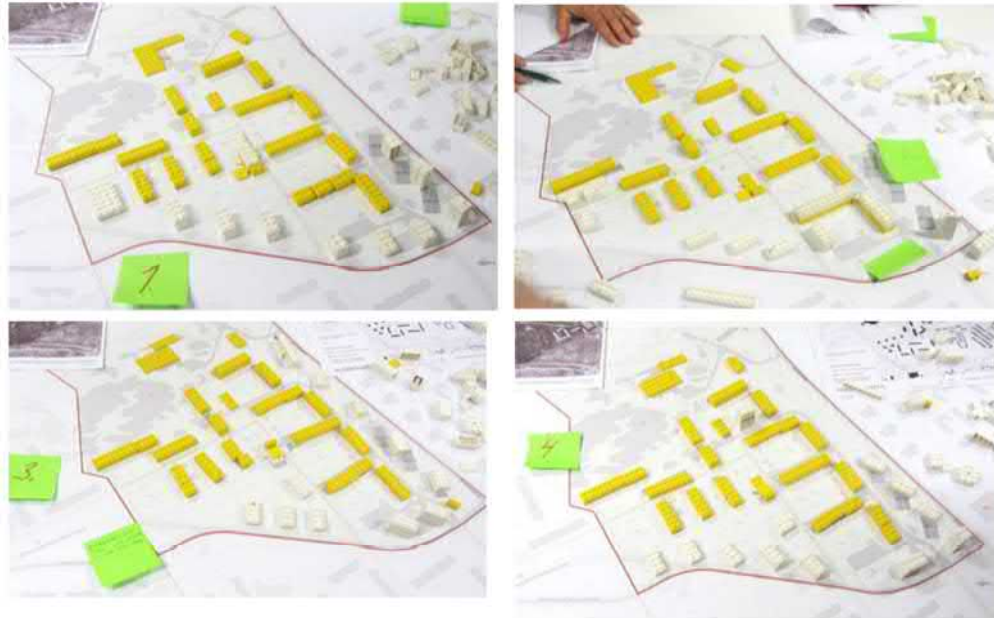
Lähialueen asukkaiden tavoitteita esitetään tässä aiempien nähtävänäolojen perusteella ja Karakallion täydennysrakentamisselvitykseen liittyneen vuorovaikutuksen perusteella.

Ratamotien (Rastaalantien) varren asukkaiden tavoitteena on, että uudisrakentaminen ei varjosta Ratamotien kiinteistöjä eikä aiheuta liikennehaittaa. Osa Ratamotien ja myös Kalasääksentien nykyisistä asukkaista vastustaa kahdeksan kerroksisuutta. Nykyiset asukkaat toivovat liikenneturvallisuuden parantamista ja liikennehaittojen vähentämistä.

Täydennysrakentamisselvityksen työpajatyöskentelyssä Rastaalan- ja Kalasääksentien välinen kalliorinne nähtiin sekä täydennysrakentamisen paikkana että paikkana, johon ei tulisi rakentaa.



Seuraavissa kolmessa kuvakoosteessa on 13.2.2017 pidetyn asukastyöpajan töitä. Ylimmässä kuvasarjassa keltaiset legot esittävät nykyisiä rakennuksia ja valkoiset asukastyöryhmien ehdotuksia uudisrakennuksiksi. Keskimmaisessä koosteessa on yhteenvetoa henkilökohtaisista tehtävistä ja alimmassa on punaisilla tarroilla merkitty paikkoja, joita ei tulisi rakentaa ja sinisillä rakentamisen paikkoja.



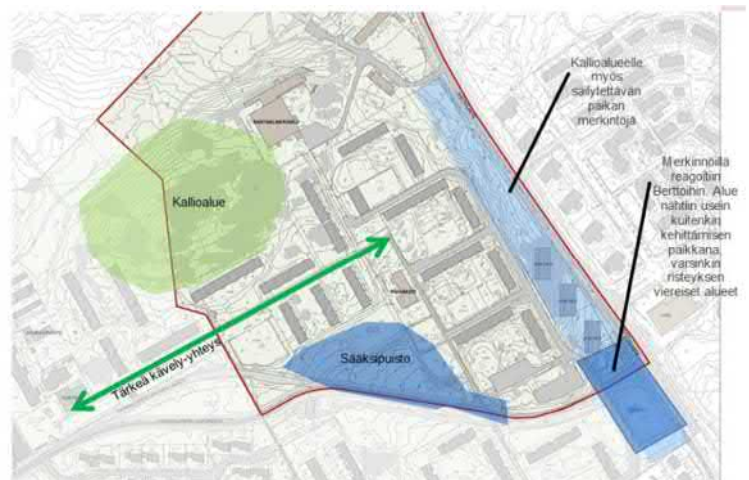
### Koilliskulma, Säaksipuisto, Kalasääksentie

Karakalliontien varrelle Säaksipuistoon on aseteltu lamelleja tien vastaisesti avoimeen rakenteeseen. Umpikortteli ei ole karakalliolainen rakennustapa. Nykyisten rakennusten korottamiseen suhtaudutaan varovaisesti. Kalasääksentien varsi sen sijaan nähtiin rakentamisen paikkana.



### Koilliskulma

Kävely-yhteys Karakallion ostarilta (Karakallionpolku) korostuu osassa huomiokartoista. Sen varrelle rakentamista on tutkittava huolella. Karavuoren kallioalue on monessa kartassa nostettu hyvin tärkeäksi. Säaksipuiston moni toivoi kehittyvän. Karakalliontien ja Rastaalantien risteykseen ehdotettiin rakentamista. Rastaalantien varrelle ehdotettiin rakentamista, mutta harkiten ja kallioaluetta säästäten.





### Saako rakentaa?

Kartalle merkittiin punaisella tarralla paikat, joihin ei toivota rakentamista. Sininen merkintä taas kertoo täydennysrakentamisen paikan.

Kartalta erottuvat rakentamisen paikkoina alueen laidat, ostarin seutu ja Sääksi puisto. Tammiston viheralue, Karakallionpuisto, asukaspuisto ja Karavuori nousevat kartalla esiin paikkoina, joihin rakentamista ei toivota.

### Tärkeät paikat Taide ja kaupunkivihreä

Kartalle merkittiin keltaisella tarralla tärkeitä paikkoja tai kohtaamisen paikkoja. Vihreät tarrat puolestaan osoittavat sopivia paikkoja kaupunkivihreälle tai taiteelle.

Nykyiset julkiset ulkotilat ovat tärkeitä kohtaamispaikkoja. Koulun kenttä, päiväkodin ympäristö, tori ja asukaspuisto nousevat kartalla esiin. Karakallionpuistossa korostuvat kaupunkivihreän ja -taiteen merkinnät. Tammiston viheralueen läpi kulkeva polku sekä Suohaukantie ovat myös keränneet paljon merkintöjä tärkeinä paikkoina.



## 4 ASEMAKAAVAN KUVAUS

### 4.1 Yleisperustelu ja -kuvaus

Kaavamuutos tiivistää kaupunkirakennetta mahdollistaen asumista hyvän saavutettavuuden alueella MAL -sopimuksen mukaisesti. Muutos parantaa Karakallion palveluiden kehittymisedellytyksiä asukasmäärää lisäämällä. Karakallion viimeaikainen täydennysrakentaminen on mahdollistanut kaupunginosan asukasmäärän pysymisen noin 5 000 asukkaan tasolla, mutta asukasmäärä ei ole riittänyt tukemaan palveluiden säilymistä.

Muutoksella laajennetaan kortteleita 57028 ja 57034 voimassa olevan asemakaavan puistoalueille mahdollistaen uusia asunekerrostaloja. Kaavaratkaisu sisältää melusuojauksen. Toimitilamahdollisuus poistetaan.

### 4.2 Mitoitus

Kaava-alueen kokonaispinta-ala 17 601 m<sup>2</sup>.

Kokonaiskerrosala 10 700 k-m<sup>2</sup> vastaa noin 215 uutta asukasta mitoitusarvolla 50 k-m<sup>2</sup> / asukas. Kaikki kerrosala on uutta asunekerrosalaa. Kokonaiskerrosalasta 500 k-m<sup>2</sup> on mahdollistettu rakennusalan ulkopuolisiin piharakennuksiin. Suurin sallittu kerrosluku on VIII.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa:

- asuntojen ulkopuoliset varastotilat
- asukkaiden yhteistilat
- porrashuoneiden 20 m<sup>2</sup> ylittävän osan kussakin kerroksessa, mikäli se lisää porrashuoneen viihtyisyyttä ja luonnonvaloisuutta
- jätehuoltotilat ja kiinteistönhoidon tilat
- pysäköintitilat
- alueen sähkönjakelun vaatimat muuntamotilat

Asemakaavan muutoksen myötä kaava-alueen rakennusoikeus kasvaa 9076 k-m<sup>2</sup>. Kaava-alueen aluetehokkuus on  $e_a = 0.6$ . Korttelin 57034 AK-korttelialueiden ja niiden pihoina toimivan AH/LPA-korttelialueen korttelitehokkuus on noin 0.9 ja korttelin 57028 AK-1-korttelialueen noin 1.09.

### 4.3 Kaavan mukainen rakennettu ympäristö

Asemakaavan muutos perustuu Optiplan Oy:n laatimiin viitesuunnitelmiin.

#### 4.3.1 Maankäyttö

##### Korttelialueet

##### Asunekerrostalojen korttelialueet (AK, AK-1)

Uudet kerrostalokorttelit laajentavat nykyisiä kortteleita 57034 ja 57028. Rastaa- lan- ja Kalasääksentien väliin kortteliin 57034 on sijoitettu kolme asunekerrostalojen korttelialuetta (AK) ja Kalasääksentien länsipuolelle kortteliin 57028 yksi (AK-1). AK-1 korttelialue on osoitettu omalla indeksillään, jotta korttelin 57028 autopaikoista vain sen paikkoja sallitaan sijoitettavaksi myös Kalasääksentien itäpuolelle uusille autopaikoille. Asunekerrostaloihin liikennöidään Kalasääksentietä.

Uudet kerrostalot on sijoitettu siten, että naapurustolla säilyy näkymiä talojen väleistä eikä Kalasääksentielle muodostu suljettua katukuilua. Sijoittelu noudattaa itäisen Karakallion rakennuskannan pääsuuntia.

Kerrostaloista kaksi on IV — (1/3)VI-kerroksisia, yksi V-kerroksinen ja yksi VIII-kerroksinen. Korkein VIII-kerroksinen sijoittuu Rastaa- lantien ja Karakalliontien risteykseen paikalliseksi maamerkiksi. IV— (1/3)VI kerroksiset asunekerrostalot ovat toisesta päädystään kavennetut, mikä sovitaa niitä ympäristön vanhempiin kerrostaloihin. Kyseisten rakennusten suurinta korkeutta on määritetty myös rakennusten julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylimmällä korkeusasemalla. Verrattuna pelkkään suurimman kerrosluvun määrittämiseen, tällä

voidaan rinnemaastossa yksiselitteisemmin määritellä suurin sallittu julkisivukorkeus.

Korttelissa 57034 pihatoiminnot pysäköintipaikat mukaan lukien sijoitetaan yhteiskäyttöiselle asumista ja pysäköintiä palvelevalle korttelialueelle (AH/LPA). Ko. korttelialueelle on sijoitettu myös osa korttelin 57028 AK-1-korttelialueen autopaikoista.

Kolmen asuinkerrostalon rakennusosalalle on kullekin osoitettu kerrosalamääräksi 2500 ja yhden, kahdeksan kerroksisen kerrostalon kerrosalamääräksi 2700. Näiden lisäksi piha-alueille saa rakentaa yksikerroksisia talousrakennuksia ja katoksia rakennusalan ulkopuolelle enintään 500 k-m<sup>2</sup>.

Kaavassa on annettu määräyksiä mm. julkisivuista, meluntorjunnasta, tuloilman-suodatuksesta, pihajärjestelyistä ja hulevesien käsittelystä sekä mahdollisesti pilaantuneesta maan tutkimisesta ja puhdistamisesta.

#### Julkisivumääräykset

*Rakennusten, muurien ja muiden rakennelmien tulee olla arkkitehtuuriltaan laadukkaita. Julkisivut on toteutettava materiaaleiltaan ja käsittelyiltään korkealatuksina.*

*Asuinkerrostalojen julkisivujen tulee olla pääosin vaaleita kiviainespintoja. Korttelin 57034 kahdeksan kerroksisen rakennuksen julkisivut voivat olla värikylläisiä tummia. Julkisivuissa voidaan käyttää tehosteena myös muita materiaaleja ja värejä. Jos julkisivut rakennetaan elementeistä, saumat tulee piilottaa osaksi julkisivun sommittelua. Kunkin asuinkerrostalon alimman kerroksen tulee julkisivukäsittelyltään ja -jäsentelyltään erota peruserroksista. Korttelin 57034 kahdeksan kerroksisen rakennuksen alin kerros tulee lisäksi käsitellä niin, ettei se anna umpinaista vaikutelmaa.*

*Korttelin 57034 kahdeksan kerroksiseen rakennukseen tai sen piharakenteisiin tulee toteuttaa taideteos.*

*Ilmanvaihtokonehuoneet saa rakentaa kerrosluvun estämättä.*

*Noin 25 % auton säilytyspaikoista tulee toteuttaa viherkattorakenteisina katoksina. Pääosa katoksista sijoitetaan rajaamaan leikki- ja oleskelualueita.*

*Talousrakennusten ja pihakatosten kattopinnot tulee toteuttaa viherkattorakenteena.*

Uusien asuinkerrostalojen melusuojauksista on käsitelty ympäristön häiriötekijät -otsikon alla.

#### **Asumista palveleva yhteiskäyttöinen ja autopaikkojen korttelialue (AH/LPA)**

Asuinkerrostaloja palvelee yhteiskäyttöinen korttelialue, jonne sijoitetaan mm. yhteiset leikki- ja oleskelualueet ja pääosa autopaikoista. AK- ja AH/LPA-korttelialueet muodostavat toisiinsa liittyvän kokonaisuuden, joiden piha-alueet tulee suunnitella yhtenäisiksi kokonaisuuksiksi.

Pääosa autopaikoista sijoitetaan Rastaalantien puoleiselle korttelin 57034 AH/LPA-korttelin osalle, joka sijoittuu rinteeseen noin kolme metriä matalammalle kuin pihan osat, joille leikki- ja oleskelualueet sijoittuvat. Kaavassa on osoitettu maanpinnan likimääräinen korkeusasema, joka perustuu viitesuunnitelmaan. Korttelialuetta joudutaan tasaamaan ja terassoimaan tukimuurein. Tavoitteena on, että pysäköintialueet eivät hallitse pihaa. Kaavamääräyksillä on ohjattu pysäköintialueiden suuruutta ja jäsentelyä. Pihan yleisilmeen tulee olla vehreä. Pysäköintialueet eivät saa hahmottua laajoina yhtenäisinä kenttinä. Ne

tulee jäsenellä katosten, kulkureittien, puu- ja pensasistutusten, pintamateriaalien sekä muurien tai aitojen avulla enintään 18 autopaikan suuruisiin osiin.

AK- ja AH/LPA-korttelialueiden itäosaan ja pihoille tulee rakentaa melueste ennen korttelin 57034 rakennusten käyttöönottoa. Meluntorjunnasta tarkemmin Ympäristön häiriötekijät -kohdassa.

Määräys rakentamattomien korttelialueen osien istuttamisesta ja pihan vehreästä yleisilmeestä koskee myös AH/LPA-korttelialuetta. Leikki- ja oleskelualueet tulee erottaa pensasistutuksin liikennöitävistä alueen osista. Olemassa olevaa puustoa ja avokalliota tulee säilyttää kaikilla pihoilla sekä Rastaalantien varrella.

Kaavamääräyksellä on sallittu esimerkiksi jätehuoltotilojen sijoittaminen kiinteistöjen välisiin sopimuksin toiselle tontille.

### **Virkistysalueet**

#### **Puisto (VP)**

Kararakalliontien varrella puustoinen osa voimassa olevan asemakaavan mukaisesta puistoalueesta säilytetään puistona. Puustoinen osa-alue liittyy luontevasti Poutahaukanpolun länsipuoleiseen Sääksipuistoon. Puistoon on merkitty ohjeellisena rakennusala muuntamoa varten.

### **Muut alueet**

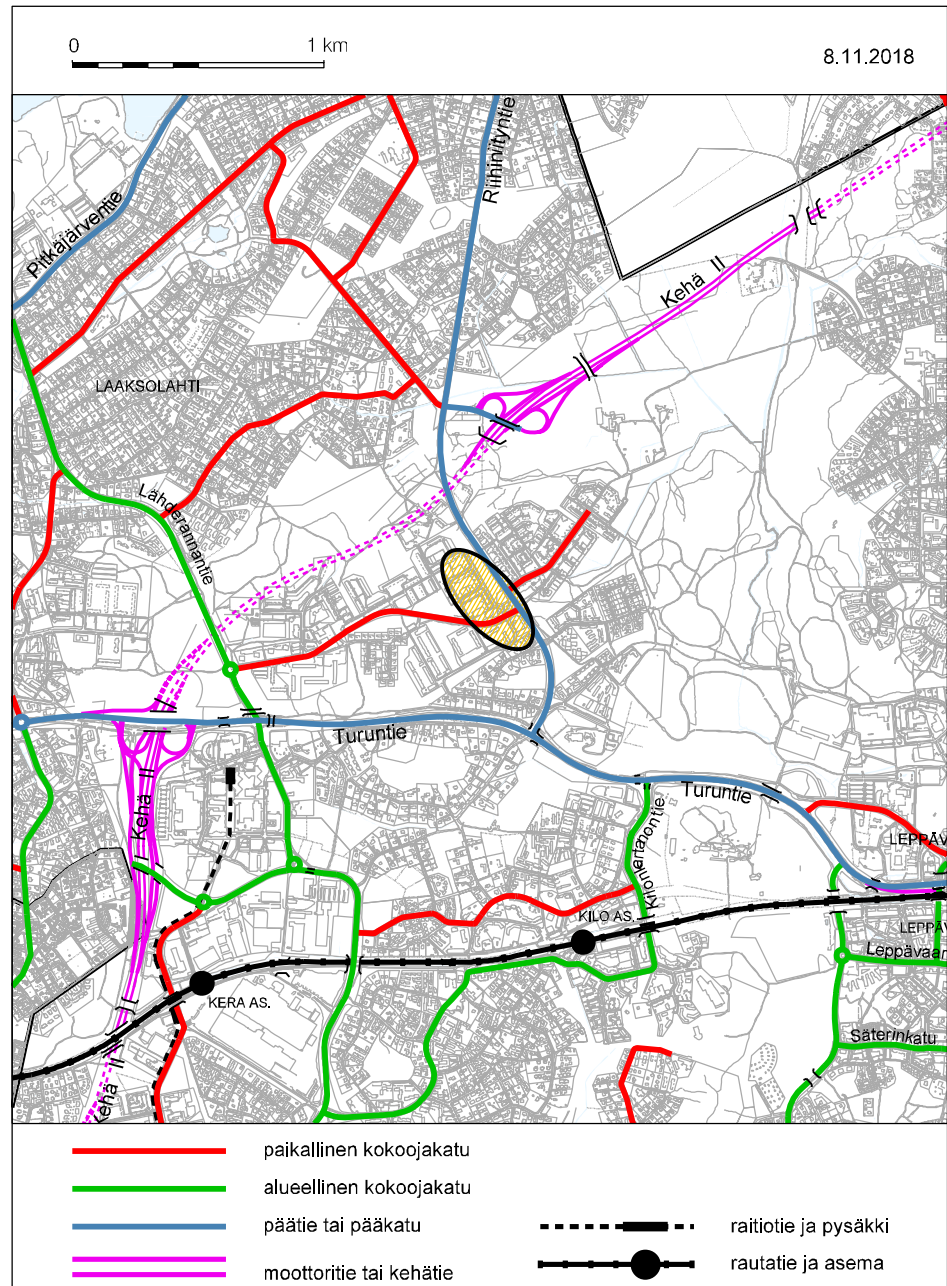
#### **Katualueet**

Voimassa olevan asemakaavan Sääksipolku ja Karakalliontien eteläpuoleinen pieni luonnonmukaisena säilytettävä puistoalue (PL) muutetaan katualueeksi. Luonnonmukaisena säilytettävä puistoalue on nykyisellään huoltoasematonttia reunustavaa piennaraluetta, jota ei käytännössä voida säilyttää luonnonmukaisena. Kalasääksentien linjaus on muutettu nykytilanteen mukaiseksi. Katualueiden rajoja on tarkistettu siten, että ne mahdollistavat risteysalueiden toimivuuden ja liikkumisturvallisuuden parantamisen, esimerkiksi uuden kääntymiskaistan Kalasääksentielle, Rastaalantien alikulun toteuttamisen ja mahdollisen bussipysäkin siirron länteen päin.

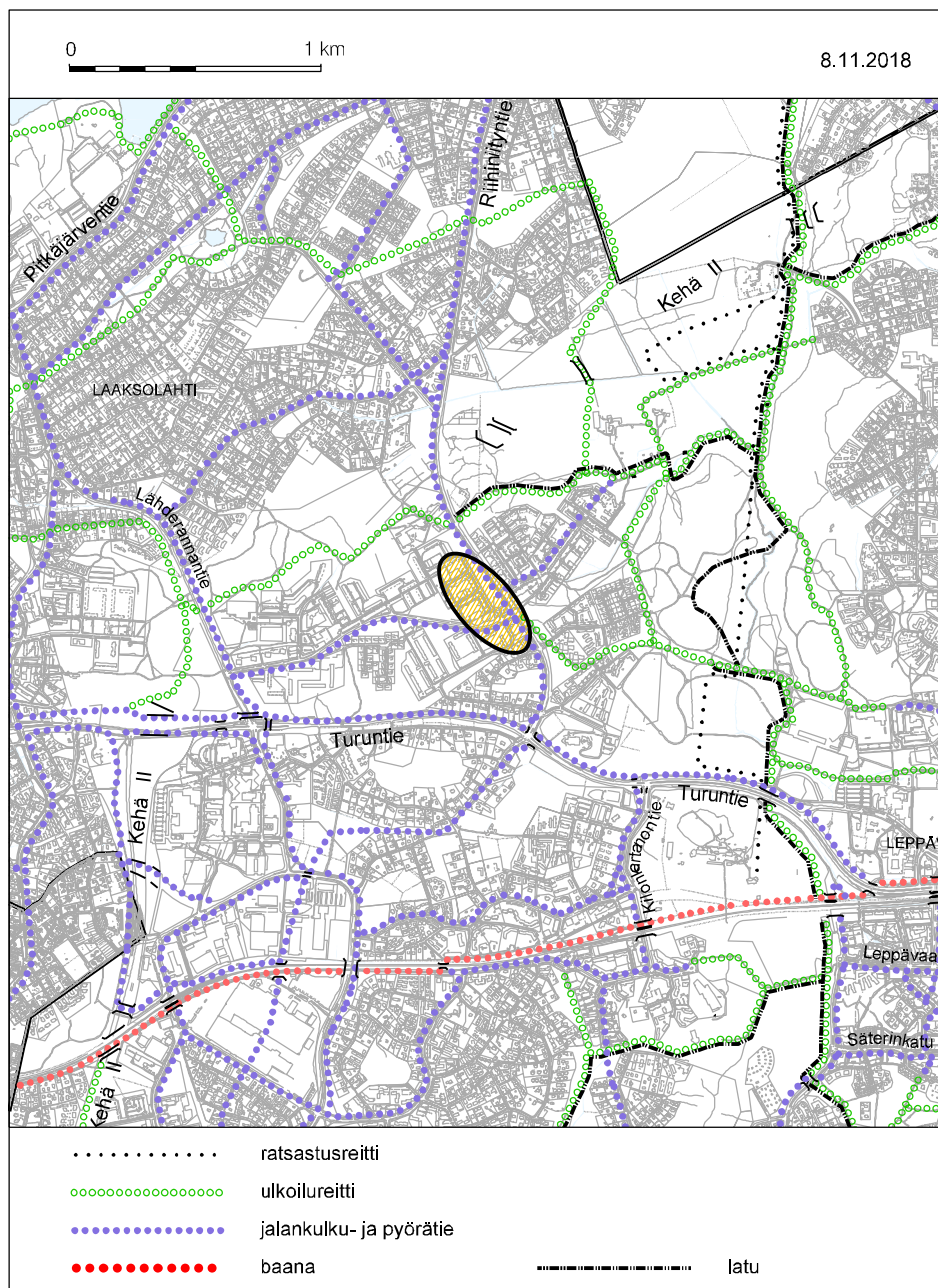
### **Liikenne**

Suunnittelualue liittyy nykyiseen katuverkkoon Kalasääksentien (tonttikatu) kautta ja muuhun liikenneverkkoon Rastaalantien ja Karakalliontien kautta. Alue on myös hyvin saavutettavissa kävellen ja pyörällä. Alla olevissa kuvissa on esitetty liikenteen tavoiteverkkokuvat.

Kuva. Ajoneuvoliikenteen tavoiteverkko.



Kuva. Jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkko.



Uuden maankäytön aiheuttama liikennemäärän lisäys on alhainen suhteessa katuverkon muuhun liikenteeseen. Uuden maankäytön liikennetuotos on arvioitu olevan alle 250 ajoneuvoa vuorokaudessa. Laajennetun päiväkodin liikennetuotos on arviolta noin 370 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne-ennusteen 2035 mukaan Rastaalantien keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä on noin 15 500 ajoneuvoa vuorokaudessa, Karakalliontien noin 6 400 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Kalasääksentien 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Ennustetilanteelle tehtyjen toimivuustarkastelujen (WSP 12.9.2109) mukaan koko Karakalliontien ja Kalasääksentien liittymän palvelutaso on sekä aamu-että iltahuipputuntin aikana hyvä, mutta Kalasääksentien suunnan palvelutaso on aamuhuipputuntin aikana tyydyttävä ja iltahuipputuntin aikana huono. Rastaalantien ja Karakalliontien liittymän palvelutaso on huipputuntien aikana tyydyttävä. Rastaalantien ja Rastaspuistontien liittymän palvelutaso heikkenee vuoden 2035 tilanteessa ja palvelutason parantamiseksi liittymään suositellaan valo-ohjausta. Liikenneverkon toimivuutta on kuvattu tarkemmin kohdassa 5.2 Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen.

Suunnittelualan ja sen läheisyyden liikennejärjestelyitä on tutkittu kaavatyön yhteydessä. Liikennejärjestelyihin on esitetty liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä.

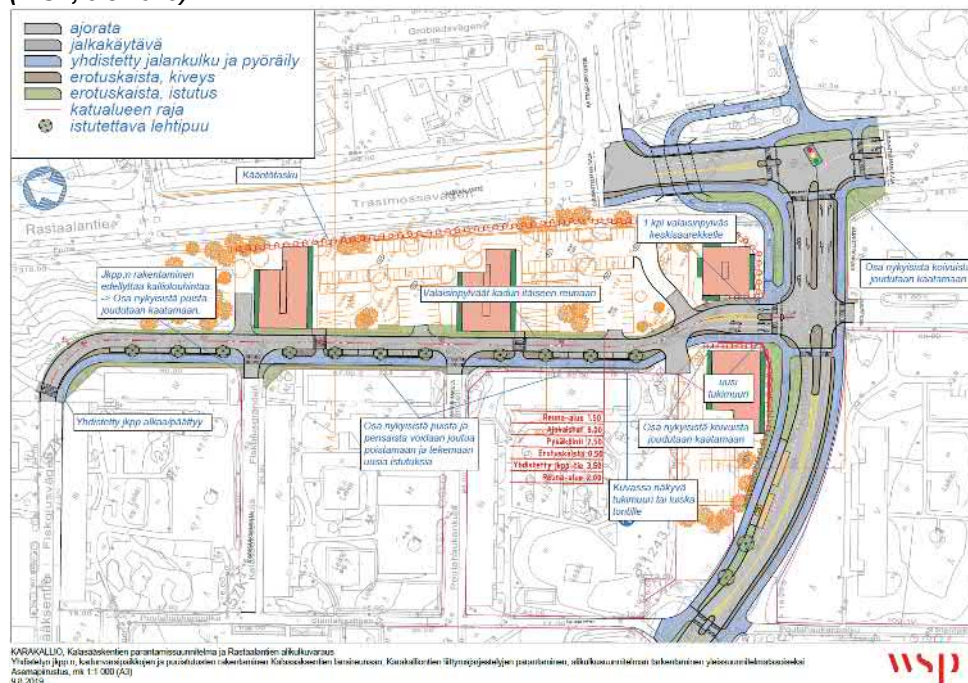
Kalasääksentien ajorata on suunniteltu nykyistä ajorataa idemmäksi, jolloin ajoradan etäisyys olemassa oleviin asuinrakennuksiin kasvaa. Kalasääksentien varren yhdistettyä jalankulku- ja pyörätietä on suunniteltu levennettäväksi 3,5 metriseksi ja kadun tasausta on suunniteltu loivennettäväksi, jotta esteettömyyden perustaso täyttyy. Ajoradan ja jalankulku- ja pyörätien väliin on suunniteltu yleisiä pysäköintipaikkoja vierailijoita varten. Nämä parantamistoimet voidaan toteuttaa voimassa olevan asemakaavan katualueella.

Karakalliontien ajorataa on siirretty hieman etelämmäksi, jolloin on saatu lisätilaa kaistajärjestelyille sekä jalankulku- ja pyörätieratkaisuille. Karakalliontien bussipysäkin siirto lännemmäksi on tutkittu ja suunniteltu. Siirto parantaa Kalasääksentien liittymän näkemäolosuhteita. Katulinjauksen ja bussipysäkin siirto mahdollistaa Karakalliontien kaistajärjestelyiden parantamisen. Karakalliontielle on suunniteltu oma vasemmalle kääntymiskaista Tornihaukantielle ja Rastalantielle kääntyvien kaistoja on pidennetty, mikä parantaa liittymän toimivuutta. Kalasääksentien liittymän kohdalle Karakalliontien ylittävää suojaatielle on suunniteltu keskisaareke, jolloin kadun ylitys helpottuu ja turvallisuus paranee. Rastalantien alikulun toteuttamismahdollisuudet on varmistettu.

Kesän 2019 aikana suunniteltiin Kalasääksentielle oma oikealle kääntymiskaista, joka myös hieman parantaa Kalasääksentien liikenteen sujuvuutta liittytässä Karakalliontielle.

Liikennejärjestelyiden parantaminen vaatii katusuunnitelmien laatimisen.

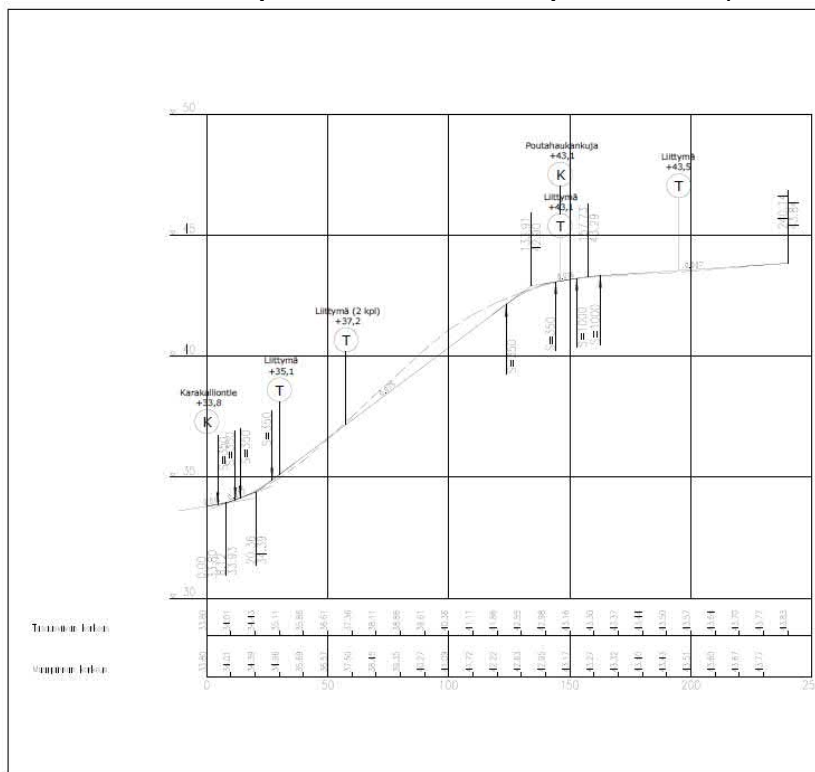
**Kuva. Kalasääksentien parantamissuunnitelma ja Rastalantien alikulkuvaraus (WSP, 9.8.2019).**



KARAKALLIO, Kalasääksentien parantamissuunnitelma ja Rastalantien alikulkuvaraus  
Yhteistyönä WSP:n kanssa toteutettiin ja suunniteltiin Karakalliontien liikennejärjestelyjen parantamista, alikulkuvarauksen toteuttamista ja asemakaavamuutosten  
Asemakaavasta, mk 1:1 000 (42)  
9.8.2019



**Kuva. Kalasääksentien parantamissuunnitelman pituusleikkaus (WSP 12.8.2019).**

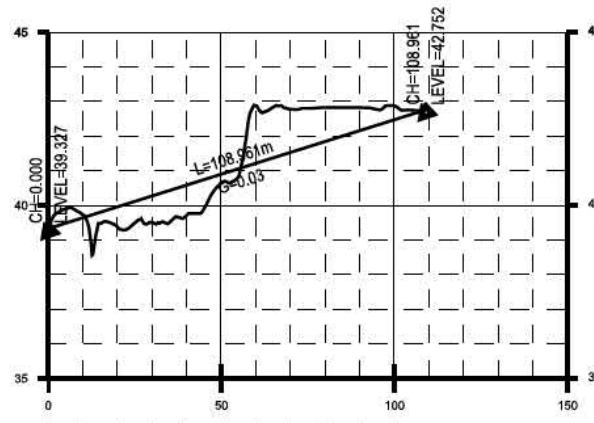


Kesän 2019 aikana tutkittiin mahdollista uutta katuyhteyttä Poutahaukankujalta Karakalliontielle. Uusi katuyhteys parantaisi Kalasääksentien liikenteen sujuvuutta Karakalliontielle liittyessä. Uusi katuyhteys palvelisi sekä asutuksen että päiväkodin liikennettä. Kadun varteen voisi myös tulevaisuudessa saada uutta maankäyttöä, jolle voitaisiin ottaa tonttiliittymät uudelta kadulta. Uusi katuyhteys vaatii oman kaavamuutoksen.

**Kuva. Suunnitelmaluonnos uudesta mahdollisesta kadusta.**



**Kuva. Pituusleikkausluonnos uudesta mahdollisesta kadusta.**



Tulevaisuudessa Karakalliontielle selvitetään pikaraitiotien mahdollisuutta. Tarvittaessa pikaraitiotielle tehdään myöhemmin asemakaavamuutokset.

Kaavamuutokseen liittyvässä viitesuunnitelmassa on tutkittu pelastustoiminnan järjestäminen alueella.

### **Pysäköinti**

Pysäköinti järjestetään pääasiassa erillisellä AH/LPA-korttelialueella ja korttelissa 57028 osin myös tontilla. Yleinen pysäköinti voidaan järjestää Kalasääksentien katualueella kadunvarsipysäköintinä.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

- AK- ja AK-1 -korttelialueella 1 ap / 95 k-m<sup>2</sup> (eli yhteensä noin 108 ap), kuitenkin vähintään 0,5 ap / asunto.

Jos tontille rakennetaan valtion tukemaa 40 vuoden korkotukimallilla toteutettavaa vuokra-asuntotuotantoa, voidaan sen pysäköintipaikkojen määrää vähentää 20 %.

Asumisen osalta liikkumisesteisten autopaikkojen vähimmäisvaatimukset tulevat Espoon rakennusjärjestyksestä, jonka mukaan asuinrakennusten korttelialueella tulee rakentaa vähintään yksi liikkumisesteisen autopaikka 30 autopaikkaa kohden. Liikkumisesteisten autopaikat tulee sijoittaa niiden käytettävyyden kannalta tarkoituksenmukaisesti.

Yleistä pysäköintiä tulee toteuttaa alueelle asumisen osalta 1 ap / 1 000 k-m<sup>2</sup>, mikä tarkoittaa noin 11 autopaikkaa. Yleinen pysäköinti, joka palvelee muun muassa alueella vierailevia, on mahdollista toteuttaa Kalasääksentien katualueelle kadunvarsipysäköintinä. Suunnitelmassa on esitetty kadunvarteen 13 autopaikkaa, jotka palvelevat sekä uutta maankäyttöä, että jo olemassa olevaa maankäyttöä.

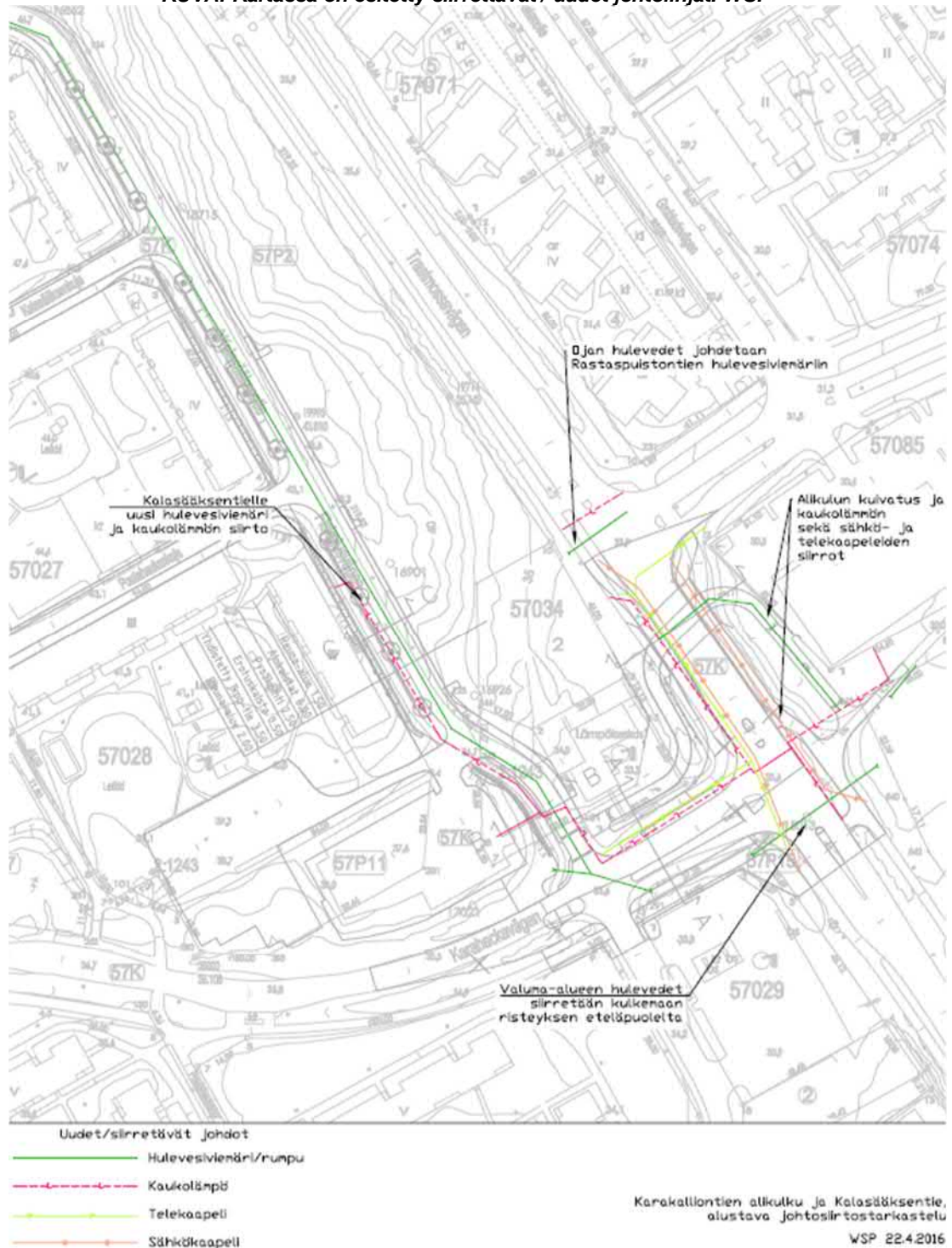
Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

- AK- ja AK-1 korttelialueella 1 pp / 30 k-m<sup>2</sup>, kuitenkin vähintään 2 pp / asunto. Kaikki vähimmäisvaatimuksen mukaiset pyöräpaikat tulee sijoittaa katettuun ja lukittavissa olevaan tilaan. Lisäksi tulee osoittaa tilaa lyhytaikaiseen pyöräpysäköintiin ulkotiloissa.

### **4.3.2 Yhdyskuntatekninen huolto**

Kaavamuutos tukeutuu olemassa oleviin yhdyskuntatekniikan verkostoihin. Kaavamuutoksen toteuttaminen vaatii osaa johtolinjoista siirrettäväksi. Eteläosan puistoon on sijoitettu ohjeellinen rakennusala muuntamoa varten.

KUVA: Kartassa on esitetty siirrettävät / uudet johtolinjat. WSP



### 4.3.3

#### Maaperän rakennettavuus ja puhtaus

Rakennettavia alueita joudutaan tasaamaan louhinnoin ja täytöin.

Huoltotontilla sijainneiden öljysäiliöiden vuoksi kaavassa on veloitettu ennen rakentamista selvittämään maaperän mahdollinen pilaantuneisuus ja tarvittaessa puhdistamaan maaperä.

#### 4.4 Ympäristön häiriötekijät

Rastaalantie ja Karakalliontie aiheuttavat liikennemelua ja liikenteen päästöjä suunnittelualueelle. Kaavassa annetut melusuojausmääräykset perustuvat liikennemeluselvitykseen (Liikennemeluselvitys, Kalasääksentie, Karakallio; Akukon Oy 13.11.2018).

Meluselvityksen mukaan suurin julkisivuilta vaadittava ääneneristävyysvaatimus on 30 dB, joka voidaan toteuttaa tavanomaisella seinärakenteella, joten kaavassa ei ole erityisiä ulkoseinien ja muiden rakenteiden ääneneristävyysvaatimuksia. Selvityksen mukaan pohjoisimman rakennuksen koilliskulman suurin melutaso on 65 dB, minkä vuoksi kaavassa on määräys asuntojen avautumisesta myös hiljaisempaan suuntaan.

Kaavassa on määrätty leikki- ja oleskelualueet sijoitettaviksi rakennusten muodostamaan melukatveeseen siten, että asuinalueille asetetut ulkoalueiden melutason ohjearvot eivät ylity. Leikki- ja oleskelualueiden sijaintipaikkoja on osoitettu kaavassa ohjeellisina. Jotta leikki- ja oleskelualueilla alitetaan melun ohjearvot, tulee meluselvityksen mukaan niitä suojaamaan rakentaa sekä Rastaalantien että Kalasääksentien puolelle meluesteet. Kaavassa on esitetty meluesteiden likimääräinen sijainti ja esteen yläreunan likimääräinen korkeusasema. Meluesteen korkeus vireiseen pihatasoon vaihtelee noin 1,2 - 3 m. Melueste on suunniteltu rakennettavaksi muurina, joka toimii osaltaan myös rakenteellisena tukimuurina. Viitesuunnitelman mukaan osalla matkaa muuri korvautuu talousrakennuksilla.

Selvityksen mukaan melkein kaikkien julkisivujen melutasot ovat sellaiset, että niille mahdollisesti sijoitettavat parvekkeet tulee lasittaa. Kaavassa on määrätty oleskeluun tarkoitettut parvekkeet ja terassit suojattavaksi meluntorjunnan kannalta tarkoituksenmukaisesti siten, etteivät ulko-oleskelualueiden ohjearvot ylity.

Määräyksen mukaan meluesteet, pengerrykset ja tukimuurit tulee toteuttaa korkeatasoisesti yhtenäisen pihasuunnitelman mukaan. Meluesteestä määrätään lisäksi: *Alueelle on rakennettava melueste ennen korttelin 57034 rakennusten käyttöönottoa.... Rastaalantien ja Kalasääksentien viereisten meluesteiden tulee olla pääosin kiviainesta ja meluntorjuntatarpeen sallimissa rajoissa vaihtelevan korkuisia. Rastaalantien puoleinen melueste tulee lisäksi jäsennöidä pintakäsittelyin ja esteeseen liittyvin istutuksin. Esteen kautta tulee rakentaa Rastaalantielle jalankulkuyhteys, joka voidaan toteuttaa esimerkiksi portaana.*

**Kuva alla: Julkisivuilla ja piholla esiintyvät suurimmat melutasot päivällä, ennustetilanne 2035, kaavaehdotus toteutettuna, Akukon Oy 13.11.2018.**



Rakennukset ovat vähintään noin 11 m päässä Rastautantien ajoradan reunasta. Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY) ilmanlaatuvohykkeiden minimiarvot täyttyvät. Rakennuksien tuloilman suodatukseen ja sijoitteluun tulee kuitenkin kiinnittää huomiota liikenteen aiheuttamien epäpuhtauksien takia. Tuloilma on suodatettava käyttäen parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa. Lisäksi tuloilma tulee ottaa riittävän korkealta ja mahdollisimman etäältä Rastautan- ja Karakallionteistä.

Kaavamääräyksissä on huomioitu melu- ja ilmanlaatuasiat.

## ASEMAKAAVARATKAISUN VAIKUTUKSET

Kaavamuutosta laadittaessa on tarkasteltu hankkeen vaikutuksia. Arvioinnissa on kuvattu muutos nykytilan, voimassa olevan asemakaavan ja kaavamuutoksessa suunnitellun tilanteen välillä.

### 5.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Kaavamuutoksella eheytetään yhdyskuntarakennetta. Täydennysrakentaminen tiivistää nykyistä kaupunkirakennetta nykytilanteeseen ja voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna. Karakallio vahvistuu asumisen alueena.

Kaavamuutoksessa puistojen määrä nykytilanteeseen ja voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna vähenee. Voimassa olevan asemakaavan mukaiset puistoalueet sijaitsevat kuitenkin tieliikennemelualueella, jolloin niiden käyttöarvo on vähäinen. Asuntojen rakentamisella ja uusilla asukkailla varmistetaan alueen toimivuutta sekä parannetaan palvelujen ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

### 5.2 Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Voimassa olevaan asemakaavaan verrattuna Kalasääksentien linjaus muutetaan nykytilanteen mukaiseksi. Katujärjestelyjä parantamalla syntyy turvallista liikkumisympäristöä. Liikkuminen polkupyörällä ja jalkaisin helpottuu. Kaavasta erillisen Kalasääksentien parantamissuunnitelman toteuttaminen parantaa Kalasääksentien käytettävyyttä, kun katua loivennetaan pituussuunnassa. Kaava mahdollistaa Rastaalantien alikulun toteuttamisen myöhemmin.

Uuden maankäytön aiheuttama liikennemäärän lisäys on alhainen suhteessa katuverkon muuhun liikenteeseen. Uuden maankäytön liikennetuotos on arvioitu olevan alle 250 ajoneuvoa vuorokaudessa. Laajennetun päiväkodin liikennetuotos on arviolta noin 370 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne-ennusteen 2035 mukaan Rastaalantien keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä on noin 15 500 ajoneuvoa vuorokaudessa, Karakalliontien noin 6 400 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Kalasääksentien 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Liikenteen toimivuustarkastelua on päivitetty nähtävillä olon jälkeen (WSP 12.9.2019). Toimivuustarkastelujen mukaan ennustetilanteessa Rastaalantien ja Karakalliontien liittymän palvelutaso on huipputuntien aikana tyydyttävä. Kalasääksentieltä on iltahuipputunnin aikana vaikea liittyä Karakalliontielle vasemmalle, jolloin Kalasääksentien suunnan palvelutaso jää huonoksi (ohjausviive 41 s), vaikka koko liittymän palvelutaso on hyvä. Aamuhuipputunnin aikana Kalasääksentien suunta toimii tyydyttävästi (ohjausviive 25 s). Syynä Kalasääksentien toimivuusongelmiin ovat muun muassa liittymän läheinen sijainti Rastaalantien liittymään ja liittymän nelihaarisuus. Toimivuutta ennustetilanteessa voidaan parantaa hieman Rastaalantien liittymän valo-ohjausta säätelämällä, mutta silloinkin tulee huomioida Rastaalantien pääsuunnan toimivuus. Kalasääksentien toimivuutta parantaisi myös Rastaalantien kapasiteetin lisääminen 2+2-kaksitaiseksi. Lisäksi Rastaalantien ja Rastaspuistontien liittymään tarvitaan valo-ohjaus ja se on kytkettävä yhteen Karakalliontien valo-ohjauksen kanssa.

**Kuvapari. Liikennemäärät huipputuntien aikana ennustetilanteessa 2035 (WSP, 12.9.2019).**



**Kuva. Yhteenvetotaulukko toimivuustarkastelujen palvelutasoista ennustetilanteessa 2035 (WSP, 12.9.2019).**

Tarkastelutilanne	Liittymien palvelutaso					
	Karakalliontien ja Kalasääksentien liittymä		Rastaalantien ja Karakalliontien liittymä		Rastaalantien ja Rastaspuiستontien liittymä	
	AHT	IHT	AHT	IHT	AHT	IHT
VUOSI 2035, uusi maankäyttö (+ Karakallion alueen täydennysrakentaminen)	B (C)	B (E)	C (D)	C (D)	F	F

Liittymän palvelutaso	Keskimääräinen ajoneuvo kohtainen viivytys (s/ajon)	
	Valo-ohjaamaton liittymä	Valo-ohjauksinen liittymä
A = erittäin hyvä	≤ 10	≤ 10
B = hyvä	≤ 15	≤ 20
C = tyydyttävä	≤ 25	≤ 35
D = välttävä	≤ 35	≤ 55
E = huono	≤ 50	≤ 80
F = erittäin huono	> 50	> 80

Toimivuustarkastelujen (WSP 12.9.2019) yhteydessä tutkittiin myös kiertoliittymän toimivuutta Rastaalantien ja Karakalliontien liittymässä. Yksikaistainen kiertoliittymä ei toimi ennustetilanteessa. Osittain tai kokonaan kaksikaistainen kiertoliittymä toimisi paremmin, mutta vaatisi huomattavasti enemmän tilaa liittymän alueelta. Lisäksi jalankulun ja pyöräilyn yhteydet tulisi tällöin toteuttaa eritasoon kaksikaistaisilla osuuksilla.

### 5.3 Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Toteuttamisen yhteydessä pääosa kalliisesta ja puustoisesta kaavamuuosalueesta muuttuu luonnontilaisesta rakennetuksi ympäristöksi. Rakentamisen yhteydessä joudutaan kaatamaan asuinkerrostalojen, asumista palvelevan yhteiskäyttöisen ja autopaikkojen korttelialueelta puustoa, louhimaan kalliota ja täyttämään maastoa. Menettyä kasvillisuutta korvataan piharakentamisen yhteydessä uudella istuttamisella. Eteläisin kerrostalo toteutetaan tasatulle pysäköintialueelle, joten rakentaminen ei tältä osin vähennä viheralueiden määrää. Kaavamääräyksillä pyritään säilyttämään osa alueen puustosta ja avokallioista.

Alueen rakentamisella on vaikutusta myös paikallisesti eläimistön elinympäristön pienentyessä ja pienilmaston muuttuessa. Laaditun luontoselvityksen mukaan alueella ei kuitenkaan havaittu erityisesti suojeltavia luontotyyppisiä, joihin rakentaminen vaikuttaisi.

Kasvillisuuteen kohdistuvilla muutoksilla ja läpäisemättömien pintojen lisäämisellä on vaikutusta hulevesien muodostumiseen ja hulevesien imeytyminen vähenee. Hulevesiä koskevalla kaavamääräyksellä kuitenkin lievennetään valunnan kasvua tulvaherkkään Monikonpuroon.

#### 5.4 Vaikutukset kaupunkikuvaan

Toteuttaminen luo Karakallion itäisen sisääntulon yhteyteen uuden, rakennetun reunan. Rastaalantien varren maisema muuttuu voimassa olevaan asemakaavaan ja nykytilanteeseen verrattuna kaupunkimaisemmaksi.

Vaikutukset ovat suurimmat Rastaalantien lisäksi Kalasääksentien ja Ratamontien varrella asuvilla asukkaille maisemakuvan ja näkymien muutoksena. (Varjostusta on käsitelty enemmän jäljempänä kohdassa Vaikutukset ihmisten elinoloihin).

**Kuva: Visualisointinäkömä Rastaalantieltä länteen kohti kaava-alueita. Optiplan Oy.**



**Kuva: Näkömä Rastaalantieltä länteen kohti kaava-alueita, nykytila.**





Kalasääksentien varrelle rakennukset on sijoitettu katuristeyksiin Kalasääksenkujan ja Poutahaukankujan katujen päätteeksi, jolloin nykyisistä asunnoista säilyy pitkiä näkymiä. Pohjoisimmat kerrostalot porrastuvat alakerroksiltaan rinteeseen julkisivukorkeuden pysyessä samana, jolloin ne ovat Kalasääksentielle neljäkerroksisia. Rastaalantien puolella katukuva muuttuu, kun kadun länsilaidan metsäinen vaikutelma muuttuu rakennetuksi katunäkymäksi.

Meluesteen toteuttamistavalla ja istutuksilla on suuri merkitys katumaisemassa.

Eteläosalla kaavan toteuttamisen jälkeen puustoa on sekä puistoksi jäävällä osalla että korttelin 57028 istutettavalla alueella. Risteyksen näkemäalueille puustoa ei liikenneturvallisuuden vuoksi istuteta.

Kaava velvoittaa toteuttamaan korkeimman rakennuksen tontille taideteoksen. Toteutustapa voi olla hyvin monenlainen ja taideteoksen kaupunkikuvallista vaikutusta ei siten voi etukäteen arvioida.

## 5.5 Vaikutukset ihmisten elinoloihin (terveyteen, turvallisuuteen, esteettömyyteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin)

- Uudet asunnot todennäköisesti edistävät asuinalueen ikärakenteen monipuolistumista.
- Täydennysrakentamisella syntyy viihtyisää asuinympäristöä. Kaavamuutos-alueella on paikkoja yhdessäoloon.
- Kaavan toteuttamisen myötä Karakallion hissillisten asuntojen määrä kasvaa.
- Kaavamuutos mahdollistaa esteettömän ympäristön syntymisen ja liikkumisen heikompien ehdoilla.
- Lisääntyvä sosiaalinen kontrolli ja valaistus luovat suunnittelualueelle turvallisuuden tunnetta. Toteuttamisen yhteydessä parannetaan myös nykyistä katuverkkoa, jolloin onnettomuusvaara Rastaalantien ja Karakalliontien sekä Kalasääksentien ja Karakalliontien risteysalueilla vähenee.
- Alue voi tukeutua joukkoliikennepalveluihin sekä lähellä oleviin julkisiin ja kaupallisiin palveluihin.
- Palvelut ja joukkoliikenteen pysäkit ovat lähellä, jolloin auton käyttötarve vähenee. Polkupyörien hyvillä säilytystiloilla innostetaan pyöräilemään.
- Kerrosalan arvioidaan mahdollistavan noin 215 asukasta; asukasmääräarvio perustuu kerrosalan ja asukasmäärän suhteeseen 50 k-m<sup>2</sup> / 1 asukas.
- Kaavamuutos poistaa toimitilamahdollisuuden alueelta. Nykyisin alueella toimiva kiinteistöhuollon toimipiste on koettu lähialueen asukkaiden parissa myös osin häiritsevänä.
- Viheralueen määrä vähenee korttelialueen toteuttamisen myötä eikä pääosaa alueesta voi entiseen tapaan käyttää lähivirkistykseen, läpikulkureittinä tai esimerkiksi koirien ulkoilutusalueena. Lounaiskulmaan jää kuitenkin puustoinen puistoalue ja alueelta on hyvät yhteydet Karakallion kaupunginosan laajoille virkistysalueille sekä Leppävaaraan.
- Lähimpien naapuritalojen asukkaissa muutos herättää kielteisiäkin tunteita, koska alue saatetaan mieltää jo valmiiksi rakentuneeksi. Suuria muutoksia omassa lähiympäristössä ei ole ehkä osattu odottaa, ja niihin sopeutuminen voi tuntua vaikealta. Rakennusaikana aiheutuu myös jonkin verran melua yms. häiriötä, mutta haitta on tilapäinen. Laadukkaalla täydennysrakentamisella on yleisesti ottaen paljon positiivisia vaikutuksia alueen arvoon ja imagoon.
- Taiteen lisääminen alueelle kytkee aluetta käynnissä olevaan Karakallion taidehankkeeseen ja siten parantaa alueidentiteettiä ja viihtyisyyttä.

Kaavan meluntorjuntaa koskevien määräysten avulla torjutaan meluhaitat kaava-alueella. Meluselvityksessä on tarkasteltu myös vaikutuksia olemassa oleviin asuinrakennuksiin. Meluselvityksen mukaan tulevaisuuden liikenne-ennustetilanteessa ja uusien rakennusten valmistuttua Kalasääksentien ja Rastaalantien nykyisten rakennusten julkisivurakenteilta ei ääneneristävyuden kannalta edellytetä tavanomaisuudesta poikkeavaa seinärakennetta. Uudet

rakennukset parantavat jonkin verran esimerkiksi Kalasääksentie 4:n pihamaan melusuojauksista. Kaavan meluntorjuntaa on käsitelty aiemmin kohdassa "Ympäristön häiriötekijät".

### Varjostus

Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen varjostaa osin ympäristöään. Varjotarkastelun perusteella varjostusta syntyy Ratamotien puolelle talvi-iltapäivisin. Kaava-alueella on nykyisin korkeaa havupuustoa, joka varjostaa Rastalantietä ja Ratamotien taloja siten, että esimerkiksi syksyllä myöhään iltapäivällä vain yläkerroksiin osuu auringonpaiste.

## 5.6 Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Käyttötarkoitusten muuttaminen ja rakennusoikeuksien lisääminen nostavat kaavamuutosalueen arvoa. Kokonaisratkaisu on suunniteltu siten, että se on taloudellisesti toteutettavissa.

Asuntotuotanto turvaa yritysten työvoiman saantia ja vaikuttaa siten kaupungin kilpailukykyyn. Kaavamuutoksen toteuttaminen edistää osaltaan kaupallisten ja muiden palvelujen säilymistä. Laadukas ympäristö, asuntojen kohtuullinen hinta ja varustelutaso lisäävät Karakallion vetovoimaa asuinpaikan valinnassa.

Kaavamuutos voidaan toteuttaa nykyisten katuyhteyksien varaan eikä se sinällään vaadi uusien katujen rakentamista. Kaavamuutoksen yhteydessä on laadittu Kalasääksentien ja Karakalliontien parantamissuunnitelma, jonka kustannusarvio on noin 700 000 €.

### **Kaavatalous**

Kaava-alue on suurimmaksi osaksi Espoon kaupungin omistuksessa. Kaavan aiheuttamat kustannukset koostuvat pääsääntöisesti katulinjauksiin liittyvistä töistä. Tuleva alikulku on tästä kaavasta riippumaton ratkaisu. Kaavan tulot koostuvat tontinmyynti- ja alueidenvaihtotuloista. Espoon kaupungin kannalta tulot ylittävät kustannukset, joten hanke on kaavataloudellisesti positiivinen.

## 6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavan toteuttaminen edellyttää maankäytösopimusta. Alueelle tulee laatia erillinen tonttijako. Katujen parantamissuunnitelmien toteuttaminen vaatii katusuunnitelmat.

### 6.1 Rakentamisaikataulu

Rakentaminen on tarkoitus aloittaa mahdollisimman pian sen jälkeen, kun kaava on tullut lainvoimaiseksi.

### 6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Leikki- ja oleskelualueiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja varustelussa tulee huomioida niiden muodostavan toisiansa täydentävän kokonaisuuden, jolloin niistä voidaan suunnitella toimintoiltaan mahdollisimman monipuolisia.

### 6.3 Toteutuksen seuranta

Toteutusta seuraa ja valvoo Espoon kaupungin rakennusvalvonta.

## 7 SUUNNITTELUN VAIHEET

### 7.1 Suunnittelun vireilletulo ja suunnittelua koskevat päätökset

#### **Vireilletulo**

Karakallion Huolto Oy, NCC Rakennus Oy ja tonttiyksikkö ovat hakeneet asemakaavan muutosta 18.5.2015 saapuneella hakemuksella.

Vireille tulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksen yhteydessä 12.8.2015.

## Sopimukset

Maankäyttösopimusneuvotteluista vastaa Espoon kaupungin tonttiyksikkö.

### 7.2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Kaavasta on laadittu erillinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka on ollut nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 17.8.–15.9.2015.

### 7.3 Suunnittelu

Asemakaavan muutos on laadittu yhteistyössä kaupungin asemakaavayksikön ja Karakallion Kiinteistöt Oy:n (aiemmin Karakallion Huolto Oy), NCC Suomi Oy:n (aiemmin NCC Rakennus Oy) ja heidän konsulttiansa Optiplan Oy:n, WSP:n ja Akukon Oy:n kanssa.

### Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

Asemakaavatyössä tutkittiin aiemmin nk. Bertta-konseptin mukaisten kerrostalojen sijoittamista alueelle erilaisina vaihtoehtoina. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 14.12.2016 § 224, että Bertta-talot ovat liian massiivisia tälle paikalle ja ne poikkeavat tyyliltään liian paljon toteutuneesta rakentamisesta.

Uudessa tilanteessa hanke laati alueelle kaksi perusvaihtoehtoa, joista toinen perustui tasisivuisiin VI- ja VIII -kerroksisiin pistetaloihin ja toinen päädystään kavennettuihin V- ja VIII-kerroksiseen nk. halkiotalomallin. Halkiotaloon perustuvaa vaihtoehtoa pidettiin lähiympäristöön sopeutumisen kannalta kehityskelpoisempänä ja kaavaehdotus laadittiin siihen perustuvana.

**Kuvat alla: Vasemmalla pistetalovaihtoehto ja oikealla halkiotalovaihtoehto 14.12.2017, Optiplan Oy.**



#### 7.4 Käsittelyvaiheet ja vuorovaikutus

Ajankohta	Käsittelytieto
10.12.2013	Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi työohjemaan.
18.5.2015	Asemakaavan muutoshakemus
1.6.2015	Kaupunkisuunnittelupäällikkö asetti MRA 30 §:n mukaisesti nähtävälle asema- kaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelman.
12.8.2015	Kuulutus kaavan vireilletulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman näh- tävilläolosta
17.8.–15.9.2015	Asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti
25.8.2015	Suunnittelijoiden vastaanotto Karakallion koululla
	Nähtävänäoloaikana jätettiin kolmetoista kirjallista mielipidettä ja yksi kannan- otto. Kaavamuuos herätti vastustusta lähialueen asukkaissa, koska viheralue hä- viää liian massiiviseksi koetun uudisrakentamisen tieltä. Korkeita kerrostaloja ei pidetty Karakallion miljööseen soveltuvina ja niiden pelättiin varjostavan läh- italoja. Myös liikenteen ruuhkautumisesta oltiin huolissaan.
25.5.2016	Kaupunkisuunnittelulautakunta § 99 päätti yhtyä vastineisiin, hyväksyä ase- makaavan muutosehdotuksen nähtävillä MRA § 27:n mukaisesti ja pyytää lau- sunnot. Lautakunta edellytti, että ennen asemakaavan seuraavaa käsittelyvai- hetta lautakunnan käsiteltäväksi valmistellaan Karakallion täydennysrakenta- misen yleissuunnitelma, jonka valmistelu on tarpeen tehdä hyvässä yhteis- työssä mm. alueen asukkaiden, asuntoyhtiöiden ja lautakunnan kanssa. Yleis- suunnitelman osana tarkastellaan myös meluntorjunnan tarpeita ja toteutusta- paa. Karakallio kaipaa elinympäristön ja olemassa olevan rakennuskannan osittaista uudistamista ja täydentämistä, jotta alueen elinvoimaisuus saadaan paranemaan – siksi yleissuunnitelman laadintaa ja muita toimenpiteitä on syytä kiirehtiä. Yleissuunnitelmasta voi aiheutua tähän asemakaavaan merkit- täviäkin muutostarpeita.
15.8. - 13.9.2016	Asemakaavaehdotus oli nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 15.8. - 13.9.2016. Kaavaehdotuksesta jätettiin viisi muistutusta ja saatiin kuusi lausuntoa ja kaksi kannanottoa. Muistutuksissa kritisoitiin erityisesti asuinkerrostalojen kokoa ja varjostushaittaa. Huoltotoimintaa ei pidetty paikalle sopivana ja liikennehai- toista oltiin huolissaan. ELY-keskus esitti täsmennyksiä melua koskeviin mää- räyksiin. Caruna Espoo Oy pyysi varaamaan tilan puistomuuntamolle. Tilat ja alueet -yksikkö painotti Rastaaletien alikulun toteuttamisen tärkeyttä. Kaava- ehdotusta tarkistettiin palautteen perusteella mm. siirtämällä rakennuksia etäämmälle toisistaan ja madaltamalla niitä.
7.11.2016	Karakallion täydennysrakentamisselvityksen asukastilaisuus
16.11.2016	Karakallion täydennysrakentamisselvitystä käsiteltiin kaupunkisuunnittelulau- takunnan info-tilaisuudessa.
30.11.2016	Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti jättää kaavaehdotuksen pöydälle 14.12.2016 pidettävään kaupunkisuunnittelulautakunnan kokoukseen.

14.12.2016	<p>14.12.2016 § 224 lautakunta palautti kaavaehdotuksen uudelleen valmisteltavaksi siten, että tutkitaan uusia ratkaisuja lautakunnan jäsenten esittämiin seuraaviin huoliin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Esitetyt Bertta-talot ovat liian massiivisia tälle paikalle ja ne poikkeavat tyyliin liian paljon toteutuneesta rakentamisesta.</li> <li>- Karakallion Huollon toimipiste ei sovellu tähän paikkaan. Palvelupisteen tulisi sijaita Karakallion kaupallisessa ytimessä ja mahdolliset varikkotilat muualla.</li> </ul>
14.12.2016	<p>14.12.2016 § 226 Kaupunkisuunnittelulautakunta</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. merkitsi tiedoksi Karakallion 14.6.2016 päivätyn täydennysrakentamisselvityksen otettavaksi huomioon Karakallion tulevissa asemakaavan muutoksissa ohjaavana ja kehittyvänä kokonaissuunnitelmana,</li> <li>2. totesi, että täydennysrakentamisella kehitetään Karakallion alueen yhdyskuntarakennetta ja lisätään asutotonttivarantoa hyvän saavutettavuuden alueella valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen (MAL) mukaisesti,</li> <li>3. täydennysrakentamisen selvityksiin tulee sisällyttää myös energiatehokkuuden parantaminen,</li> <li>4. edellytti vuoropuhelun jatkamista Karakallion asunto-osaakeyhtiöiden omistajien kanssa kiinteistöjen kehittämisestä ja että,</li> <li>5. Karakalliosta tehdään täydennysrakentamisen pilottikohde.</li> </ol>
13.2.2017	Karakallion täydennysrakentamisselvityksen asukastyöpaja
30.5.2017	Karakallion täydennysrakentamisselvityksen asukastilaisuus
12.12.2018	Kaupunkisuunnittelulautakunta, pöydälle
16.1.2019	Kaupunkisuunnittelulautakunta, pöydälle
30.1.2019	Kaupunkisuunnittelulautakunta, infoesittely, pöydälle
12.12.2018 – 13.2.2019	<p>Pöydälläoloaikana kaavaan tehtiin seuraavat tarkistukset:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pysäköimispaikkojen kokoa pienennettiin</li> <li>- AK- ja AK-1-korttelialueiden autopaikkojen vähimmäismäärä muutettiin 1 ap/85 k-m<sup>2</sup>:stä 1 ap/95 k-m<sup>2</sup>:iin</li> <li>- Lisättiin määräys: <i>Noin 25 % auton säilytyspaikoista tulee toteuttaa viherkattorakenteisina katoksina. Pääosa katoksista sijoitetaan rajaamaan leikki- ja oleskelualueita.</i></li> <li>- Lisättiin määräys: <i>Pysäköintialueet eivät saa hahmottua laajoina yhtenäisinä kenttinä. Pysäköintialueet tulee jäsenellä katosten, kulkureittien, puu- ja pensasistutusten, pintamateriaalien sekä muurien tai aitojen avulla enintään 18 autopaikan suuruisiin osiin.</i></li> <li>- Polkupyöräpysäköinnin mitoitusmääräystä korjattiin.</li> </ul>
13.2.2019	Kaupunkisuunnittelulautakunta § 27 yhtyi vastineisiin, hyväksyi MRA 32 §:n mukaisesti uudelleen nähtäville ja päätti pyytää tarvittavat lausunnot ja kannanotot.

4.3.—2.4.2019	Kaavaehdotus oli uudelleen nähtävillä MRA 32 § mukaisesti. Muistutuksia jätettiin kaksi. Muistutuksissa korostuivat huolet liikenteen sujumisesta ja liikenteen häiritsevyydestä. Myös kiintymys nykytilaiseen kalliometsään kävi ilmi. Lausuntoja ja kannanottoja saatiin 3 kpl. Caruna esitti muuntamoiden sijoittamista korttelialueille ja kertoi suunnittelevansa Rastalantien länsilaidalle maakaapelia. Carunan kanssa on neuvoteltu ja kaavaehdotukseen on lisätty ohjeellisella merkinnällä muuntamo puistoalueelle. Maakaapeliyhteys ei tässä kaavamuutoksessa edellytä toimenpiteitä. Ympäristökeskus totesi, että ympäristön häiriötekijät eivät ole merkittäviä ja niiden lieventäminen on otettu hyvin huomioon kaavamääräyksissä. Pelastuslaitos linjasi, että varatiejärjestelyiden tulee olla vähintään rakennuskohtaisesti samanlaiset. Viitesuunnitelmaan on tehty tästä syystä tarkistuksia.
11.3.2019	Karakallion koululla järjestettyyn asukastilaisuuteen osallistui noin 40 henkeä. Tilaisuudessa kritisoitiin suunnitelmaa ja oltiin huolissaan liikenteen sujumisesta. Yhtenä liikennekorjauksena esitettiin uutta katu-yhteyttä esimerkiksi Karamäen tulevan uuden päiväkodin eteläpuolelta.
18.9.2019	Kaupunkisuunnittelulautakunta lisäsi määräyksen: <i>Yleiseen pysäköintiin tarkoitettua vähintään 11 autopaikkaa on tarkoitettu toteutettaviksi Kalasääksentielle kadunvarsipysäköintinä</i> ja hyväksyi ehdotuksen esitettäväksi kaupunginhallitukselle.

ESPOON KAUPUNKI  
KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Teija Patrikka  
arkkitehti

Torsti Hokkanen  
Kaupunkisuunnittelupäällikkö

# Asemakaavan seurantalomake

## Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	049 Espoo	Täyttämispvm	02.09.2019
Kaavan nimi	KARAKALLIO II		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	01.06.2015
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	131507
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,7601	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisen tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	1,7601

### Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> +/-]
Yhteensä	1,7601	100,0	10700	0,61	0,0000	9076
A yhteensä	1,1324	64,3	10700	0,94	1,1324	10700
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä					-0,3308	-1624
T yhteensä						
V yhteensä	0,0640	3,6			-0,7958	
R yhteensä						
L yhteensä	0,5637	32,0			-0,0058	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m <sup>2</sup> ]	[lkm +/-]	[k-m <sup>2</sup> +/-]
Yhteensä				

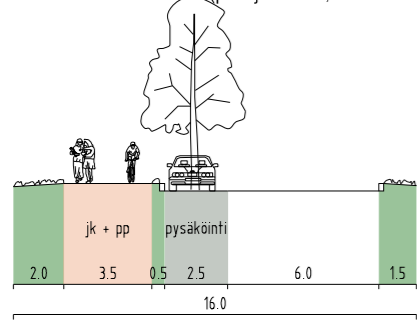


## Alamerkinntät

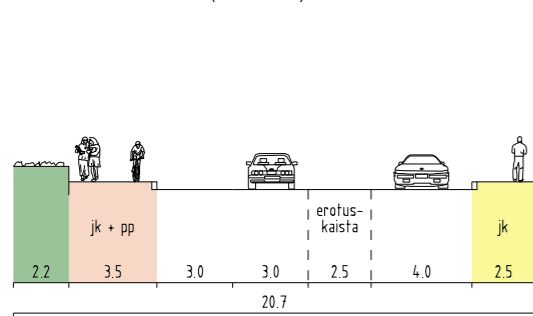
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> +/-]
<b>Yhteensä</b>	<b>1,7601</b>	<b>100,0</b>	<b>10700</b>	<b>0,61</b>	<b>0,0000</b>	<b>9076</b>
<b>A yhteensä</b>	1,1324	64,3	10700	0,94	1,1324	10700
AK	0,3295	29,1	7700	2,34	0,3295	7700
AH/LPA	0,5748	50,8	500	0,09	0,5748	500
AK-1	0,2281	20,1	2500	1,10	0,2281	2500
<b>P yhteensä</b>						
<b>Y yhteensä</b>						
<b>C yhteensä</b>						
<b>K yhteensä</b>					-0,3308	-1624
KTH					-0,3308	-1624
<b>T yhteensä</b>						
<b>V yhteensä</b>	0,0640	3,6			-0,7958	
VP	0,0640	100,0			-0,7688	
VL/vanha PL					-0,0270	
<b>R yhteensä</b>						
<b>L yhteensä</b>	0,5637	32,0			-0,0058	
Kadut	0,5637	100,0			0,0787	
Kev.liik.kadut					-0,0845	
<b>E yhteensä</b>						
<b>S yhteensä</b>						
<b>M yhteensä</b>						
<b>W yhteensä</b>						

# OHJEELLISET POIKKILEIKKAUKSET

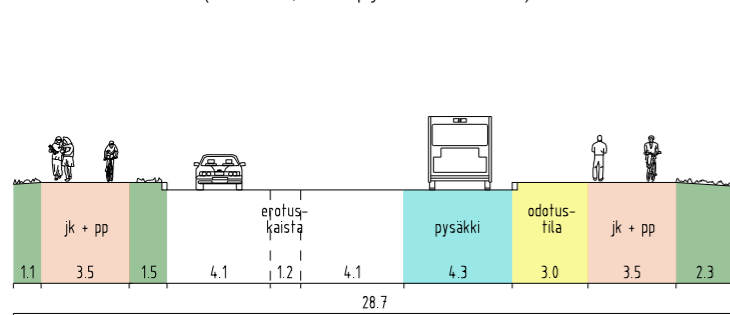
KALASÄÄSKENTIE (pohjoisosa, ei kaava-alueella)



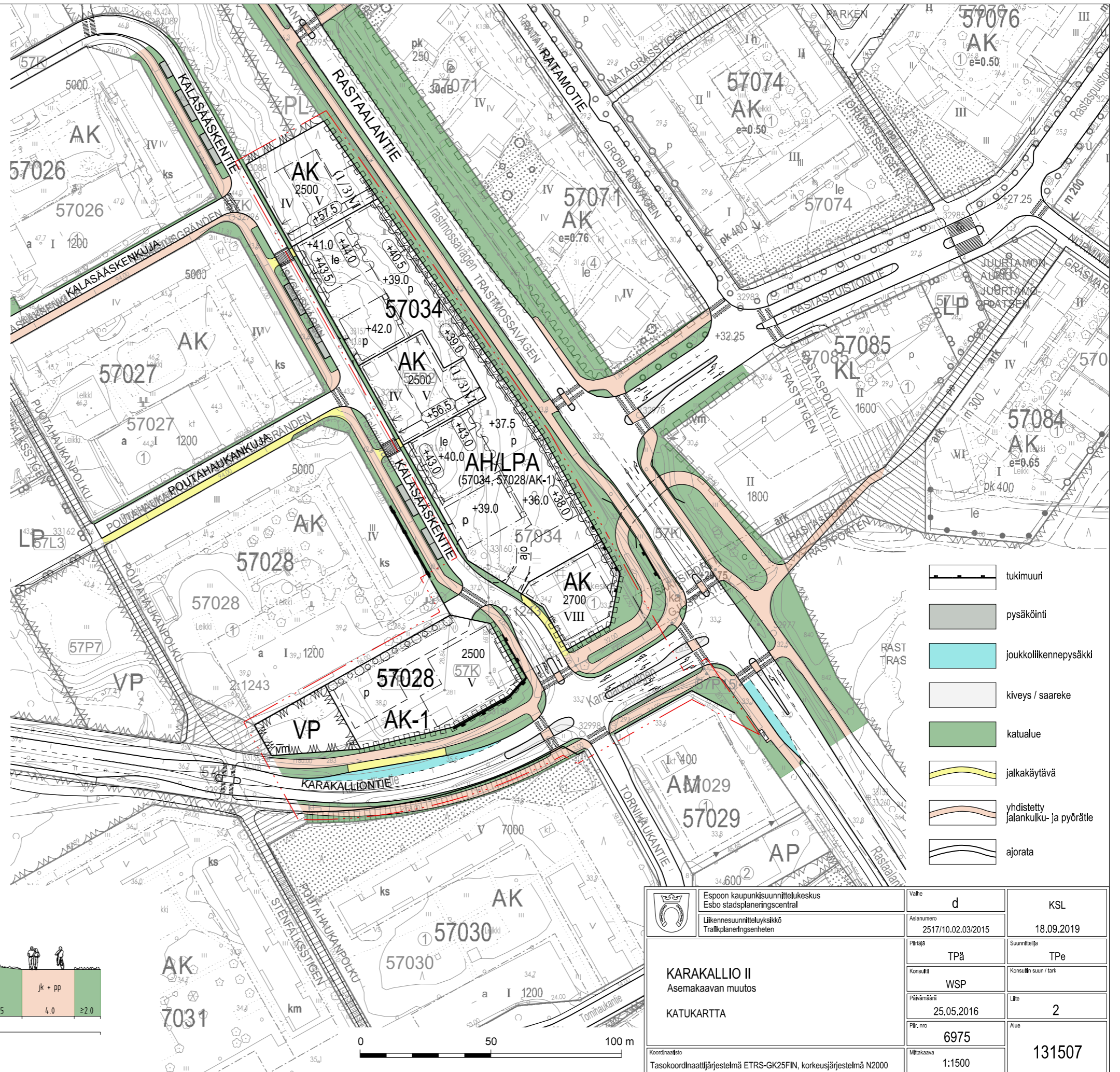
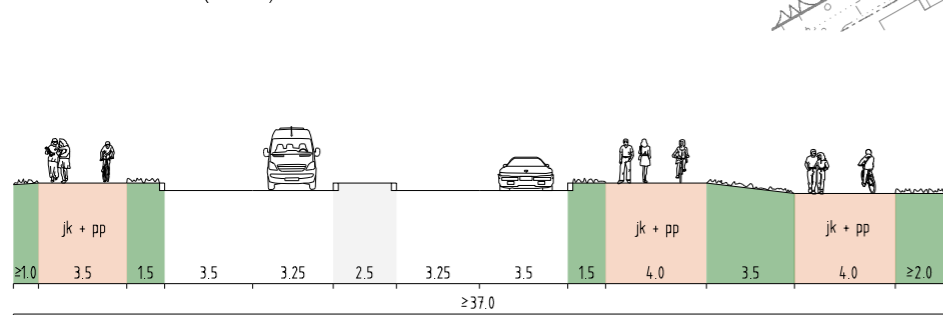
KALASÄÄSKENTIE (eteläosa)

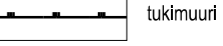





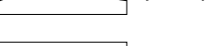




KARAKALLIONTIE (länsiosa, bussipysäkin kohdalta)



KARAKALLIONTIE (itäosa)



-  tukimuri
-  pysäköinti
-  joukkoliikennepysäkki
-  kiveys / saareke
-  katualue
-  jalkakäytävä
-  yhdistetty jalankulku- ja pyörätie
-  ajorata

 Espoon kaupunkisuunnittelukeskus Esbo stadsplaneringscentral	Vaihe <b>d</b>	KSL
	Liikennesuunnitteluyksikkö Trafikplaneringsenheten	Asianumero 2517/10.02.03/2015
<b>KARAKALLIO II</b> Asemakaavan muutos  KATUKARTTA	Pääsuunnittelija TPä	Suunnittelija TPe
	Konsultti WSP	Konsultin suun / tark. Konsultin suun / tark.
	Päivämäärä 25.05.2016	Liite 2
Piir. nro 6975	Alue 131507	Mittakaava 1:1500
Koordinaattisto Tasokoordinaattijärjestelmä ETRS-GK25FIN, korkeusjärjestelmä N2000		