

1 Tiivistelmä

Osayleiskaavaehdotuksen sisältö ja vaikutukset

Osayleiskaavaehdotuksen osoittama maankäyttöratkaisu perustuu Keran osayleiskaavaan liittyviin tavoitteisiin, selvityksiin ja jatkosuunnitteluohjeisiin.

Tavoitteena on muodostaa Kerasta merkittävä paikallisia ominaispiirteitä ja arvoja omaava sekä tehokkaasti joukkoliikenteeseen tukeutuva kaupunkimainen ja kerrostalovaltainen paikalliskeskus Kauniaisten ja Leppävaaran välille. Kaavaehdotuksen kokonaisuutoituksena on käytetty 14 000 asukasta ja 10 000 työpaikkaa.

Alue kytkeytyy seudullisesti itä-länsisuunnassa Rantaradan sekä Turunväylän kautta, ja etelä-pohjoissuunnassa linja-autoliikenteen sekä Kehä II:n kautta. Kaavassa varaudutaan lisäksi Rantaradan kehittämiseen kaupunkiradaksi välillä Leppävaara-Espoon keskus sekä mahdollistaa pikaraitiotien rakentamisen Matinkylästä Keraan ja sieltä eteenpäin.

Kaavan toteutuessa kaupunkimaisiin alue sijoittuu hyvien raideliikennenyhteyksien varteen. Keskeisin alue, aseman lähiympäristön kävelykeskusta, erottuu ympäristöstään tehokkaampana umpikorttelimaisena rakenteena, ja sen yhteyteen sijoittuvat alueen tärkeimmät julkiset ja kaupalliset palvelut. Kävelykatujen ja julkisten ulkotilojen avulla mahdollistetaan virkistysyhteyksien jatkuminen kävelykeskustan halki.

Kehä II:n ja Turunväylän varsien melualueet ovat työpaikkavaltaisempia, ja yhdistyvät kävelykeskustaan sekoittuneempien työn ja asumisen vyöhykkeiden kautta.

Osayleiskaavalla ohjataan alueen vaiheittaista kehitystä siten, että valtaosalle nykyisiä työpaikka-alueita mahdollistetaan asumista. Rakennetut alueet muodostavat kokonaisuuden, jota yhdistävät jalankulun ja pyöräilyn sekä viher- ja virkistysyhteyksien verkosto ja alueelliset kokoojakatuyhteydet keskitettyine aluepysäköinteineen.

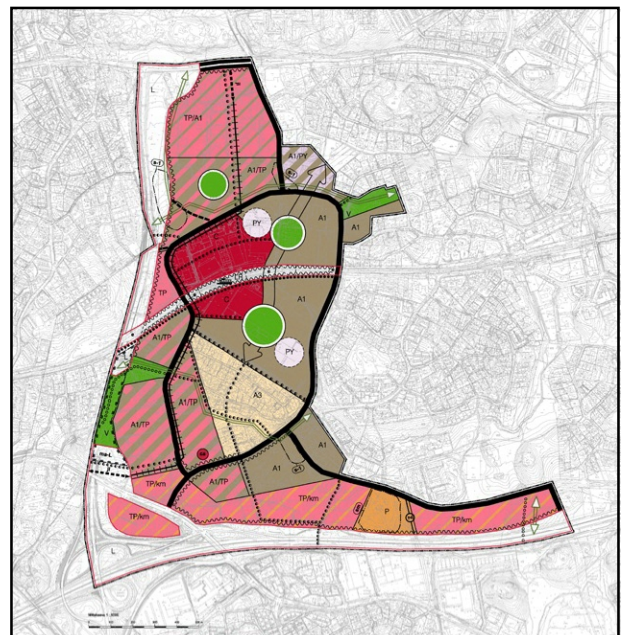
Keran osayleiskaavan liikenteellinen perusratkaisu on eri kulkumuodot huomioiva verkosto, joka luo elävää kaupunkitilaa ja yhdistää alueen useaan eri suuntaan. Tavoitelähtöinen liikennesuunnittelu painottaa ensisijaisesti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen näkökulmaa luoden selkeän liikkumisympäristön, joka mahdollistaa sujuvat matkaketjut eri kulkumuodoilla. Tavoitteena on, että kestävien kulkutapojen osuus alueella kasvaa nykytilanteesta.

Rakentamisen tehokkuuden ja korttelityypologioiden lähtökohtana on ensisijaisesti ei-korkean rakentamisen ja tiiviin kävelykeskusta-alueen mahdollistaminen. Aseman ja radan ympäristössä kerroskorkeudet nousevat muuta ympäristöä korkeammiksi. Uudisrakentaminen sovitetaan uudisrakentamisen alueisiin rajautuviin pientaloalueisiin.

Keran osayleiskaavan tavoitteena on osoittaa alueelle laadukkaita ja toiminnallisesti monipuolisia virkistysalueita. Lisäksi kaavan tavoitteena on säilyttää ja kehittää Keran olemassa olevia rakentamattomia viheralueita, kuten luonnonmukaisia metsäalueita, osaksi virkistystä. Kaavassa on osoitettu liito-oravan elinympäristöt ja liito-oravien kulkuyhteydet. Yhteydet kulkevat olemassa olevilla viheralueilla.

Osayleiskaavaehdotuksen keskeisin vaikutus on yhdyskuntarakenteen tiivistymisestä johtuva kaupungistuminen. Keran osayleiskaava-alueen rakentuminen metropolin palvelukeskuksena tukee Helsingin seudun aluerakenteen tasapainoista kehittämistä. Kaava-alue on osa Espoon kaupunkiradan kehitysvyöhykettä. Alueen halki kulkee jo nyt Helsinki-Turku -junayhteys. Alue on hyvin saavutettavissa ja sen saavutettavuus tulee tulevaisuudessa entisestään paranemaan Espoon kaupunkiradan rakentuessa Espoon keskukseen asti.

Asukaslisäyksen myötä alueelle tulee sijoittumaan pääsääntöisesti uusia lähipalveluja, kaupunki- ja aluekeskustasoisten palvelujen sijoituksessa Leppävaaran kaupunkikeskukseen. Keran kaupallinen ratkaisu noudattelee Espoon kaupan palveluverkkoselvityksessä keskusten kokoluokista tehtyjä linjauksia, joissa Kera on määritelty isoksi paikalliskeskukseksi. Nykyiset työpaikat ja työpaikkojen lisääntyminen mahdollistavat osalle asukkaista työssäkäynnin omalla asuinalueellaan, jolloin työmatkat ovat lyhyitä ja mahdollista tehdä joukkoliikenteellä, kävelen tai pyörällä. Viihtyisät asuinalueet, joilla on palveluja saatavilla, houkuttelevat koulutettua työvoimaa, joten myös yritysalueet hyötyvät alueen kehittymisestä.



Keran osayleiskaavaehdotuksen kaavakartta.

Osayleiskaava-alue sijaitsee erittäin kilpailukykyisten joukkoliikennedyhteisyyksien varrella. Lisäksi alueen kompakti rakenne kannustaa erityisesti kävellessä tehtäviin matkoihin. Tärkeimmät liikenneverkon muutokset ovat kaupunkiradan jatke Leppävaarasta Espoon keskukseen, pikaraitiolinja Karamalmi-Suurpelto-Matinkylä sekä ajo-yhteys Kutojantien ja Karapellontien välillä. Jalan tai pyörällä tehtävien matkojen ennustettu osuus on osayleiskaava-alueella noin neljänneksen suurempi kuin muualla Espoossa, joukkoliikenteen samaa tasoa ja henkilöauton osuus noin viidenneksen muuta Espoota pienempi.

Kaava-alueen läpi ei tehtyjen selvitysten perusteella kulje maakunnallisia ekologisia yhteyksiä. Paikallisten ekologisten yhteyksien tarpeet on osoitettu kaavassa liito-oravan kulkuyhteysmerkinnällä. Kaavan arvioidaan toteuttavan riittävässä määrin paikallisten ekologisten yhteyksien säilyttämistä kaupunkialueella, kun kaavassa osoitettu virkistysalueverkosto ja liito-oravan kulkuyhteydet toteutuvat kaavan ohjaamalla tavalla.

Maisemakuva muuttuu merkittävästi, kun kenttien, hallien ja toimistorakennusten luonnehtimasta suuri mittakaavaisesta logistiikka- ja työpaikka-alueesta tulee tiiviisti rakennettu keskustamainen alue. Osayleiskaava mahdollistaa erilaiset toteutukset rakentamisen tiiviiden, korkeuden ja muiden arkkitehtonisten ratkaisuiden suhteen.



Havainnekuva Keran asemaita (Espoon kaupunki / kaupunkisuunnittelukeskus)

Suunnittelun lähtökohdat

Keran osayleiskaava-alue kuuluu Leppävaaran suuralueeseen ja sijaitsee Kilon sekä Kauniaisten kaupungin välissä. Suunnittelualuetta rajaavat pohjoisessa vanha Turuntie, idässä Kilon alue, etelässä Turunväylä ja lännessä Kehä II:n moottoritie. Leppävaaran aluekeskus, jonka palvelupiiriin Keran alue tulee kuulumaan, sijaitsee noin kolmen kilometrin päässä osayleiskaava-alueelta. Osayleiskaava-alueella on noin 1000 asukasta, 9300 työpaikkaa ja 240 toimipaikkaa. Alueella on noin 160 yksityistä maanomistajaa. Kaava-alueen pinta-ala on noin 230 hehtaaria.

Alkuperäistä osayleiskaavan aluerajausta on laajennettu etelässä jatkamalla kaavarajausta Turunväylälle rakennettavaan Turvesolmun liittymään asti sekä lisäämällä koillisessa oleva lainvoimaisen yleiskaavan PY-alue ja pieni osa A-alueita. Lisäksi Karaniityllä sijaitsevaa kaavarajausta on tarkennettu ajantasa-asemakaavoituksen rajauksen mukaisesti.

Nykytilanteessa kaava-alue on Espoon yksi suurimpia työpaikka-alueita, jossa sijaitsee lukuisia määriä eri alojen logistiikka-, teollisuus- ja toimitiloja. Alueen halki kulkee itä- ja länsisuuntaisesti junarata, jonka varrella sijaitsee Keran asema. Asema sijaitsee likimain puolivälissä Kilon ja Kauniaisten asemia. Radan eteläpuoleisella alueella sijaitsee myös Nihtimäen asuinalue sekä Klobbskogin kulttuurihistoriallinen kylätontti.

Keskeinen lähtökohta kaavan laatimiselle on Espoon elinkeino- ja kilpailukykyjaoston 3.12.2012 päätös. Osayleiskaava kuulutettiin vireille 24.4.2013. Aluetta on tarkoitettu kehittää kaupunkimaiseksi, yhdyskuntarakennetta eheyttäväksi ja joukkoliikenteeseen tukeutuvaksi asuin- ja työpaikka-alueeksi. Espoon kaupunkisuunnittelulautakunta teki 15.5.2013 esityksen kaupunginhallitukselle Keran osayleiskaavan tavoitteiksi, jotka hyväksyttiin 30.9.2013. Aloitusvaiheen asukastilaisuus pidettiin 11.6.2013.

Kaavaluonnoksen valmisteluaineisto hyväksyttiin nähtäville 11.6.2014. Luonnosten ollessa nähtävillä pidettiin 14.8.2014 toinen asukastilaisuus, jossa alueen asukkaat ja osalliset saivat antaa palautetta kaavavaihtoehdoista. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 12.11.2014 osayleiskaavan jatkosuunnitteluohjeista, johon perustuen osayleiskaavaehdotuksen laadinta käynnistettiin.



Keran osayleiskaava-alueen sijainti

Delgeneralplanen innehåll och verkningar

Markanvändningslösningen bygger på målen, utredningarna och planeringsanvisningarna för delgeneralplanen Kera.

Kera planläggs till ett urbant, höghusdominerat lokalcentrum mellan Grankulla och Albergå. Kera har betydande lokala särdrag och värden. Kollektivtrafiken är mycket god. Planområdet dimensioneras för 14 000 invånare och 10 000 arbetstillfällen.

I öst-västlig riktning an knyter området till kustbanan och Åboleden och i nord-sydlig riktning till busstrafiken och Ring II. I planen ingår en reservering för en utbyggnad av kustbanan till stadsbana mellan Albergå och Esbo centrum samt för en snabbspårväg från Mattby till Kera och vidare.

Det mest urbana området kommer att ligga vid goda tåg-förbindelser. Det centrala, bilfria centrumet kring stationen skiljer sig från omgivningen med sina sluta kvarter. Vid detta centrum placeras de viktigaste offentliga och privata tjänsterna. Med hjälp av gågatorna och de offentliga uterummen kan friluftslederna sträcka sig genom det bilfria centrumet.

Bullerområdena vid Ring II och Åboleden domineras av arbetsplatser och förenas med det bilfria centrumet via zoner där bostäder och arbetsplatser blandas.

Med delgeneralplanen styrs en utveckling i etapper. I största delen av de nuvarande arbetsplatsområdena möjliggörs boende. De byggda områdena utgör en helhet som förenas av ett gång- och cykelvägar samt friluftsleder och lokala matargator med centraliserad områdesparkering.

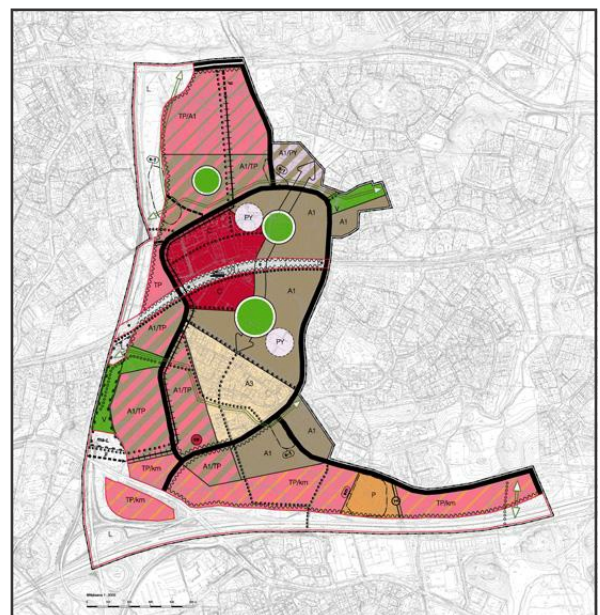
Den grundläggande trafiklösningen utgörs av ett nätverk för olika trafikformer som skapar ett levande stadsrum och förenar området åt många olika håll. Den målinriktade trafikplaneringen betonar primärt gång, cykelåkning och kollektivtrafik i en redig transportmiljö där det går smidigt att byta transportmedel. Målet är att de trafikslag som är ekologisk hållbara ökar från idag.

Utgångspunkten för exploateringsgrad och kvarters-typologi är ett tätt bebyggt, bilfritt centrum, men inga jättehöga byggnader. Vid stationen och järnvägen är byggnaderna dock högre än i omgivningen. De nya byggnaderna ska passa ihop med de angränsande småhusområdena.

Ett av målen för delgeneralplanen är högklassiga rekreationsområden med mångsidiga aktiviteter. Dessutom är målet att bevara och utveckla de befintliga grönområdena, såsom de naturenliga skogsområdena, till rekreationsområden. I delgeneralplanen anges flygekorrens habitat och förbindelseleder. Dessa förbindelseleder finns i de nuvarande grönområdena.

Den viktigaste verkningen av delgeneralplanen är att samhällsstrukturen förtätas och urbaniseras. Som ett nytt servicecentrum i metropolen stöder Kera en balanserad utveckling av Helsingforsregionens regionala struktur. Planområdet ingår i utvecklingskorridoren längs stadsbanan i Esbo. Genom området går tåget mellan Helsingfors och Åbo. Planområdet är lätt att nå och nåbarheten förbättras ytterligare när stadsbanan byggs till Esbo centrum.

På grund av det ökade antalet invånare får planområdet främst nya närtjänster. Tjänster för hela staden och storområdet placeras i Albergå stadscentrum. Kera ska, i enlighet med utredningen om handelns utbredning i Esbo 2030, i kommersiellt hänseende bli ett stort lokalcentrum. De nuvarande och de nya arbetsplatserna gör det möjligt för en del invånare att arbeta i sitt eget bostadsområde. Då är arbetsresorna korta och kan göras med kollektivtrafik, till fots eller med cykel. Trivsamma bostadsområden med tillgång till tjänster lockar utbildad arbetskraft, vilket leder till att även företagsområden gynnas av att området utvecklas.



Plankartan över förslaget till delgeneralplanen Kera.

Planområdet är beläget vid mycket konkurrenskraftiga kollektivtrafikförbindelser. Dessutom sporrar planområdets kompakta struktur till att företa resor till fots. De viktigaste ändringarna i trafiknätet är stadsbanan mellan Alberga och Esbo centrum, en snabbspårväg mellan Karamalmen, Storå kern och Mattby samt en gata mellan Vävarvägen och Karaåkersvägen. Enligt prognosen kommer andelen resor som företas till fots eller per cykel att vara en fjärdedel större, andelen kollektivtrafikresor den samma och bilresornas andel en femtedel mindre än på annat håll i Esbo.

Enligt utredningarna leder inga ekologiska korridorer av regional betydelse genom planområdet. Behov av ekologiska korridorer av lokal betydelse har i delgeneralplanen beteckningen för förbindelseled för flygekorren. Lokala ekologiska korridorer i stadsområdet torde bevaras i tillräcklig omfattning när rekreatiomsområdena och förbindelselederna för flygekorren genomförs enligt delgeneralplanen.

Landskapet förändras radikalt när det storskaliga logistik- och arbetsplatsområdet som karakteriseras av öppna fält, hallar och kontorshus blir ett tätt bebyggt centrumområde. Delgeneralplanen möjliggör bebyggelse av varierande täthet, höjd och arkitektur.



Illustration över Kera station (Esbo stads stadsplaneringscentral)

Utgångspunkter för planeringen

Planområdet hör till Albergas storområde och är beläget mellan Kilo och Grankulla. I norr gränsar planområdet mot Åbovägen, i öster mot Kilo, i söder mot Åboleden och i väster mot Kiloledden (Ring II). Stadscentrumet Alberga, vars omland planområdet kommer att ingå i, är beläget på ca tre kilometers avstånd. I planområdet bor cirka 1000 invånare och där finns 9 300 arbetstillfällen och 240 arbetsplatser. Planområdet har cirka 160 privata ägare. Planområdets areal är cirka 230 hektar.

Det ursprungliga planområdet förstörades söderut till trafikplatsen Torvknuten vid Åboleden. Dessutom fogades ett PY-område i en generalplan med laga kraft i nordost samt en liten del av ett A-område till planområdet. Gränsen har också preciserats i Karaängen så att den följer de gällande detaljplanernas gränser.

Idag är planområdet ett av de största arbetsplatsområdena i Esbo med otaliga logistik-, industri- och kontorslokaler i olika branscher. Området genomskärs av järnvägen i öst-västlig riktning. Vid järnvägen ligger Kera station halvvägs mellan Kilo och Grankulla stationer. Söder om järnvägen ligger Knektbackens bostadsområde samt Klobbskogs historiska bytomt.

Närings- och konkurrenskraftssektionen uppmanade 3.12.2012 stadsplaneringsnämnden att börja bereda en delgeneralplan för trakten kring Kera station. Aktualiseringen kungjordes 24.4.2013. Planområdet ska bli ett urbant bostads- och arbetsplatsområde med enhetlig stadsstruktur som stöder sig på kollektivtrafiken. Stadsplaneringsnämnden föreslog 15.5.2013 målen för delgeneralplanen Kera, som godkändes av stadsstyrelsen 30.9.2013. Ett invånarmöte hölls i begynnelsekedet 11.6.2013.

Beredningsmaterialet till planutkastet godkändes för offentlig framläggning 11.6.2014. Under framläggningen ordnades 14.8.2014 det andra invånarmötet, där invånare andra intressenter fick ge respons på alternativen för delgeneralplanen. Stadsplaneringsnämnden beslutade 12.11.2014 om anvisningarna för den fortsatta planeringen. Utifrån dessa inleddes beredningen av förslaget till delgeneralplan.



Planområdets läge