

Lausuntojen sekä kannanottojen lyhennelmät ja vastineet

Keilaniemen kalliopysäköintilaitos

Maanalainen asemakaava ja asemakaavan muutos

10. kaupunginosa, Otaniemi

Maanalaiset tilat:

Korttelit 10032 ja 10033

Osa korttelia 10014, 10030, 10034, 10035, 10036, 10065, 10066 ja 10067

Katu-, liikenne-, virkistys- ja vesialueet

Maanpintaan johtavat tilat:

Osa korttelia 10014, 10030, 10032, 10033, 10034, 10036, 10065 ja 10066

Katu-, liikenne-, virkistys- ja vesialueet

Liittyy kaupunkisuunnittelulautakunnan 13.5.2020 MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville hyväksymään asemakaavaehdotukseen, piirustusnumero 7298.

Nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 1.6.-1.7.2020.

Kaavan hyväksymispäätöksestä ovat pyytäneet tiedon seuraavat lausunnonantajat:
nro 11.

Espoon kaupunki
Y-tunnus 0101263–6

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

Matias Kallio, Matias.L.Kallio@espoo.fi

Jenny Asanti, etunimi.sukunimi@espoo.fi

Olli Koivula, etunimi.sukunimi@espoo.fi

Lausuntojen ja kannanottojen lyhennelmät ja vastineet

1 Lausunto

Päivämäärä 29.5.2020
Lausunnon antaja Telia Company

Teliällä ei huomautettavaa asemakaavaehdotukseen.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

2 Lausunto

Päivämäärä 4.6.2020
Lausunnon antaja Elisa Oyj

Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavaehdotukseen ja asemakaavan muutosehdotukseen. Aluetta läheisyydessä on Elisa Oyj:n tietoliikenne rakenteita (putkia, kaapeleita), joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta. Tietoliikenne rakenteiden huomioonottaminen on tärkeää erityisesti ilmanvaihdon yms. ja muiden ulostulojen kohdilla.

Mikäli tietoliikenne rakenteitamme joudutaan siirtämään, pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Lisätietoja asiasta antaa: verkon-tuki@elisa.fi

Vastine:

Kaavassa on määräys mahdollisista johtosiirroista. Alueella olevien maanalaisten johtojen tarkka sijainti tutkitaan rakennussuunnittelun yhteydessä. Mahdolliset johtosiirrot ja suojaukset tehdään yhteistyössä Elisa Oyj:n kanssa.

3 Kannanotto

Päivämäärä 15.6.2020
Lausunnon antaja Espoon kaupungin museo

Kaupungin museo tarkastelee kaavahanketta perustehtävänsä mukaisesti alueen kaupunkikuvan ja rakennetun kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta. Tästä syystä kaupungin museota kiinnostavat erityisesti maanpinnalle näkyvät rakenteet, kuten hissi- ja ilmanvaihtotornit tai pysäköintiluolaan johtavat ajoluiskat. Museo on aiemmassa 18.11.2019 päivytyssä lausunnossaan ottanut kantaa tämän kaavahankkeen OAS-vaiheen aineistoihin todeten tuolloin seuraavaa:

Keilaniemen rakennuskanta tulee olemaan mittakaavaltaan ylisuurta ja tyyllisesti moni-ilmeistä. Tämä tuo mukanaan erityisiä haasteita maantason suunnitteluun, jalankulkijan korkeudelle. Viihtyisien kulkureittien ja kaupunkiaukioiden luominen pilvenpiirtäjien lomaan tulee olemaan vaikea tehtävä. Tällöin edellä mainituilla pienimit-takaavaisilla rakennelmilla voi olla merkittävä rooli siinä, minkälaista jalankulkuympäristöä Keilaniemen alueella tulevaisuudessa nähdään.

Kaupunginmuseo pitäytyy aiemmin ilmaisemassaan kannassa ja korostaa edelleen sitä, että kalliopysäköintilaitoksen maanpäälliset rakenteet on suunniteltava huolelli-sesti alueen kaupunkikuvaan ja jalankulkijan mittakaavaan sovittaen. Huomiota tulee kiinnittää myös siihen, minkälaisia näkymiä rakennelmat ja ajorampit tarjoavat Keila-niemen aluetta sivuavien Tapiolan ja Otaniemen suuntaan, jotka on luokiteltu valta-kunnallisesti merkittäviksi rakennetuiksi kulttuuriympäristöiksi (RKY 2009). Muuten kaupunginmuseolla ei ole huomauttamista Keilaniemen kalliopysäköintilaitoksen kaa-vasuunnitelmiin.

Vastine:

Kalliopysäköintilaitoksen maanpäällisiin rakennelmiin tullaan jatkosuunnittelussa kiin-nittämään erityistä huomiota. Kaavamääräyksissä edellytetään, että rakennelmien tulee olla arkkitehtuuriltaan laadukkaita ja kaupunkikuvaa rikastuttavia. Muilta osin merkitään tiedoksi.

4 Lausunto

Päivämäärä 22.6.2020
Lausunnon antaja Länsimetro Oy

Kaavaehdotuksen alue ja tarkoitus

Kaavaehdotuksen tarkoittama alue sijoittuu metrolinjan ja Keilaniemen aseman kaak-koispuolelle. Pysäköintilaitoksen laajat kalliotilat on suunniteltu louhittaviksi suunnil-leen samalle korkeustasolle metron tilojen kanssa.

Maanalaisessa kaavaehdotuksessa ja kaavaselostuksessa on otettu Länsimetro huo-mioon siten, että metron kaavavaraus on esitetty ja kaavamerkinnoissä on määräys ottaa metron tilat huomioon.

Kalliotekniset huomiot

Kaavalta toteutettavat pysäköintilaitoksen tilat eivät saa tulla 8 metriä lähemmäksi muita tiloja ja metron suojavyöhyke on otettava huomioon.

Viitesuunnitelmassa esitetään, että pysäköintilaitoksen ajorampit eivät tule 10 metriä lähemmäksi metron tiloja. Viitesuunnitelma-aineistosta ei saa varmuutta ajoramppien ja metron tilojen väliin jäävästä etäisyydestä ajotunnelien kohdilta.

Suunnitelmassa ei oteta selventävästi kantaa suunnittelun menettelyihin ja työntöteutukseen metron rakenteiden läheisyydessä. Vain louhinnan tärinärajojen seurannasta on maininta. Ajotunnelien kohdista puuttuvat korkotiedot eikä leikkauksia näistä kohdista ole liitetty mukaan aineistoon.

Laaja pysäköintilaitos halleineen, kuuluineen ja sisäänmeno/ulosajoyhteyksineen sijoittuu Länsimetron tilojen ulkopuolelle pois lukien seuraavat kohdat:

1. Ajoyhteys Keilalahdenportista sijoittuu metron suojavyöhykkeen päälle. Tälle osalle on kaavailtu myös erillistä upotettua pysäköintilaitosrakennusta. Korkomaailma metrotunnelien päällä jää avoimeksi.
2. Ajoyhteys Keilaranta 2:sta sijoittuu pohjoisen ratatunnelin päälle heti Keilaniemen pohjoisen raiteenvaihtoalueen pohjoispuolella. Louhinta tässä koostuu sekä avolouhinnasta että tunnelilouhinnasta. Korkomaailma tästä jää avoimeksi.
3. Ajoyhteys Kuusisaarentielle/ltä sijoittuu ratatunnelien päälle avolouhintana ja suojavyöhykkeen päälle tunnelilouhintana. Korkomaailma jää avoimeksi. Tämä paikka näyttää muodostuvan hyvin haasteelliseksi myös rakenteilla olevan Raide-Jokerin kanssa, kun esitetty betonitunneli sijaitsee raiteiden alla.

Keilaniemen metroaseman ja raiteenvaihtohallin suurten kalliotilojen suhteen pysäköintilaitoksenkalliotilat jäävät metron suojavyöhykkeiden ulkopuolelle. Esitetyt kalliotilat muodostavat kuitenkin merkittävän laajan kokonaisuuden aivan metron tilojen vieressä.

Aseman keskeisten osien sekä metrotilojen päälle suunniteltujen ajoyhteyksien kohdilta tarvitaan seuraavissa suunnitteluvaiheissa kalliomekaaniset tarkastelut metron kalliorakenteiden (lujitus- ja tiivistysrakenteet) stabiliteettien varmistamiseksi.

Nyt esitetyillä sijainneilla rakenteet näyttävät mahdollisilta toteuttaa, mutta yksityiskohtaisempaa suunnittelutietoa tarvitaan asian varmistamiseksi.

Keilaniemen alueen kallioperä on metron rakentamisen yhteydessä havaittu laadultaan hyvin vaihtelevaksi, mikä on otettava huomioon laitoksen jatkotutkimuksissa. Laitoksen toteutuksessa tulee ottaa kaikilta osin huomioon metron käytönaikaiset rajoitukset ja järjestelyt louhintaräjähdyksille ja tärinöille.

Laajat tunnelilouhinnat liikennöitävien metrotunnelien läheisyydessä on tarkoin otettava huomioon louhinnan toteutuksessa ja töiden aikataulutuksessa.

Tulevan asemakaavan sallimien muutosten toteutuksen yhteydessä tulee Länsimetrolle toimittaa tiedot käytettävistä työmenetelmistä mahdollisten tärinävaikutusten arvioimiseksi.

Alustavissa suunnitelmissa havaittuja, jatkosuunnittelussa erityistä huomioita edellyttäviä kohtia:

- ajoyhteys Keilalahdenportilta sijoittuu metron suojavyöhykkeiden päälle. Tälle osalle on kaavailtu myös kellaripysäköintiä. Vielä avoimeksi jäänyt korkomaailma tulee saada Länsimetron tarkasteluun ennen tarkemman arvion muodostamista
- läntinen ajoyhteys Keilarannasta sijoittuu pohjoisen ratatunnelin päälle heti pohjoisen raiteenvaihtopaikan pohjoispuolella. Louhinta tässä koostuu sekä avolouhinnasta että tunnelilouhinnasta. Vielä avoimeksi jäänyt korkomaailma tulee saada Länsimetron tarkasteluun ennen tarkemman arvion muodostamista
- ajoyhteys Kuusisaarentielle sijoittuu ratatunnelien päälle sekä avolouhintana että tunnelilouhintana. Lisäksi ajoyhteyden mutka tunkeutuu metron ratatunnelin suojavyöhykkeelle. Vielä avoimeksi jäänyt korkomaailma ja tarkempi vaakamitoitus tulee saada Länsimetron tarkasteluun ennen tarkemman arvion muodostamista

Kaavakartta ja -määräykset

Muutosehdotus korvaa vaikutusalueellaan metron maanalaisen kaavan 920100. Muutosehdotus muuttaa voimassa olevan kaavan 920100 sisältöä seuraavasti:

- maanalainen pysäköintivaraus Keilaniementien alla on poistettu; varaus on muodostunut tarpeettomaksi jo aiemmin, kun metron liityntäpysäköinti on päätetty sijoittaa asuintornihankkeen pysäköintilaitokseen
- kalliotilaan Keilarannan alle sijoittuvan sähköasemanvaraus on poistettu; varaus on muodostunut tarpeettomaksi, kun sähköasema toteutettiin maanpäällisenärakennuksena Keilaniementien ja Keilasataman kainaloon
- kaava-alueen pohjoispäässä on mal-1 määräyksen mukaista aluetta laajennettu metrolinjan rakennusalueelle ja samalle kohdalle lisätty merkintäma-ajo-2/p. Alue on kriittinen viitesuunnitelman mukaiselle toteutukselle, sillä ajoluiskat hipovat metron huoltotunnelia ja maanalainen yhteyden osa näyttää rikkovan metron suojavyöhykettä. Tässä kohden tulee noudattaa erityistä tarkkuutta jatkosuunnittelussa, jotta ratatunnelien päälle louhittavat tilat ja rakenteet eivät aiheuta haittaa metron tiloille ja rakenteille, eikä toteutusvaihe häiritse metrolinjakennettä.
- kaava-alueen eteläpäässä on metron rakennusalueelle lisätty alue merkinnällä ma-ajo-2/p. Merkintä sallii ajoluiskan rakentamisen metron ratatunnelin päälle, minkä johdosta jatkosuunnittelussa tulee noudattaa erityistä tarkkuutta.

Kaksi viime mainittua muutosta sallivat toimenpiteitä, jotka mahdollisesti johtavat ristiriitoin metron tilojen turvallisuuden kanssa. Olisi suotavaa poistaa nämä merkinnät kaavasta ja löytää ajoyhteyksille toisenlainen ratkaisu. Länsimetrolla ei ole asema-kaavaehdotukseen muuta huomautettavaa.

Vastine:

Kalliopysäköintilaitoksen suunnittelua jatketaan yhteistyössä Länsimetro Oy:n kanssa. Jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa tullaan kiinnittämään erityistä

huomiota metron läheisyyteen sijoittuviin ajoyhteyksiin. Eteläisen ajoyhteyden eteläosan lattiatasoa on nostettu, jotta metrotunneleiden ja ajoyhteyden väliin jää enemmän kalliota. Kuusisaarentien ajoyhteyden linjausta on muutettu niin, että se sijaitsee kauempana Länsimetron tunneleista. Länsimetro Oy:lle tullaan esittämään kalliotilojen suunnitelmat leikkauksineen niin, että voidaan arvioida tilojen todelliset etäisyydet toisiinsa.

Rakentaminen ei saa aiheuttaa haittaa Länsimetrolle. Kaavamääräyksiä täydennetään, jotta Länsimetron tilat ja tutkimustarpeet varmistetaan. Kaavaehdotuksen uusi tarkistettu rakennus-/louhintalupamääräyksen ensimmäinen kohta kuuluu: ”Ennen rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä on esitettävä kalliomekaaniset numeeriset mallinnukset, joilla osoitetaan, että hankkeen toteuttamisesta ei aiheudu riskejä alueen muille maanalaisille tiloille tai rakennuksille. Alueella on tehtävä riittävästi kallionlaadun tutkimuksia, jotta saadaan riittävät tiedot kallionlaadusta mallinnuksen lähtötiedoiksi. Lisäksi on esitettävä suunnitelmat kallion sekä rakennusten liikkumisen ja tärinöiden seurannasta”.

Muilta osin merkitään tiedoksi.

5 Lausunto

Päivämäärä 23.6.2020
Lausunnon antaja Uudenmaan liitto

Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa koskien Keilaniemen kalliopysäköintilaitoksen maanalaista asemakaavaehdotusta ja asemakaavan muutosehdotusta.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

6 Kannanotto

Päivämäärä 25.6.2020
Lausunnon antaja Espoon ympäristökeskus

Keilaniemen kalliopysäköintilaitos on suuren mittaluokan hanke, jonka yhteydessä syntyvän kalliolouheen määräksi on arvioitu reilu neljännes nykyisen Länsimetron rakentamisessa syntyneestä kiviainesmäärästä. Tämä aiheuttaa haasteita rakentamisen maa- ja kiviainemassojen logistiikalle, uusiokäytölle sekä hankkeen arvioinnin hiilineutraaliuden näkökulmasta. Alustavat suunnitelmat louhemassojen käytöstä lähialueella ovat hyviä, mutta niiden toteutumista ei voi varmistaa asemakaavalla.

Keilaniemi sijaitsee joukkoliikenteen kannalta erinomaisella paikalla, jossa metroyhteys ja Raide-Jokeri risteää. Alue on myös oivallisesti saavutettavissa kevyen liikenteen käyttäjiä ajatellen. Keilaniemessä on siten poikkeuksellisen hyvät edellytykset kestävään liikkumiseen kannustaville maankäyttöratkaisuille. Ympäristökeskus

esittääkin, että kaavoituksen jatkosuunnittelussa tarkastellaan vielä uudelleen kalliopysäköintilaitoksen mittakaavaa sekä rakentamisen vaiheistamista ja tilojen käytön joustavuutta alueen autopaikoituksen pitkän aikavälin käyttötarpeen mukaan.

Vastine:

Tarkoituksena on, että kalliopysäköintilaitoksesta syntyvää louhetta käytetään lähialueen rakennushankkeissa ja rantaraitin rakentamisessa Keilaniemessä, jolloin se on taloudellisesti tehokasta ja sen ympäristövaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset.

Maankäytön tiivistäminen ja tehostaminen tuo paineita pysäköinnin järjestämiselle. Keilaniemessä pysäköinti on toistaiseksi ratkaistu kiinteistökohtaisesti, mikä rajoittaa kehittämistä ja suunnittelua, huonontaa kaupunkiympäristöä ja kaupunkikuvaa sekä aiheuttaa paikkojen tehotonta käyttöä ja on Keilaniemessä asioivien kannalta vaikeasti käytettävä ja opastettava. Pysäköintilaitokseen sijoitetaan asuntojen ja toimitilojen autopaikkoja sekä yleistä pysäköintiä. Laitokseen ei tule nimettyjä autopaikkoja ja se toimii vuorottaiskäyttöperiaatteella, jolloin autopaikat tulevat tehokkaampaan ja taloudellisesti parempaan käyttöön sekä niitä voidaan rakentaa vähemmän. Alueella on tarve noin 4 000 autopaikalle, joista noin 3 000 voidaan sijoittaa kalliopysäköintilaitokseen. Kaava mahdollistaa suuren laajuuden, mutta pysäköintilaitos rakennetaan vaiheittain tarpeen mukaan. Maanalaisen tilan lunastusoikeus on kaupungilla ja kaupunki päättää pysäköintilaitoksen laajuudesta. Jos autopaikkatarpeet muuttuvat tulevaisuudessa, niin pysäköintilaitosta ei laajenneta.

Alueen hankkeiden autopaikkatarve perustuu Espoossa noudatettaviin asemakaavojen pysäköintimääräyksiin. Asuin-, toimisto- ja liiketiloille on aluekohtaiset määräykset, jotka huomioivat alueen joukkoliikenteen saavutettavuuden. Keilaniemessä on hyvät joukkoliikenneyhteydet. MAL-työn yhteydessä on selvitetty kestävien liikennemuotojen kulkutapaosuus eri alueilla. Keilaniemessä tämä osuus on hyvin korkea (69%) jo ennen mahdollisia hinnoittelutoimenpiteitä. Korkea kestävien liikennemuotojen kulkutapaosuus on hyvä perustelu tehokkaalle rakentamiselle, mitä keskitetty kalliopysäköinti tukee.

7 Lausunto

Päivämäärä 29.6.2020
Lausunnon antaja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Asemakaavan muutosalue sijaitsee Keilaniemessä metron, Raide-Jokerin ja tiheiden bussiyhteyksien läheisyydessä. Suunnitellut ajoyhteydet pysäköintilaitokseen tulee suunnitella siten, että bussiliikenteelle ei aiheudu ylimääräistä haittaa. Rakennustöiden aikaiset liikenneratkaisut tulee suunnitella yhdessä HSL:n kanssa, että haitat joukkoliikenteelle voidaan minimoida. Rakennustyöt tulee suunnitella myös niin, että ne eivät vaikuta metrolienteeseen.

Helsingin seudun liikenteellä ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotukseen.

Vastine:

Rakennustyöt suunnitellaan yhteistyössä Länsimetron ja HSL:n kanssa siten, että rakentaminen aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa joukkoliikenteelle.

8 Lausunto

Päivämäärä 29.6.2020
Lausunnon antaja Fortum Power and Heat Oy

Fortumilla on kaukolämmön sekä kaukokylmän isoja runkojohtoja suunnittelualueella. Alueen kiinteistöt on liitetty kaukolämpöön. Alueelle on myös rakennettu useille liittyjille sekä tulevaisuuden tarpeisiin kaukokylmäverkostoa.

Alueelle on suunnitteilla kaukokylmäakku kylmäntarpeen tehohiippujen tasaamiseen. Alustavasti akku sijoitetaan kalliopysäköintilaitoksen yhteyteen. Tarvittavia runkoputkia on todennäköisesti tarve asentaa pysäköintihallinkattoon.

Fortum on valmis tarjoamaan alueelle rakennettaviin uusiin kiinteistöihin kaukolämpöä ja kaukojäähdytystä sekä mahdollisesti myös muita monipuolisia energiaratkaisuja.

Alueen tiiviin rakenteen vuoksi mahdolliset uudet kaukolämpö- ja jäähdytyslinjaukset pitää suunnitella hyvissä ajoin. Fortum haluaa olla mukana alueen kehittämisessä jo suunnitteluvaiheessa. Liitteenä on nykytietoon perustuva yleissuunnitelmaluonnos kaavaehdotusalueelle.

Vastine:

Keilaniemen kalliopysäköintilaitos ja sen yhteyteen sijoittuva kaukokylmäakku ja uudet linjat suunnitellaan yhteistyössä Fortumin kanssa. Kaukokylmäakun louhinta ja rakentaminen yhteensovitetaan pysäköintilaitoksen vaiheittaiseen toteuttamiseen. Pysäköintilaitoksen pysty-yhteyksiä hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan myös kaukokylmäakun yhteystarpeisiin.

9 Kannanotto

Päivämäärä 30.6.2020
Lausunnon antaja Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos

Muistion Keilaniemen pysäköintilaitos 2.4.2020 (Sitowise Oy / Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos) asiat ja palotekniset periaatteet tulee huomioida kalliopysäköintilaitoksen suunnittelun edetessä (liitteenä).

Pelastustoiminnan turvaamiseksi pelastusyksiköllä (sammutusauto) ja ensihoitoyksiköllä (ambulanssi) tulee päästä palokunnan hyökkäysreittien välittömään läheisyyteen.

Pysäköintilaitoksen savunpoistossa tulee huomioida, että palossa syntyvä savu ja lämpö (ulospuhallus) ei aiheuta vaaraa ihmisille, rakennuksille, rakennelmille, infrastruktuurille maanpäällä.

Alueelle rakennettavien rakennusten (ml. kalliopysäköintilaitos) koko edellyttää rakennusten varustamista automaattisella sammutuslaitteistolla, jolla on korkeat vesilähddevaatimukset. Pelastuslaitoksen tietojen mukaan Otaniemen alueen sprinklerilaitteistojen vesilähteen mittauksissa kunnan rengasvesijohdon eri suunnista on ilmennyt puutteellisuuksia. Edellä mainittu huomioiden alueen automaattisia sammutuslaitteistoja palvelevien yhteisten sammutusvesialtaiden tarve ja sijainti tulisi tarkastella ja arvioida kunnallistekniikan suunnittelussa.

Vastine:

Keilaniemen kalliopysäköintilaitos suunnitellaan yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa. Savunpoisto huomioidaan jatkosuunnittelussa siten, että palossa syntyvä savu ja lämpö ei aiheuta vaaraa ihmisille, rakennukselle, rakennelmille eikä infrastruktuurille maanpäällä.

Vesiverkon toimivuus ja mahdolliset parannustarpeet varmistetaan kunnallistekniikan yleissuunnittelussa. Sammutusveden riittävyys alueella määritellään yhteistyössä HSY:n kanssa ja pysäköintilaitoksen yhteyteen toteutetaan tarvittaessa sammutusvesiallas.

10 Lausunto

Päivämäärä 30.6.2020
Lausunnon antaja Raide-Jokeri-allianssi

Raide-Jokeri-allianssilla ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotuksesta. Haluamme kuitenkin tuoda esiin kohdan, joka vaatii merkittävää yhteensovittamista Raide-Jokerin rakenteisiin. Havainnekuvassa on esitetty Kuusisaarentieltä ajoramppeja alas pysäköintiin. Arvioimme, että erityisesti kadun etelälaidalle esitetty ramppi on haasteellinen saada painettua raitiotien alapuolelle esitetyllä rakenteiden ris-teämialueella. Myös tekninen toteutusratkaisu on vaativa.

Liitimme lausunnon oheen Raide-Jokerin suunnitelmatiedoston raitiotien täsmällisemmän sijainnin hahmottamiseksi.

Vastine:

Kuusisaarentien ajoramppien suunnittelu tehdään yhteistyössä Raide-Jokeri-allianssin kanssa. Ajoyhteyden linjausta tullaan tarkentamaan niin että se saadaan painettua Raide-Jokerin alapuolelle.

11 Lausunto

Päivämäärä 1.7.2020
Lausunnon antaja Caruna Espoo Oy

Nykyinen sähkönjakeluverkko

Kaava-alueella on Caruna Espoo Oy:n sähkönjakeluverkkoa oheisen liitteen 1 mukaisesti.

Vaikutukset sähkönjakeluun

Uuden pysäköintilaitokset rakentaminen lisää alueen sähkönkulutusta merkittävästi. Tämän vuoksi tarvitaan uusia muuntamoita, sekä keski- ja pienjännitekaapelointeja.

Johto- ja muuntamovaraukset

Caruna käyttää ensisijaisesti puistomuuntamoita, joille varataan noin 20 m² alue maata. Maanalaisen kalliopysäköintilaitoksen erityislaatuisuuden huomioon ottaen voidaan sähkönjakelun edellyttämät muuntamot sijoittaa kiinteistöihin, mikäli puistomuuntamoiden käyttäminen ei ole mahdollista. Kunnossapidon ja huoltotöiden takia muuntamoiden tulee olla katutasolla niin, että kuorma-autolla on vapaa pääsy muuntamon ovien eteen kaikkina vuorokauden aikoina.

Muuntamoiden määrää tai sijaintia ei vielä tässä vaiheessa voida kyseisessä kohteessa määrittää, vaan se tehdään aikanaan liittymäsuunnittelussa.

Muuntamotilaan tulee olla selväpiirteinen kulkureitti, joka on verkkoyhtiön käytettävissä kaikkina vuorokaudenaikoina. Muuntamokojeistot ja muuntaja on voitava kuljettaa rakennuksen valmistuttuakin muuntamotilaan. Myös mahdolliset myöhemmät muuntaja- ja kojeistovaihtojen tulee olla mahdollisia.

Siirtokustannusten jako

Tarvittavat johto- ja muuntamosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Meillä ei ole muuta huomautettavaa ko. kaavaehdotuksesta. Toivomme saavamme tiedoksi, kun kaava on vahvistettu.

Vastine:

Kaavassa on määräys mahdollisista johtosiirroista. Alueella olevien maanalaisten johtojen tarkka sijainti tutkitaan rakennussuunnittelun yhteydessä. Alueen sähkön tarpeet ja mahdolliset johtosiirrot suunnitellaan yhteistyössä Carunan kanssa.

Teitä tiedotetaan kaavan hyväksymisestä.

Muilta osin merkitään tiedoksi.

12 Lausunto

Päivämäärä 1.7.2020
Lausunnon antaja Finest Bay Area Development Oy

Yhtiömme suunnittelee ja valmistautuu rakentamaan junayhteyden Vantaan ja Tallinnan välille tunneliyhteytenä. Tunneliputkia tulee kaksi ja ne ovat suuria 17,4m halkaisijaltaan. Toisessa tunnelissa tulee kulkemaan rahtiliikenne ja toisessa henkilöliikenne. Rahtiliikenteen terminaali on suunnitteilla Helsinki-Vantaan lentoaseman pohjoispuolelle Tuusulaan. Henkilöliikenteen asema tulee olemaan lentoaseman alla nykyisen Kehäradan aseman vieressä ja mahdollisesti tulevan Lentoradan aseman vieressä uuden rakenteilla olevan terminaalin alla. Tunnelin reitti tulee Espoossa kulkemaan Otaniemen ja Keilaniemen alueiden alla ja hyödyntämään nykyisiä metroasemien sisäänkäyntejä Keilaniemessä sekä Aalto-Yliopistossa.

Finest Bay Area Development Oy on käynyt Ympäristövaikutusten arviointiprosessia (YVA) läpi siten, että ennakkoneuvottelu oli 20.6.2018. YVA ohjelma jätettiin viranomaisille joulukuun alussa 2018 ja YVA tuli vireille 1.4.2019. Yleisötilaisuus on pidetty 4.4.2019 ja kuulemiset kevään 2019 aikana. YVA:a on viety eteenpäin, mutta prosessissa on jouduttu odottamaan viranomaisten toimintaa etenkin Viron ja Suomen välisessä koordinaatiossa, joka on osoittautunut monimutkaiseksi. Viron YVA prosessi on hyvin erilainen Suomeen verrattuna ja sen käynnistämistä ja yhteensovittamista Suomen prosessin kanssa on jouduttu odottamaan.

YVA:ssa tutkimme Suomessa kolmea eri reitti vaihtoehtoa ja nollavaihtoehtoa. YVA materiaali löytyy täältä: (<https://www.ymparisto.fi/finestbayareatallinnatunneliyva>). Tallinnan tunnelin linjaukset vaativat lisä tutkimuksia, eikä kukaan tiedä vielä tarpeeksi voidakseen varmuudella päättää mikä linjaus on paras. Olisi hyvä kuitenkin, että Espoo kaavoituksessaan valmistautuu Tallinnan tunnelin rakentamiseen ja huomioi tunnelin reitin ja aseman suunnitellun sijainnin Otaniemi-Keilaniemi alueella. Toimitamme pyynnöstä tarkempia suunnitelmia sijainnista.

Kalliopysäköintilaitoksen rakentamisen alueelle näemme hyvänä, mutta suunnittelussa on otettava huomioon Tallinnan tunnelin linjaukset, asema sekä asemien sisäänkäynnit. Maanalainen sisäänkäynti, mahdolliset huoltokäytävät sekä hätäpoistumistiet kalliopysäköintiluolan ja Tallinnan tunnelin aseman välillä on varmasti myös syytä huomioida asemakaavassa jo tässä vaiheessa. Yhtiömme tulee rakentamaan

tunneliin pyörätien, joten kalliopysäköintilaitoksen on syytä huomioida tämänkaltainen liikenne suunnittelussaan.

Otaniemi-Keilaniemi alueen kalliopysäköintilaitoksensuunnittelussa ja toteutuksessa on syytä huomioida Tallinnan tunnelin tuomat vaikutukset ja vaatimukset alueelle yleisesti.

Vastine:

Kalliopysäköintilaitos tulee sijoittumaan suurin piirteen samalla korkeustasolle kuin Länsimetro. Finest Bay Area Development Oy:n Tallinnan tunnelin linjaukset Keilaniemessä sijaitsevat noin korkeustasolla -50...-60, jolloin sekä Länsimetro että kalliopysäköintilaitos sijaitsevat sen yläpuolella. Tallinnan tunnelin on tarkoitus hyödyntää Keilaniemessä metron nykyisiä sisäänkäyntejä, pysäköintilaitokselle toteutetaan omat sisäänkäynnit, joiden toteuttaminen ei tule vaikuttamaan metron sisäänkäynteihin.

Pysäköintilaitoksen jatkosuunnittelussa huomioidaan Tallinnan tunnelin ajantasaisimmat suunnitelmat ja Finest Bay Area Development Oy:lle annetaan tietoa suunnittelun etenemisestä.

13 Lausunto

Päivämäärä 16.7.2020

Lausunnon antaja Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)

Suunnittelualueella sijaitsee HSY:n vesihuoltolinjoja. Kaava-aineiston perusteella kaava edellyttää vähintäänkin pysäköintilaitokseen vievien ajoyhteyksien kohdalla sijaitsevien vesihuoltolinjojen siirtämistä. Kuusisaarentien ajoyhteyden kohdalla Mies-tentiellä sijaitsee HSY:n DN 300 vesijohto, Keilarannan ajoyhteyden kohdalla Keilarannassa sijaitsee HSY:n DN 300 vesijohto sekä jäte- ja huleveden keräily viemäreitä ja Keilalahdenportin ajoyhteyden kohdalla Keilaniementiellä sijaitsee HSY:n DN 300 vesijohto sekä jäte- ja huleveden keräilyviemäreitä.

Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää johtosiirtojen tarve erityisesti pysäköintilaitoksen ajoyhteyksien ja maanpäällisten kuiluyhteyksien kohdalla. Kaavaan tulee merkitä riittävät tilavaraukset ja johtokujat nykyisille sekä siirrettäville vesihuollon putkille ja laitteille. Vesihuollon putkien ja laitteiden tulee olla kunnossapidettävissä ja uusittavissa ja ne tulee sijoittaa yleisille alueille.

HSY:n kanssa on sovittava suunnittelun lähtökohdista ja yleisistä periaatteista. Johtosiirtojen aiheuttamat kustannukset tulee sisällyttää hankkeelle. Hankkeella tulee olla myös kokonaisvastuu johtosiirtojen suunnittelusta ja toteuttamisesta. HSY toimii osaltaan vesihuollon suunnittelua ohjaavana tahona. Hankkeesta vastaavan organisaation tulee laatia sopimus HSY:n kanssa hyvissä ajoin ennen seuraavaa suunnitteluvaihetta. Lisätietoja antaa tarvittaessa alueinsinööri Maria Ruuska, puh. 046 922 9957.

Vastine:

Kaavassa on määräys mahdollisista johtosiirroista. Alueella olevien maanalaisten johtojen tarkka sijainti tutkitaan rakennussuunnittelun yhteydessä. Mahdolliset johtosiirrot tehdään yhteistyössä HSY:n kanssa. Muilta osin merkitään tiedoksi.

14 Lausunto

Päivämäärä 9.7.2020
Lausunnon antaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Kaava-aluetta koskevat tavoitteet

Nyt kyseessä olevaa kaavahanketta koskee valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista erityisesti tavoite edistää kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä sijoittaa merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Asemakaavoitusta ohjaavassa Espoon eteläosien yleiskaavassa kaava-alue on osoitettu kehitettävänä työpaikka-alueena, jota koskevan määräyksen mukaan ”asema-kaavoituksella pyritään alueen toimivuuden (mm. palvelujen säilyminen) varmistamiseen lisärakentamisella sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseen”.

Espoo on osapuolena myös MAL-sopimuksessa, jonka tavoitteena on kestävien kulkutapojen osuuden kasvattaminen Helsingin seudulla ja tarvittaviksi toimiksi on tunnistettu mm. seuraavaa: Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehdään toimia, jotka vähentävät liikennesuoritteita ja edesauttavat siirtymää kokonaisuutena kestävämpään tapaan liikkua ja vapautua fossiilisista polttoaineista. Seudun liikennejärjestelmää kehitetään siten, että se tukee tiivistyvää yhdyskuntarakenteen kehitystä. Joukkoliikenteen ja liikkumisen palveluiden sekä liikenteen solmukohtien palvelutasoa parannetaan. Kävelyn ja pyöräilyn määrää ja kulkutapaosuutta lisätään panostuksilla näiden kulkumuotojen infrastruktuuriin ja olosuhteisiin. Kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon parannetaan. Helsingin seudun tie- ja katuverkkoa kehitetään ensisijaisesti joukkoliikenteen ja logistiikan tarpeet huomioiden ja parantaen pyöräliikenteen olosuhteita.

Kaavahankkeesta järjestettiin aloitusvaiheen työneuvottelu 17.9.2019, jossa ELY-keskus toi esiin, että alueen liikenteen tulee perustua pääasiassa joukkoliikenteeseen, koska alueella on erinomaiset raideyhteydet. ELY-keskus katsoo, että nyt kyseessä olevalla kaavalla ei tule parantaa henkilöauton kilpailukykyä suhteessa joukkoliikenteeseen. Pysäköintiratkaisut vaikuttavat osaltaan kestävien kulkumuotojen osuuteen liikenteestä.

Kaavaselostuksessa nyt annettujen tietojen perusteella vaikuttaa siltä, että asukas-pysäköinnille kalliopysäköintilaitoksessa olisi kokonaisuudessaankin reilusti alle 1000 paikan tarve ja että pysäköintilaitos palvelisi ennen kaikkea työmatkaliikennettä

Keilaniemeen. Kun otetaan huomioon valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, yleiskaavan ja MAL-sopimuksen tavoitteet kestävien kulkumuotojen edistämisestä sekä alueen erittäin hyvät joukkoliikenneyhteydet, jää merkittäviä louhintoja edellyttävän kalliopysäköintilaitoksen tarve nyt esitetyillä tiedoilla epäselväksi.

Kaavan lähtötietoja tulee täydentää ja arvioida niiden pohjalta kaavan vaikutuksia suhteessa valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, yleiskaavaan ja MAL-sopimuksen mukaisiin tavoitteisiin kestävien kulkutapojen osuuden kasvattamisesta.

Kaavaratkaisua tulee tarvittaessa tarkistaa tarkentuneiden tietojen pohjalta.

Kaavan lähtötietojen täydentäminen

ELY-keskus toi kaavan aloitusvaiheessa järjestetyssä neuvottelussa 17.9.2020 esiin, että alueen nykyinen ja tuleva kulkumuotojakauma tulee selvittää ja peilata sitä pysäköintipaikkojen tarpeeseen. Myös liityntäpysäköinnin tarve edellytettiin selvitettäväksi. Kaavaselistuksesta puuttuu edellä mainitut tiedot ja ne tulee täydentää.

Kaavaselistukseen tulee kuvata selkeästi myös kaavan vaikutusalueen nykyiset ja tulevat asukas- ja työpaikkamäärät esimerkiksi Otaniemi-Keilaniemi kaavarunkotyön pohjalta. Kaavaselistuksessa esitetyt hankekohtaiset arviot eivät riitä.

Kaavaselistukseen tulee selkeästi avata millaisiin olettamiin ja esimerkiksi autopaikanormiin alueen mainittu 4 000 autopaikan tarve perustuu, ja mitä alueita/hankkeita tarve koskee.

Kaavaselistukseen tulee kuvata kaavan suhde Keilaniemen alueella jo oleviin pysäköintipaikkoihin, voimassa olevien asemakaavojen mahdollistamiin pysäköintipaikkoihin sekä tulevien hankkeiden edellyttämiin pysäköintipaikkoihin. Onko nykyisiä tai kaavoissa suunniteltuja pysäköintipaikkoja tarkoitus siirtää tulevaisuudessa nyt kyseessä olevaan laitokseen? Kaava-aineistosta on tarpeen käydä selkeästi ilmi kaavan vaikutusalueen tavoiteltu pysäköinnin kokonaiskuva.

Asukas- ja työpaikkapysäköinnin osalta on tarpeen arvioida kohtuulliset enimmäiskävelyetäisyydet pysäköintilaitoksen ja asunnon/työpaikan välillä, ja esittää alue sekä alueelle kohdistuva asukas-/työpaikkamäärä, jota pysäköintilaitoksen voidaan edellä mainitut etäisyydet huomioon ottaen katsoa palvelevan.

Kaavaselistukseen tulee kuvata tarkemmin hankkeen vaiheittaisuus ja miten se suhteutuu edellä mainittuihin tietoihin.

Vastine:

Maankäytön tiivistäminen ja tehostaminen tuo paineita pysäköinnin järjestämiselle. Keilaniemessä pysäköinti on toistaiseksi ratkaistu kiinteistökohtaisesti, mikä rajoittaa kehittämistä ja suunnittelua, huonontaa kaupunkiympäristöä ja kaupunkikuvaa sekä aiheuttaa paikkojen tehotonta käyttöä ja on Keilaniemessä asioivien kannalta vaikeasti käytettävä ja opastettava. Pysäköintilaitokseen sijoitetaan asuntojen ja

toimitilojen autopaikkoja sekä yleistä pysäköintiä. Laitokseen ei tule nimettyjä autopaikkoja ja se toimii vuorottaiskäyttöperiaatteella, jolloin autopaikat tulevat tehokkaampaan ja taloudellisesti parempaan käyttöön sekä niitä voidaan rakentaa vähemmän. Alueella on tarve noin 4 000 autopaikalle, joista noin 3 000 voidaan sijoittaa kalliopysäköintilaitokseen. Rakentamisen vaiheistus on nyt muuttunut siten, että ensimmäinen vaihe palvelisi mahdollisimman laajaa aluetta. Hankkeiden etäisyydet hissiyhteyksiin ovat pääasiassa alle 200 metriä.

Selostuksessa esitetty hankkeiden autopaikkatarve perustuu Espoossa noudatettavaan asemakaavojen pysäköintimääräyksiin. Asuin-, toimisto- ja liiketiloille on aluekohtaiset määräykset, jotka huomioivat alueen joukkoliikenteen saavutettavuuden. Keilaniemessä on hyvät joukkoliikenneyhteydet. MAL-työn yhteydessä on selvitetty kestävien liikennemuotojen kulkutapaosuus eri alueilla. Keilaniemessä tämä osuus on hyvin korkea (69%) jo ennen mahdollisia hinnoittelutoimenpiteitä. Korkea kestävien liikennemuotojen kulkutapaosuus on hyvä perustelu tehokkaalle rakentamiselle, mitä keskitetty kalliopysäköinti tukee.

Pysäköintilaitos palvelee nyt pääasiassa suunniteltuja uusia hankkeita. Keilaniemen pyöreiden tornien asemakaavan mukainen pysäköintilaitos pitää rakentaa kokonaisuudessaan, koska sinne on ajoyhteydet kummastakin päästä. Pohjoisimman pyöreän tornin osalta asemakaavaa tullaan muuttamaan ja tehostamaan. Tällöin pohjoisen tornin ylimääräiset autopaikat sijoitetaan kalliopysäköintilaitokseen. Kaava mahdollistaa suuren laajuuden, mutta pysäköintilaitos rakennetaan vaiheittain tarpeen mukaan. Maanalaisen tilan lunastusoikeus on kaupungilla ja kaupunki päättää pysäköintilaitoksen laajuudesta. Jos autopaikkatarpeet muuttuvat tulevaisuudessa, niin pysäköintilaitosta ei laajenneta.

Kaava-aineistoa täydennetään lisäämällä tietoja mm. kalliopysäköintilaitoksen tarpeesta, mitoituksesta, vaiheistuksesta, kävelyetäisyyksistä ja sinne sijoittuvien hankkeiden autopaikkamääristä. Kaavaselostukseen lisätään arviot alueen asukas- ja työpaikkamääristä.

Suhde voimassa oleviin asemakaavoihin

Kaava-aineistoon tulee havainnollistaa nyt kyseessä olevan maanalaisen asemakaavan yhtymäkohdat maanpäällisiin asemakaavoihin esimerkiksi kuvasovitteina. Nyt käytettävissä olevan aineiston perusteella on vaikea arvioida päällekkäisten kaavojen yhteensopivuutta.

Vastine:

Kaava-aineistoon lisätään liikennesuunnitelma, jossa näkyy, kuinka suunnitelma suhtautuu voimassa olevaan maanpäälliseen asemakaavaan.

Liityntäpysäköinti

Lisäksi tulee edellä mainitusti selvittää voimassa olevien asemakaavojen mahdollistamia/velvoittamia pysäköintipaikkoja suhteessa nyt kyseessä olevaan hankkeeseen. Esim. Keilaniemen kaavassa (tornitalot) on määrätty järjestämään pysäköinti piha-kannen alle, vuorottaispysäköinti on mahdollistettu ja lisäksi metroaseman käyttöön on osoitettu vähintään 180 liityntäpysäköintipaikkaa. Ainakaan tämän kaava-alueen asukkaat eivät siis ilmeisesti tukeutuisi kalliopysäköintilaitokseen.

Kaavamääräysten mukaan liityntäpysäköintipaikkoja on mahdollista osoittaa pysäköintilaitokseen.

ELY-keskus on aloitusvaiheen työneuvottelussa 17.9.2019 edellyttänyt liityntäpysäköintitarpeen selvittämistä. ELY-keskus toistaa, että nyt kyseessä olevan pysäköintilaitoksen suhde liityntäpysäköintiin tarpeeseen ja järjestämiseen laajemmin Länsimetron alueella tulee selvittää ja kuvata kaavaselostukseen. Liityntäpysäköintitarpeita arvioitaessa tulee ottaa huomioon, että Keilaniemen asemakaavassa on jo velvoitettu järjestämään 180 liityntäpysäköintipaikkaa. Liityntäpysäköintiä koskevan kaavamääräyksen tarvetta tulee arvioida edellä mainittu huomioon ottaen.

Vastine:

Keilaniemen kaavan (pyöreät tornitalot) yhteyteen rakennetaan oma pysäköintilaitos. Siihen pysäköintilaitokseen sijoitetaan kaupunginhallituksen hyväksymän sopimuksen mukaisesti 180 liityntäpysäköintipaikkaa. Kalliopysäköintilaitoksen kaavassa on haluttu mahdollistaa liityntäpysäköinti, jos sille myöhemmin ilmenee tarvetta, mutta suunnitelmaa uusien liityntäpysäköintipaikkojen sijoittamiseksi ei nyt ole. Länsimetron liityntäpysäköintipaikat tulee sijoittaa jo ennen Keilaniemeä, jotta autoliikenne vähenee. Keilaniemi palvelisi ennemmin muita suuntia, esimerkiksi Leppävaaran ja Helsingin suunnasta tulevia.

Liikeneratkaisut

Työneuvottelussa 17.4.2020 on käyty kaavan ratkaisuja läpi kaupungin, konsultin ja ELY-keskuksen edustajien kesken. Neuvottelussa on tuotu esille lisäselvitystarpeita ennen kaavan eteenpäin viemistä. ELY-keskus oli huolissaan Kuusisaarentien rampeista, kaistanvaihtoista ja kääntymisestä Miestentien risteykseen. Erityisesti Kehä I:n tunnelista tultaessa on suuri kaistavaihtotarve lyhyelle matkalle, joka saattaa aiheuttaa häiriöitä ja huonontaa liikenneturvallisuutta. Neuvottelussa sovittiin, että Sitowise tutkii vielä Miestentien ja Kuusisaarentien risteystä, Kuusisaarentien ramppien sijaintia ja kääntymiskaistojen pituuksia siten, että kaistanvaihtotarve vähenisi.

Lausuttavana olevassa kaava-aineistossa ei ole riittävän selvästi esitetty, miten kyseiset ajoyhteydet pysäköintiin suhtautuvat maanpäälliseen kaavamailmaan. ELY-keskus katsoo, että niitä ei voida todeta pelkällä maanalaisella tarkastelulla, koska

suuaukot ja rakenteet tulevat maanpäälle. LT-alueelle saa sijoittaa pysäköintiin johtavia kaistajärjestelyjä, sopimalla asiasta ELY-keskuksen kanssa, mutta suuaukon rakenteita ei saa sijoittaa LT-alueelle.

Kaava-aineistossa todetaan, että suunnitellaan myös rampeja Keilaniemestä Länsiväylälle sekä Hangon että Helsingin suuntaan. Kaava-aineistossa ei ole esitetty kyseisiä liikennetkaisuja, vaan ainoastaan länsimetro.

Vastine:

Kaava-aineistoon lisätään liikennesuunnitelma Kuusisaarentien ajoyhteydestä, jossa näkyy ramppien suhde voimassa olevan asemakaavan LT-alueeseen. Suuaukon rakenteita ei sijoiteta LT-alueille. Lisäksi aineistoon lisätään ote Länsiväylän ramppien tiesuunnitelmasta.

Hule- ja pohjavedet

Rakentamisen aikaisista vesistä on annettu selkeä ja riittävä kaavamääräys. On kuitenkin hyvä ottaa huomioon, että rakentamisen aikaisten louhintavesien käsittely ja johtaminen saattaa rakentamisen aikana olla ongelma ja vaatia mahdollisesti ympäristö- tai vesiluvan.

Kaavaselostuksessa on otettu hyvin huomioon kalliotilojen rakentamiseen liittyvä pohjavesien selvitystarve jatkosuunnittelun aikana. Selvityksissä tulee arvioida myös mahdollisen pois pumpattavan pohjaveden määrä ja sen suhde vesilain mukaiseen ilmoitusmenettelyyn (VL 2:15.1,3) ja lupamenettelyyn (VL 3:3.1,2). Kaavamääräys on pohjavesien osalta riittävä.

Vastine:

Rakentamiselle haetaan tarvittavat rakennus- ja ympäristöluvut. Muilta osin merkitään tiedoksi.

Kaavamerkinnoista ja -määräyksistä

ma-ajo-1, -2 ja -3 määräyksessä todetaan, että ”Luku ilmoittaa maanpinnan likimääräisen korkeusaseman, josta ajoluiska laskee maanalaisiin tiloihin”. Luku on syytä kaavakartalla selkeästi liittää merkintään.

Vastine:

Korkeusasemien luvut liitetään kaavakartalla selkeästi merkintöihin.

Lopuksi

ELY-keskus pitää Keilaniemen kaupunkirakenteen toimivuuden näkökulmasta hyvänä tavoitetta pysäköinnin ratkaisemista laajana kokonaisuutena. Kaavaselostuksessa on esitetty hyviä perusteluja tämän tueksi.

Kaava mahdollistaa kuitenkin erittäin suuren määrän uutta pysäköintitilaa, jolle ei kaavaselostuksessa ole esitetty riittäviä mitoituksellisia perusteita. Myöskään vaikutusten arviointi ei hankkeen laajuuteen nähden ole ollut riittävää.

ELY-keskus katsoo, että kaavasta tulee järjestää kaupungin ja ELY-keskuksen välinen työneuvottelu ennen kaavan hyväksymistä, jotta saadaan varmistettua kaavan liikenneratkaisujen toimivuus sekä laajemmin kaavan lähtötietojen ja vaikutusten riittävä tarkastelu ja huomioon ottaminen.

Vastine:

Kaavasta järjestettiin nähtävilläolon jälkeen 24.9.2020 työneuvottelu ELY-keskuksen kanssa. Kaavan aineistoa ja vaikutusten arviointia on täydennetty ELY-keskuksen lausunnon ja työneuvottelun pohjalta.