

Asianumero	5500/10.02.03/2020
	5496/10.02.03/2017
Aluenumero	441415

Kaitaan metrokeskus

Kaitans metrocentrum

Asemakaavan muutos

31. kaupunginosa, Kaitaa
Kortteli 31003 sekä virkistys- ja katualueet.
Muodostuu uudet korttelit 31110, 31111, 31112, 31114 ja 31115

MUUTETAAN VAHVISTETTUA ASEMAKAAVAA:

Aluenro 441400 (Hannusjärvi) Hyväksytty 7.12.1982
Aluenro 440100 (Iivisniemi) Hyväksytty 27.5.1968

Asemakaavan muutoksen selostus

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee **29. päivänä marraskuuta 2017 päivätyä ja 14. päivänä joulukuuta 2020 muutettua** Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavakarttaa, piirustusnumero 7041.

Asemakaavan muutoksen aluerajausta on muutettu kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymiskäsittelyn (esitys kaupunginhallitukselle ja valtuustolle asemakaavan muutoksen hyväksymisestä) 15.5.2018 jälkeen, jättämällä kortteli 31004 (Iivisniemen ostoskeskus ja pysäköintialue) sekä Iivisniementori ja -kuja pois hyväksyttävästä asemakaavan muutoksesta.

Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Iivisniemen ja Kaitaantien välisellä alueella, keskeisellä paikalla Kaitaan tulevan metroaseman välittömässä läheisyydessä. Suunnittelualueeseen kuuluu Kaitaantie, sen ja Iivisniemen asuinalueen välinen metsäalue sekä Iivisniemen ostoskeskuksen kortteli. Lännessä alue rajautuu Iivisniementiehen ja idässä Iivissyjärä- ja Hyljekaari- katuihin. Alueen koko on n. 4,8 ha.



Suunnittelualueen likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettynä:

Vireilletulo

Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja kuulutuksen yhteydessä 10.8.2015. Asemakaavan muutosalueen omistavat Espoon Seurakuntayhtymä, Iivisniemen huolto Oy ja Espoon kaupunki.

Laatija

Espoon kaupunki
 Kaupunkisuunnittelukeskus
 Asemakaavayksikkö
 Käyntiosoite: Kirkkojärventie 6 B, 4. krs. puh. 043 825 0799
 Postiosoite:
 PL 43
 02070 ESPOON KAUPUNKI

Patrik Otranen, arkkitehti
 Kaisa Lahti, liikenneinsinööri
 Anja Karhula, maisema-arkkitehti

etunimi.sukunimi@espoo.fi

SISÄLLYSLUETTELO**Sivu**

eetunimi.sukunimi@espoo.fi	2
1 TIIVISTELMÄ.....	5
1.1 Alueen nykytila	5
1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus	5
1.3 Suunnittelun vaiheet	6
2 LÄHTÖKOHDAT	7
2.1 Suunnittelutilanne	7
2.1.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	7
2.1.2 Maakuntakaava	8
2.1.3 Uusimaa-kaava 2050	9
2.1.4 Yleiskaava	10
2.1.5 Asemakaava	11
2.1.6 Rakennusjärjestys	11
2.1.7 Tonttijako	11
2.1.8 Rakennuskiellot	11
2.1.9 Muut suunnitelmat ja päätökset	11
2.1.10 Pohjakartta	12
2.2 Selvitys alueesta	13
2.2.1 Alueen yleiskuvaus	13
2.2.2 Maanomistus	14
2.2.3 Rakennettu ympäristö	14
2.2.4 Palvelut	17
2.2.5 Yhdyskuntatekninen huolto	18
2.2.6 Maaperän rakennettavuus ja puhtaus	18
2.2.7 Luonnonolosuhteet	18
2.2.8 Suojelukohteet	19
2.2.9 Ympäristön häiriötekijät	19
3 ASEMAKAAVAN TAVOITTEET	21
3.1 Kaupungin ja seudun yleiset tavoitteet	21
3.2 Alueen toimintoja, mitoitusta ja ympäristön laatua koskevat tavoitteet	22
3.3 Osallisten tavoitteet	23
4 ASEMAKAAVAN KUVAUS	24
4.1 Yleisperustelu ja -kuvaus	24
4.2 Mitoitus	25
4.3 Kaavan mukainen rakennettu ympäristö	26
4.3.1 Maankäyttö	26
4.3.2 Liikenne	32
4.3.3 Palvelut	35
4.3.4 Yhdyskuntatekninen huolto	36
4.3.5 Maaperän rakennettavuus ja puhtaus	36
4.3.6 Kaupunkikuva, toiminnot ja alueen identiteetti	36
4.3.7 Kaavan mukainen luonnonympäristö	36
4.4 Kaavan mukaiset suojelukohteet	37
4.5 Ympäristön häiriötekijät	37
4.6 Nimistö	38
5 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIKUTUKSET	39
5.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön	39
5.2 Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen	40
5.3 Vaikutukset luontoon ja maisemaan	40
5.4 Vaikutukset ihmisten elinoloihin (terveyteen, turvallisuuteen, esteettömyyteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin)	41
5.5 Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset ja energiahuolto	43
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	43
6.1 Rakentamisaikataulu	43
6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet	44

6.3	Toteutuksen seuranta.....	44
7	SUUNNITTELUN VAIHEET.....	44
7.1	Suunnittelun vireilletulo ja suunnittelua koskevat päätökset.....	44
7.2	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	44
7.3	Suunnittelu ja asemakaavaratkaisun eri vaihtoehdot.....	44
7.4	Käsittelyvaiheet ja vuorovaikutus	45

LIITTEET:

Liite 1	Seurantalomake
Liite 2	Katukartta
Liite 3	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Selostukseen kuvamateriaali:

Kuva 1	Ote maakuntakaavasta, 2. vaihemaakuntakaava (s. 9)
Kuva 2	Ote Uusimaa 2050 kaavasta (s. 10)
Kuva 3	Ote Kaitaa-iivisniemi- osayleiskaavasta (s. 11)
Kuva 4	Maanomistuskartta (s. 13)
Kuva 5	Alueen sijainti auto- ja raideliikenteen tavoiteverkossa (s. 16)
Kuva 6	Alueen sijainti kevyen liikenteen tavoiteverkossa (s. 17)
Kuva 7	Maaperä ja rakennettavuuskartta (s. 18)
Kuva 8	Liito-oravan suojelualueet ja yhteydet muiden ydinalueiden välillä (s. 19)
Kuva 9	Liikennemelu, nykytilanne (s. 20)
Kuva 10	Asemakaavan muutoksen havainnekuva (s. 25)
Kuva 11	Asemakaavan muutoksen kaavakartta (s. 27)
Kuva 12	Näkymäkuva 1 (s. 31)
Kuva 13	Näkymäkuva 2 (s. 31)
Kuva 14	Näkymäkuva 3 (s. 32)
Kuva 15	Liikennemelu, ennustetilanne 2040 (s. 37)

Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluu asemakaavan muutos (kartta), havainnekuva ja selostus liitteineen.

Asemakaavan laatimisen yhteydessä on lisäksi tehty seuraavat selvitykset ja tarkastelut:

- Kaitaa-iivisniemi, osayleiskaava-alueen kulttuuriympäristöselvitystä (Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy/Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, 2014).
- Kunnallistekninen yleissuunnitelma, Kaitaan metrokeskus (WSP Finland, 2018)
- Korttelisuunnitelma: Kaitaa metrokeskus, LUONNOS 30.9.2020 (Arkkitehtipalvelut Oy)
- Meluselvitys (WSP, 2017 ja 2020)
- Länsimetron jatkeen alueen liikenne-ennusteet ja Espoonlahden toimivuus-tarkastelut (Ramboll, 4/2016)
- Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämistä ja heikentämistä koskeva luonnonsuojelulain 49 § 3 momentin mukainen poikkeus-lupa UUDELY/3299/2016 (Uudenmaan ELY-keskus, 30.5.2016)
- Kaitaan ja Hannuksen alueen luontoselvitys (Ympäristösuunnittelu Enviro 2013)

1 TIIVISTELMÄ

1.1 Alueen nykytila

Asemakaavan muutosalue sijaitsee keskeisellä paikalla, Kaitaan tulevan metro-aseman välittömässä läheisyydessä, Iivisniemen asuinalueen ja Kaitaantien välisellä metsäisellä alueella. Kaava-alue on nykyisin suureksi osaksi mäntyvaltaista kangasmetsää. Kaitaantien varressa on vuonna 2014 tehty metron louhintatunneli ja työmaatukikohta. Alueen läntisimmällä osalla on aloitettu metro-aseman asemarakennuksen rakennustyöt syksyllä 2016. Metron työmaat kattavat noin kolmanneksen alkuperäisestä metsäalueesta. Suunnittelualueen itäosassa on säilytetty sekametsää, joka toimii myös liito-oravien suojeltuna elinympäristönä. Suunnittelualueeseen kuuluu koko Kaitaantien katualue Hannusranta-kadun ja Kielotien välillä, rajautuen pohjoisreunassa Hannusjärven pientaloalueeseen ja puistoon. Kaitaantie on alueellinen pääkatu ja nykyiseltä luonteeltaan maantiemäinen. Suunnittelualueen eteläreunassa, Iivisniementien varrella on nykyisin maanpäällinen asukaspysäköintialue.

Matala, yksikerroksinen ostoskeskus rajautuu etelässä Iivisniementoriin ja itäisellä sivullaan Iivisniemenkujaan. Iivisniementori alueen julkistentilojen hierarkiassa tärkeällä paikalla ja on kaupunkikuvallisesti arvokas paikka. Kasvillisuus, rakenteet ja yksityiskohdat ovat hieno esimerkki toteutusajan aukiosuunnittelusta. Ostoskeskuksen pohjoispuolella on pysäköintialue.

1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan asuinrakentamiseen painottuva, tehokas ja kaupunkimainen aluekokonaisuus, liittyen kiinteästi sen eteläpuolella olevaan Iivisniemen alueen kaupunkirakenteeseen. Asemakaavan muutoksessa kaavoitetaan metroaseman ja Iivisniementorin ympäristössä maantsoon kivijalkaliiketilaa paikalliseen tarpeeseen. Alueen toteutuksessa tavoitellaan omaleimaisuutta ja pyritään säilyttämään ja vahvistamaan Iivisniemen alueen ominaispiirteitä.

Uusi Kaitaan metrokeskuksen alue liittyy Iivisniemen 1960- ja 1970-luvun vaihteessa toteutettuun kulttuurihistoriallisia arvoja omaavaan asuinalueeseen siten, että massoittelessa ja asemakaavan koordinaatistossa on huomioitu alueen nykyinen rakenne ja suuret periaatteet. Kaavoituksessa on huomioitu myös metrokeskuksen ja yleiskaavan keskustatoimintojen alueen mahdollinen laajentuminen Kaitaantien pohjoispuolelle. Kaitaantien linjausta siirretään nykyisen katualueen tilanvarauksien puitteissa pohjoisemmaksi ja alueen pysäköinti toteutetaan kokonaan laitospysäköintinä.

Asemakaavalla kehitetään alueen jalankulku- ja polkupyöräyhteyksiä varuamalla tilaa mm. Kaitaantien eteläpuolelle polkupyöräilyn pääreitille. Asemakaava-alueen sisäisistä kaupunkitiloista tehdään ja monipuolinen jalankulkupainotteinen alue, joka on viihtyisä ja houkutteleva. Metroasemalta sekä Kaitaantien bussipysäkeiltä toteutetaan luontevat yhteydet Kaitaan koululle sekä nykyiselle Iivisniementorille kehittämällä kevyen liikenteen raitistoa.

Rakentaminen muodostuu 8-kerroksisista kerrostaloista ja kahdesta 4-5-kerroksisesta pysäköintilaitoksesta. Metroaseman viereisessä korttelissa 31111 voidaan rakentaa myös yksi 12-kerroksinen rakennuksen osa. Metroaseman sisäänkäyntirakennus on yksikerroksinen. Kaava-alueen korttelirakenne on tiivis, mutta mahdollistaa vehreät maavaraiset sisäpihat. Kaitaantien puolelle korttelirakenne on umpinainen, mikä suojaa korttelipihoja liikennemelulta.

Alueen pinta-ala on n. 4,8 ha ja alueen kokonaiskerrosalaksi muodostuu 43 295 k-m², joista asumista (AK) on 42 350 k-m². Liiketiloja sijoitetaan rakennusten kivijalkoihin yhteensä 945 k-m².

Asemakaavan muutosalueen laskennallinen asukasluku on noin 945 uutta asukasta (1 as/45 k-m²) ja laskennallinen työpaikkojen määrä on n. 24 (1 tp/40 k-m²) uutta kaupan ja palveluiden työpaikkaa.

Aluetehokkuus on $n_e = 1,0$, sisältäen myös Kaitaantien ja Iivisniemenkadun katualueet. Korttelitehokkuudet (AK) ovat noin $e_k = 2,9 \dots 5,7$ välillä. Asuinkerrostalojen korttelitehokkuudet ovat osin laskennallisia, koska niihin liittyy piha-huolto- ja pysäköintirasitteita toisille LPA-1 ja AH-1-korttelialueille. Kortteleiden 31003, 31111, 31112 ja 31115 oleskelu- ja leikkipiha-alueita sijaitsee yhteisellä AH-1-korttelialueella (noin 1300 m²).

1.3

Suunnittelun vaiheet

Asemakaavan muutoksen hakijana on Espoon kaupunki, Espoon seurakuntayhtymä ja Iivisniemen huolto Oy. Asemakaavan vireille tulosta on tiedotettu Osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksen yhteydessä 20.8.2015. Asemakaavan muutosalue on kaupungin, Espoon seurakuntayhtymän ja Iivisniemen huolto OY:n omistuksessa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivätty 10.8.2015. Asemakaavan Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 17.8.-15.9.2015. Nähtävillä olon yhteydessä järjestettiin myös asukastilaisuus 27.8.2015, yhdessä Kaitaa-Iivisniemi-osayleiskaavaluonnoksen esittelyn kanssa. Asemakaavaehdotus oli nähtävillä 18.12.2017-22.1.2018.

Asemakaavan muutos oli 15.5.2018 kaupunkisuunnittelulautakunnassa hyväksyttävänä kaupunginhallitukselle ja valtuustolle jatkokäsittelyyn. Tämän jälkeen asemakaavan muutoksen aluerajausta on muutettu siten, että Iivisniemen ostoskeskuksen ja pysäköintialueen kortteli 31004 sekä Iivisniementori ja Iivisniemenkuja, on jätty asemakaavanmuutoksen rajauksen ulkopuolelle. Asemakaavan merkintöjä ja määräyksiä on muutettu kaupunginhallituksen kokousten 4.-25.5.2020 ja 5.10.-14.12.2020 yhteydessä. Merkittävin muutos on kaupunkisuunnittelulautakunnan kaupunginhallitukselle esittämään asemakaavan muutokseen on metsäisen alueen (VL-2) säilyttäminen kortteleiden 31114 ja 31115 välissä. Pylväslinja-raitin, AH-1-yhteiskorttelipihan ja kortteleiden 31112, 31114 ja 31115 aluerajauksia on tarkistettu. Lisäksi kaupunkikuvan laatuun liittyviä kaavamääräyksiä ja alueen tulevaa nimitystä on täydennetty.

Asemakaavaehdotuksen valmistelua on tehty kevästä 2016 lähtien Espoon seurakuntayhtymän ja heidän yhteistyökumppaninsa SRV Yhtiöt Oy:n ja arkkitehtikonsultti Jukka Turtiainen Oy:n/Arkkitehtipalvelut Oy:n kanssa. Suunnittelussa ja metron ja rakentamisen yhteensovittamisen periaatteita on työstyetty yhdessä Länsimetro Oy:n suunnittelijoiden kanssa.

Asemakaavan rinnalla on laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma, joka sisältää aikaisemmin tehdyn Kaitaantien yleissuunnitelman tarkistukset. Suunnitelmaa on päivitetty vuoden 2020 tehtyjen asemakaavan sisältöjen tarkistusten aikana, kun alueen tarkempi katu- ja yleisten alueiden suunnittelu on käynnistynyt (Kaupunkitekniikan keskus, Sitowise Oy). Suunnittelun lähtötietoina on ollut nykyisen rakennetun ympäristön osalta Kaitaa-Iivisniemi, osayleiskaava-alueen kulttuuriympäristöselvitys (Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy / Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, 2014).

Asemakaavan muutos perustuu yleiskaavallisiin tavoitteisiin, jossa Kaitaan metroaseman välittömään läheisyyteen, 300 metrin vyöhykkeelle sijoittuu suurin osa Kaitaa-Iivisniemi osayleiskaavan 6 000 uuden asukkaan tavoitemäärästä (kaupunginhallituksen päätös 25.3.2013). Yleiskaavallinen tavoiteltava asukasluku olisi muutoksen myötä noin 9 500 asukasta ja työpaikkojen määrä noin 1 100. Tavoitteena on sijoittaa tavoitellusta 6 000 uudesta pääosa Kaitaan metroaseman vaikutusalueelle, 600 metrin päähän sisäänkäynnistä. Kaitaa-Iivisniemi-osayleiskaavassa, joka tuli lainvoimaiseksi keväällä 2019, tämän 600 metrin vyöhykkeen tavoiteltu asukasmäärä on noin 5 000 uutta asukasta, Kaitaan metrokeskuksen asemakaava-alue tuottaa tästä tavoiteluvusta noin 950 – 1 000 uutta asukasta ja noin 25 uutta työpaikkaa. Asemakaavoitukseen on vaikuttanut myös valtion Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi, jonka Espoon kaupunginvaltuusto hyväksyi 29.9.2014. Sopimuksessa Espoo on sitoutunut asuntotont-

tien kerrosalan kasvattamiseen vuosien 2016-19 välillä joukkoliikenteen kannalta hyvin saavutettaville alueille, erityisesti nykyisien ja toteutettavana oleville ratakäytävillä.

Asemakaavan rinnalle on tehty korttelisuunnitelma, joka ohjeellisena täydentää asemakaavan sisältöjä ja tavoitteita. Yleisten alueiden suunnittelua on tehty kaavoituksen yhteydessä tehtyjen kunnallisteknisen suunnittelun yhteydessä. lähiympäristösuunnitelma.

Asemakaavan muutoksen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

2 LÄHTÖKOHDAT

2.1 Suunnittelutilanne

2.1.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.

Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Tehokas liikennejärjestelmä

Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta ehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä

varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöperustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavar- ja henkilöliikenteen solmukoh-
tien toimivuudelle.

Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestin-
täyhteysien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin.
Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien
hallinta varmistetaan muutoin.

Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö-
ja terveyshaittoja. Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheut-
tavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän
suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.

Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten
aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista,
yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.

Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti
maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnon-
perinnön arvojen turvaamisesta.

Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekolo-
gisten yhteyksien säilymistä.

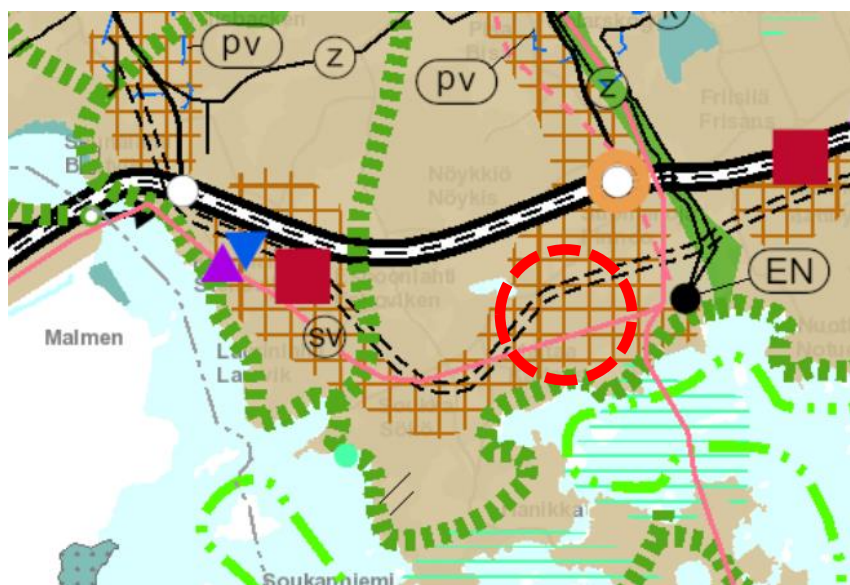
Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viher-
alueverkoston jatkuvuudesta.

Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen
kestävää hyödyntämistä. Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkit-
tävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden sekä saamelaiskulttuurin ja -elinkei-
nojen kannalta merkittävien alueiden säilymisestä.

Asemakaavan muutos tukee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteu-
tumista.

2.1.2 Maakuntakaava

Uudenmaan maakuntakaava kattaa koko maakunnan alueen ja se sisältää kaik-
kien maankäyttömuotojen osalta alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen peri-
aatteet. Uudenmaan maakuntakaava on lainvoimainen korkeimman hallinto-oi-
keuden 15.8.2007 tekemän päätöksen jälkeen. Asemakaavan muutosalue on
merkitty maakuntakaavassa keskusta- ja taajamatoimintojen alueeksi. Maakun-
takaavaa on täydennetty 2. vaihemaakuntakaavassa Länsimetron jatkeen vyö-
hykkeellä tiivistettäväksi alueeksi, jossa aluetta on suunniteltava kävelyyn ja pyö-
räilyyn tukeutuvana kyseisen taajaman muuta aluetta tehokkaammin rakennet-
tavana alueena. Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä on kiinnitettävä huomiota
erityisesti alueen ominaispiirteisiin ja kulttuuriympäristöön, elinympäristön laa-
tuun, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä lähivirkistysalueiden riittävyteen.
Asemakaava on maakuntakaavan mukainen.



Kuva 1: ote päivitetyistä 2. vaihemaakuntakaavasta.

Voimassa olevat maakuntakaavat:

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.

Maakuntakaavaa on täydennetty 2. vaihemaakuntakaavassa Länsimetron jatkeen vyöhykkeellä tiivistettäväksi alueeksi, jossa aluetta on suunniteltava kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana kyseisen taajaman muuta aluetta tehokkaammin rakennettavana alueena. Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä on kiinnitettävä huomiota erityisesti alueen ominaispiirteisiin ja kulttuuriympäristöön, elinympäristön laatuun, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä lähivirkistysalueiden riittävyyteen. Lisäksi maakuntakaavassa on esitetty joukkoliikenteen vaihtopaikka (Espoonlahden keskus ja Kivenlahden metrokeskus) sekä liityntäpysäköintipaikka (Kivenlahden metrokeskus). Asemakaavan muutos on maakuntakaavan mukainen ja tukee osaltaan joukkoliikenteeseen pohjautuvan kaupunkirakenteen tiivistämisen tavoitteita.

Uudenmaan maakuntakaava kattaa koko maakunnan alueen ja se sisältää kaikkien maankäyttömuotojen osalta alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet.

Uudenmaan maakuntakaava kattaa koko maakunnan alueen ja se sisältää kaikkien maankäyttömuotojen osalta alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet.

Vireillä oleva:

Uusimaa-kaava 2050 kokoa yhteensä kaikki maankäytön keskeiset teemat, jotka tulee ratkaista maakuntakaavalla. Tullessaan voimaan Uusimaa-kaava korvaa nyt voimassa olevat Uudenmaan ja entisen Itä-Uudenmaan alueen maakuntakaavat. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli julkisesti nähtävillä vuonna 2017.

2.1.3

Uusimaa-kaava 2050

Maakuntavaltuusto hyväksyi 25.8.2020 Uusimaa-kaavan kokonaisuuden. Siinä esitetään Uudenmaan aluerakenteen kehitys seuduittain sekä aluerakenteen kokonaiskuva vuonna 2050. Uusimaa-kaava 2050 kokoa yhteensä kaikki maankäytön keskeiset teemat, jotka tulee ratkaista maakuntakaavalla.

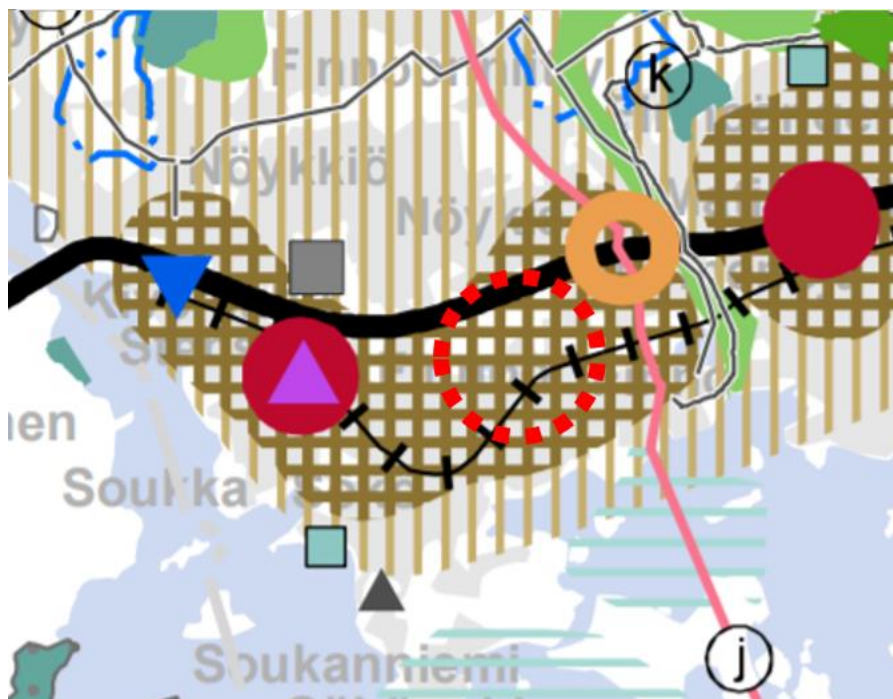
Kaavan ratkaisut ohjaavat kasvua ja liikkumista kestävästi, mikä näkyy etenkin raideliikenteen edistämisenä, keskusten elinvoiman tukemisenä ja ympäristön

vaalimisena. Ilmastonmuutokseen vastaaminen on taustalla kaikissa ratkaisuissa.

Uusimaa-kaava 2050 on uudenlainen maakuntakaavakokonaisuus, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavasta. Näillä on vastattu seutujen erilaisiin suunnittelutarpeisiin, ja ne ovat ohjeena kuntien tarkemmalle kaavoitukselle.

Asemakaavaehdotuksen alueella on merkintä *pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke*, joka kattaa koko Länsimetron varren vyöhykkeen.

Maakuntahallitus määräsi kaavan voimaan 7.12.2020. Tullessaan voimaan (alkuvuodesta 2021) Uusimaa-kaava korvaa nyt voimassa olevat Uudenmaan ja entisen Itä-Uudenmaan alueen maakuntakaavat. Uusimaakaava ei ole vielä lainvoimainen.



Kuva 2: ote Uusimaa 2050 kaavasta.

2.1.4 Yleiskaava

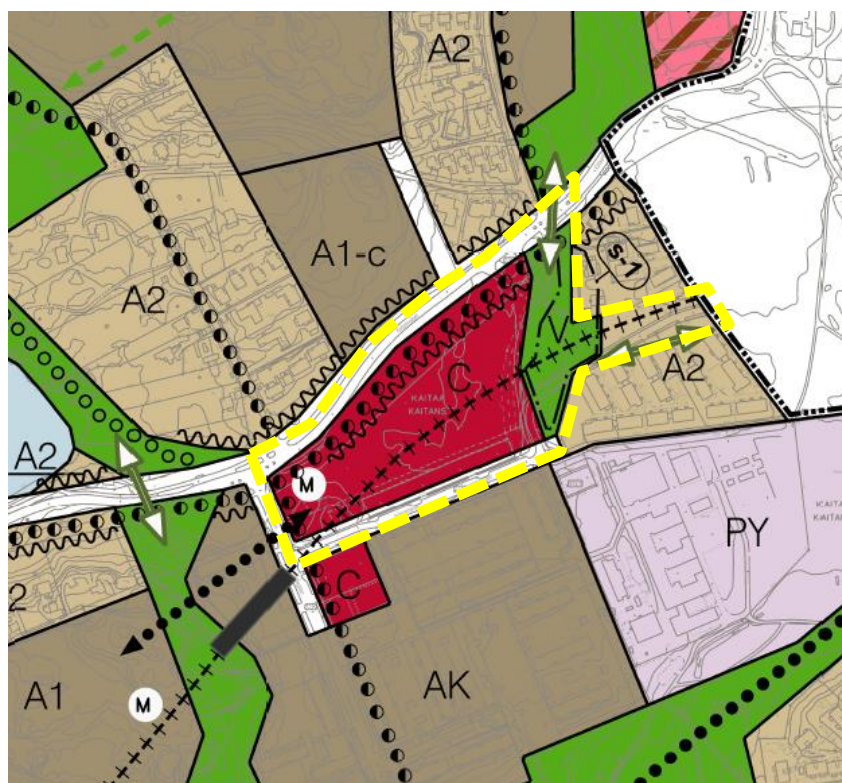
Voimassa olevat:

Kaitaa-livisniemi osayleiskaava

Alueella on voimassa Kaitaa-livisniemi- osayleiskaava. Kaava sai lainvoiman vuoden 2019 keväällä.

Asemakaavan muutosalue on voimassa olevassa Kaitaa-livisniemi- osayleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta (C). Keskustatoimintojen alueelle saa osoittaa keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu-, koulutus- ja myymälätiloja. Yleiskaavaan on merkitty myös metron maanalainen raide ja asema sekä liito-oravan ydinaluerajaus ja yhteystarve.

Nyt laadittu asemakaavan muutos on vuonna 2019 vahvistetun Kaitaa-livisniemi- osayleiskaavan mukainen.



Kuva 3: ote Kaitaa-livisniemi- osayleiskaavasta

2.1.5 Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

Hannusjärvi (441400), joka on tullut lainvoimaiseksi 7.12.1982. Asemakaava sisältää puistoa ja katualueita.

livisniemi (440100), joka on tullut lainvoimaiseksi 27.5.1968. Asemakaava sisältää katu-, puisto ja asukaspysäköintialuetta.

Matinkylä-Kivenlahti-metrotunneli (940100), maanalainen asemakaava, joka on tullut lainvoimaiseksi 10.6.2013.

2.1.6 Rakennusjärjestys

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

2.1.7 Tonttijako

Asemakaava-alueelle ei ole laadittu tonttijakoa.

2.1.8 Rakennuskiellot

Asemakaava-alueella ei ole rakennuskieltoa.

2.1.9 Muut suunnitelmat ja päätökset

Asemakaavoitus ja siihen liittyvät tavoitteet ja sisällöt on esitelty kaupunkisuunnittelulautakunnalle 10.6.2015 päätösasiana *Kaitaan metroasema, asemakaavan lähtökohdat ja tavoitteet* (§102), jossa on hyväksytty seuraavat tavoitteet asemakaavoituksen pohjalle:

Toiminnalliset ja kaupunkirakenteelliset tavoitteet

Tavoitteena on luoda tiivis, asumispainotteinen kokonaisuus metroaseman välittömään läheisyyteen siten, että keskeisille paikoille katutasoon kaavoitetaan myös kaupallisia palveluita ja työtiloja. Alueelle osoitetaan tehokasta, keskustamaista rakentamista, rakentamisen painopisteen olleessa Kaitaantien ja livisniementien välisellä alueella.

Kaavoituksessa huomioidaan alueen liittyminen olemassa olevaan ja kulttuurihistoriallisia arvoja omaavaan livisniemen alueeseen. Kaavoituksessa huomioidaan myös riittävän joustavat mahdollisuudet keskustaluonnon laajentamiseksi tulevaisuudessa myös Kaitaantien pohjoispuolelle.

Kaitaantien nykyistä katualuetta tiivistetään siten, että tuleva keskustarakentaminen voidaan toteuttaa tehokkaasti myös mm. metroaseman rakentamisesta johtuva vaiheistus huomioiden.

Alueen pysäköinti toteutetaan kokonaisuudessaan keskitettynä pysäköintinä, jonka sijainti ja toteutustapa tarkentuu kaavoituksen edetessä.

Lisäksi Kaitaa-livisniemen osayleiskaava-alueelle on esitetty kaupunginhallituksen antama tavoite (kh 25.3.2013) 6 000 uudelle asukkaalle. Näistä valtaosa tulee sijoittaa lähelle metroasemaa. Kaupunginhallituksen tavoitteissa mainitaan myös että ”uusi rakentaminen sopeutetaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen. Olevaa rakennetta tiivistetään ja täydennetään alueen luonne huomioon ottaen ja sitä kunnioittaen” ja ”Kaitaan tulevan metroaseman ja livisniemen ostoskeskuksen ympäristöä kehitetään tiiviiksi ja palvelutasoltaan monipuoliseksi. Alueelle suunnitellaan sujuva raideliikennettä tukeva liikenneverkko. Toimivat ja turvalliset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ovat keskiössä metroaseman liityntäliikenteen suunnittelussa”.

Kaupunkikuvalliset ja jalankulku- ja polkupyöräily-ympäristön kehittämisen tavoitteet

Uudet metrokorttelit toimivat alueen uutena sisäänkäyntinä ja nivelkohtana kaupunkirakenteen liitoskohdassa. Kaavoituksessa pyritään säilyttämään ja vahvistamaan livisniemen alueen laadullisia ominaispiirteitä. Uusi rakentaminen on laadukasta ja omaleimaista.

Alueen jalankulku- ja polkupyöräily-yhteyksiä kehitetään. Kaitaantielle sijoittuu polkupyöräilyn pääreitti. Suunnittelualueen kaupunkitiloista: aukiosta, puistoista ja raiteista tehdään monipuolisia ja viihtyisiä, liittyen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Nykyinen livisniemenaukio liitetään metroasemaan jalankulku- ja polkupyöräraitilla ja metroaseman ja Kaitaan koulun välistä yhteystarvetta kehitetään osin rakennettavan alueen sisäisesti, osin livisniementien jalankulku- ja polkupyöräilymahdollisuuksia kehittäen.

Luontoarvojen tavoitteet

Liito-oraville säilytetään Kaitaantien ylittävä yhteys tukemaan etelä-pohjois-suuntaista yhteystarvetta. Osa liito-oravan ydinalueen elinpiiristä säilytetään. Metsää voidaan hyödyntää osana alueen lähivirkistystä.

Suunnittelua on tehty yhteistyössä Espoon Seurakuntayhtymän, livisniemen huolto Oy:n, seurakuntayhtymän sopimuskumppani SRV Yhtiöt Oy:n, arkkitehtikonsultin Jukka Turtiainen Oy:n ja WSP Finland Oy:n (kunnallistekninen yleissuunnitelma) kanssa. Lisäksi Länsimetro Oy:n kanssa on tehty yhteistyötä rakentamisen yhteensovittamisesta, metron rajoitteet huomioiden.

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 yleiskuvaus

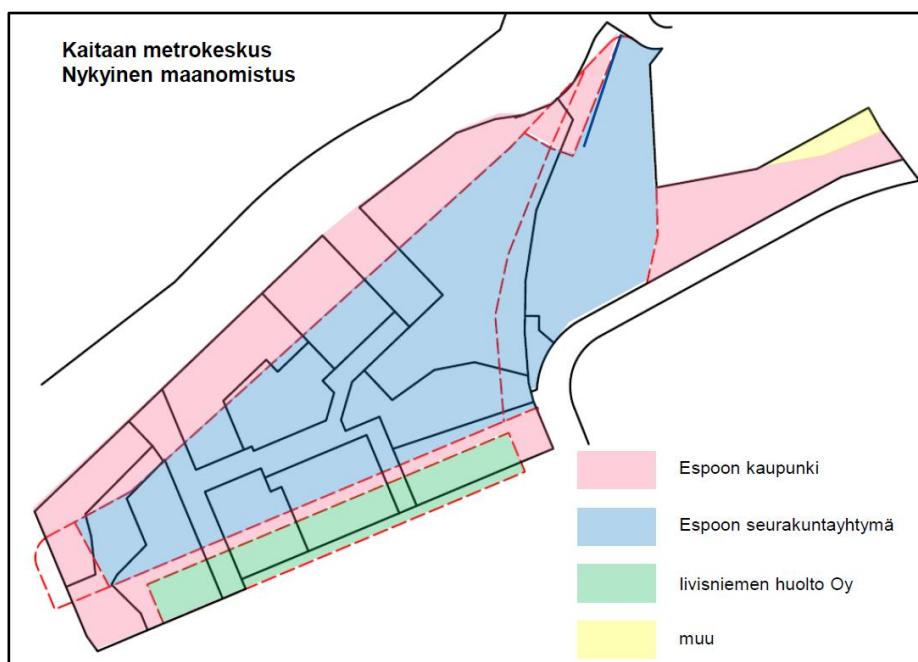
Suunnittelualue sijaitsee livisniemen ja Kaitaantien välisellä alueella, keskeisellä paikalla Kaitaan tulevan metroaseman välittömässä läheisyydessä. Kaava-alue on nykytilassaan suureksi osaksi mäntypuuvaltaista kangasmetsää ja itäisessä osassa rehevämpää sekametsää, johon liittyy liito-oravan elinympäristö sekä latvusyhteys Finnoon ja Hannusmetsän välillä. Metron louhintatunnelin ja työmaatukikohdan rakennustyöt Kaitaantien eteläreunassa, on aloitettu vuonna 2014 ja alueen läntisimmällä osalla metroaseman rakennustyöt syksyllä 2016. Näillä alueilla oleva puusto on suureksi osaksi kaadettu. Työmaatoiminnot tulevat säilymään alueella metrolikenteen käynnistymiseen asti, todennäköisesti arviolta vuoden 2021 loppuun saakka. Suunnittelualueen itäosassa on säilytetty metsäalue, joka toimii myös liito-oravien suojeltuna elinympäristönä ja latvusyhteytenä Finnoon ja Hannusmetsän elinympäristöjen ydinalueiden välillä. Suunnittelualueeseen kuuluu koko Kaitaantien katualue Hannusranta-kadun ja kielotien välillä, rajautuen pohjoisreunassa Hannusjärven pientaloalueeseen ja puistoon. Kaitaantie on nykyiseltä luonteeltaan maantiemäinen, eikä sen eteläreunalla, livisniemen asuinalueen puolella, ole jatkuvaa kevyen liikenteen yhteyttä. Suunnittelualueen eteläpuolella, livisniementien varrella on nykyisin maanpäällinen asukaspysäköintialue. Ostoskeskuksen kortteli rajautuu livisniementoriin ja livisniemenkujaan. Matala, vuonna 1969 valmistunut yksikerroksinen liikekeskusrakennus rajautuu livisniementoriin, joka on hieno esimerkki toteutusajan aukiosuunnittelusta.

Suunnittelualueeseen kuuluu Kaitaantie, sen ja livisniemen asuinalueen välinen metsäalue sekä livisniemen ostoskeskuksen kortteli. Lännessä alue rajautuu livisniementiehen ja idässä livissyjä- ja Hyljekaari- katuihin.

2.2.2

Maanomistus

Alueen maanomistus jakautuu Espoon kaupungin, Espoon seurakuntayhtymän, Iivisniemen huolto Oy:n ja KOy Iivisniemen liikekeskuksen välillä.



Kuva 4: **Maanomistuskartta:** nykyinen maanomistus sovitettuna asemakaavan mukaisiin aluerajoihin.

2.2.3

Rakennettu ympäristö**Maankäyttö**

Suunnittelualue sijaitsee hyvin keskeisellä paikalla tulevan Kaitaan metroaseman välittömässä läheisyydessä. Alue on ollut luonnonmetsäisenä puistona. Vuonna 2014 metron louhintatunnelin ja työmaatukikohdan rakentaminen käynnistyi. Vuoden 2016 syksyllä metroasemarakennuksen työmaa käynnistyi ja noin kolmasosa aikaisemmasta puistoalueesta muuttui työmaa-alueeksi.

Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Asemakaava-alueella ei ole nykyisin asukkaita eikä työpaikkoja.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue sijaitsee hyvin keskeisesti kehittyvällä Kaitaa-Iivisniemi-alueella ja tulevan Kaitaan metroaseman välittömässä läheisyydessä. Alueen eteläpuolella, tiiviisti suunnittelualueeseen liittyen, on Iivisniemen asuinalue, joka rakennettiin alueella sijainneen Iivisniemen kartanon maille vuosien 1967-70 välillä. Iivisniemi rakentui kahdeksan korttelin omaksi kompaktiksi 1960- ja 70-luvun taitteen kaupunkimaiseksi esikaupunkialueeksi. Alueen niukahkot palvelut toimivat lähipalveluina ja ne sijoittuvat osaksi nykyiseen ostoskeskukseen (1 000 k-m²) sekä Iivisniemenkadun länsipuolen rakennusten kivijalkoihin (n. 1 000 k-m²). Iivisniemen itäisessä osassa ovat omassa korttelikokonaisuudessaan Kaitaan peruskoulu sekä päiväkotitoiminta. Alueen sydämessä on Iivisniementorin (ostoskeskuksen yhteydessä), Iivisniemenraitin ja Iivisniemenpuiston muodostama ilmeeltään vehreä julkisen tilan kokonaisuus. Iivisniemenpuistossa sijaitsee kaksi kunnallista leikkipaikkaa. Jalankulku- ja oleskeluvyöhyke kiinnittyy luontevasti Kaitalaakson virkistysalueeseen, johon on osoitettu tulevaisuuden laajentumisvara lähivirkistykseen.

Asemakaavan muutoksen yhteydessä alueen kevyenliikenteen yhteyksiä kehitetään siten, että vanha, uusi ja tuleva kaupunkirakenne muodostuvat luontevaksi ja toisiaan täydentäväksi kokonaisuudeksi.

Kaupunki-/taajamakuva

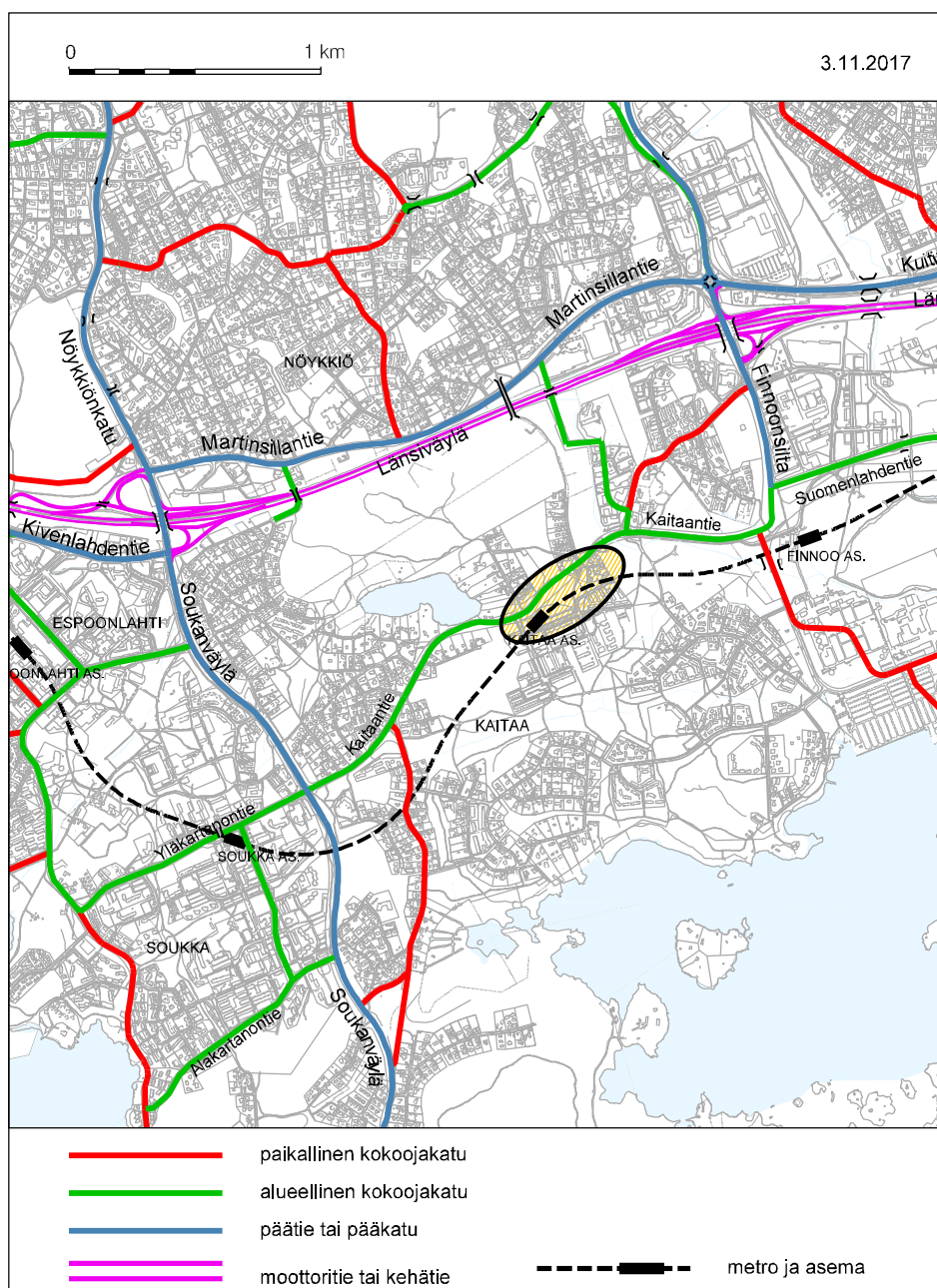
Suunnittelualue rajautuu etelässä livisniemen lähiöön, jolla on kaupunkikuvalista ja -rakenteellista arvoa, joka on suunniteltu 1960-70 vaihteessa ajalle tyyppilliseen vahvan suorakulmaiseen asemakaavalliseen koordinaatistoon. Rakenteeltaan alue on väljäkhö ja vehreä. Rakennukset avautuvat pääasiassa lounaaseen ja kaakkoon. Asemakaavan tavoitteena on ollut arkkitehtuurin ja maiseman muodostama kokonaisuus, missä ympäröivään peltomaisemaan avautuvat näkymät ja maisemarakenteen elementit, kuten kalliot, ovat olleet keskeisiä. livisniemenkadun itäpuolella puustoiset nurmipohjaiset piha-alueet ja 3-4-kerroksiset asuinrakennusmassat muodostavat mittakaavaltaan miellyttävän luonnonläheisen mutta samalla kaupunkimaisen ympäristön, jonka arkkitehtuuri on selkeää ja pelkistettyä. Alueen maisemasuunnitteluun kiinnitettiin huomioita ja olevia säilytettyä luonnonpuustoa ja kartanon ajan puistopuita jätettiin pihapiireihin siten, että rakennettu- ja luonnonmaisema ovat lomittuneet luontevasti. Kadun länsipuolella 7-8-kerroksiset rakennukset reunustavat tiiviisti katua ja puoliavoimet pihapiirit rajautuvat lännensuuntaan livisniemenkallion kalliometsäisiin rinteisiin. Yhteen tasoon toteutettu, matala ja vahvasti horisontaalinen ostoskeskus ja sen yhteydessä oleva livisniementori ovat alueen keskeisin paikka, joka liittyy myös alueen sisäiseen jalankulkuvyöhykkeeseen, joka jäsentyy moni-ilmeisesti julkisten ulkotilojen sarjaksi. Ulkotilojen keskeisiä piirteitä ovat suorat raitit ja istutetut katupuut katujen ja raitin varrella.

Asemakaavan muutoksessa on huomioitu riittävästi livisniemen alkuperäisen asemakaavan keskeisiä rakenteita ja periaatteita ja niitä soveltaen uuden ja vanhan rakenteen rajapinnassa siten, että alueet toisaalta liittyvät luontevasti toisiinsa ja toisaalta muodostuvat selväpiirteisinä ja omaleimaisina eri aikakausien ja suunnittelullisten lähtökohtien suurkorttelikokonaisuuksinaan.

Liikenne

Ajoneuvoliikenne

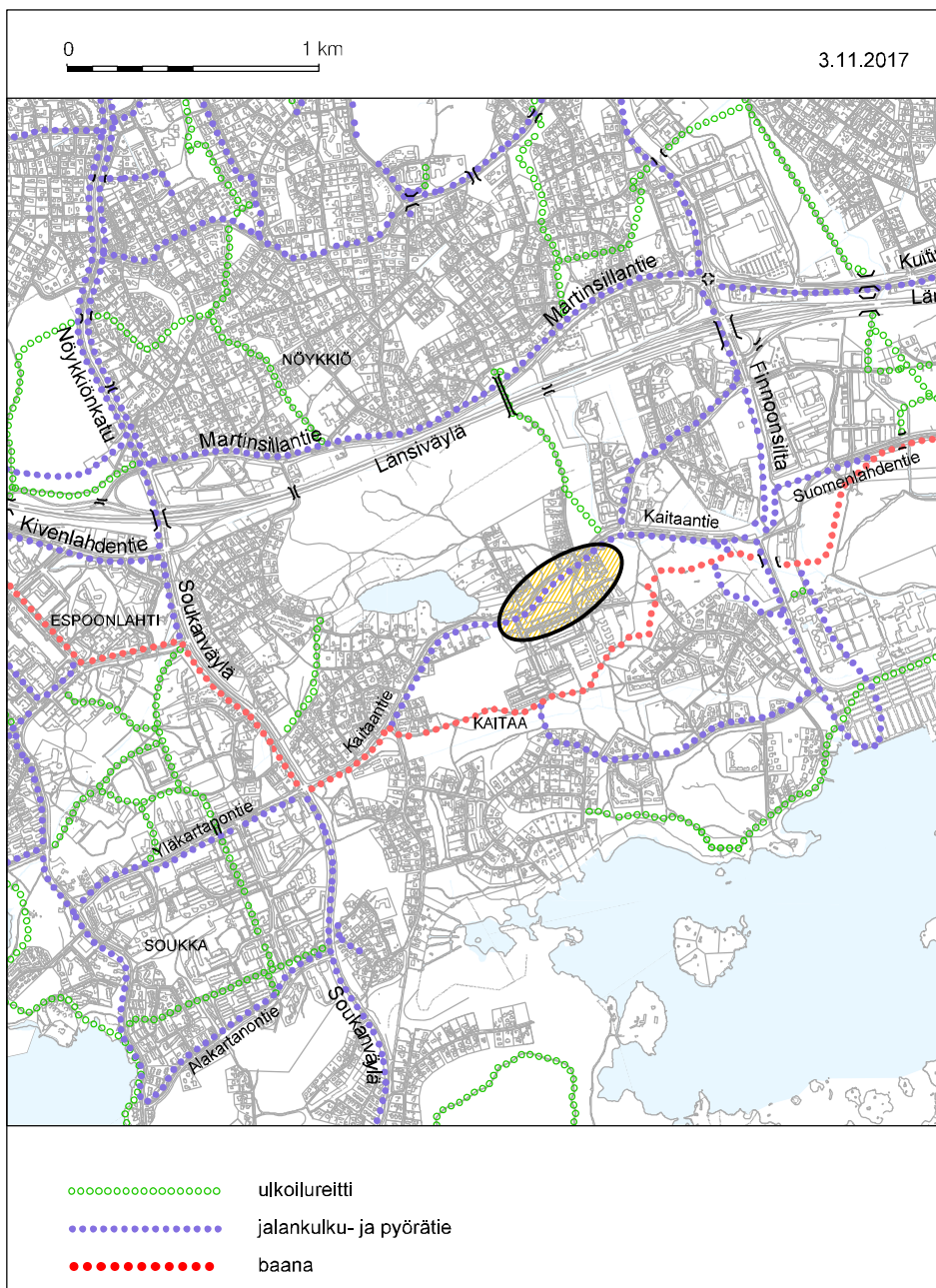
Alueella on kattava ajoneuvoliikenteen katuverkko. Kaitaantien suunnittelua välillä Soukanväylä-Hannusranta on tehty vuosien 2010-14 välillä. Kaitaan metrokeskuksen suunnittelun yhteydessä on suunniteltu yleissuunnitelmatasoisesti kokonaisuuden puuttuva osuus Hannusranta-Kielotie. Rakennussuunnittelu aloitetaan kun asemakaavan muutos on hyväksytty. Kaitaantie on alueellinen kokoojakatu joka yhdistää Kaitaan alueen olemassa oleviin Soukanväylään ja Finnoonsiltaan.



Kuva 5: Alueen sijainti auto- ja raideliikenteen tavoiteverkossa

Kevyt liikenne

Alueen jalankulku- ja pyöräily-yhteydet tarvitsevat verkon täydentämistä ja alueen sisäisiä uusia yhteyksiä. Kaitaantien eteläpuolelta puuttuu jalankulku- ja polkupyöräyhteys, osana polkupyöräilyn pääreittiä. Iivisniementiellä, joka on keskeinen reitti Kaitaan koululle ja Finnoon keskuksen suuntaan, on nykyisin jalkakäytävä vain kadun eteläreunassa.



Kuva 6: Alueen sijainti kevyen liikenteen tavoiteverkossa

Julkinen liikenne

Kaिताantiellä kulkee useita bussilinjoja: linja 143 Soukka – Matinkylän metroasema, linja 147 Kivenlahti – Matinkylän metroasema sekä linjat 543 ja 544 Kivenlahti – Leppävaara.

2.2.4 Palvelut

Suunnittelualueelle sijoitetaan asuinrakennusten kivijalkoihin kaupallisia palveluita ja mahdollistetaan työtiloja, erityisesti metroaseman (ja nykyisen ostoskeskuksen) lähiympäristöön, Lankalinjalle ja Iivisniemenkujalle. Suurempi päivittäistavarakauppa sijaitsee nykyisessä ostoskeskuksessa. Alueen kaupallista kokonaispalvelutarjontaa lisäävät Iivisniemenkadun nykyiset liiketilat. Opetus- ja varhaiskasvatuspalvelut (peruskoulu ja päiväkotit) tulellaan lähtökohtaisesti sijoittamaan nykyisen Kaitaan koulun alueelle, laadittavana olevan Kaitaa-Iivisniemi-osayleiskaavaehdotuksen mukaisesti.

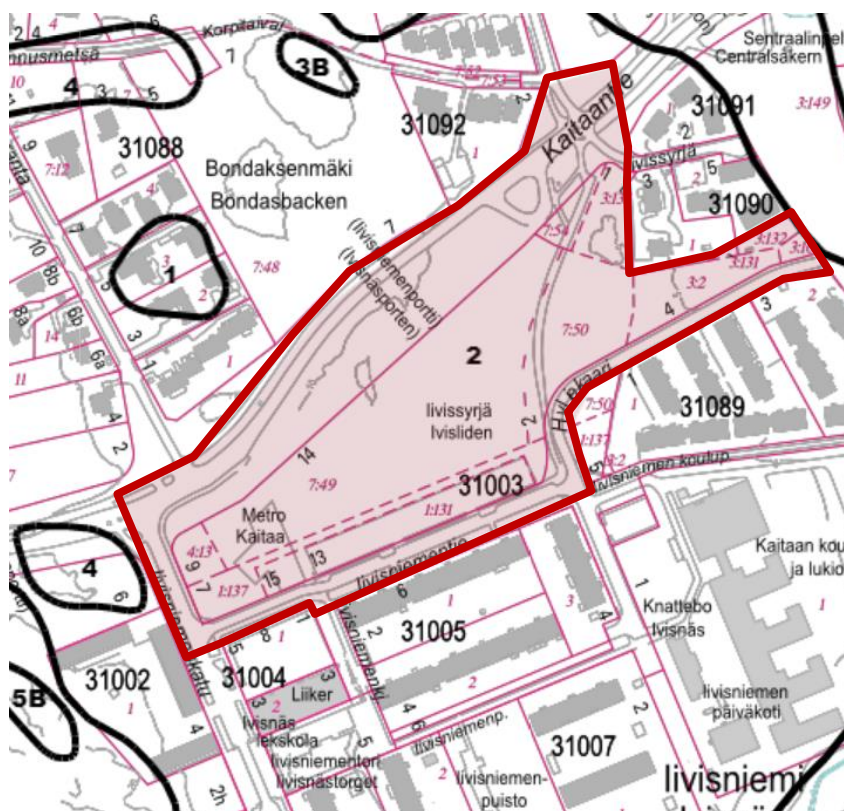
2.2.5 Yhdyskuntatekninen huolto

Alueelle on rakennettu toimiva ja monipuolinen kunnallistekniikka. Kunnallistekniset johdot kulkevat nykyisillä katualueilla ja ne on rakennettu pääasiassa alueen rakentamisen yhteydessä vuonna 1967. Jätevesiviemäreitä on saneerattu vuonna 2007. Suunnittelualueella ei ole mitään suunnittelua ja rakentamista rajoittavia olevia runkolinjoja. Kaukolämpöverkoston päälinja kulkee alueen eteläpuolella Kaitalaaksossa. Kaitaan metrokeskuksen ja Kaitaa-livisniemi-osayleiskaavan uusien Kaitaantien pohjoispuolisten asuinalueiden rakentamisen myötä varaudutaan kaukolämpö ja mahdollisesti kaukokylmä linjan rakentamiseen livisniemenkadulle.

Alueen kunnallisteknistä yleissuunnittelua on tehty asemakaavan valmistelun yhteydessä 2017-18. Kunnallistekniikan rakennussuunnittelu on käynnistetty keväällä 2020 ja voidaan ne voidaan vahvistaa kun asemakaava on saanut lainvoiman.

2.2.6 Maaperän rakennettavuus ja puhtaus

Kaava-alue sijoittuu selänteen ja laakson vaihtumisvyöhykkeelle, jossa maasto on melko tasainen ja moreenin päällä on alle 3 metrin paksuinen maa-lajiltaan vaihteleva kerros savea, silttiä, hiekkaa tai soraa. Alueen länsireunalla on pieni kalliopaljastuma. Koko asemakaava-alueen rakennettavuus on normaalisti rakennettavaa luokkaa (2).



Kuva 7: Alueen maaperän rakennettavuus

2.2.7 Luonnonolosuhteet

Noin kolmannes alueen puustosta on kaadettu metron työmaan alta. Säilynyt metsäalue kaava-alueen keski- ja itäosissa koostuu varttuneesta mäntyseka-metsästä ja mäntykankaasta. Puusto on paikoitellen harvempaa. Kenttäkerrok-sessa on tyypillistä tuoreen kankaan lajistoa. Alueen itäosassa kulkee pohjois-eteläsuuntainen kevyenliikenteenreitti. Kaava-alueeseen kuuluu myös livisniemen ostoskeskuksen tontti rakennettuine torialueineen sekä laaja pysäköinti-alue.

2.2.8 Suojelukohteet

Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat ovat luonnonsuojelulain 49 §:n perusteella suojeltuja.

Alueella on havaittu ensimmäisen kerran liito-oravia vuonna 2013 Kaitaan-Hannuksen luontoselvityksen yhteydessä. Myöhemmin alueen liito-oravatilannetta on kartoitettu lisää vuosina 2013-14 useassa laajemmin Etelä-Espoota koskevassa selvityksessä. Raporteissa on selvitetty liito-oravan elinympäristöä ja sen kytkeytymistä laajempaan verkostoon. Iivissyjän ydinalue sijaitsee yhden Finnoo-Djupsundsbäckenin alueelta Hannusmetsään johtavan tärkeän yhdysreitillä. Kaava-alueella liito-oravan elinpiirien välisen yhdysreitillä kriittiseksi kohdaksi on tunnistettu Kaitaantien ylitys.

Asemakaava-alueen liito-orava-alueen suojelualueen rajauksesta on saatu Uudenmaan ELY-keskuksen myöntämä poikkeamislupa 31.5.2016 (UU-DELY/3299/2016). Poikkeamisella on haettu tilannetta, jossa iivissyjän ydinalue (n. 1,1 ha) pienenee lännestä, lähinnä tulevaa metroasemaa olevalta alueelta noin 0,5 ha ja hävittää yhden pesäpuun. Ydinalueelta olevat yhteydet pohjoiseen Hannusmetsään ja kaakkoon kohti Finnoon keskustaa säilyvät edelleen. Säilyvä osa ydinalueesta kytkeytyy muihin puistoalueilla kytkettyihin ydinalueisiin (kuva 7). Uudenmaan ELY-keskukselta saadun poikkeamisluvan alueella tehtiin liito-oravan pesähavainto kesällä 2019. Syksyllä 2019 ELY-keskukselta saatiin lupa pesäpuun hävittämiseksi.

Luontoselvityksen perusteella kaava-alueen itälaidassa on lepakoille tärkeä alue (luokka III). Saalistelevat pohjanlepakot viihtyvät kevyenliikenteenreitin ympäristössä.



Kuva 8: Liito-oravan suojelualueesta saatu poikkeama ja säilyvään alueeseen liittyvät yhteydet muiden ydinalueiden välillä (31.5.2016 (UUDELY/3299/2016)).

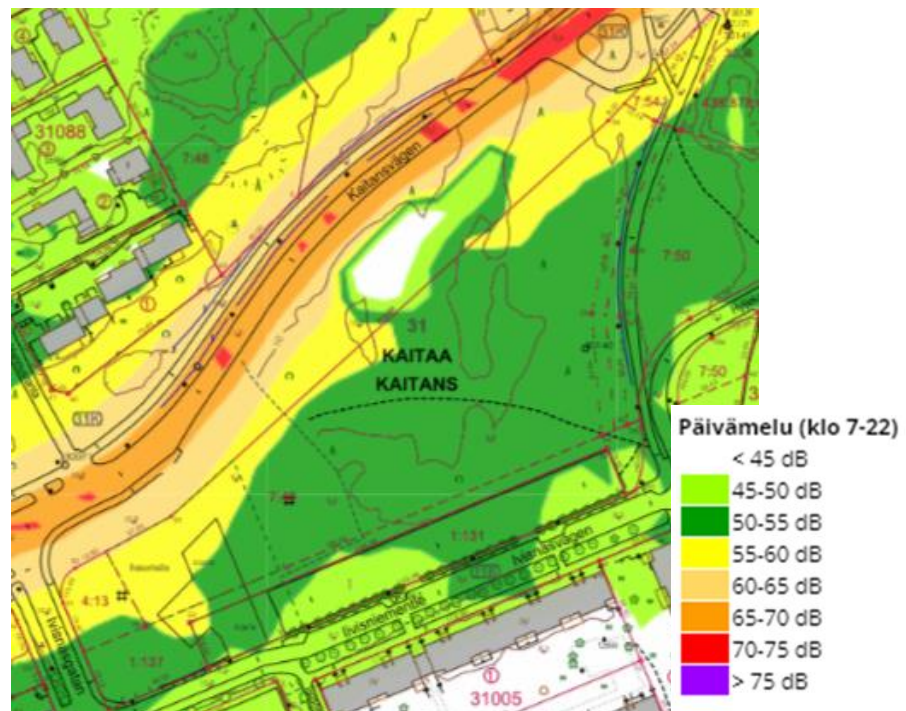
Asemakaavan muutosalueella ei ole muita suojelukohteita.

2.2.9 Ympäristön häiriötekijät

Liikennemelu

Nykytilanteessa Kaitaantien ja livisniementien liikenne aiheutta suunnittelualueella jonkin verran melua. Pääkaupunkiseudun meludirektiivin mukaisen meluselvityksen (2017) mukaan päivämelutaso suunnittelualueella ylittää ohjearvon 55 desibeliä suunnittelualueen luoteisosassa.

Asemakaava-alue ja uusi rakentaminen on osaksi melualueella. Alueelle kohdistuu Kaitaantien liikennemelu sekä hiukkasten tuottama heikentynyt ilmanlaatu Kaitaantien varrella. Kaavoituksen yhteydessä on tehty meluselvitys (WSP, 2017-2020). Asemakaava-alueella suurin liikenteen meluarvo on 65 dB, joka kohdistuu Kaitaantien puoleisilla julkisivuilla rakennusten alimpaan kerrokseen. Kaupunkiympäristössä julkisivumelun jäädessä alle 65 dB ei edellytetä erityisiä toimenpiteitä huoneistojen suuntaamisen suhteen. Laaditussa meluselvityksessä 65dB:n raja-arvo ei ylity.



Kuva 9: Nykytilanteen päivämelutaso ja värien selitykset.

Metrotunnelit tuottavat alueen rakentamiselle reunaehtoja ja rajoitteita mm. louhintaan. Metron runkoäänet ja tärinä on huomioitu maanalaisessa asemakaavassa ja ratarakenteeseen on suunniteltu runkomelueristys koko metrolinjan osalta. Kalliotunnelissa kulkeva metroliikenne ei aiheuta tärinähaittoja ympäristönsä, eikä uusien asuinalueiden liikennetärinän suositusarvo tule ylittymään metrolinjan ympäristössä. Runkomelun ja tärinän torjuntaratkaisut mahdollistavat asuinrakennusten sijoittelun myös suoraan metrolinjan päälle, eivätkä ne aiheuta rasitteita tai rajoituksia maanpäälliselle kaavoitukselle ja maankäytölle. Metrorajoitteisiin liittyvät asia on sisäilytetty kaavamääräyksiin 13-14 §.

Ilmanlaatu

Ilmanlaatu on häiriötekijä Kaitaantiehen rajautuvissa kortteleissa. Kaitaantien kohdalla normaali asumiselle ilmanlaadun minimietäisyys ajoradasta on 7 metriä, joka täyttyy koko kaava-alueen osalta. Kaavamääräyksissä on edellytetty että Kaitaantiehen suuntaan avautuvien asuntojen ilmanotto tulee ottaa rakennusten katoilta tai sisäpihan puolelta.

3

ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.1

Kaupungin ja seudun yleiset tavoitteet

Asemakaavan muutoksen tavoitteet ja lähtökohdat on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 10.6.2015 ja tavoitteet on esitelty tarkemmin kappaleessa *Muut suunnitelmat ja tavoitteet*, 2.1.8.

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa tehokas, kaupunkimainen ja asu-
mispainotteinen aluekokonaisuus Kaitaan metroaseman yhteydessä. Alueelle
sijoitetaan myös riittävästi kaupallisia palveluita paikalliseen tarpeeseen. Alue
liittyy luontevasti sen eteläpuolella olevaan nykyisen livisniemen alueen kau-
punkirakenteeseen.

Asemakaavan muutosalueen asukastavoite on noin 1 000 uutta asukasta, joka
on osa Kaitaa-livisniemi- osayleiskaavan kokonaistavoitetta noin 6 000 uudesta
asukkaasta vuoteen 2040 mennessä. Asemakaava-alueen laskennallinen asu-
kasmäärän lisäys on noin 945 uutta asukasta, ilman ostoskeskuksen korttelia.
Kaitaan metrokeskus ei ole korkean rakentamisen tavoitealuetta, mutta raken-
tamisesta tavoitellaan riittävän tehokasta ja alueelle soveltuvaa, olevan rakenteen
huomioiden. Kaavoituksessa on huomioitu alueen ominaispiirteet ja rakentami-
sen reunaehdot. Rakentaminen jakautuu tasaisesti ja asuinrakennusten kerros-
luku on 8 kerrosta, mikä tuottaa massaltaan yhtenäisen kaupunkimaisen suur-
korttelimallin. Rakentamisen mittakaava liittyy luontevasti viereisen livisniemen
kaupunkirakenteeseen, jossa asuinrakennusten kerrosluku vaihtelee 3-7 ker-
roksen välillä. Asemakaava-alueen rakennusten korkeus vastaa likimain livis-
niemenkadun länsipuolisten rakennusten korkeutta (7 kerrosta).

Asuinrakentamisen korttelialuetta on asemakaavassa laajennettu pohjoiseen
nykyiselle ylileveälle Kaitaantien katualueelle. Katualueen leveys on paikoin
jopa 60 metriä. Kaitaantien katualueen kaventaminen tarkoituksen mukaiseksi,
antaa mahdollisuuksia suunnittelujoustoon ja mahdollisuuden rakentaa tiivim-
min aivan metroaseman välittömässä läheisyydessä. Kaitaantien suuntaan ra-
kennusmassa on muurimainen. Alueen sisäosiin muodostuu leveäksi mitoitettu
paikallinen jalankulku- ja polkupyöräilyraitisto sekä vehkeitä korttelipihoja. Rait-
tien mitoitus mahdollistaa istutuksia ja muita virkistysellisiä toimintoja sekä pe-
lastusliikenteen vaatimat nostopaikat.

Pysäköinti on järjestetty kokonaisuudessaan pysäköintilaitoksiin, joihin sijoittuu
yhteensä noin 700 autopaikkaa, joista 650 on uutta ja uudelleen sijoitettavaa
asukasautopaikkaa ja 50 metron liityntäpysäköintipaikkaa.

Asemakaava-alueen liikennejärjestelyn keskeisenä periaatteena on, että met-
rokeskuskortteleiden uusien asuinrakennusten liikenne tuottaisi mahdollisim-
man vähän liikennettä nykyiselle alueelle ja erityisesti livisniementielle. Suurin
osa tarvittavista uusista autopaikoista sekä metron liityntäpysäköinti ohjataan
Kaitaantien puoleiseen pysäköintilaitokseen korttelissa 31113, johon liikenne
ohjautuu uuden kadun kautta suoraan Kaitaantieltä. livisniemenkadulle sijoitet-
tava toinen pysäköintilaitos hoitaa lähtökohtaisesti pääasiassa nykyiset raken-
tamisen alta korvattavat autopaikat sekä vähäisen osan uusista autopaikoista.
Asemakaava mahdollistaa joustavasti asukasautopaikkojen sijoittumisen ja tar-
kempi autopaikkojen sijoittuminen ratkaistaan sopimuksin. Kaava-alueen ulko-
puolella olevan korttelin 31004 (livisniemen ostoskeskus ja asukaspysäköinti-
alue) tarvittaessa korvattavat asukasautopaikat on mahdollista toteuttaa ase-
makaava-alueen LPA-1- pysäköintilaitoksissa.

Asemakaava-alueen itäreunassa osoitettu suojelumerkinnällä (s-1) liito-oravien
elinpiiriin ydinalue virkistysalueelle sekä ekologinen yhteystarve Kaitaantien yli
ELY-keskukselta saadun poikkeamisen mukaisena.

Asemakaavaehdotuksen tehokas rakentaminen vastaa valtakunnallisista aluei-
denkäyttötavoitteiden suunnittelualueita koskevia Helsingin seudun erityiskysy-
myksiä sekä maakunta- ja yleiskaavan tavoitteita Länsimetron jatkeen kaupun-

kirakenteen tiivistämisestä. Kaitaan metroasema mahdollistaa tiiviin liikkumista-valtaan joukkoliikenteeseen tukeutuvan kaupunkimaisen suurtorttelin rakentamisen. Asemakaavan tavoitteena on lisätä asumista ja lähipalveluita Länsimetron jatkeen Espoonlahden aseman välittömässä läheisyydessä. Kaupunkirakenteen tiivistämisellä vastataan Valtioneuvoston edellyttämään voimakkaaseen asuntotuotantoon metroasemien läheisyydessä, mikä kirjattu edellytykseksi valtionrahoituksen saamiseksi Länsimetron jatkeen rakentamiseen.

Asemakaavan muutosalue on osa Kaitaa-livisniemi osayleiskaavaa, jossa se on pääasiassa osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Osayleiskaavan alueelle on tavoitteena sijoittaa 6 000 uutta asukasta (kaupunginhallituksen linjaus 25.3.2013), nykyisten noin 3 500 asukkaan lisäksi. Tästä tavoitellusta uudesta asukasmäärästä valtaosa on tarkoitus sijoittaa useissa asemakaavan muutoksissa Kaitaan metroaseman 600 metrin ydinvyöhykkeelle. Kaitaan metrokeskus on merkittävä osa tästä tavoitealueesta ja sille asetettu asukastavoite on noin 1 000 uutta asukasta. Lisäksi kaupan ja palveluiden työpaikkoja sijoituu keskeisille paikoille rakennusten kivijalkoihin metroaseman läheisyydessä, jotka täydentävät paikalliskeskuksen palvelutarjontaa nykyisen livisniemen kivijalkapalveluiden lisäksi,

Kaitaan metrokeskus on asuinrakentamiseen painottuva alue ja täydentää olevaa livisniemen aluetta. Tehokkuudestaan huolimatta alue liittyy luontevaksi osaksi sekä nykyistä olevaa kaupunkirakennetta, tarjoten myös elävää ja viihtyisää kaupunkitilaa. Asumisen ja siihen liittyvien toimintojen ja tarpeiden lisäksi alueen kevyen liikenteen verkostoa ja toiminnallisia julkisia alueita kehitetään osana laajempaa kokonaisuutta.

3.2

Alueen toimintoja, mitoitusta ja ympäristön laatua koskevat tavoitteet

Asemakaavan muutosalueen pinta-ala on noin 4,8 ha. Alueen rakentaminen jakautuu tasaisesti. Alueen kokonaiskerrosalaksi muodostuu 43 295 k-m². Kokonaiskerrosalasta asuntokerrosalaa (AK) on 42 450 k-m² ja liiketiloja 945 k-m², jotka sijoittuvat metroaseman viereisiin kortteleihin asuinrakennusten kivijalkoihin. Liikerakentamisen kerrosalasta 860 k-m² edellytetään toteutettavaksi ja 85 k-m² on sallittua toteuttaa ja voi toimia myös esimerkiksi asukkaiden yhteistiloina. Lisäksi kaava-alueen ulkopuolella, sen välittömässä läheisyydessä livisniemenkadun länsipuolella, asuinrakennusten kivijalassa on 1 000 k-m² ja livisniemen liikekeskuksessa noin 1 000 k-m² toteutunutta liiketilaa. Alueen liikerakentamisen lämpöpotentiaalia on mahdollisen myöhemmän kehittämisen yhteydessä liikekeskuksen korttelissa sekä Kaitaantien pohjoispuolella Hannusjärven asemakaava-alueella. Alueen liiketilojen kokonaiskerrosala on asemakaavan muutoksen myötä noin 2 950 k-m², joka parantaa alueen palvelutarjontaa paikallisen kysynnän ja kaupallisen palvelutarjonnan kasvattamisen tarpeeseen vuoteen 2030 mennessä koko Kaitaa-livisniemen alueella. Kaava-alueella laajempi kaupallinen tarkastelu on tehty vuonna 2017 (*Länsimetron jatkealue, kaupallinen tarkastelu, Espoon kaupunki, Ramboll 2017*). Siinä asemakaava-alueen kaupallisten palveluiden mitoitus on 75% siitä kokonaistavoitteesta, joka vuoteen 2030 mennessä on arvioitu tarvitsevan, sisältäen päivittäistavarakaupan tarpeen 1 500 k-m², joka vastaa yhtä suurta supermarket-kokoluokan tai kahta keskisuurta päivittäistavarakauppaa. Muu tavoiteltu kaupallinen sisältö (3 000 k-m²) on keskusta erikoiskauppaa ja palveluita. Tulevissa asemakaavahankkeissa, jotka sijoittuvat metroaseman välittömään läheisyyteen, tullaan huomioimaan ja varmistamaan riittävien kaupallisten palveluiden muodostuminen alueelle, vastaten paikallisen kysynnän tarpeita.

Asemakaava-alueella tavoitellaan tehokkaasta rakentamisesta huolimatta livisniemelle ominaista vehreää yleisilmettä. Julkisille alueille ja kevyen liikenteen raiteille toteutetaan istutuksia. Koska pysäköinti on sijoitettu laitoksiin, jää pihajalalle enemmän maavaraista aluetta, mikä mahdollistaa suurempien puiden istuttamisen pihaille. Rakennetun vihreän lisäksi, alueelle jää lähivirkistysmetsä, joka toimii myös liito-oravan suojelualueena.

3.3

Osallisten tavoitteet

Asukasmielipiteet

Kaavoituksen lähtökohdat ja tavoitteet on linjattu kaupunkisuunnittelulautakunnan kokouksessa 10.6.2015, jonka pohjalta on laadittu Kaitaan metrokeskusten asemakaavoituksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS). Se oli nähtävillä MRA §30 mukaisesti 17.8.2015-15.9.2015 ja samassa yhteydessä järjestettiin asukastilaisuus Kaitaan koululla 28.8.2015, yhdessä Kaitaa-livisniemi-osayleiskaavaluonnoksen esittelyn kanssa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä olon aikana saatiin 12 mielipidettä. Annetut mielipiteet koskivat osaksi asemakaava-aluetta, osaksi laajempaa osayleiskaavallista kokonaisuutta. Palautteen Kaitaan metrokeskusta koskevat ydinkohdat olivat yleisesti myönteisiä tehokkaalle rakentamiselle metroaseman vieressä. Mielipiteissä otettiin myös yksityiskohtaisemmin kantaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa olleiden havainnollistavien luonnossuunnitelmien ratkaisuihin ja massoitteluun. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetyt luonnokset on tehty osayleiskaavan viiteaineistoksi kuvaamaan esimerkein alueen tehokkuustavoitteita ja esitetyt viitteelliset, rakentamisen mittakaavaa esiin tuovat havainnekuvat oli rajattu koskemaan metrokeskukseen suunnittelualueetta. Rakentamista myös kritisoitiin kahdessa palautteessa, johtuen lähimetsän häviämisestä rakentamisen tieltä ja liito-oravan elinpiirin kaventamisesta.

Osa asemakaavoituksen mielipiteistä koskivat asemakaava-alueen ulkopuolista livisniemen aluetta. Mielipiteissä laajempaa täydennysrakentamista ja nykyisten rakennusten korottamista pidettiin hyvänä. Kaitaantien pohjoispuoleisia Hannusjärven ja Hannuskallion ja eteläpuolella olevaa Kaitamäen alueelta tuli myös useita mielipiteitä, jotka koskivat ko. alueiden, jotka sisältyvät osayleiskaavaan, kehittämistä.

Lausuntoja ja kannanottoja ei pyydetty kaavoituksen alkuvaiheessa mutta asiasisältöjä on käsitelty erillisissä työkokouksissa ELY-keskuksen, kaupunginmuuseon ja kaupunkitekniikan keskuksen kanssa.

Asemakaavaehdotus oli nähtävillä 18.12.2017-22.1.2018 välisenä aikana. Asukastilaisuutta ei pidetty. Muistutuksia saatiin kolme ja kannanottoja sekä lausuntoja yhdeksän kappaletta. Muistutuksissa tuotiin esille mm. seuraavia näkökantoja: polkupyöräilyn ja jalankulun edistäminen, asuinrakennusten kerroslukuihin esitettiin sekä madaltamista että korottamista ja mahdollisuuksien mukaan luonnon säilyttämistä. Julkisten ja kaupallisten palveluiden ja työpaikkojen määrän lisäystä toivottiin sekä asukkaiden yhteistiloja. Pysäköintiratkaisua toivottiin maanalaisena laitoksena.

Lausunnoissa ja kannanotoissa mainittiin HSL:n osalta mm. polkupyöräilyn edistämisen ja bussilinjaston tarpeiden huomioiminen kaavoituksessa ja riittävien metron liityntäpyöräpaikkojen mitoittaminen. Katusuunnitelmissa on huomioitu sekä kaitaantien isot liityntälinjaston pysäkit että palvelulinjojen pysäkki-varaukset livisniemenkadulla ja -tiellä. Metron pyöräpysäköintipaikkoja tulee Kaitaan itäisen sisäänkäynninyhteyteen vähintään 200 polkupyöräpaikkaa. Metroaseman viereisille alueille voidaan mitoittaa enemmänkin pyöräpaikkoja.

ELY-keskus ja ympäristökeskus toteaa lausunnossaan liito-oravan suojelukysymysten tulleen riittävästi huomioiduksi asemakaavassa. ELY-keskus esittää asuntojen avaamissuuntiin kohdennettua liikennemelun tiukempaan kaavamerkintään. Ympäristökeskus huomauttaa rakentamisen vaikutuksista Hannusjärven valuma-alueeseen ja edellyttää kaavamääräysten tarkentamista niiden osalta. HSY edellyttää riittävien mitoitusten varmistamiseksi jätehuollon tarpeisiin. Kaupunginmuseo esittää livisniemen vanhan liikekeskuksen suojelua asemakaavassa sen rakennus- ja kulttuurihistoriallisten arvojen vuoksi.

Liikenteelliset tarkastelut ja palvelubussien ajoratabussipysäkkien tilanvaraukset on tutkittu kunnallisteknisen suunnittelun yhteydessä ja järjestelyt mahtuvat asemakaavan katualueille.

4 ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 Yleisperustelu ja -kuvaus

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa tehokas, kaupunkimainen sekä korkeatasoinen ja omaleimainen asuinrakentamiseen painotuva aluekokonaisuus Kaitaan metroaseman ympärille. Asemakaava-alue muodostuu kahdeksasta korttelista, jotka kykeytyvät toisiinsa ja metroasemaan jalankulku- ja polkupyöräraitiston kautta. Seitsemän korttelia sijoittuvat livisniementien pohjoispuolelle ja muodostavat uuden metrokeskuksen suurkorttelikokonaisuuden. Asuinrakennusten kerrosluku on kahdeksan.

Asuinrakentamisen korttelialuetta on asemakaavassa laajennettu pohjoiseen nykyiselle, ylläolevalle Kaitaantien katualueelle. Kaitaantien suuntaan rakennusmassat ovat muurimaisia, suojaten alueen sisäosia ja korttelipihoja Kaitaantien liikennemelulta ja autoliikenteen päästöiltä. Asuinkortteleiden piha-alueet ovat kauttaaltaan maavaraisia (kansipihoja ei alueella ole), mikä mahdollistaa enemmän vihreyttä ja kasvillisuutta ja niille on mahdollista istuttaa isoja runkopuita. Alueen keskelle sijoittuu asuinkortteleita palveleva huoltokorttelialue (AH-1), joka mahdollistaa suuremman avoimen ja istutetun viereisten asuinrakennusten korttelipihaan toimivan alueen muodostumisen suurkorttelin keskelle. Alueen sisälle muodostuu leveäksi mitoitettu paikallinen jalankulku- ja polkupyöräilyraitisto, jonka keskeiset reitit ovat metroaseman Kaitaantielle ja livisniemeen yhdistä Lankalinja ja itä-länsi-suuntaiset Pylvä- ja Puhelinlinjat. Raitisto toimii sekä turvallisen liikkumisen yhteysreitteinä, että osana alueen lähivirkistyksestä kokonaisuutta. Leveä mitoitus mahdollistaa runsaasti istutuksia ja viihtyisää elävää kaupunkitilaa, toimien samalla eräänlaisena korttelipihojen laajentumisvyöhykkeenä. Lähtökohtana useimmille kiinteistöille on ns. omatoiminen pelastus, mutta osa asuinkortteleiden pelastuspaikoista voi sijaita myös kaduilla ja raiteilla.

Tehokas, kaupunkimainen rakentaminen vastaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteiden suunnittelualueita koskevia Helsingin seudun erityiskysymyksiä sekä maakunta- ja yleiskaavan tavoitteita Länsimetron jatkeen radanvarren tiivistämisen vyöhykkeenä.

Alueen kaupalliset palvelut sijoittuvat sijainniltaan nykyisille paikoille ostoskeskuksen kortteliin sekä metrokeskuksen yhteydessä rakennusten kivijalkoihin ja ovat luonteeltaan paikallisia lähipalveluita.

Asemakaava-alueen autoliikennejärjestelyiden keskeisenä periaatteena on, että metrokeskuskortteleiden uusien asuinrakennusten liikenne tuottaisi mahdollisimman vähän liikennettä nykyiselle livisniemen alueelle ja erityisesti livisniementielle.

Asemakaava-alueen pysäköinti on järjestetty kokonaisuudessaan kahteen keskitettyyn pysäköintilaitokseen, jotka mitoitetaan noin 650 uuden tai uudelleen sijoitettavan asukasautopaikan sekä 50 metron liityntäpysäköintiautopaikan tarpeisiin. Suurin osa tarvittavista uusista autopaikoista sekä metron liityntäpysäköinti ohjataan Kaitaantien puoleiseen pysäköintilaitokseen korttelissa 31112 (LPA-1), johon liikenne ohjautuu uuden Sentraalinkujan kautta suoraan alueen ulkopuolisesta katuverkosta. livisniemenkadulle sijoitettava toinen pysäköintilaitos (LPA-1 31003) mitoittaa pääasiassa nykyiset rakentamisen alta korvattavat asukasautopaikat sekä osan uusien rakennusten autopaikoista.



Kuva 10: Asemakaava-alueen havainnekuva.

Asemakaava-alueen liikennejärjestelyn keskeisenä periaatteena on, että metrokeskuskortteleiden uusien asuinrakennusten liikenne tuottaisi mahdollisimman vähän liikennettä nykyiselle alueelle ja erityisesti Iivisniementielle. Suurin osa, noin 2/3 tarvittavista uusista autopaikoista sekä mahdollisista metron liittytäkösäköinti ohjataan Kaitaantien puoleiseen pysäköintilaitokseen korttelissa 31112, johon liikenne ohjautuu uuden kadun kautta suoraan Kaitaantieltä uuden kadun, Sentraalinkujan kautta. Iivisniemenkadulle sijoitettava toinen pysäköintilaitos hoitaa pääasiassa nykyiset rakentamisen alta korvattavat autopaikat sekä vähäisen osan uusista autopaikoista.

4.2

Mitoitus

Asemakaavan muutosalueen pinta-ala on noin 4,8 ha. Asemakaava-alueen kokonaiskerrosalaksi muodostuu 43 295 k-m², joista asumisen kerrosalaa on 42 350 k-m² ja liketiloja 945 k-m².

Liiketilat sijoittuvat metroaseman viereisten kortteleiden kivijalkoihin. Lisäksi kaava-alueen ulkopuolella, Iivisniemenkadun länsipuolella, asuinrakennusten kivijalassa on 1 000 k-m² ja Iivisniemen liikekeskuksen yhteydessä myös noin 1 000 k-m² toteutunutta liiketilaa. Alueen liiketilojen kokonaiskerrosala on asemakaavan muutoksen myötä noin 2 950 k-m². Kaitaan metrokeskuksen ja Iivisniemen alue on luonteeltaan lähipalvelukeskus. Asemakaavan mitoitus on osa siitä mitoitusarpeesta, joka vastaa paikallisen kysynnän ja kaupallisen palvelutarjonnan kasvattamisen tarpeeseen vuoteen 2030 mennessä metroaseman vaikutusalueella, käsittäen asemakaava-aluetta laajemman tarkastelualueen (Länsimetron jatkealue, kaupallinen tarkastelu, Ramboll 2017). Asemakaava-alueen kaupallisten palveluiden mitoitus on 75% siitä kokonaistavoitteesta, joka vuoteen 2030 mennessä. Mitoituksessa on huomioitu päivittäistavarakaupan 1 500 k-m²:n tarve, joka vastaa yhtä suurta supermarket-kokoluokan tai kahta keski suurta päivittäistavarakauppaa. Muu kaupallinen sisältö (3 000 k-m²) on keskustan erikoiskauppaa ja palveluita. Kaupallisten palveluiden tarve kasvaa, kun Kaitaa-Iivisniemi-osayleiskaavan metroasemaa lähellä olevat alueet alkavat kehittyä. Laskennallinen tarve kaupan myöhemmälle lisäykselle on noin 1 750 k-m² ja sen kehittäminen on mahdollista ensisijaisesti Iivisniemen

Asuinkerrostalojen korttelialueet:

Korttelialue AK 31003

Korttelialue muodostuu yhdestä 8-kerroksisesta asuinrakennuksesta. Korttelialueen kokonaiskerrosala on 4 330 k-m², josta 4 000 k-m² on asumista ja 330 k-m² rakennettavaksi edellytetyjä liiketiloja maantasokerroksessa. Korttelin leikki- ja oleskelupihatoiminnot on osoitettu asuinrakennusten huoltotoimintoja palvelevalla AH-1 31112- korttelialueelle toiselle puolelle Pylväslinja-jalankulkuraiteita. Laskennallinen korttelitehokkuus on noin $e_k=3.7$, mihin ei sisälly autopaiikat eikä leikki- ja piha-alueet. Autopaikkojen laskennallinen tarve on noin 36 autopaikkaa, jotka sijoittuvat pysäköintilaitokseen LPA-1 31003- tai LPA-1 31112- korttelialueelle.

Kortteli AK 31111

Kortteli AK 31111 muodostuu yhdestä 8-12-kerroksisesta rakennuksesta, jonka kokonaiskerrosala on 6 980 k-m². Asemakaava edellyttää toteutettavaksi Kaitaantien ja Iivisniemenkadun kulmaan 12-kerroksisen rakennuksen osan. Asumisen kerrosala on 6 750 k-m² ja maantosokerrokseen rakennettavaksi edellytettävien liiketilojen määrä 230 k-m². Rakennus sisäänkäyntialueineen muodostaa tehokkaan katu- ja torialuein rajatun ydinkorttelin aivan metroaseman vieressä. Korttelitehokkuus on noin $e_k=5.7$. Korttelin leikki- ja oleskelupihatoiminnot on osoitettu AH-1 31112- korttelialueelle, noin 50 metrin päähän turvallisen jalankulkuraitin varrella.

Autopaikkojen laskennallinen tarve on n. 62 autopaikkaa (60 asukas- ja 2 liiketilojen autopaikkaa, 1ap/110/100 k-m²), jotka sijoittuvat pysäköintilaitokseen LPA-1 31003- tai LPA-1 31112- korttelialueelle.

Korttelialue AK 31112

Kortteli muodostuu yhdestä 8-kerroksisesta rakennuksesta, jonka kokonaiskerrosala on 7 050 k-m², josta 6 750 k-m² on asumista ja 300 k-m² rakennettavaksi edellytetyjä ja 35 k-m² mahdollistavia liiketiloja maantasokerroksessa. AK-korttelialue rajautuu vehreään asumista palvelemaan yhteiskäyttöiseen korttelialueeseen (AH-1), josta muodostuu koko kaava-alueen keskeille vehreä sisäpiha. Laskennallinen korttelitehokkuus on noin $e_k=5.8$ (AK) tai $e_k=2.5$ (AK ja AH-1). Korttelin leikki- ja oleskelupihatoiminnot on osoitettu saman korttelin AH-1- korttelialueelle.

Autopaikkojen laskennallinen tarve on n. 65 autopaikkaa (62 asukas- ja 3 liiketilojen autopaikkaa, 1ap/110/100 k-m²), jotka sijoittuvat pysäköintilaitokseen LPA-1 31003- tai LPA-1 31112- korttelialueelle.

Kortteli AK 31114

Korttelin muodostuu neljästä rakennusalaista. Kaitaantien ja Sentraalinkujan puolella rakennukset rajautuvat katualueisiin. Piha puolella on puistoalueeseen (VL-2) rajautuva pistetalon rakennusala ja etelässä "L":n muotoinen VL-2-puistoalueeseen avautuva rakennusala. Kaikki rakennukset ovat 8-kerroksisia. Korttelin kokonaiskerrosala on 19 850 k-m², josta kaikki on asumista. Piha-alue on kokonaan maavarainen, joka mahdollistaa joustavat suunnitteluratkaisut piha-alueiden ja hulevesien hallinnan kannalta. Leikki- ja oleskelupihat ovat korttelissa yhteisiä. Laskennallinen korttelitehokkuus on noin $e_k=3.2$.

Autopaikkojen laskennallinen tarve on 180 asukasautopaikkaa (1ap/110 k-m²), jotka sijoittuvat pysäköintilaitokseen LPA-1 31003- tai LPA-1 31112 – korttelialueelle.

Kortteli AK 31115

Kortteli muodostuu yhdestä Iivisniementien suuntaisesta lamellirakennuksesta.. Korttelin kokonaiskerrosala on 5 000 k-m², josta kaikki on asumista. Leikki- ja oleskelupihat ovat korttelissa yhteisiä. Pihatoimintoja voidaan myös sijoittaa AH-1-korttelialueelle. Laskennallinen korttelitehokkuus on noin $e_k=3.0$

Autopaikkojen laskennallinen tarve on 124 asukasautopaikkaa (1ap/110 k-m²) ja ne sijoittuvat pysäköintilaitokseen LPA-1 31003- tai LPA-1 31112- korttelialueelle.

Muut korttelialueet:

Kortteli LHA-1 31110

LHA-1 31110, Henkilöliikenneterminaalien korttelialue, jolle saa sijoittaa metroaseman sisäänkäyntirakennuksen. Korttelialueelle sallitaan metroasemaan liittyviä liiketiloja 50 k-m². Metron liityntäpysäköinnin autopaikkoja edellytetään toteutettavan 50 ja ne sijoittuvat korttelin 31112 LPA-1-alueelle, noin 100 metrin päähän metroaseman sisäänkäynnistä. Kortteli rajautuu tiiviisti Iivisniementiehen, Iivisniemenkulman torialueeseen ja Pylväslinja-raittiin. Metroaseman yhteyteen edellytetään toteutettavaksi metron hankesuunnitelman (2012) mukaiset 200 polkupyöräpaikkaa, joide ohjeellinen sijainti LHA-1-korttelialueella sekä Pylväslinja-raitilla, on osoitettu asemakaavassa "pyp"-merkinnällä. Metroasemarakennus on rakentunut hyvin pitkälle vuoden 2020 loppuun mennessä.

Korttelialue AH-1 31112

AH-1- korttelialue on osoitettu asuinrakennusten yhteiskäyttöiseksi huolto- ja pihatoimintojen korttelialueeksi. Asemakaavassa korttelialueelle on sijoitettu AK 31003, 31111, 31112 ja 31115 korttelialueiden piha- ja oleskelutoimintoja. Lisäksi alueella voidaan huolehtia korttelin 311112 hulevesien viivytystä ja jätehuollosta. Alueella on ajorasite AK 31112 korttelialueelle. Yhteispihalla olevaa puustoa tulee säilyttää ja muutoin lisäksi istuttaa ja toteuttaa vihreänä osana alueen viherkokonaisuutta. Se toimii myös paikallisten jalankulku- ja polkupyöräraitien varren maisemallisena elementtinä sekä osaksi avoimena ja vihreänä tilana, jonka viereen on mahdollista sijoittaa yleisten alueiden toiminnallisia- ja oleskeluun sopivia paikkoja.

Korttelialue LPA-1 31003

LPA-1 31003, Autopaikkojen korttelialue. Pysäköintilaitos sijoittuu Iivisniementien varteen. Pysäköintilaitoksen mitoitus on noin 270 autopaikkaa ja siihen voidaan toteuttaa neljä maanpäällistä kerrosta. LPA-pysäköintilaitokseen osoitetaan lähtökohtaisesti nykyiset rakentamisen myötä poistuvat kortteleiden 31005, 31007 ja 31008 asukasautopaikat, jotka on nykyisin sijoitettu pysäköintialueille kortteleissa 31003 ja 31004. Korvattavien autopaikkojen määrä on noin 170. Pysäköintipaikkojen tarkempi sijoittuminen ratkaistaan myöhemmin erillisin sopimuksin.

Korttelialue LPA-1 31112

LPA-1 31112, autopaikkojen korttelialue. Pysäköintilaitos sijoittuu Kaitaantien varteen ja ajoyhteys tulee suoraan pääkatuverkosta Kaitaantiehen liittyvän uuden kadun, Sentraalinkujan kautta. Uusien rakennusten asukas-pysäköinnin ja metron liityntäpysäköinti eivät kuormita Iivisniemen alueen katuverkkoa. Pysäköintilaitos mahdollistaa n. 420 autopaikkaa seitsemässä tasossa, joista kolme sijaitsee maanalla ja neljä maanpäällä. Laitokseen tulee järjestää nykyisen louhintaja- ja huoltotunnelin korvaava huolto- ja sairaankuljetusyhteys maanalaiseen metron huoltotunneliin.

Pysäköintilaitokseen osoitetaan lähtökohtaisesti uusien kortteleiden 31111, 31112, 31114 ja 31115 asukasautopaikat (1ap/110 k-m²) sekä niiden liiketilojen vaatimat autopaikat (1ap/200 k-m²) ja metron 50 liityntäpysäköintipaikkaa. Asemakaava mahdollistaa joustavasti myös muiden kortteleiden sekä Iivisniemen nykyisten, korvattavien autopaikkojen sijoittamisen kortteliin. Kaitaan metrokeskuksen asemakaavan pysäköintipaikkojen mitoitus mahdollistaa myös tarvittaessa suuren osan ostoskeskuksen korttelin 31004 autopaikkojen sijoittamisen. Pysäköintipaikkojen tarkempi sijoittuminen ratkaistaan myöhemmin erillisin sopimuksin. Laitoksiin voidaan lisäksi tarvittaessa toteuttaa yleistä pysäköintiä.

Virkistysalueet:

VL-1

Alueen itäreunassa on lähivirkistysalue, joka säilytetään nykyisellään luonnontilassa. Oleva puusto tulee säilyttää ja mahdollisia aukkopaikkoja täydennysistutetaan. Alueella on s-1- merkinnällä suojeltu liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkana toimiva ydinalue. Koko VL-1-alue toimii liito-oravan yhteysreitteinä, jonka Kaitaantien ylittävä osuus on merkitty eko-1-merkinnällä. Alueen reunoja tulee täydennysistuttaa yhteyden kehittämiseksi. Alueelle on sijoitettu kolme liito-oravan pesäpönttöä maaliskuussa 2020.

VL-2

Alueen kaakkoisosassa, asuinkerrostalokortteleiden 31114 ja 31115 välissä on VL-2-merkitty virkistysalue. Alue tulee säilyttää nykytilassa. Alueen puustoa, erityisesti mäntyryhmiä sekä alueen läpi kulkeva vanha metsäpolku tulee säilyttää. Alue toimii osana Kaitaan metrokeskuksen alueen vaihettuvaa vihertemaa.

Raitit:

Kevyenliikenteen pääyhteydet kulkevat Kaitaantien eteläreunalla ja livisniemenkadulla. Edellinen on osa laajempaa metrokeskuksia yhdistävää polkupyöräilyn pääreittiä. Jälkimmäinen toimii linkkinä pää- ja Kaitalaaksoon linjattavan laatureitin välillä. Näillä osuuksilla jalankulku ja polkupyöräily on erotettu toisistaan. Alueella on lisäksi kattava sisäinen jalankulun ja polkupyöräilyn raitisto, joka muodostaa kiinteän kokonaisuuden ja joka liittyy metrokeskuksen asuinkorttelit osaksi livisniemen aluetta.

Metrokeskuksen tärkeimmät yhteydet ovat metroasemalle johtavat etelä-pohjoissuuntainen jalankulkuraitti (Lankalinja) sekä alueen keskellä itä-länsisuunnassa kulkeva Pylväslinja/Puhelinlinja. Lankalinja, joka livisniementien eteläpuolella jatkuu livisniemenkujana, toimii yhdysreitteinä vanhan livisniemen ja metroasema sekä Kaitaantien bussipysäkkien välillä. Metroaseman pohjoispuolella on lisäksi aukiomainen liviskulma/Johtokuja, joka toimii kulkureitteinä, asuinrakennuksen pelastus- ja huoltotienä ja metron liityntäpolkupyöräpaikkojen alueena. Raitit on mitoitettu siten, että niille voidaan sijoittaa tarvittaessa pelastusreittejä sekä oleskelualueita ja kasvillisuutta. Puhelinlinja on pihakatuja, jonka kautta korttelin 31112 huoltoliikenne ja tontille ajo ovat mahdollista. Pihakatu on mitoitettu siten, että ajoneuvon ja kevyenliikenteen turvallinen kohtaaminen on mahdollista turvallisesti. Koska varsinaiset asukkaiden autopaikat sijaitsevat korttelissa 31112 (LPA-1), johon ajo tapahtuu Sentraalinkujan katualueelta, ei korttelin sisälle kohdistuva liikennemäärä ole haitallisen suurta.

Alueen viherteema täydentyy alueen raiteilla, joiden mitoitus mahdollistaa puiden ja kasvillisuuden istuttamisen. Tavoite on, että kaupunkimaiset mutta vehreät raitit vaihettuvat luontevasti VL-2-puistoon.

Torit ja aukiot:

Metrokorreilissa on liviskulma niminen torialue. Alueen huoltoliikenteelle sallittu osa on nimetty Johtokujaksi. Se sijoittuu metroaseman pohjois- ja länsipuolelle, asemarakennuksen ja asuinkorttelin 31111 väliin. Alue toimii myös jalankulku-yhteytenä metroasemalle ja Kaitaantien bussipysäkeille sekä metrokeskuksen kivijalkapalveluihin. Siihen liittyy puuryhmin istutettavat alueen osat (i-1), jotka pehmentävät muuten tehokkaasti rakennettua korttelia ja mahdollistaa luontevan kiinteistöjen yhteiset huoltoajoyhteydet ja mahdollistavat oleskelulle houkuttelevien paikkojen muodostumista. Aukion etelälaitaan (i-3) jätetään avokallio-alue, jonka reunoja täydennysistutetaan matalin kallionpeitekasvein.

Katualueet:

Alueen katuverkkoa ei muuteta. Kaitaantien mitoitusta muutetaan ja linjausta tarkistetaan. Katualueen tilanvarausta tiivistetään. livisniemenkadun ja livisniementien mitoituksia tarkistetaan vähäisessä määrin vastaamaan tarkoituksen mukaisia liikennejärjestelyjä. Katujen varsille mahdollistetaan yleistä kadunvarsipysäköintiä. Asemakaava-alueen ainoa uusi katu on Sentraalinkuja,

jonka kautta suurin osa uuden rakentamisen tuottamasta liikenteestä sekä liityntäpysäköinti ohjataan Kaitaantien puoleiseen pysäköintilaitoksen kortteliin 31113 (LPA-1).

Kortteleiden yhteisjärjestelyt:

Kaupunkimainen tiivis kaupunkirakenne ja korttelinrajoja myöten rakennettut asuinrakennukset edellyttävät paikoitellen pelastusreittien ja nostopaikkojen sijoittumista yleisille alueille.

Kortteleiden sisällä eri tonttien välille tulee tehdä yhteisjärjestelyjä siten, että piha-alueiden leikki- ja oleskelu- sekä istutettavat alueet ja pihakäytävät tontille ajo- ja pelastustieyhteyksineen ova yhteiskäyttöisiä. Hulevesien hallinnan järjestelyt, pihakäytävät sekä leikki- ja oleskelupaikat ovat korttelin yhteiset. Rakentamisen vaiheistus tulee suunnitella siten, että em. toiminnalliset tarpeet tulee huomioiduiksi myös ensimmäisessä vaiheessa. Yhteispiha-alueet on merkitty asemakaavassa "yht-p"-merkinnällä ja yhteisen ajoyhteyden tarve "ajo"-merkinnällä. Kortteliin 31112 on muodostettu erillinen asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue (AH-1), jolle on mahdollista sijoittaa kortteleiden 31111 ja 31112 lisäksi myös korttelin 31003 ja 31115 kiinteistöjen yhteistointintoja, kuten leikki- ja oleskelupaikat sekä mahdollisesti hulevesien hallintaa.

Tiiviin ja luontevan kaupunkimaisen ratkaisun saavuttamiseksi on yleisen kunnallistekniikan rakentamisesta vastaavan Kaupunkitekniikan keskuksen kanssa on sovittu, että kortteleiden hulevesiä voidaan sopimuksin viivyttää myös yleisillä alueilla. Asemakaavassa metroaseman (31110 LPA-1) sekä asuinkorttelin AK 31111 hulevesiä on mahdollistettu viivytettäväksi yleisille alueille raitin alle. Myös kortteleiden huolto- ja pelastustiet ja nostopaikat ovat paikoitellen kortteleiden ulkosivuilla yleisillä alueilla ja niiden rakentamisesta ja kunnossapidosta vastaan niitä käyttävät kiinteistöt. Pelastus- ja huoltoteiden sekä nostopaikkojen mitoitus on huomioitu asemakaavan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa.

Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva:

Kaupunkirakenne muodostuu yhtenäisestä kokonaisuudesta, jossa asuinrakennusten kerrosluku on 8. Ratkaisu tavoittelee uuteen metrokeskuksen suurtortteliin omaleimaista ja massallisesti yhtenäistä ilmettä, joka kytkeytyy myös luontevasti nykyisen livisniemen alueen kylkeen kaupunkirakennetta täydentävänä kokonaisuutena. Asemakaavan muutosalueen eteläreunalla on pyritty livisniemen ominaispiirteitä kunnioittavan rajapinnan muodostamiseen. Asuinrakennusten pääasiallinen julkisivuväritys on vaalea, poislukien Kaitaantien puoleiset julkisivut, jotka ovat tummaksi poltettua tiiltä tai rappaista. Kaitaantien puoleisiin kortteleihin 31111, 31112, 31114 sekä Puhelinlinjaan välittömästi rajoituvien korttelin 31115 rakennuksissa tulee olla pituussuuntaan laskeva lapekatto. Asemakaavamääräyksissä 2-4 § on esitetty kaupunkikuvan laadukkuutta edellyttäviä kaavamääräyksiä.

Metroaseman ja pysäköintilaitosten julkisivumääräyksiä on tarkennettu erillisillä "ju"-merkinnöillä niissä paikoissa, joissa se kaupunkikuvan kannalta on katsottu tärkeäksi.



Kuva 12: Näkymäkuva Lankalinjan ja Pylväslinjan risteyksestä metroaseman suuntaan (Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy/Arkkitehtipalvelut Oy, 2020).



Kuva 13: Näkymäkuva Lankalinjan ja Pylväslinjan risteyksestä Iivisniemenkujan suuntaan, metroaseman edestä (Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy/Arkkitehtipalvelut Oy, 2020).



Kuva 14: Näkökuva Pylväslinjan länsipäästä Keskuspihalle ja Pylväsmetsän suuntaan (Arkkittehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy/Arkkittehtipalvelut Oy, 2020).

4.3.2

Liikenne

Ajoneuvoliikenne

Asemakaavan muutoksella ei muuteta alueen katuverkkoa. Kaitaantien linjasta ja mitoitusta muutetaan ja nykyistä leveää katualuetta kavennetaan. Iivisniementien ja Iivisniemenkadun mitoituksia tarkistetaan kaavamuutosalueen reunoilla, muuttamatta katujen nykyistä luonnetta. Kaitaantieltä avataan metrokortteleihin uusi lyhyt katuyhteys, Sentraalinkuja.

Asemakaava-alueen liikennejärjestelyn keskeisenä periaatteena on, että metrokeskuskortteleiden uusien asuinrakennusten liikenne aiheuttaisi mahdollisimman vähän häiriötä Iivisniemen alueelle. Kaitaantielle on suunniteltu uusi nelihaaraaliittymä, josta on yhteys pohjoiseen uudelle tulevalle asuinalueelle ja Kaitaan metrokeskuksen asemakaava-alueelle. Lähtökohtaisesti suurin osa tarvittavista uusista autopaikoista sekä metron liityntäpysäköinti ohjataan Kaitaantien puoleiseen pysäköintilaitokseen korttelissa 31112 LPA-1, johon liikenne ohjautuu uuden Sentraalinkujan kautta suoraan Kaitaantieltä. Iivisniemenkadulle korttelialueelle 31003 LPA-1 sijoitettava toinen pysäköintilaitos hoitaa pääasiassa nykyiset rakentamisen alta korvattavat autopaikat sekä vähäisemmän osan uusista autopaikoista.

Alueen sisäisessä raitistoston osana on myös pihakatu (Puhelinlinja/Piuhalinja), jossa ajoneuvoilla ajaminen on sallittu. Yhteys tarvitaan AK 31112 korttelin huolto- ja ajoittaisen tontilleajotarpeen vuoksi. Muilta osin liikenne ohjautuu olevia Iivisniemenkatua ja Iivisniementietä pitkin. Iivisniemenkadulta sallitaan Iiviskulma-aukiolle korttelin 31111 huolto- ja tontilleajoa palveleva ajoyhteys. Relelinja on metrokeskuksen tärkein kevyenliikenteen yhteys, joka yhdistää metrokeskuksen Iivisniemenkujan kautta Iivisniementoriin. Se on mitoitettu siten, että kivitajkaliikkeitä palveleva huolto liikenne on sallittu. Tiiviin kaupunkimaisen korttelirakenteen vuoksi, kortteleiden ulkojulkisivujen pelastukseen käytettävät pelastustiet sijaitsevat osaksi myös yleisellä alueella, kaduilla sekä kevyen liikenteen väylillä.

Sentraalinkuja mahdollistaa liittymisen Kaitaantien puoleisiin asuinkortteleihin sekä toiseen aluepysäköintilaitokseen, palvelen ensisijaisesti uuden alueen asukaspysäköinnin liikennettä, kuormittamatta nykyisen jo rakentuneen alueen katuverkkoa (Iivisniemenkatu ja Iivisniementie).

Katualueiden tarvittavat alustavat tilanvaraukset on huomioitu asemakaavaehdotuksen yhteydessä tehdyssä kunnallisteknisessä suunnittelussa (WSP Finland, 2018). Tarkempi, katu- ja yleisten alueiden rakennussuunnitteluvaihe on käynnistynyt keväällä 2020 kaupunkitekniikan keskuksen vetämänä Sitowise Oy:n kanssa.

Alueen sisäinen liikenne ja pysäköinti

livisniemen alueelle tulevan liikenteen määrää on pyritty vähentämään mahdollistamalla uusi ajoyhteys suoraan Kaitaantieltä Sentraalinkujan kautta kortteleihin ja aluepysäköintilaitokseen (LPA-1). Suurin osa livisniementien liikenteestä on nykyisen koulun ja asukkaiden tuottamaa mutta osa uuden alueen asukaspysäköinnistä ja mahdollisesti ostoskeskuksen korttelin asukaspysäköinnin korvaavat paikat sijoittuvat livisniementien varteen merkittyyn aluepysäköintilaitokseen (LPA-1), joka lisää liikennettä jonkin verran livisniementiellä. Alueen vaiheittainen toteutus saattaa edellyttää väliaikaisia ratkaisuja pysäköinnin osalta.

Jalankulku ja polkupyöräily

Asemakaavaehdotuksessa on huomioitu Espoon kaupungin polkupyöräilyn edistämistavoitteet huomioimalla pyöräilyn tavoiteverkko sekä varaamalla pyöräilylle monipuoliset yhteydet kaikilta suunnilta metroasemalle. Kaupunkitason polkupyöräilyn pääreitti kulkee Kaitaantien eteläreunalla sekä livisniemenkadulla, josta yhteyden on tarkoitus jatkaa Hannusjärven itäreunalle. Siinä jalankulku ja polkupyöräily on erotettu toisistaan. Mitoitukselle on varattu 5,0 metriä ja lumitila ajoradan puolella. livisniemenkadun varteen on varattu tilaa erotelulle pyöräilyn ja jalankulun väylälle, joka yhdistää em. pääreitit, livisniemen eteläpuolen Kaitalaaksossa kulkevaan saman suuntaiseen laatureittiin. Liityntäliikenteelle on varattu länsimetron jatkeen hankesuunnitelman mukainen määrä pyöräpysäköintipaikkoja. Asemakaava-alueen keskellä olevat kevyenliikenteen raitti, pihakatu ja puistoalue muodostavat jalankulkupainotteisen vyöhykkeen, jossa sallitaan myös hidaskäyttöinen polkupyöräily. Yhteydet ovat luonteeltaan paikallisia Kaitaan metrokeskuksen ja livisniemen asukkaita ja koululaisia palvelevat. Metrokeskuksen tärkeimmät yhteydet ovat metroasemalle johtavat etelä-pohjoissuuntainen jalankulkuraitti (Relelinja) sekä alueen keskellä itä-länsisuunnassa kulkeva Pylväslinja/Puhelinlinja. Relelinja, joka livisniemen puolella jatkuu livisniemenkujana, toimii yhdysreitteinä vanhan livisniemen ja metroasema sekä Kaitaantien varrelle sijoittuvien liityntäbussipysäköiden välillä. Metroaseman länsipuolella on lisäksi aukiomainen livisniemenkulma, joka toimii kulkureittinä ja oleskelualueena, täydentäen metrokeskuksen julkisten ulkotilojen sarjaa. Raitit on mitoitettu siten, että niille voidaan sijoittaa tarvittaessa myös pelastusreitit ja nostopaikkoja, oleskelualueita sekä puita ja kasvillisuutta.

Julkinen liikenne:

Koko suunnittelualue ja viereinen livisniemi ovat erittäin hyvällä kävelyetäisyydellä Kaitaan metroasemasta, jolla metron liikenteen arvioidaan alkavan aikaisintaan vuonna 2023. Siihen asti palvelevat nykyiset Kaitaantietä kulkevat, mm. liityntälinjat Matinkylän metroasemalle. Länsimetron jatkeen liityntälinjaston suunnittelua ei ole vielä aloitettu. Kaavoituksessa huomioidaan myös liityntäpolkupyöräilyn tarpeet reitistön ja liityntäpolkupyöräipaikkojen osalta, joita metrosemasen yhteyteen on suunniteltu toteutettavaksi vähintään 250. Niistä noin 200 sijoitetaan metron itäisen sisäänkäynnin yhteyteen ja noin 50 myöhemmin avattavan livisniemenkallion sisäänkäynnin yhteyteen (Länsimetron jatke, hankesuunnitelma, 2012). Metroasemaan liittyviä autojen liityntäpaikkoja on mitoitettu 50 ja ne on sijoitettu osaksi (Kaitaantien puoleista) korttelin 31113 aluepysäköintilaitosta, jolloin ne eivät tuota lisääntyvää liikennettä livisniemen alueelle. Liityntäautopaikat voivat olla osana osittain yhteiskäyttöisiä, osana alueen yleistä pysäköintiä.

Pysäköinti, huolto- ja pelastusliikenne:

Asemakaava-alueella on kaksi aluepysäköintilaitosta, jotka mahdollistavat noin 700 autopaikan sijoittamisen. Asemakaavan ohessa tehdyssä korttelisuunnitelmassa LPA-1 31112 pysäköintilaitokseen on esitetty noin 430 autopaikkaa ja LPA-1 31003-pysäköintilaitokseen noin 270 autopaikkaa. Suurin osa tarvittavista autopaikoista on uusia ja korvattavia asukasautopaikoja. Lisäksi tarvitaan pysäköintipaikat liiketiloille. Varauksena on myös 50 metron liityntäautopaikkaa. Kaitaantien puoleiseen laitokseen liikenne ohjataan suoraan Kaitaantieltä uuden Sentraalinkujan katuyhteyden kautta. Eteläiseen pysäköintitaloon liikennöidään Iivisniementien kautta. Liikenne Iivisniemen katuverkolla ei merkittävästi lisäännä uuden rakentamisen myötä. Kadunvarsipysäköintiä mahdollistetaan Iivisniemenkadulla ja Iivisniementiellä sekä saattoliikenteen lyhytaikaista pysäköintiä Kaitaantiellä.

Metrokeskuksen suurkortteli on jalankulkupainotteinen. Metroaseman yhteyteen toteutetaan uusi etelä-pohjois-suuntainen, Iivisniemenkujaan liittyvä jalankulkuraitti Lankalinja, joka yhdistää Iivisniementorin metroasemaan ja Kaitaantielle. Alueen sisällä, asuinkortteleihin johtaa vehreät ja leveät raitit (Pylväslinja) ja pihakatu (Puhelinlinja). Kortteleiden 30003 ja 31115 saatto- ja huoltoliikenne tapahtuu Iivisniementien kautta, korttelissa 31111 Iivisniemenkadun ja Johtokujan kautta. Korttelin 31114 huolto ja saattoliikenne tapahtuu Sentraalinkujan kautta. Kortteliin 31112 ajoyhteys on Puhelinlinja-pihakadun ja AH-1-kortteli-alueen kautta. Tiiviin kaupunkimaisen korttelirakenteen vuoksi, paikoitellen kortteleiden ulkojulkisivujen pelastukseen käytettävät pelastustiet voivat sijaita yleisellä alueella, kaduilla sekä kevyen liikenteen väylillä.

Korttelin 31112 pysäköintilaitokseen järjestetään myös ambulanssille mitoitettu pelastusajoyhteys Kaitaan metroaseman tunnelitiloihin.

Asemakaavassa autopaikkoja tulee rakentaa seuraavasti:

AK- korttelialueilla

1ap/ 110 k-m² asutokerrosalaa, kuitenkin vähintään 0,5 ap/asunto.

Jos korttelialueelle toteutetaan vähintään 50 autopaikkaa siten, ettei niitä nimetä kenellekään, voidaan pysäköintimääräyksestä antaa rakennusluvan yhteydessä enintään 10% lievennys vaaditusta autopaikkojen määrästä (väh. 0,4 ap/asunto). Jos tontille rakennetaan valtion tukemaa 40 vuoden korkotukimallilla toteutettavaa vuokra-asuntotuotantoa, voidaan autopaikkoja näiden osalta vähentää 20 %.

1ap/ 100 k-m² liiketilojen kerrosalaa

1ap/70 k-m² toimisto- ja työtilojen kerrosalaa

Kaikki korttelien 31003 ja 31111, 31112, 31114 ja 31115 tarvittavat asukas- ja kivijalkamyymälöiden autopaikat osoitetaan LPA-1- korttelialueiden pysäköintilaitoksiin. Korttelin 31004 autopaikat sijoittuvat suurimmaksi osaksi omassa korttelissa, rakennuksen alaiseen pysäköintilaitokseen ja loput em. keskitettyyn pysäköintilaitokseen. Kaavamuuotosalueella mahdollistetaan rakennuslupavaiheessa tehtävillä selvityksillä yhteiskäyttöautojen toteuttaminen. Yhdellä yhteiskäyttöautolla voidaan vähentää enintään 5 ap yhtä yhteiskäyttöautoa kohden.

Asukaspysäköinnin laskennallinen kokonaismäärä on noin 700 autoa (1ap/110 k-m²). Lisäksi uusi rakentaminen edellyttää riittävästi yleisiä autopaikkoja. Yleisiä autopaikkoja tulee kaavamääräyksen mukaan toteuttaa kaikkiaan 31 autopaikkaa (1ap/1500 k-m² asutokerrosalaa), joista pääosa katujen varseille. Kaitaantielle on mitoitettu 6 ap, jotka toimivat ensisijaisesti metroaseman saattoliikennettä palvelevina lyhytaikaisina pysäköinti-/pysähtymispaikkoina. Iivisniemenkadulle, metrokorttelin laidalle on osoitettu 5 ja korttelin 31004 kohdalle, kadun molemmin puolin yhteensä 13 autopaikkaa. Iivisniementielle kadun pohjoisreunalle osoitetaan 12 autopaikkaa ja Sentraalinkujalle 5 autopaikkaa. Autopaikkojen kadunvarsille suunniteltu määrä, 41 autopaikkaa täyttää kaavallisen mitoitustarpeen. Yleistä pysäköintiä voidaan vuorottaiskäyttöperiaatteella sijoittaa myös yhteen metron liityntäpysäköinnin kanssa LPA-1-korttelialueelle.

Pysäköinnin sijoittuminen kortteleittain on esitetty selostuksen kappaleessa 4.3.1. maankäyttö, korttelialueet.

Pysäköintilaitokset:

LPA-1 31003, Autopaikkojen korttelialue. Pysäköintilaitos sijoittuu Iivisniementien varteen. Pysäköintilaitoksen mitoitus on noin 270 autopaikkaa ja siihen voidaan toteuttaa viisi maanpäällistä kerrosta. LPA-pysäköintilaitokseen osoitetaan myös nykyiset rakentamisen myötä poistuvat asukasautopaikat kortteleista 31005, 31007 ja 31008, jotka on nykyisin sijoitettu maanpäällisille pysäköintialueille kortteleissa 31003 ja 31004. Korvattavien autopaikkojen määrä on noin 170.

LPA-1 31112, autopaikkojen korttelialue. Pysäköintilaitos sijoittuu Kaitaantien varteen ja sinne ajetaan Kaitaantiehen liittyvän uuden kadun, Sentraalinkujan kautta, jolloin uusien asuinkortteleiden liikenne ei kuormita nykyistä Iivisniemen alueen katuverkkoa. Pysäköintilaitos on mitoitettu noin 430 autolle ja siihen voidaan toteuttaa kolme maanalaista ja viisi maanpäällistä kerrosta. Laitokseen tulee järjestää huolto- ja sairaankuljetusyhteys ("ajo/pe") maanalaiseen metron huoltotunneliin. Pysäköintilaitokseen osoitetaan kortteleiden 31111, 31112, 31114 ja 31115 kaikki asukasautopaikat sekä osa korttelin 31003 autopaikoista (1ap/110 k-m²) sekä liiketilojen vaatimat autopaikat (1ap/100 k-m²). Lisäksi laitokseen osoitetaan 50 metron liityntäpysäköintipaikkaa. Laitoksiin voidaan lisäksi toteuttaa yleistä pysäköintiä, esimerkiksi vuorottaiskäyttöisesti metron liityntäpysäköinnin kanssa.

4.3.3 Palvelut

Asemakaavan muutos mahdollistaa aikaisempaa paremmat ja monipuolisemmat kaupalliset palvelut Iivisniemen ja Kaitaan metrokeskuksen alueella. Asemakaavan muutos mahdollistaa liiketilojen kokonaiskerrosalaksi 945 k-m². Liiketilat sijoittuvat metroaseman sisäänkäynnin läheisyyteen asuinkerrostalojen kivijalkoihin. Lisäys täydentää Iivisniemen alueen kaupallista palvelutarjontaa nykyisen asemakaavassa olevan noin 2 000 k-m²:n lisäksi. Näistä Iivisniemen ostoskeskuksessa on noin 1 000 k-m² ja Iivisniemenkadun kivijalassa noin 1 000 k-m². Metrojatkeen asemanseuduille on laadittu kattava kaupallinen selvitys (Länsimetron jatkealue, kaupallinen tarkastelu, Ramboll 2017). Selvityksen mukaan Kaitaan metrokeskuksen vaikutusalueen, johon kuuluu koko Iivisniemi, Kaitaan metrokeskuksen alue sekä Hannusrannan, Hannuskallion ja Iivisniemenkallion alueet – kaupan tilantarve vuoteen 2030 mennessä on yhteensä noin 4 500 k-m². Siitä 1 500 tulee olla päivittäistavarakauppaa ja loput valintaa monipuolistavia erikoistavaran kauppia (noin 3 000 k-m²). Laskennallinen tarve kaupalliselle kerrosalalle Kaitaan metrokeskuksen asemakaavan muutoksen jälkeen on noin 1 555 k-m². Asemakaavassa oleva kerrosala parantaa nykytilannetta huomattavasti ja vastaa lähivuosien kysyntää. Riittävä kaupallisten palveluiden mitoitus tulee varmistaa myöhemmin Kaitaan metrokeskuksen asemakaava-alueen ulkopuolisissa asemakaavan muutoshankkeissa, kuten Kaitaantien pohjoispuolella sijaitsevan Hannusranta-asemakaavan (441416) muutoksen yhteydessä.

Alueen koulu- ja päiväkotitarpeen lisäys ratkaistaan osayleiskaavan mukaisesti alueen itäreunalla, nykyisen koulun ja päiväkodin alueella. Alueella ei ole muita julkisia palveluita. Lähimmät laajemmat sosiaali- ja terveyspalvelut sekä monipuoliset kaupalliset palvelut löytyvät Matinkylän ja Espoonlahden aluekeskuksesta. Molemmat aluekeskukset sijaitsevat kahden metroasemanvälin päässä. Yhden aseman etäisyyden päähän valmistuu tulevaisuudessa Finnoon suuri paikalliskeskus, jossa on Kaitaa-Iivisniemen pientä paikalliskeskusta huomattavasti laajemmat palvelut. Finnoon keskukseen, joka sijaitsee noin 1,2 km:n päässä, on lisäksi kohtuullinen saavutettavuus kävellen ja hyvä saavutettavuus polkupyöräillen.

4.3.4 Yhdyskuntatekninen huolto

Asemakaava-alue liitetään olemassa oleviin kaukolämpö-, sähkö- ja tietoliikenneverkostoihin sekä kaupungin vesi ja viemäriverkostoihin. Alueella on tutkittu mitoitusten osalta laajempaa Finnoon ja Kaitaa-livisniemen osayleiskaava-alueen keskeisten uusien alueiden kattavaa jätteiden imukeräysjärjestelmää. Tästä on kuitenkin luovuttu. Kaitaa-iivisniemi-osayleiskaavan yhteydessä on tehty laajempaa aluetta koskeva kunnallistekniikan yleissuunnitelma (Destia, 2016). Asemakaavoituksen yhteydessä suunnitelmaa on tarkennettu asemakaava-alueen sisällä erillisellä asemakaavatasoisella kunnallistekniikan yleissuunnitelmalla (WSP, 2018). Suunnittelussa on selvitetty liikenteelliset tarpeet sekä tarvittavien, myös tulevaisuudessa kehittyvien alueiden osalta, riittävät mitoitukset ja periaatteet. Asemakaavan toteutus edellyttää osittaista kunnallistekniikan siirtoa ja uudistamista. Asemakaava-alueen hulevesiä viivytetään alueella, ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Suunnittelussa on huomioitu myös asemakaavan muutosalueen ulkopuolella olevan Hannusjärven valuma-alueen erityiskysymykset hulevesien hidastamisesta ja kiintoaineksesta suodattamiseksi. Valumat eivät saa merkittävästi muuttua nykyisestä eikä rakentaminen saa heikentää järven tilaa. Asemakaavaratkaisu sallii myös korttelialueiden hulevesien viivytyksen sopimuksin yleisillä alueilla.

4.3.5 Maaperän rakennettavuus ja puhtaus

Maaperän rakennettavuudesta on kerrottu tarkemmin kappaleessa 2.2.4. Maaperän puhtaudessa ei ole havaittu ongelmia.

4.3.6 Kaupunkikuva, toiminnot ja alueen identiteetti

Tärkeimpänä kaupunkikuvallisena tavoitteena on luoda yhtenäinen uusi asu- ja ympäristökeskustakokonaisuus Kaitaan metroaseman yhteyteen. Uusi alue on ympäristön kontekstissa omaleimainen ja tunnistettava kaupunkimainen kokonaisuus. Yhtenäisellä 8-kerroksisella massoittelulla ja korttelien väri- ja materiaalimaailmalla halutaan tukea kokonaisuuden muodostumista. Uuden ja omaleimaisen rakentamisen liittäminen olevan, kaupunkikuvallisia arvoja omaavan livisniemen viereen vaatii yhteensovittamista. Tavoitteena on muodostaa livisniementiestä luonteva rajapinta uuden alueen ja livisniemen välillä. Kadun molemmin puolin jätetään puurivistöt ja riittävästi tilaa. Julkisivujen värittäminen livisniementien suuntaan livisniemelle ominaista vaaleaa väritystä, mikä osaltaan parantaa alueiden yhteenliittymistä.

Tärkeä osa alueen identiteettiä ovat puistot ja alueen sisäinen raitisto, joka liittyy metrokeskuksen asuinkorttelit palveluihin ja metroasemaan ja toimivat myös koko alueen eri osia välittävinä yhteysreitteinä ja osana virkistystä. Raittien mitoituksen ovat leveitä, jotka mahdollistavat myös istutuksia ja oleskeluun soveltuvia vyöhykkeitä. Puurivejä on käytetty livisniementien lisäksi myös alueen sisäisillä kaduilla, kuten livisniemenkin alueella. Säilytettävät, rakennettavaan kokonaisuuteen tiiviisti liitettävät metsäalueet (VL-1 ja VL-2) tukevat tavoiteltua alueen vehreää luonnetta. Korttelipihat ovat tiiviitä mutta pysäköintiratkaisu mahdollistaa niiden hyödyntämisen paremmin. Koska kansipihvoja ei tule, voi puusto olla rehevämpää ja suurempaa kuin mitä kansipiharatkaisuissa olisi. Tämä myös vahvistaa alueen yhteistä identiteettiä, koska puistomaiset pihat ovat livisniemessä vahva tunnistettava piirre.

Asemakaavassa kaupunkikuvan kannalta tärkeitä paikkoja ja samalla haasteellisimpiä kohtia on tutkittu pysäköintilaitosten ja metroaseman yhteydessä. Niiden yhteydessä asemakaavassa on esitetty tarkentavia julkisivumääräyksiä ("ju"-merkinnät), jossa on tavoiteltu alueen identiteettiä vahvistavia teemoja mm. suurin seinämaalauksin tai muin taideaihein.

4.3.7 Kaavan mukainen luonnonympäristö

Noin kolmannes kaava-alueesta osoitetaan lähivirkistysalueeksi merkinnöillä VI-1 ja VL-2. VL-1-lähivirkistysalueella sijaitsee liito-oravan ydinalue ja alueen

puusto toimii liito-oravan yhteysreitteinä. Alueella sijaitsee myös lepakoille tärkeä alue (luokka III). VL-2-alue säilyy nykyisenä metsäisenä alueena, jossa säilytetään olevaa puustoa. Puustoa säilytetään myös raitin varrella ja AH-1-kortteli-alueella, jolloin alueen viherteema täydentyy luontevaksi ja suuremmaksi kokonaisuudekseen, vaihettuen asteittain alueen kaakkoisosan metsiköstä metro-aseman edustan katupuihin.

Kaava-alueelle on osoitettu istutettavia alueita (i-1, i-2 ja i-3) sekä istutettavia puurivejä. Istutettavien alueiden ja puurivien tavoitteena on, että katu ympäristöstä, julkisesta ulkotilasta sekä maanvaraisista piha-alueista muodostuu vehreitä kokonaisuuksia. Tavoitteena on myös noudattaa vanhan livisniemen alueen maisemasuunnittelun periaatteita.

4.4 Kaavan mukaiset suojelukohteet

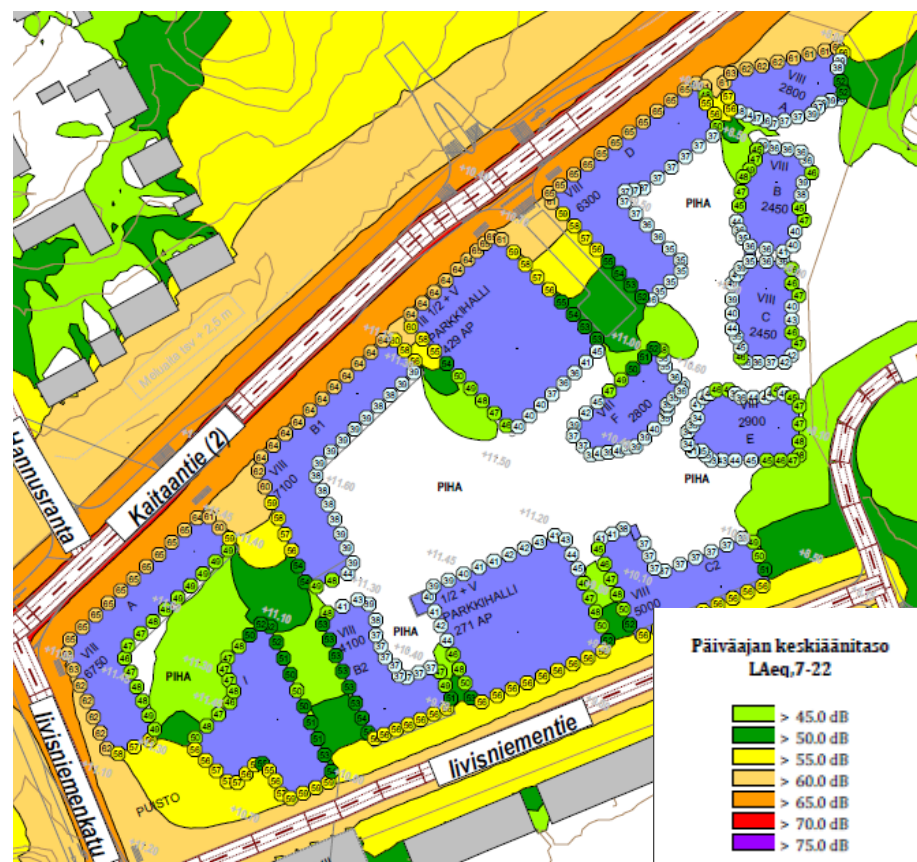
Liito-oravan suojeltu elinpiiri on merkitty asemakaavassa "s-1"-suojelumerkinnällä. Kaitaantien ylitystarve on huomioitu kaavassa "eko-1"-merkinnällä sekä tehdyssä kunnallisteknisessä suunnittelussa.

4.5 Ympäristön häiriötekijät

Melu

Liikennemelun vaikutuksia uudelle asuinalueelle on tutkittu meluselvityksessä (WSP, 2018 ja 2020). Päiväajan melutasot ovat sisätilojen meluntorjunnan kannalta mitoittavat. Sallittava melutaso sisätiloissa on 35 dB päivällä, joten asemakaavaan ei selvityksen mukaan tarvita määräyksiä.

Parvekkeet on meluselvityksen mukaan suojattava tarkoituksenmukaisesti siten, että ulko-oleskelualueiden melutason ohjearvot eivät ylitä.



Kuva 15: Ennustevuoden 2040 päivämelutaso ja selite (WSP 2020)

Korttelipihojen leikki- ja oleskelualueet ovat melulta suojattuna, kun rakennukset muodostavat melusuojan Kaitaantien suuntaan. Korttelin 31114 pohjoisreunassa tulee tarvittaessa järjestää melunsuojausrakenne, mikäli leikki- ja oleskelupihatoimintoja sijoitetaan alueelle. Asemakaavan muutoksen melumääräykseen on kirjattu:

Korttelin yhteispihat, leikki- ja oleskelualueet tulee sijoittaa rakennusten ja rakenteiden muodostamaan melukatveeseen siten, että ulko-oleskelualueiden melutason ohjearvot eivät ylitä. Mikäli julkisivuun kohdistuu yli 65 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso, asuinhuoneiston tulee avautua myös hiljaisemmalle julkisivun osalla, jolla ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutason ohjearvo ei ylitä. Parvekkeet on suojattava meluntorjunnan kannalta tarkoituksenmukaisesti siten, että ulko-oleskelualueiden melutason ohjearvot eivät ylitä.

Asemakaavan vaihteellinen toteuttaminen saattaa edellyttää myös väliaikaisia meluntorjuntaratkaisuita korttelipihojen ja yleisten alueiden osalta.

Ilmanlaatu

Ilmanlaadun osalta asemakaava-alueella on sovellettu HSY:n etäisyyksiä ajoradanreunasta. Mitoittava katu on Kaitantie. Kaikki rakennukset sijoittuvat 7 metrin vähimmäisrajan sisäpuolelle. Kaitaantielle avautuvien asuntojen ilmanotto tulee ottaa riittävän korkealta korttelipihan puolelta riittävän tehokkaasti suodatettuna.

Asemakaava-alueen ilmanlaatuun vaikuttaa eniten Kaitaantien liikenne. Ilmanlaatutarkastelussa on huomioitu vuoden 2040 ennustetilanne. Liikennemääräksi vuonna 2040 on ennustettu (suluissa tilanne vuonna 2015) Kaitaantiellä 11 000 moottoriajoneuvoa/arki-vrk (7 700), livisniemenkadulla 4 200 (2500) ja livisniementiellä 1 500 (900) Kaikki asuinrakennukset sijoittuvat vähintään minimietäisyydelle ilmanlaadun suositusetäisyyksistä (HSY 2014). Herkkiä toimintoja ei ole osoitettu asemakaava-alueelle.

4.6

Nimistö

Espoon metroasemien nimistösuunnitelmassa 2005 nimeä **Kaitaa – Kaitans** esitettiin kaavaillulle asemalle, joka palvelee suurinta osaa Kaitaan kaupunginosasta. Aseman sisäänkäynti sijoittuu Kaitaantien ja livisniementien väliseen suorkortteliin, jonne tulee myös uusia asuinkortteleita.

Nimi *Kaitans* tarkoitti aiemmin taloa ja sen ympärille kasvanutta asuinalueita nykyisessä Kaitamäessä. Vuodesta 1971 **Kaitaa – Kaitans** on ollut nykyisenlaajuisen alueen nimenä ja vuodesta 1976 myös virallisena kaupunginosanimenä. Suomenkielinen *Kaitaa*-nimi on muodostettu mukailmalla.

Kaava-alueen rajaavien katujen nimet **Kaitantie**, **livisniementie** ja **livisniemenkatu** on suunniteltu noin 50 vuotta sitten, ja ne säilyvät edelleen. Kaavamuutoksessa nimettäviä uusia kohteita ovat suorkortteliin Kaitaantieltä johtava kuja ja alueen jalankulkutiet, aukiot ja puistot.

Alue on näihin aikoihin asti ollut pääosin metsää. Tunnettu lähipaikka on ollut nykyisessä livissyrtä 2:ssa olleessa rakennuksessa toiminut puhelinkeskus. Sille Mårtensbyn kylän Pejin tilasta erotettu kiinteistö 3:3 merkittiin 1928 maarekisteriin nimellä *Telefoncentralen*. Lähistön asukkaat tunsivat rakennuksen nimellä *Centralen*, ja viereistä peltoa kutsuttiin nimellä *Centralså kern*. Tästä saadaan aihe uuteen kadunnimeen **Sentraalinkuja – Centralsgränden**. Korttelin itäreunan jalankulkutie kulkee vanhalla livisnäsin ja Kaitansin taloille johtaneen kylätien linjalla ja saa nimen **Puhelinkeskuksentie – Telefoncentralsvägen**.

Suorkorttelin sisäiset jalankulkutiet nimetään puhelinaihepiirin sanaston mukaan: **Puhelinlinja – Telefonlinjen**, **Piuhalinja – Sladdlinjen**, **Pylväslinja – Stolplinjen**, **Lankalinja – Fasta linjen** ja **Johtokuja – Ledningsgränden**. Nimenosa *linja* ilmentää metrokeskuksen korttelin urbaania henkeä.

Alueen keskiosan yhteispiha saa sijaintiaan kuvaavan nimen **Keskuspiha – Centralgården** ja metsäisenä säilytettävä taskupuisto suorista männynrungoista kertovan nimen **Pylväsmetsä – Stolpskogen**.

Kaava-alueen itälaidalla säilyvät 1982 annetut kadun ja puiston nimi **livissyrrä** ja Hyljelahden aihepiirinimistöön kuuluva kadunnimi **Hyljekaari**. Lounaassa livisniemenkatuun ja livisniementiehen rajautuva aukiokulmaus saa nimen **li-viskulma – Ivishörnet**.

Nimistösuunnitelman on laatinut kaupunkisuunnittelukeskuksen nimistöryhmä 2017–2020.

5 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIKUTUKSET

5.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Asemakaava-alueen rakentaminen täydentää merkittävästi Kaitaan tulevan metroaseman ympäristöä, mahdollistaen asukasmäärän tarkoituksen mukaisen lisäämisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä.

Asemakaavan muutos ja kaupunkirakenteen mittava tiivistäminen ja tehostaminen raidejoukkoliikenteen äärellä aluekeskuksessa on valtion alueidenkäyttövoimien sekä maakunta- ja yleiskaavojen tavoitteiden mukaista.

Asemakaavan muutos tukee osaltaan kaupungin statregista Espoo-tarinaa 2017-2021, erityisesti parantamalla lisätä joukkoliikenteen ja lähipalveluiden toimintaedellytyksiä suunnittelemalla lisää maankäyttöä joukkoliikennekäyttöviin, mahdollistaen myös järkevän vaiheistuksen ja joustavan maankäytön suunnittelun. Alueen suunnittelussa pyritään saavuttamaan metrojatkeen asukastavoitteet Kaitaan osalta ja tuottaa sitä kautta lähtökohdat omaleimaisen, toiminnallisesti monipuolisen ja hyvällä tavalla urbaanin paikalliskeskuksen luomiseksi. *Sivistyksen ja hyvinvoinnin* teema ilmenee siten, että muodostuva ympäristö on monitoiminnollista ja korkealuokkaista, jolloin muodostuu vahva alueidentiteetti ja myös asukkaat haluavat toimia siinä aktiivisemmin ja sitoutuneemmin, sekä vaikuttaa sen kehittämisessä ja lähiympäristöstään huolehtimisessa. Espoo-tarinan tavoitteisiin *osallistuva Espoo, innostava ja elinvoimainen Espoo, kestävä Espoo ja hyvinvoiva Espoo*, voidaan päästä tuottamalla korkealuokkaista, viihtyisää, toiminnallisesti monipuolista eri käyttäjäryhmien tarpeet huomioivaa kaupunkirakennetta. Vaikka asemakaava vähentää nykyistä asemakaavan mukaista virkistysaluetta, huomioi se virkistystarvetta asemakaavan virkistysalueilla ja niihin liittyvillä kevyen liikenteen yhteyksillä. Kaitaan metrokeskuksen asemakaavan muutoksessa yhdistetään urbaani ja tehokas rakentaminen ja luontoteema osaksi toimivaa ja viihtyisää kaupunkiympäristöä, jossa on tehokkuudesta huolimatta myös vehreyden tuomaa väljyyttä ja monipuolista julkista ja virkistyksellistä kaupunkitilaa. Laadullisesti korkeatasoinen, liikkumiseen, tapahtumien järjestämiseen ja yhteisöllisyyteen houkutteleva ja kestävä kehityksen periaatteita eri osa-alueet huomioiva kokonaisuus tuottaa innostavaa ja osallistumiseen houkuttelevaa elinvoimaista ja hyvinvoivaa kaupunkia. Identiteetti on tärkeä osa asukkaiden hyvinvointia ja myös Kaitaan metrokeskuksella on oma leimallinen identiteettinsä, joka pohjautuu ja on kehittynyt alueen historiasta ja rakennusperinnöstä. Tulevaisuuden *metrokaupunki* on osa tätä kehityskaarta. Suunnittelun osana on jalostaa alueen omaleimaisuutta huomioimalla suunnittelussa sen vanhat, nykyiset sekä uudet elementit. Laadukkaan ja virikkeellisen sekä turvallisen ja terveellisen kaupunkitilan ja sen tarjoamien kohtaamispaikkojen myötä asukkailla on mahdollisuus rakentaa sosiaalisia verkostoja.

5.2

Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Asemakaava alueen liikenne painottuu kehittyvän ja tehokkaan raidejoukkoliikenteen, metron sijoittumiseen alueelle. Metroasema ja siihen liittyvät liityntäbussilinjat lisäävät joukkoliikenteen saavuttavuutta ja toimivuutta. Asemakaava-alueen liikenneverkko säilyy ennallaan mutta katujen, erityisesti Kaitaantien mitoitusta on tarkistettu vastaamaan nykyhetken ja tulevaisuuden tavoitteita. Asemakaava-alueen pohjoispuolella oleva osa Kaitaa-livisniemi-osayleiskaavaan sisältyvä Hannusrannan/Hannusmetsän alueen sisäinen liikenneverkko kehittyy myöhemmin mutta liittymiin pääkatuverkkoon Kaitaantielle on varauduttu Kaitaan metrokeskuksen asemakaavoituksen yhteydessä.

Asemakaava-alueella keskeinen tavoite on ollut, ettei tuleva uusi rakentaminen kuormita livisniemen alueen katuverkkoa. Suurin osa alueen uuden rakentamisen tuottamista autopaikoista sijoitetaan Kaitaantien viereiseen asukas-pysäköintilaitokseen (LPA-1) ja ajoyhteys sinne otetaan Kaitaantiehen suoraan liittyvältä Sentraalinkuja-tonttikadulta. Myös metron liityntäliikenne (50 ap) ja suurin osa kortteleiden huolto- ja saattoliikenteestä otetaan tätä yhteyttä. Kaitaantien yleissuunnitelmaa on tehty asemakaavoituksen yhteydessä tehdyn kunnallisteknisen yleissuunnitelman (WSP, 2018) yhteydessä, jossa on varmistettu liikenteellinen toimivuus ja riittävät tilanvaraukset.

Asemakaavan muutoksessa on huomioitu Espoon kaupungin polkupyöräilyn edistämistavoitteet ja annettu riittävä tilanvaraus toteuttaa polkupyöräilyn pääreitti Kaitaantien ja livisniemenkadun yhteydessä. Jalankululle ja myös lyhyen matkan pyöräilylle on varattu runsaasti turvallisia ajoneuvoliikenteestä erotettuja reittivaihtoehtoja.

Asemakaava-alue liitetään olemassa oleviin kaukolämpö-, sähkö- ja tietoliikenneverkostoihin sekä kaupungin vesi ja viemäriverkostoihin. Finnoon ja Kaitaa-livisniemen osayleiskaavojen keskeisten alueiden osalta on tutkittu myös imujätejärjestelmän rakentamista mutta tästä on luovuttu jo aiemmin Finnoon alueen suunnittelun yhteydessä. Kaitaa-livisniemi-osayleiskaavan yhteydessä on tehty laajempaa aluetta koskeva kunnallistekniikan yleissuunnitelma (Destia, 2016). Asemakaavoituksen yhteydessä suunnitelmaa on tarkennettu asemakaava-alueen sisällä erillisellä asemakaavatasoisella kunnallistekniikan yleissuunnitelmalla (Espoon kaupunki, WSP, 2018). Suunnittelussa on selvitetty liikenteelliset tarpeet sekä tarvittavien, myös tulevaisuudessa kehittyvien alueiden osalta, riittävät mitoitukset ja periaatteet. Asemakaavan toteutus edellyttää osittaista kunnallistekniikan siirtoa ja uudistamista. Asemakaava-alueen hulevesiä viivytetään alueella, ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Suunnittelussa on huomioitu myös asemakaavan muutosalueen ulkopuolella olevan Hannusjärven valuma-alueen tarpeet. Asemakaavaratkaisu sallii myös korttelialueiden hulevesien viivytyksen sopimuksin yleisillä alueilla.

5.3

Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Suurin osa kaava-alueesta on voimassa olevassa kaavassa istutettavaa puistoaluetta ja alue on ollut lähialueen asukkaiden virkistyskäytössä. Noin kolmannes kaava-alueesta on kuitenkin nykytilanteessa metron työmaana ja noin kaksi kolmasosaa edelleen luonnonmukaista metsää, poislukien pysäköintialueet ja livisniementorin ja ostoskeskuksen alue.

Kaavan mukainen rakentaminen vähentää alueen luonnonmukaista metsää. Osa alueen metsästä on jo kaadettu metroaseman rakentamisen yhteydessä. Poistuvalla metsäalueella sijaitsee liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Luontotyyppiltään poistuva metsäalue on varsin tavanomainen. Uudenmaan ELY-keskus on myöntänyt alueelle liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämistä ja heikentämistä koskevan poikkeusluvan 31.5.2016 (UUELY/3299/2016). Poikkeusluvan perusteluina on, että hanke on yleisen edun kannalta erittäin tärkeä, hankkeelle ei ole muuta tyydyttävää ratkaisua ja että poikkeaminen ei haittaa liito-oravan suotuisan suojelun tason säilyttämistä Espoon eteläosissa.

Alueen maisema muuttuu kaavaratkaisun myötä uuden keskustamaisen alueen rakentuessa. Alue liittyy tiivistä nykyiseen livisniemen kaupunkirakenteeseen, myös kaupunkikuvallisilta ja mittakaavallisilta ratkaisuiltaan. Alueen tavoitteena on myös säilyttää luontoyhteys kaupunkimaisen asumisen rinnalla, jättämällä alueelle säilyviä metsikköalueita.

Kaavaratkaisun myötä noin kolmannes alueesta säilyy metsäisenä. Kyseiselle metsäiselle alueelle sijoittuu pääosa alueen luontoarvoista, kuten säilytettävä osa luonnonsuojelulla suojellusta liito-oravan ydinalueesta, ekologiset yhteydet sekä pohjanlepakoille tärkeä alue (luokka III). Myös olemassa oleva kevyen liikenteenreitti sijoittuu kaavassa osoitetulle lähivirkistysalueelle. Kaavassa osoitettu uuden keskustan alueen kevyenliikenteenraitisto täydentää osaltaan alueen kevyenliikenteenverkostoa.

5.4

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

Asemakaavan muutosalue on merkittävä osa Kaitaa-livisniemi-osayleiskaavan mukaista kaupunkirakenteen kehittämis- ja asukasmäärän lisäämistavoitteita.

Asemakaava-alue on suunniteltu esteettömäksi, jalankulku- ja polkupyöräilyturvallisuus ja kaikki käyttäjäryhmät erityisesti huomioon otuna. Ajoneuvoliikenne hoidetaan suureksi osaksi ulkosityönteisesti suoraan katualueilta, kattaen kaikki pysäköintiin ajot. Alueen sisälle jää osaksi vyöhykkeitä, joissa huolto- ja tontilleajo on sallittu. Liikennemäärät eivät ole merkittäviä ja liikenne ei ole jatkuvaa. Turvallisuuskysymykset on huomiotu katujen mitoituksissa ja käyttötarkoituksessa (pihakatu) siten, että liikennemuotojen kohtaamiset ovat turvallisia, näkemät ovat riittävät ja ajonopeudet hitaita. Alueiden mitoitus mahdollistaa viihtyisien ratkaisuiden, oleskelualueiden ja istutusten sijoittamista yleisille alueille, jolloin ne muodostuvat myös enemmän toiminnallisiksi ja sosiaalisia kohtaamisia ja kontrollia mahdollistaviksi kaupunkitiloiksi, edistään viihtyisyyttä ja turvallisuutta.

Asemakaavaratkaisussa on huomiotu alueelle kohdistuvat lähtökohdat ja rajoitukset, joita ovat liito-oravan suojelualue, metron rakentamiselle tuottamat rakentamisen rajoitteet sekä alueen kaupunkikuvalliset ja kulttuurihistorialliset arvot. Edellä mainittujen lähtökohtien huomioiminen on välttämätöntä liito-oravan kohdalla luonnonsuojelulaki ja metron kohdalla kalliitekniset rajoitteet huomoiden. Esitetty asemakaavaratkaisu on tarkoin tutkittu ja yhteensovitettu em. lähtökohtien suhteen ja mahdollistaa tarkoituksen mukaisen ja taloudellisesti kestävä toteutuksen, jossa on myös huomiotu tarvittava noin 170 nykyisen asukasautopaikan uudelleen sijoittaminen. Ratkaisu antaa edellytykset riittävän asuntotuotannon toteuttamiseksi raideliikenneaseman välittömässä läheisyydessä.

Alueen nykyisille asukkailla merkittävimmät haitallisiksi katsottavat vaikutukset ovat nykyisin käynnissä olevan metroaseman rakentamisen ja tulevan rakentamisen tuottamat rakennusaikaiset melu-, värinä ja pölyhaitat. Rakentaminen metroaseman ja -radan päällä ei mahdollista merkittäviä louhintoja, joten rakentamisen tuottama melu on tavanomaisesta rakentamisesta johtuvaa. Alue tulee rakentumaan suurimmaksi osaksi vuoteen 2025 mennessä. Alueen rakentamisen aika joudutaan tekemään myös väliaikaisjärjestelyitä liikenteen ja pysäköinnin sekä kaupallisten palveluiden osalta, mikä vaikuttaa alueen kaupunkikivän keskeneräisyyteen tänä aikana.

Asemakaava-alueen rakentuminen ei kuitenkaan merkittävästi tuota teknistä haittaa livisniemen alueen liikenteen toimivuuteen tai nykyisten asuinrakennusten asuntojen avoimiin näkymiin ja luonnonvalo-olosuhteisiin.

Vaikutuksen työpaikkoihin ja palveluihin

Asemakaavaratkaisu tuo laskennallisesti n. 25 uutta (1tp/40 k-m2 liike- ja työtiloja) työpaikkaa, jotka sijoittuvat pääasiassa kaupan- ja palveluiden alalle. Työpaikkamäärä on laskennallinen ja kaupan ja liiketilojen toiminnasta riippuen voi olla enemmänkin. Yleisiä palveluita asemakaava-alueelle ei tule, vaan alue turvautuu livisniemen ja Kaitaan puolella oleviin kouluihin ja päiväkoteihin, jotka on Kaitaa-livisniemi-osayleiskaavassa esitetty myös julkisten palveluiden kehittämisaueina, mihin mahdolliset lisätilat rakennetaan. Asemakaavaratkaisu ei täytä tavoitteita metroaseman läheisyyteen 300 metrin vyöhykkeelle tavoittelusta noin 200 uudesta työpaikasta. Työpaikkoja toteutuu laskennallisesti noin 25, jotka ovat lähinnä kaupan ja palveluiden työpaikkoja. Tämä 300 metrin tavoitealue kattaa Kaitaan metrokeskuksen lisäksi myös sen ulkopuolisia alueita, kuten esimerkiksi Kaitaantien pohjoispuolella olevan Hannusrannan alueen ja Länsiväylän eteläpuolella olevan Hannuksenpellon alueen, joilla on myöhemmin mahdollista kaavoittaa loput tavoitteen mukaisista työpaikoista. Pääosa metrovyöhykkeen työpaikoista sijoittuu tulevaisuudessa Hannuksenpellon alueelle, joka on Kaitaa-livisniemi-osayleiskaavassa (2019) merkitty sekoitetuksi työpaikka- ja asuinalueeksi. Se sijaitsee lähimmillään noin 500 metrin päässä Kaitaan metroasemalta.

Palveluiden määrä lisääntyy ja monipuolistuu asemakaava-alueella ja sen lähiympäristössä livisniemessä. Liiketilojen kokonaismäärä Kaitaan metrokeskuksen asemakaava-alueella ja livisniemessä on kaavamuutoksen myötä 2 555 k-m2, joka vastaa hyvin lähivuosien kaupan tarpeeseen ja on noin 75% metrokeskuksen vaikutusalueen asukkaiden kaupan tilan tarpeesta. Loput, täydentävä ja myöhemmän kasvun edellyttämä lisätarve voidaan huomioida myöhemmissä asemakaavoissa. Mitoitus ja asemakaavaehdotus sisältää tilanvarauksen supermarket-kokoluokan päivittäistavarakaupalle.

Vaikutukset liikkumiseen

Kaava-alueelta on nykyisinkin hyvät liikenneyhteydet pääväylille (Kaitaantie). Liikenteellinen perusratkaisu alueella ei muutu kaavan myötä mutta lisääntyvän liikenteen ja tiivistyvän metrokeskuksen vaikutukset liikennenopeuksiin ja liikennemääriin on huomioitu asemakaavoituksen yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa. Liikennemäärät eivät lisäänty merkittävästi, koska metrokeskuksen korttelit ovat osittain ulkoyötteisiä ja suurin osa alueen uusista autopaikoista sijoittuu Kaitaantien varren pysäköintilaitokseen, jonka ajoyhteys on suoraan Kaitaantieltä olevan tonttikadun kautta. Kevyen liikenteen yhteydet ovat nykyisinkin kotuulliset mutta paranevat huomattavasti alueen läpi osoitettujen uusien, osin vaihtoehtoja tarjoavien yhteyksien myötä ja ne palvelevat kaikkia käyttäjäryhmiä. Metrokeskukseen, korttelirakenteen sisäpuolelle osoitetut yhteydet ovat luonteeltaan alueen sisäisiä mutta palvelevat hyvin myös esimerkiksi metroaseman ja bussipysäkkien ja Kaitaan koulun välistä jalankulkuliikennettä. Metrokeskuksen pääreitit, Relelinja-livisniemenkuja, Puhelinkeskuskentie ja livisniementien pohjoisreunaan rakennettava uusi jalankulku- ja polkupyöräyhteys liittävät uuden alueen osaksi livisniemen olemassa olevaa ja vaikiintunutta raittiverkostoa.

Vaikutukset sosiaalisiin oloihin

Uudet asuinkorttelit ja lisääntyvä asukasmäärä mahdollistavat sosiaalisesti monipuolisen asukasrakenteen. Alueelle sijoittuu yhteensä noin 1 000 uutta asukasta. Kerrostalorakentaminen mahdollistaa eri asumismuotojen ja asuntojen koon vaihtelua kaikki käyttäjäryhmät huomioiden. Lisääntyvät palvelut ja olevien palveluiden (päivittäistavarakauppa) toiminta edellytysten parantuminen lisäävät alueen elinvoimaisuutta ja houkuttelevuutta. Asemakaava-alue tukeutuu julkisissa palveluissa ja osaksi virkistystyksen osalta ulkopuolella oleviin alueisiin (koulut ja päiväkodit sekä puistot ja virkistysalueet). Vaikka asemakaavan muutos vähentää virkistysaluetta, alueelta on erinomaiset yhteydet pohjoisen suunnassa Hannusjärven ympäristössä olevalle metsäiselle virkistysalueelle ja etelässä Kaitalaakson virkistysalueelle. Lähellä olevat laajemmat virkistysalueet, joilta on hyvät yhteydet myös niiden ulkopuolelle oleville alueille, kompensoivat osaltaan asemakaava-alueen kaupunkimaista tiivistä rakennetta.

Alueen tehokas rakentaminen asettaa toisaalta erityisiä haasteita ja vaatimuksia alueen laadukkaan ja houkuttelevan toteuttamisen suhteen. Tiiviissä kaupunkirakenteessa, missä yksityisyys ja viihtyisyys saattavat heikentyä rakennusten lähekkäisyyden vuoksi, tulee varmistua em. yhteyksien toimivuudesta ja hyödyntää julkinen tila siten, ette tekninen huolto ja viihtyisyys ovat mahdollisia toteuttaa toisiaan poissulkematta ja että valoisaa tilaa ja avaruutta on tarjolla alueen sisällä.

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen

Asemakaavassa on huomioitu riittävästi liito-oravan ydin- ja elinalueen säilyminen sekä siihen liittyvät latvusyhteydet muiden lähialueiden ydinalueiden välillä. Liito-oravan ydinaluetta on pienennetty ELY:ltä vuonna 2016 saadun poikkeamisluvan myötä mutta säilyvä osa ydinaluetta on suojeltu asemakaavassa. Alueella ei saa tehdä nykyistä metsää muuttavia toimenpiteitä. Liito-oravan elinpiiristä ja erillisistä, toisiinsa kytkeytyvistä ydinalueista muodostuva yhtenäinen kokonaisuus on lajin elinolosuhteiden kannalta oleellisempi kuin yksittäinen ydinalue. Iivissyvän lähivirkistysalue (VL-1) ja siihen liittyvä korttelirakenteen sisäinen puisto (VL-2) muodostavat alueelle toimivan lähivirkistysvyöhykkeen ja on osa laajempaa Kaitaa-iivisniemi-osayleiskaavarajauksen mukaista monimuotoisten luontoalueiden kokonaisuutta. Asemakaavassa suojellun alueen reunavyöhykkeet on myös määrätty täydennysistutettaviksi, jolla pyritään luomaan suojavyöhykettä suojellun ydinalueen reunoille ja parantamaan alueen laatua ja toimivuutta.

5.5 Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset ja energiahuolto

Asemakaava-alueen rakentaminen täydentää merkittävästi Kaitaan tulevan metroaseman ympäristöä, mahdollistaen asukasmäärän tarkoituksen mukaisen lisäämisen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä.

Asemakaava-alue on osa laajempaa Kaitaa-livisniemi-osayleiskaavan vireillä olevaa suunnittelualueita. Asemakaavaehdotuksen yhteydessä tehty kunnallistekninen yleissuunnitelma pohjautuu osayleiskaavan yhteydessä tehtyihin selvityksiin ja laadittuihin suunnitteluperiaatteisiin kunnallistekniikan ja liikenteen osalta.

Imujätejärjestelmän mahdollisuutta tutkittiin osana laajempaa alueellista jäte-teenkeräyksen kokonaisuutta Finnoon alueen suunnittelun yhteydessä.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1 Rakentamisaikataulu

Kaava-alueen arvioitu toteutus alkaa, kun asemakaava on saanut lainvoiman. Metroaseman työmaajärjestelyihin ja rakentamisen rajoitteiden huomioimisen ja aikataulujen varmistamiseksi, alueen esirakentamista (esim. louhintaa) voidaan tehdä ennen varsinaisen asemakaavan mukaista rakentamista, metron rakentamisen ja liikennöinnin yhteensovittamisen varmistamiseksi. Metroaseman työmaa-alue ja louhintatunneli säilyvät alueella arviolta ainakin vuoden 2022 alkuun saakka, mikä osaltaan vaikuttaa rakentamisen aloittamiseen ja toteutuksen vaiheistukseen. Lisäksi rakentamisen myötä tarvittava asukkaiden olevien autopaikkojen uudelleen sijoittaminen saattaa edellyttää myös väliaikaisia järjestelyitä.

Alueen rakentaminen vaihteeltaisesti sijoittuu arviolta vuosien 2021-2025 välille. Pysäköintilaitoksesta rakentuneen ensin Kaitaantien puoleinen laitos, koska sen yhteyteen tulee rakentaa myös uusi pelastusreitti tunnelitasolle ja tämä on si-
doksissa metron rakentamisen aikatauluun. Metron liityntäpysäköintipaikat (50 ap) ja valtaosa uuden rakentamisen autopaikoista voidaan sijoittaa em. pysäköintilaitokseen.

6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Kaava-alueen toteuttamisen ohjaamiseksi laaditaan korttelisuunnitelma, jonka tarkoituksena on määritellä lähiympäristön laatutaso sekä asemakaavan yleisperiaatteita täydentävät kaupunkikuvalliset keinot, joilla voidaan varmistaa alueen kokonaisuuden toimivuus, laadukkuus, kaupunkikuvallisten tavoitteiden toteutettavuus ja korttelialueiden järjestelyiden tarkoituksenmukaisuus.

6.3 Toteutuksen seuranta

Tarkemmin alueen toteutus määrittyy myöhemmin kaupungin ja maanomistajien välisissä sopimuksissa.

7 SUUNNITTELUN VAIHEET

7.1 Suunnittelun vireilletulo ja suunnittelua koskevat päätökset

Vireilletulo

Asemakaavan muutoksen hakijana on Espoon seurakuntayhtymä ja kaupunki. Kaavan vireille tulosta on tiedotettu Osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuu-
lutuksen yhteydessä 20.8.2015. Asemakaavan muutosalue on kaupungin, Es-
poon seurakuntayhtymän ja livisniemen huollon omistuksessa.

Sopimukset

Asemakaavan muutosalueella on maanomistajina Espoon kaupungin lisäksi Espoon Seurakuntayhtymä ja livisniemen huolto Oy. Asemakaavan muutos edellyttää maankäytösopimuksen tekemistä kaupungin ja maanomistajien vä-
lillä.

Muodostettavien kiinteistöjen välille tarvitaan asemakaavan laatimisen jälkeen yhteiskäytösopimuksia mm. pihajärjestelyiden, jätehuollon, ajojärjestelyiden ja pelastusteiden osalta sekä sopimukset asukaspysäköinnin uudelleen sijoittami-
sesta.

7.2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Asemakaavan muotosehdotus oli nähtävillä MRA 27§ mukaisesti 18.12.2017-
22.1.2018. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä MRA §30 mukai-
sesti 17.8.2015-15.9.2015, ja jonka yhteydessä järjestettiin myös asukastilai-
suus. Kaavoituksen lähtökohdat ja tavoitteet on linjattu kaupunkisuunnittelulau-
takunnan kokouksessa 10.6.2015.

7.3 Suunnittelu ja asemakaavaratkaisun eri vaihtoehdot

Suunnittelu

Asemakaavan muutos on laadittu yhteistyössä kaupunkisuunnittelukeskuksen ,
tonttiyksikön, Espoon seurakuntayhtymän ja heidän yhteistyökumppaniensa
SRV yhtiöt Oyj:n ja Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy:n sekä livisniemen
huollon kanssa. Kunnallisteknistä suunnittelua on tehnyt kaupungin ohjauk-
sessa WSP Finland Oy.

Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavayksikössä kaavan valmis-
telusta ovat vastanneet arkkitehti Patrik Otranen, maisema-arkkitehti Anja Kar-
hula ja Marie Nyman sekä liikenneinsinöörit Kaisa Lahti ja Juhani Lehikoinen
(2020).

7.4 Käsittelyvaiheet ja vuorovaikutus

Ajankohta	Käsittelytieto
10.8.2015	Vireilletulosta on ilmoitettu Osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksen yhteydessä.
17.8.-15.9.2015	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä.
27.8.2015	Asukastilaisuus, osallistumis- ja arviointisuunnitelman yhteydessä.
29.11.2017	Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi asemakaava ehdotuksen nähtäville
18.12.2017-22.1.2018	Asemakaava ehdotus nähtävillä MRA 27§:n mukaisesti.
15.5.2018	Kaupunkisuunnittelulautakunta esittää asemakaavan muutoksen hyväksymistä kaupunginhallitukselle.
4.5 – 25.5.2020	Kaupunginhallitus
25.5.2020	Kaupunginhallitus palautti asemakaavan muutosehdotuksen valmisteluun
5.10.-14.12.2020	Kaupunginhallitus esittää asemakaavan muutoksen hyväksymistä valtuustolle
25.1.2021	Valtuusto hyväksyi asemakaavan muutoksen.

ESPOON KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Patrik Otranen
Arkkitehti

Torsti Hokkanen
Kaupunkisuunnittelujohtaja