



Asianumero 2220/10.02.03/2022

Aluenumero 231800

231800 Keilalahdenkaarre kaavaselostus

Asemakaava ja asemakaavan muutos

Kaupunginosan rajan muutos

10. kaupunginosa Otaniemi

Kortteli 10094, katu-, erityis- ja liikennealueet

Muodostuu uusi kortteli 10094

13. kaupunginosa Westend

Katu- ja liikennealueet

Muutetaan asemakaavaa:

220823 Keilaniemi

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus

Kaavaselostus koskee Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavaa, piirustusnumero 7466.

Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Keilaniemen eteläosassa Kehä I:n ja Länsiväylän yhdistävien ramppien kohdalla.

Suunnittelualueen likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettyinä:



Vireilletulo

Alueen kaavoitus on käynnistetty kaupunginhallituksen kilpailukyky- ja elinkeinojaoston 11.1.2021 päättämään ja 28.2.2022 jatkamaan suunnitteluvaraukseen perustuen.

Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston nähtävilläolokuulutuksen yhteydessä 25.5.2022.

Laatija

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavoituksen palvelualue

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 ESPOON KAUPUNKI

Valmistelija:

Toni Saastamoinen

Olli Koivula

Puh. 040 520 8272

etunimi.sukunimi@espoo.fi

Sisällysluettelo

1	Tiivistelmä	7
1.1	Alueen nykytila	7
1.2	Asemakaavan sisältö ja mitoitus	8
1.3	Suunnittelun vaiheet	8
2	Lähtökohdat	9
2.1	Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet	9
2.1.1	Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen	9
2.1.2	Tehokas liikennejärjestelmä	9
2.1.3	Terveellinen ja turvallinen elinympäristö	10
2.1.4	Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat	10
2.1.5	Uusiutumiskykyinen energiahuolto	10
2.2	Maakuntakaava	10
2.3	Yleiskaava	11
2.4	Otaniemen–Keilaniemen kaavarunko	13
2.5	Asemakaava	14
2.6	Rakennusjärjestys	16
2.7	Tonttijako	16
2.8	Rakennuskiellot	16
2.9	Pohjakartta	16
2.10	Maanomistus	16
2.11	Maaperä	16
2.12	Muut suunnitelmat ja päätökset	17
2.13	Rakennettu ympäristö	17
2.13.1	Yhdyskuntarakenne	17
2.13.2	Maankäyttö ja kaupunkikuva / taajamakuva	18
2.13.3	Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta	21
2.13.4	Palvelut	21
2.13.5	Yhdyskuntatekninen huolto	21
2.13.6	Erytistoiminnat	22
2.14	Liikenne	22
2.14.1	Ajoneuvoliikenne	22
2.14.2	Jalankulku ja pyöräily	23
2.14.3	Sisäinen liikenne ja pysäköinti	24
2.14.4	Julkinen liikenne / Joukkoliikenne	25
2.14.5	Liikenneturvallisuus	25
2.15	Luonnonolosuhteet	25
2.16	Suojelukohteet	26
2.17	Ympäristön häiriötekijät	27
3	Asemakaavan tavoitteet	28
3.1	Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle	28
3.2	Maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle	28
4	Asemakaavan kuvaus	28
4.1	Yleisperustelut	28

4.2	Mitoitus	28
4.3	Maankäyttö	29
4.3.1	Korttelialueet	29
4.3.2	Virkistys- ja suojaviheralueet	30
4.3.3	Muut alueet	30
4.3.4	Palvelut	30
4.3.5	Yhdyskuntatekninen huolto	30
4.4	Liikenne	31
4.4.1	Ajoneuvoliikenne	31
4.4.2	Jalankulku ja pyöräily	32
4.4.3	Sisäinen liikenne, pysäköinti ja huoltoliikenne	33
4.4.4	Esteettömyys	33
4.5	Maaperä ja rakennettavuus	33
4.6	Luonnonympäristö	34
4.7	Suojelukohteet	34
4.8	Ympäristön häiriötekijät	35
4.9	Nimistö	35
5	Asemakaavaratkaisun vaikutukset	36
5.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	36
5.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	36
5.3	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	38
5.4	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	38
5.5	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	39
5.6	Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen	39
5.7	Muut merkittävät vaikutukset	39
6	Asemakaavan toteutus	39
6.1	Rakentamisaikataulu	39
6.2	Toteuttamis- ja soveltamisohjeet	40
	Kaavamääräysten lisäksi toteuttamista ohjaa kaavaa varten laadittu korttelisuunnitelma	40
6.3	Toteutuksen seuranta	40
6.4	Sopimukset	40
7	Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus	40
7.1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto	40
7.1.1	Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus	40
7.1.2	Valmisteluaineiston nähtävilläolo	42
7.1.3	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon	43
7.2	Kaavaehdotus	44
7.2.1	Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus	44
7.3	Kaavan hyväksyminen	48
7.4	Yhteistyö kaavan valmistelun aikana	48
7.5	Käsittelyvaiheet	49

Liitteet

Liite 1, Seurantalomake

Liite 2, katukartta

Luettelo kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluvat kaavakartta ja kaavaselostus.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaavan valmisteluaineisto, Keilalahdenkaarre ja 231800.

Selvitykset

Keilalahdenkaarre Gemini korttelisuunnitelma, SARC Arkkitehdit, 17.5.2024

Keilalahden Gemini hulevesiselvitys, Sitowise, 2023

Keilalahdenkaarre tuulisuusselvitys, Sitowise, 2023

Keilalahdenkaarre meluselvitys, Sitowise, 2023

Keilalahdenkaarten kunnallistekninen yleissuunnitelma, Sitowise, 2024

1 Tiivistelmä

1.1 Alueen nykytila

Valtaosaa alueesta hallitsee Kehä I:n ja Länsiväylän yhdistävä Karhusaarensolmun eritasoliittymä luiskineen ja useine rampeineen. Sen ympärillä kulkee jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä ajoramppeiden alla ja väleissä. Alue on vilkasta risteysaluetta, jonka maisemaa hallitsevat leveät monikaistaiset väylät ja ajorampit. Asfalttisten väylien ja ramppeiden väleissä on liikennealueille tyypillistä niittyä ja massamaisia pensasvaltaisia istutuksia.

Alueeseen kuuluu Länsiväylän pohjoispuolella Kehä I:n länsipuolella pieni kaistale Itämetsään liittyvää metsää ja länsipuolella avointa liikenneviheraluetta sekä osuus Keilalahdentietä, jossa ajoyhteyden ympärillä on pysäköintipaikkoja ja jalankulku-pyörätie. Keilalahdentie jatkuu ajoyhteytenä Keilaniemen eteläosaan ja edelleen Kehä I:n ali Karhusaareen. Toimistotalon rakentamiseen suunniteltu rampin sisäkaarteessa oleva alue hahmottuu tavanomaisena liikennealueen viheralueena, jossa avoimelle nurmi-/niittyalueelle on sommiteltu puu- ja pensasistutuksia.

Alueen koillispuolelta alkaa Keilaniemen toimistoalue, joka sijoittuu Kehä I:n ja Keilalahden merialueen väliin. Kaakkois- ja eteläpuolilla on metsäinen Karhusaari, jossa sijaitsee muun muassa Sinebrychoffin huvila. Luoteispuolella on Itärannan asuinalue, joka on yksi Tapiolan vanhoista lähiöistä.

Suunnittelualueetta lähimmät rakennukset ovat Nokian pääkonttoriksi 1996 valmistunut Arkkitehtitoimisto Helin & Siitosen suunnittelema toimistokokonaisuus ja siihen liittyvä pysäköintitalo. Rakennukset edustavat Keilaniemelle tyypillistä toimistorakennusten tyyliä, jossa julkisivuissa näkyvät laajat ikkunapinnat ja harmaasävyiset metalliosat.

Osa alueesta sijaitsee merenpintaan nähden matalalla, jopa vain +2,5 metrin korkeudessa merenpinnasta, ja on siksi meritulva-alueella. Meritulvaan varautumisen taso on alueella +3,55 m, jossa on mukana 0,75 m aaltoiluvара. Alavia alueita on Länsiväylän pohjoispuolella Kehä I:n alittavalla jalankulku- ja pyörätiellä sekä Keilalahdentielle Kehä I:n ja Länsiväylän liittymän kohdalla. Keilalahdentie sijaitsee osin maaston notkelmassa, josta ei ole pintavaluntana kulkevaa tulvareittiä mereen. Viemärien tukkeutuessa tai sen kapasiteetin ylittyessä vesi voi lammikoitua alueelle.

Alueen luoteiskulmaan ulottuvasta Itämetsästä on löytynyt liito-oravan ydinalue.

Kehä I:n ja Länsiväylän yhdistävien ramppeiden rakentamiseksi on käynnissä suunnittelu. Rakennettavat rampit johtavat Keilaniemestä Kehä I:lle ja Länsiväylälle. Ne sijoittuvat suunnittelualueen pohjoispuolelle ja Kehä I:n länsipuolelle. Ramppeiden suunnitelmat huomioidaan kaavalla suunnitellussa rakentamisessa.

Suurella osalla kaava-alueesta ei ole voimassa asemakaavaa. Pieniä asemakaavoitettuja alueita on ainoastaan koillis- ja luoteisnurkissa. Niiden käyttötarkoitus on LT (maantien alue).

1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Suunnitelmalla kehitetään Keilaniemen kansainvälisesti merkittävää yritys-, tutkimus- ja innovaatioaluetta. Kaavalla osoitetaan Kehä I:n ramppien ja Keilalahdentien väliselle alueelle 0,4 ha kokoinen toimistorakennusten korttelialue (K-1). Rakennusoikeutta korttelille osoitetaan 20 300 k-m².

Rakennus koostuu kahdesta Keilaniemeen suunnitellun kokonaisuuden mittakaavassa suhteellisen matalasta 10–12- ja 12–14-kerroksisesta tornista, joita yhdistää yhteinen jalustaosa. Pysäköinti sijoittuu rakennuksen jalustaan kerroksiin kaksi–neljä. Pysäköintiin ajo ja osa huollon järjestelyistä on rakennuksen pohjoispäädyssä. Eteläpäätyyn sijoittuu huoltopiha ja ajoyhteys tiealueelle rakennettavalle hulevesipumppaamolle.

Keilalahdentietä myöten kulkeva jalankulkuväylä viedään kortteliin rakennuksen muodostaman katoksen alle. Korttelin keskellä rakennuksen alla oleva tila levenee aukioksi, josta on sisäänkäynnit rakennukseen.

Korttelissa huomioidaan tulvariski rakentamalla vähintään 3,55 metrin korkeuteen merenpinnasta. Keilalahdentielle rakennetaan tulvamitoitettu hulevesiviemäri johtamaan notkelmaan jäävästä kadun osasta hulevesi pois. Kadun tasausta myös nostetaan hulevesihaasteiden helpottamiseksi.

Kaavan luoteislaidalla oleva metsikkö osoitetaan kaavalla suojaviheralueeksi, jonka luonne tulee säilyttää (EV-1/s). Alueen pohjoisosaan osoitetaan liito-oravan ydinalue suojeltavan alueenosan merkinnällä s-1.

Valtaosa kaavasta on osoitettu maantiekse merkinnällä LT. Kehä I:n länsipuolella sijaitsevalle muuntamolle on osoitettu Keilalahdentieltä huoltoreitti pp/h-merkinnällä.

Kaava-alueen pinta-ala on 10,3 hehtaaria. Kaavalla osoitetaan rakennusoikeutta yhtä toimistorakennusta varten yhteensä 20 300 k-m². Toimistokorttelin tehokkuus on $e_k = 5,00$. Aluetehtokkuus on $e_a = 0,20$. Asemakaavan myötä alueen rakennusoikeus kasvaa 20 300 k-m².

1.3 Suunnittelun vaiheet

Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto myönsi SRV:lle suunnitteluvauruksen toimistorakennukselle 11.1.2021. Kokouksessaan 28.2.2022

Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto kehotti kaupunkisuunnittelukeskusta ja -lautakuntaa kiirehtimään asemakaavan laadintaa suunnitteluvarauksen pohjalta.

Kaavasta laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRA 30§:n mukaisesti 30.5.–28.6.2022.

Kehä I:n ramppien ja suunnitellun toimistorakennuksen yhteensovituksista on järjestetty työneuvottelut ELY:n sekä Väylän kanssa 15.6.2022 ja 20.4.2023.

Kaavaehdotus oli nähtävillä MRA 27 § 2.10.–31.10.2023.

Otaniemen ja Keilaniemen alueille on laadittu kaavarunko 26.6.2020. Siinä tarkastellaan ja suunnitellaan Otaniemen ja Keilaniemen alueiden maankäyttöä yleiskaavallisella tarkkuudella. Kaavarungolla osoitetaan haettujen suunnittelulinjojen yleiskaavan mukaisuutta, tai esitetään perustellut poikkeamismahdollisuudet yleiskaavasta, jolloin asemakaavoitus voi käyttää sitä yleiskaavallisena selvityksenä mahdollisessa yleiskaavan poikkeamisessa. Otaniemen ja Keilaniemen alueisiin kohdistuvat suuret maankäytön paineet ja alueen voimakas kehittyminen ovat edellyttäneet alueen maankäytön laajempaa suunnittelua ja voimassa olevan yleiskaavan tavoitteiden tarkastelua.

2 Lähtökohdat

2.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

2.1.1 Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Asemakaavan muutoksella täydennetään Keilaniemen työpaikka-aluetta metron vaikutuspiirissä. Suunnittelualueella kulkevasta baanatasoisesta pyöräreitistä kehitetään entistä toimivampi.

2.1.2 Tehokas liikennejärjestelmä

Liikenneverkkoa kehitetään suosimaan pyöräilyä ja raideliikennettä. Autoliikenne suunnataan pääosin toimistojen pysäköintipaikkojen tarpeiden mukaan. Länsiväylän ja Kehä I:n liittymää ollaan kehittämässä uusin ramppijärjestelyin liikenteen toimivuuden parantamiseksi. Suunnittelu tehdään erikseen, eikä se ole yhteydessä asemakaavaan.

2.1.3 Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Liikenteen turvallisuutta parannetaan suunnittelemalla liikenneverkko toimistorakennuksen eteläpuolella baanatasoisen pyöräilyreitit ja kävelyn ehdoilla toimivaksi.

2.1.4 Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Alue sijoittuu Tapiolan arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön välittömään läheisyyteen. Keilaniemen kehittäminen tukee myös lähialueiden säilymistä elinvoimaisina. Rakentamisen näkymiseen ympäristöön ja sopeutumiseen kaupunkikuvaan kiinnitetään huomiota.

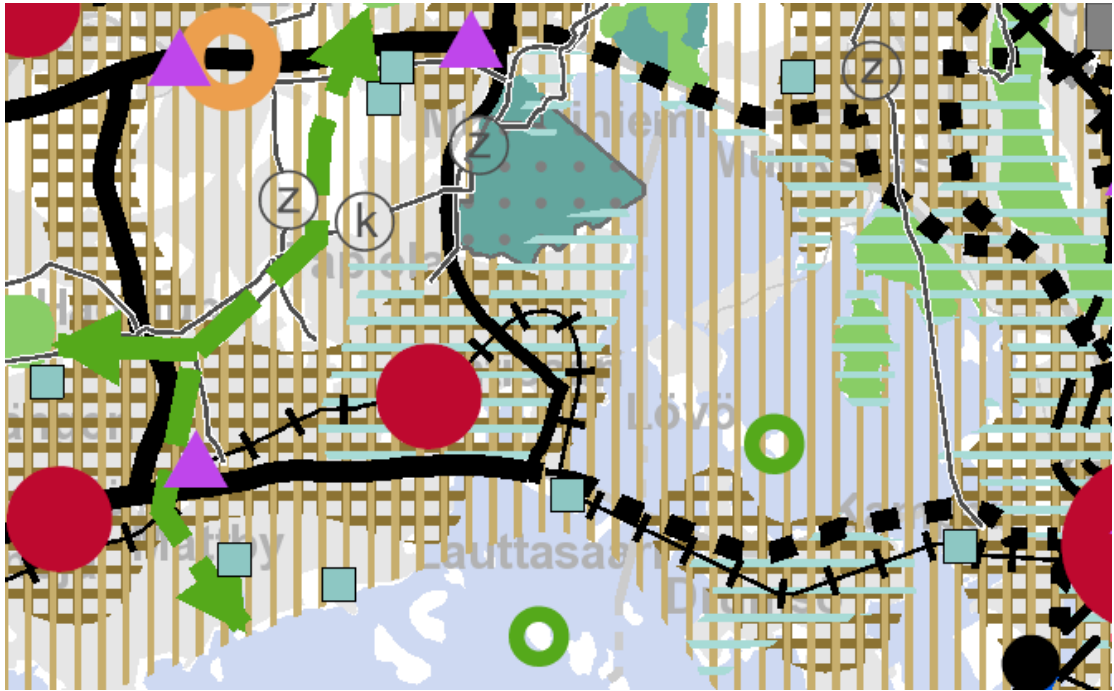
2.1.5 Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Suunniteltavan toimistokorttelialueen viereen ulottuu kaukolämpöverkosto, johon toimisto on suunniteltu liitettäväksi. Lisäksi rakennuksen katolle on suunniteltu aurinkopaneeleita. Kaukolämmön lisäksi rakennukseen tutkitaan muita energiatehokkaita jäähdytyksen ja lämmityksen ratkaisuja, kuten kaukokylmää ja lämpöpumppuja.

2.2 Maakuntakaava

Voimassa olevat:

Espoon alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 ja sen osana Helsingin vaihe-
maakuntakaava.



Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä.

Maakuntakaavassa alue on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle. Länsipuolella on kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeän Otaniemen kampusalueen sekä Tapiolan aluemerkinä. Eteläpuolella on Karhusaaren huvila, joka kuuluu Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutuksiin. Alueen lähellä on myös metron merkintä, joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu (Länsiväylä) ja seudullisesti merkittävä tie (Kehä I).

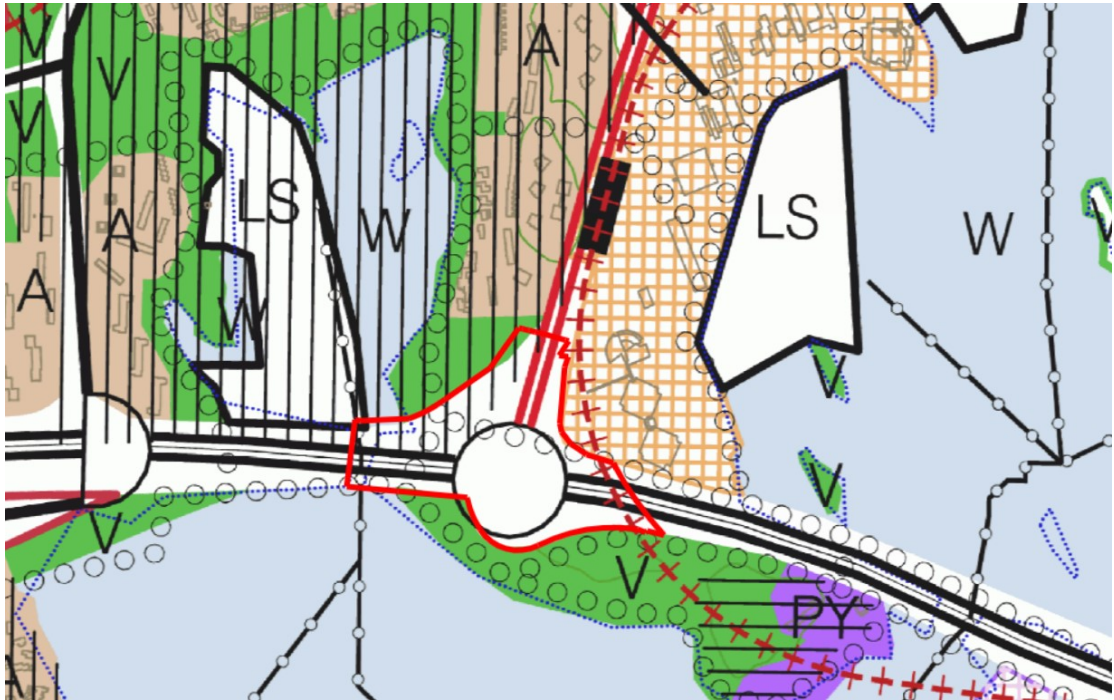
2.3

Yleiskaava

Voimassa olevat:

Espoon eteläosien yleiskaava

Alueella on voimassa Espoon eteläosien yleiskaava. Kaava sai lainvoiman vuonna 2010.



Ote epävirallisesta Espoon yleiskaavayhdistelmästä. Alueen rajaus on korostettu punaisella.

Vireillä olevat:

Espoon yleiskaava 2060

Alueella on vireillä Espoon yleiskaava 2060. Kaava on kuulutettu vireille syksyllä 2022 ja luonnos on nähtävillä 3.6.–3.9.2024. Kaava koskee koko Espoota.

Nyt laadittu asemakaava sijoittuu Espoon eteläosien yleiskaavan alueelle. Siinä alue on kehitettävän työpaikka-alueen laidalla. Pohjoisessa on pieni osa virkistysaluetta. Länsiosassa on merkittävästi parannettavaksi osoitettu kaksiajoratainen päätie tai pääkatu (Kehä I, paksut tummanpunaiset viivat) ja eteläosassa moottoritie (Länsiväylä, paksut mustat vaakasuuntaiset viivat). Itälaidalla on uusi maanalainen raide (metro, punaiset ristimerkit), joka on osoitettu sijainniltaan ohjeelliseksi, mutta yhteydeltään sitovaksi. Kehä I:n ja Länsiväylän liittymäalue on osoitettu eritasoliittymän merkinnällä (musta ympyrä).

Alueen itäpuolella on kehitettävää työpaikka-aluetta (vaaleanruskea ruudutus). Merkintä on osoitettu koko Keilaniemen alueelle. Etelä- sekä luoteispuolilla on virkistysaluetta (vihreä alue), jonne voidaan yksityiskohtaisemman suunnittelun pohjalta toteuttaa virkistystä palvelevia alueita, rakennuksia ja rakenteita. Eteläpuolella viheralue kattaa Karhusaaren sen itäpäässä olevaa huvila-aluetta lukuun ottamatta. Luoteispuoleinen virkistysalue jatkuu Itärannan asuinalueelle asti laajempaan ja kapeneeseen pohjoisempaan rantaan sijoittuvaksi kaistaleeksi. Alueen länsilaidalla on myös Tapiolan kaupunkikuvallisesti arvokas alue (musta pystyviivarasteri), joka ulottuu Länsiväylän pohjois- ja Kehä I:n länsipuolelle.

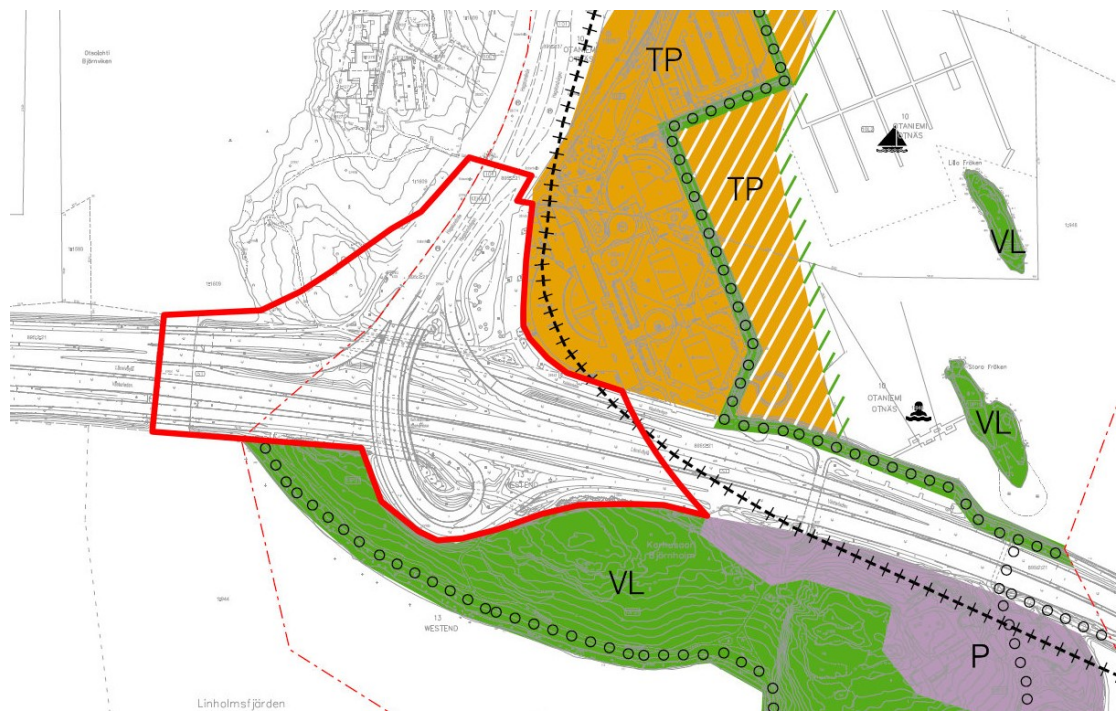
Alueella on sijainniltaan ohjeelliset, mutta yhteytenä sitovat itä–länsi- sekä pohjois–eteläsuuntaiset virkistysyhteydet (palloviivat). Itä–länsisuuntaiset yhteydet kulkevat alueella Länsiväylän molemmin puolin jatkuen länteen Länsiväylän eteläpuolella. Karhusaaren yhteys on Länsiväylän varren lisäksi merkitty myös meren rantaan. Kaava-alueen länsilaidassa yhteys ylittää tai alittaa Länsiväylän, samoin idempänä Karhusaaren itäpäädyssä. Yhteydet jatkuvat kaava-alueen ulkopuolella pohjoiseen Keilaniemen itälaidalla ja Otsolahden rannalla.

Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen ja sen rajauksia ei ole tarkoitettu tulkittavaksi ehdottoman tarkasti. Kaavan tulkinnassa olennaista on sen esittämien pääkäyttötarkoitusten toteuttamismahdollisuudet. Yleiskaavassa työpaikka-alue on rajattu arvioiden liikennejärjestelyjen toteuttamisen tarpeet. Tässä asemakaavassa esitetty kortteli ei aiheuta haittaa yleiskaavan toteuttamiselle, sillä pääkäyttötarkoituksen mukaiset liikenneväylät on huomioitu suunnittelussa.

2.4 Otaniemen–Keilaniemen kaavarunko

Otaniemen–Keilaniemen kaavarungolla (26.6.2020) tarkastellaan ja suunnitellaan Otaniemen ja Keilaniemen alueiden maankäyttöä yleiskaavallisella tarkkuudella. Kaavarungolla osoitetaan haettujen suunnittelulinjojen yleiskaavan mukaisuutta, tai esitetään perustellut poikkeamismahdollisuudet yleiskaavasta, jolloin asemakaavoitus voi käyttää sitä yleiskaavallisena selvityksenä mahdollisessa yleiskaavan poikkeamisessa. Otaniemen ja Keilaniemen alueisiin kohdistuvat suuret maankäytön paineet ja alueen voimakas kehittyminen ovat edellyttäneet alueen maankäytön laajempaa suunnittelua ja voimassa olevan yleiskaavan tavoitteiden tarkastelua.

Otaniemen-Keilaniemen kaavarungon pohjana on voimassa oleva yleiskaava sekä kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaoston antamat ohjeet (mm. alueelle laaditut teesit) alueen kehittämiseksi. Ratkaisut perustuvat jo tehtyihin päätöksiin, konkretisoiden niitä ja tuoden mukaan näkökulmia, joita ei ehkä päätöksentekohetkellä ole ollut käytettävissä. Kaavarunkotyötä ei sellaisenaan ole siten tarvetta viedä päätöksentekokäsittelyyn. Se on yleiskaavatasoinen selvitys, ja varsinainen päätöksenteko asiasta tapahtuu asemakaavojen kautta.

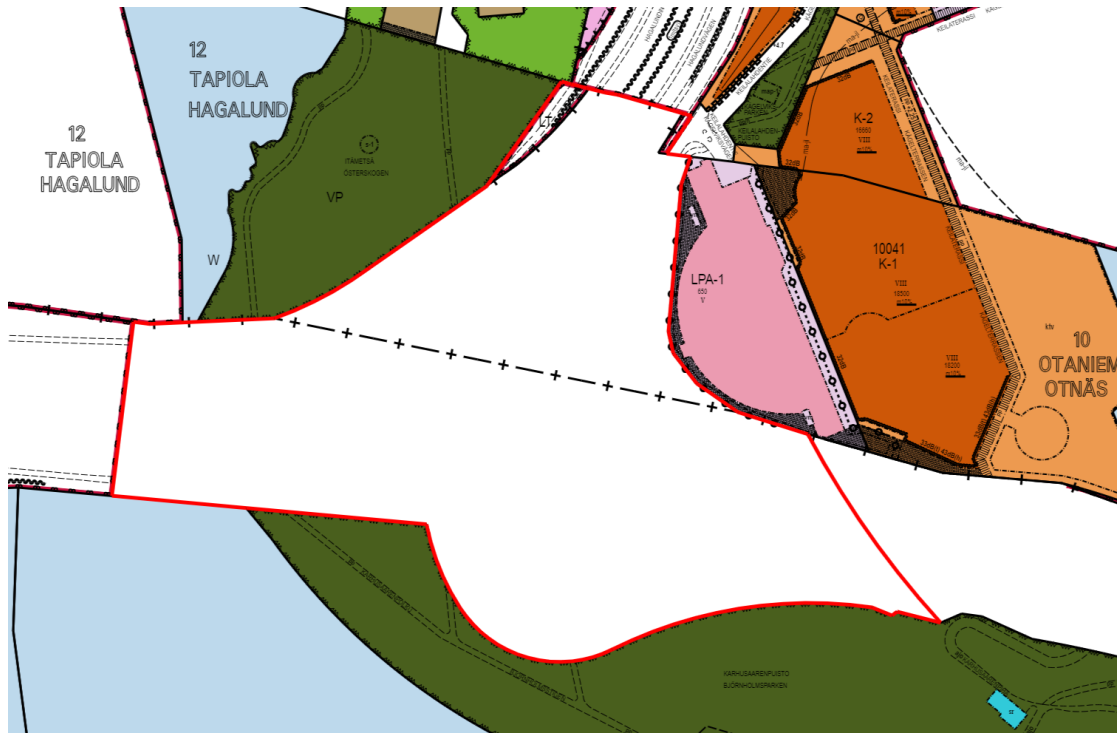


Ote Otaniemen–Keilaniemen kaavarungosta. Kaava-alue on korostettu punaisella.

Suunnittelualueelle ei ole kaavarungossa osoitettu mitään aluemerkinä. Se sijaitsee työpaikka-alueen laidalla ja eteläpuolella on viheraluetta.

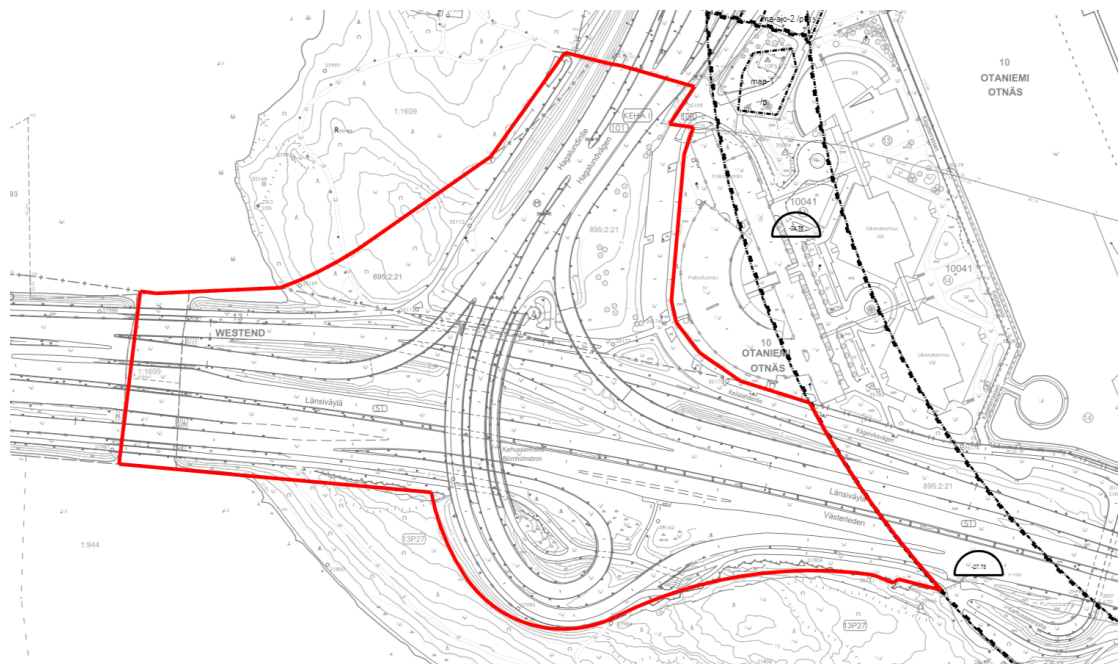
2.5 Asemakaava

Alueen pohjoisosassa on pienin osin voimassa asemakaava 220823 Keilaniemi (hyväksytty 21.5.2012). Kaavalla on osoitettu niissä kohdin maantien aluetta (LT). Suunnittelualue rajautuu itäpuolella asemakaavan 220828 Keilaniemi (hyväksytty 10.10.2018) mukaiseen autopaikkojen korttelialueeseen (LPA-1), joka sallii viisikerroksisen rakennuksen rakentamisen. Autopaikkojen lisäksi on mahdollista rakentaa 650 k-m²:n verran toimisto-, laboratorio-, sosiaali- ja varastotiloja. Korttelin länsilaidalla on istutettava alueen osa, muuntamon rakennusala ja korttelin rajalla maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.



Ote voimassa olevien asemakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä. Kaava-alue on korostettu punaisella.

Keilaniemen metrotunnelin maanalainen asemakaava (alue 920100) ulottuu suunnittelualueen rajalle. Siinä maanalainen alue on varattu metrotunnelia ja sen suoja-
vyöhykkeitä varten. Rakentamista ei ole tarkoitus ulottaa lähelle metron tiloja.



Ote voimassa olevien maanalaisten asemakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä. Kaava-
alue on korostettu punaisella.

2.6 Rakennusjärjestys

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

2.7 Tonttijako

Kaava-alueelle ei ole laadittu tonttijakoa.

2.8 Rakennuskiellot

Kaava-alueella ei ole voimassa rakennuskieltoa.

2.9 Pohjakartta

Pohjakartta mittakaavassa 1:1000 on Espoon Kaupunkitekniikan keskuksen laatima ja se täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54a pykälän vaatimukset.

2.10 Maanomistus

Alue on suurimmaksi osaksi valtion Väylän omistuksessa ja sitä hallinnoi Uudenmaan ELY-keskus. Länsireunassa Länsiväylä ylittää sillalla kanavan, jonka vesialue on Espoon kaupungin omistuksessa. Itäpuolella olevan pysäköintitalon omistaa Kiinteistö Oy Espoon Keilalahden ABCD-talot. Espoon kaupunki omistaa metsät pohjois- ja eteläpuolilla.

Nähtävilläolon jälkeen kaupunki ja ELY ovat sopineet kaupungin ostavan suunnitellun korttelin alueen, jolloin maankäyttösopimusta ei tarvita. Kaupat on tarkoitus solmia kesäkuussa 2024.

2.11 Maaperä

Maaperä suunnitellulla rakennusalueella on pääasiassa savea. Ympäröivillä alueilla maaperä on moreenia, jonka päällä alavammilla alueilla on silttiä tai savea, ja kalliota.

2.12 Muut suunnitelmat ja päätökset

MAL 2019 -suunnitelma on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma seudun kehittämistä vuoteen 2050. Sillä tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua, jossa kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta keskeisille alueille. Suunnitelman pohjalta on tehty valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken MAL-sopimus.

Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto hyväksyi 16.4.2018 Keilaniemen alueen kehittämisen tavoitteet ja teesit. Niiden mukaan Keilaniemestä kehitetään kansainvälisesti ja kansallisesti merkittävä elävä ja viihtyisä yritysten, tutkimuksen ja monipuolisen innovaatio toiminnan kasvualusta, joka elää tiiviissä vuorovaikutuksessa Aalto-yliopiston kanssa. Keilaniemeä kehitetään kestävä kehityksen referenssialueena, jossa toiminnot ja käyttäjäryhmät sekoittuvat. Otaniemi–Keilaniemi-alueella korostetaan kattavia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä.

Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto myönsi suunnitteluvarauksen 11.1.2021. Kokouksessaan 28.2.2022 Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto kehotti kaupunkisuunnittelukeskusta ja -lautakuntaa kiirehtimään asemakaavan laadintaa suunnitteluvarauksen pohjalta.

Kehä I:n ja Länsiväylän yhdistävien ramppien rakentamiseksi on käynnissä suunnittelu. Rakennettavat rampit johtavat Keilaniemestä Kehä I:lle ja Länsiväylälle. Ne sijoittuvat suunnittelualueen pohjoispuolelle ja Kehä I:n länsipuolelle.

Espoon korkean rakentamisen periaatteissa (2012) Keilaniemi on tunnistettu Espoon merkittävimmäksi korkean rakentamisen alueeksi. Korkeaa rakentamista on hahmoteltu Keilaniemen keskusta-alueelle noin 300 metrin säteelle metroasemalta. Nykyinen rakennettu sekä asemakaavoin mahdollistettu korkea rakentaminen muodostaa kin pohjoisemmaksi keskittymän, joka laskee Keilaniemen eteläosaan päin.

2.13 Rakennettu ympäristö

2.13.1 Yhdyskuntarakenne

Kaava-alue käsittää Keilaniemen lounaisosan ja Kehä I:n sekä Länsiväylän risteysalueen. Kaava on rajattu siten, että asemakaavoittamaton alue idässä Keilaniemen metrotunnelin maanalaiseen asemakaavaan (alue 920100) asti ja lännessä Westendinportin asemakaavaan (alue 231600) on kaavassa mukana. Pohjoisessa kaavaan on ehdotuksen nähtävilläolon jälkeen otettu mukaan pienet palat asemakaavoitettua maantien aluetta kiinteistöteknisistä syistä. Niiden käyttötarkoitus ei muutu.

Valtaosaa alueesta hallitsee Kehä I:n ja Länsiväylän yhdistävä Karhusaarensolmun eritasoliittymä luiskineen ja useine rampeineen. Sen ympärillä kulkee jalankulun ja

pyöräilyn yhteyksiä ajoramppien alla ja väleissä. Länsiväylä jatkuu yhdyskuntarakennetta määrittävänä jakavana elementtinä länteen ja itään. Kehä I jatkuu alueelta pohjoiseen, ja alueen pohjoispuolella alkaa Keilaniementunneli sekä siihen liittyvät rampinjärjestelyt.

Alueeseen kuuluu Länsiväylän pohjoispuolella Kehä I:n länsipuolella pieni kaistale Itämetsään liittyvää metsää ja länsipuolella avointa liikenneviheraluetta sekä osuus Keilalahdentietä, jossa ajoyhteyden ympärillä on pysäköintipaikkoja ja jalankulku–pyörätie. Keilalahdentie jatkuu ajoyhteytenä Keilaniemen eteläosaan ja edelleen Kehä I:n ali Karhusaareen.

Alueen koillispuolelta alkaa Keilaniemen toimistoalue, joka sijoittuu Kehä I:n ja Keilalahden merialueen väliin. Kaakkois- ja eteläpuolilla on metsäinen Karhusaari, jossa sijaitsee muun muassa Sinebrychoffin huvila. Luoteispuolella on Itärannan asuinalue, joka on yksi Tapiolan vanhoista lähiöistä. Itärannan eteläosassa suunnittelualan vieressä on metsäinen puisto, ja asutus sijoittuu hieman pohjoisemmaksi.

2.13.2 Maankäyttö ja kaupunkikuva / taajamakuva

Alue on vilkasta risteysaluetta, jonka maisemaa hallitsevat leveät monikaistaiset väylät ja ajorampit. Asfalttisten väylien ja rampin väleissä on liikennealueille tyypillistä niittyä ja massamaisia pensasvaltaisia istutuksia. Mittakaava on suuri ja suunniteltu autoliikenteen ehdoilla. Länsiväylän pohjoispuolella Kehä I:n itäpuolella oleva Anne Eerolan taideteos ”Purje” vuodelta 1994 muodostaa alueen keskelle tunnistettavan maamerkin, joka kohoaa ajoramppien keskeltä. Liittymän kohdalla Länsiväylän eteläpuolella on kallioleikkauksen yhteyteen tehty Hannu Sirénin teos ”Vastuu” vuodelta 1995.

Metsät ympäröivät laajaa, avointa liikennealuetta etelässä ja luoteessa. Maan tasossa kulkevia ajoratoja rajaavat istutukset ja kallioleikkaukset. Tien suuntaisesti ja ilmassa kulkevilta rampeilta aukeaa pitkiä näkymiä. Keilaniemen toimistorakennukset hahmottuvat maisemassa selkeänä rykelmänä. Itärannan asuinalue ei erotu metsän takaa käytännössä lainkaan. Länsiväylää Tapiolaan päin katsottaessa meren takaa näkyy metsäinen ranta, josta puiden yläpuolelle nousevat korkeammat Elosalamentien ja Sateenkaaren talot.

Toimistotalon rakentamiseen suunniteltu rampin sisäkaarteessa oleva alue hahmotuu tavanomaisena liikennealueen viheralueena, jossa avoimelle nurmi-/niittyalueelle on sommiteltu puu- ja pensasistutuksia. Keilalahdentie on mittakaavaltaan pieni ajoväylä, joka vaikuttaa puoliksi yksityiseltä mittakaavansa ja ajoradan molemmille puolille levittäytyvän pysäköintialueen takia. Se kuitenkin johtaa julkisena yhteytenä alueen läpi.

Alueen luoteispuolella sijaitseva 1950–60-luvuilla rakentunut Itäranta kuuluu Tapiolan puutarhakaupungin asumalähiöihin. Itäranta muodostuu kerros- ja pientaloista sekä

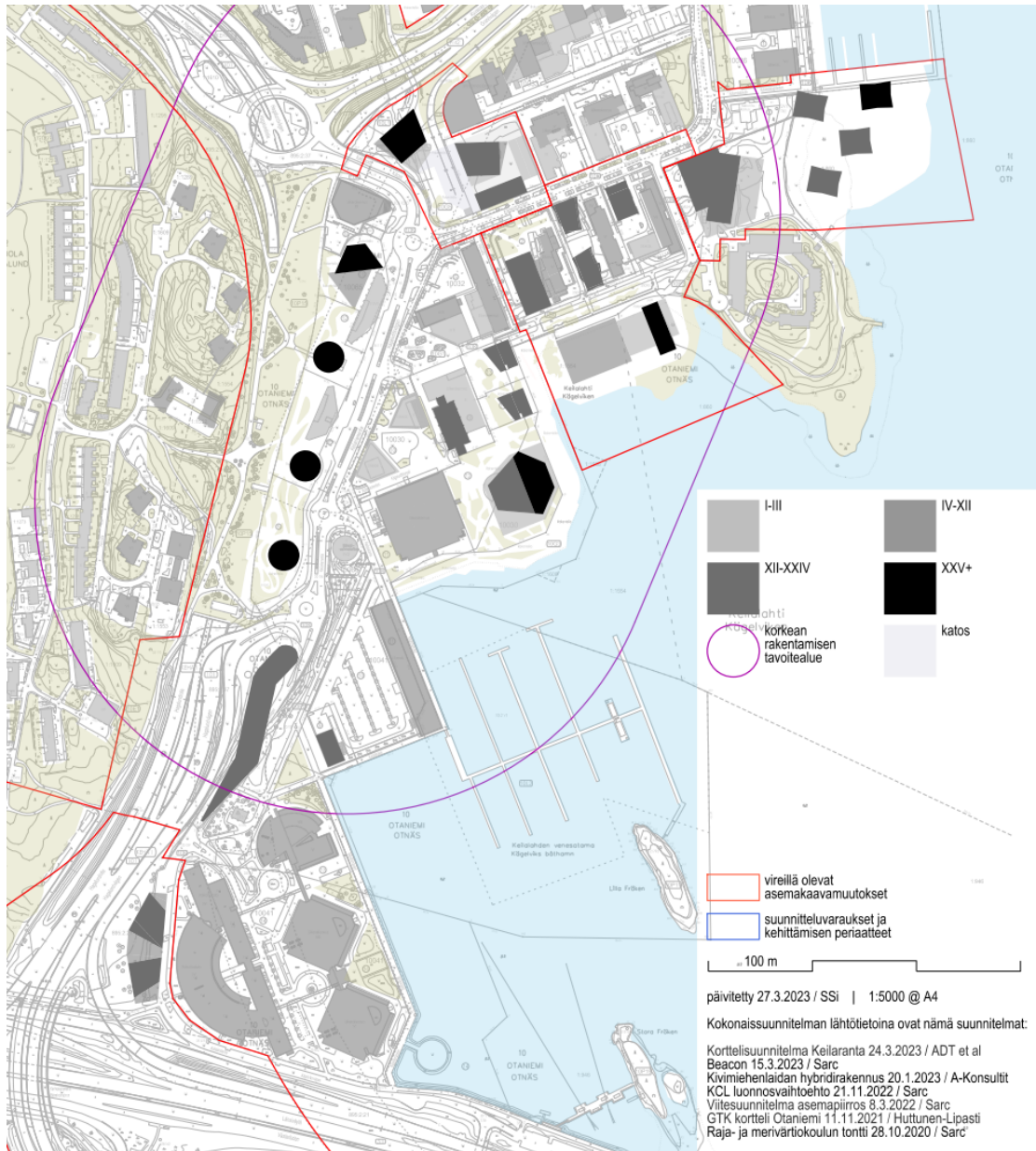
Otsolahden rannalle sijoittuvista julkisista nurmialueista ja alueen itä- sekä eteläreunoille sijoittuvista metsistä. Rakennuksiltaan ja ympäristöltään verrattain hyvin säilynyt ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen Itäranta on arvostettu kohde niin Suomessa kuin kansainvälisestikin. Alue on osa Tapiolan rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY) ja myös paikallisesti, seudullisesti sekä maakunnallisesti merkittävä. Kulttuuriympäristörajaukset ulottuvat kaavan luoteisreunaan Itämetsän alueelle ja rajautuvat suurin piirtein Kehä I:een ja Länsiväylään.

Eteläpuolella sijaitsee Karhusaari, jonka itäpäätyyn metsän keskelle sijoittuu maakunnallisesti merkittävä Sinebrychoffin huvilaympäristö, jonka päärakennus on 1800-luvun lopusta. Itse huvila sijoittuu Länsiväylän lähelle ja muut rakennukset hieman kauemmas väylästä. Karhusaarella erottuu kaksi kallioista selännettä ja niiden väliin jäävä notkelma. Maasto laskee meren rantaan idässä, etelässä ja lännessä. Länsiväylä muodostaa selvän reunan pohjoisessa. Karhusaari on arvokasta kulttuuriympäristöä. Suurimmat arvot keskittyvät itäpäätyyn Sinebrychoffin huvilan ympäristöön. Koko Länsiväylän eteläpuoleinen alue on kuitenkin paikallisesti ja maakunnallisesti arvokas.

Keilaniemen rakennukset muodostavat julkisivuiltaan monimuotoista kaupunkikuvaa: Materiaaleina on muun muassa betonia, lasia ja terästä. Värimaailmaa hallitsevat valkoisen ja harmaan eri sävyt. Värejä käytetään rakennuksissa tehosteina. Alueen kaupunkikuvaan vaikuttavat osaltaan myös käytetyt pysäköintiratkaisut. Lähes jokaisessa kohteessa pysäköinti on sijoitettu osin tai kokonaan kansipihojen alle, tai erillisiin pysäköintilaitosrakennuksiin. Näin maan pinta on saatu muuhun käyttöön, mutta ympäristö on suureksi osaksi kivettyä ja kasvillisuutta. Erityisesti suurikokoisia puita on hyvin vähän.

Suunnittelualuetta lähimmät rakennukset ovat Nokian pääkonttoriksi 1996 valmistunut Arkkitehtitoimisto Helin & Siitosen suunnittelema toimistokokonaisuus ja siihen liittyvä pysäköintitalo. Rakennukset edustavat Keilaniemelle tyyppillistä toimistorakennusten tyyliä, jossa julkisivuissa näkyvät laajat ikkunapinnat ja harmaasävyiset metalliosat.

Keilaniemeen sijoittuu Espoon merkittävin korkean rakentamisen keskittymä niin toteutuneiden rakennusten kuin suunnitelmienkin tasolla. Korkea rakennus on Espoossa määritetty vähintään 40 metriä korkeaksi ja hyvin korkea rakennus 80 metriseksi vuonna 2012 valmistuneissa Espoon korkean rakentamisen periaatteissa. Nykyisin Keilaniemeen on rakentunut kaksi korkeaa tai hyvin korkeaa rakennusta: 84-metrinen Accountor Tower (entinen Fortumin torni) ja 73-metrinen Koneen torni.



Kaaviokuva Keilaniemeen suunnitellusta aluerakenteesta. Korkeaa rakentamista pyritään keskittämään Keilaniemeen metroasemien läheisyyteen.

Keilaniemen asemakaavat mahdollistavat seitsemän uuden tornin rakentamisen. Sen lisäksi on suunnitteilla yhteensä 10 tornin rakentaminen, joiden osalta kaavan laatiminen on vielä kesken. Suunnittelualueelle sijoittuu näistä yksi.

Keilaniemeä kehitetään merkittävänä korkean rakentamisen alueena, jossa korkean rakentamisen keskittymistä tavoitellaan Espoon korkean rakentamisen periaatteiden mukaisesti lähtökohtaisesti metroaseman ympäristöön noin 300 metrin kävelyetäisyydelle aseman sisäänkäynneistä.

Korkean rakentamisen kaupunkikuvallista ja maisemallista vaikutusta tarkastellaan tärkeistä sijainneista alueen ympäristöstä havainnekuvin. Tärkeimpiä tarkastelupaikkoja ovat Espoon merkittävimpiin sisääntuloväyliin kuuluva Länsiväylä ja

kulttuurihistoriallisesti arvokas Tapiola. Lisäksi tarkasteluja voidaan tehdä muista suunnista tai ilmaperspektiivein. Suunnitteilla olevien kohteiden keskinäinen suhde huomioidaan näyttämällä ne tarkasteluissa. Keilaniemen kaupunkikuvallisena kokonaistavoitteena on kerroksellinen siluetti, jossa matalamman rakentamisen muodostamasta jalustasta nousee torneja. Matalammat tornit muodostavat välikerrosta jalustarakennusten ja korkeampien tornien välille. Korkeimmat tornit muodostavat suurmaiseman siluetissa tunnusomaiset kohokohdat ja muodostavat myös keskenään sointuvan kokonaisuuden.

2.13.3 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Kaava-alueella ei ole asutusta, työpaikkoja tai elinkeinotoimintaa. Keilaniemeä kehitetään tulevaisuudessa työpaikkoja ja asumista yhdistäväksi, kaupunkimaiseksi kaupunginosaksi.

2.13.4 Palvelut

Kaava-alueella ei ole palveluita. Lähimmät, työpaikka-aluetta tukevat palvelut sijaitsevat Keilaniemen keskeisemmällä paikoilla suunnitellusta toimistotalosta pohjoiseen. Keilaniemestä löytyy kattava tarjonta työpaikka-aluetta tukevia palveluita, kuten päivittäistavarakauppa, ravintoloita, kahviloita, kuntosaleja ja yksityinen päiväkotito. Keilaniemen on suunniteltu kehittyvän lähivuosina voimakkaasti ja myös palvelutarjonta kasvaa. Uudet palvelut sijoittuvat niin ikään suunnitellusta toimistotalosta pohjoiseen. Lähimmät koulut ja muut päiväkodit löytyvät tällä hetkellä Otaniemestä. Laajempi palvelutarjonta löytyy Tapiolasta kahden metropysäkin päästä.

2.13.5 Yhdyskuntatekninen huolto

Kaava-alueella olevien liikenneväylien alla kulkee sähkökaapeleita muun muassa valaistuksen tarpeisiin, ja pätkiä hulevesijohtoja. Rakentamiseen suunnitellun alueen pohjoispäädyssä on keskittymä johtoja ja kaapeleita kohdassa, jossa ne alittavat Kehä I:n, mukaan lukien vesijohtoja, jätevesijohtoja, kaukolämpöputkia ja sähkökaapeleita. Muissa osissa rakentamiseen suunniteltua aluetta on sähkökaapeleita ja hulevesijohtoja.



Ote johtokartasta 30.1.2024. Kartassa näkyvät alueen johdot ja kaapelit. Punaiset ja vihreät ovat sähkökaapeleita. Vaaleanruskeat viivat ovat hulevesijohtoja. Ylhäällä näkyvää monen viivan muodostamaa linjaa monet johdot ja kaapelit alittavat Kehä I:n. Kaava-alue on rajattu punaisella paksummalla viivalla.

2.13.6 Erityistoiminnot

Erikoiskuljetusreitti seitsemän metriä korkealla ja leveällä mitoituksella kulkee alueella Kehä I:tä pitkin ja jatkuu Länsiväylää pitkin itään kohti Helsinkiä.

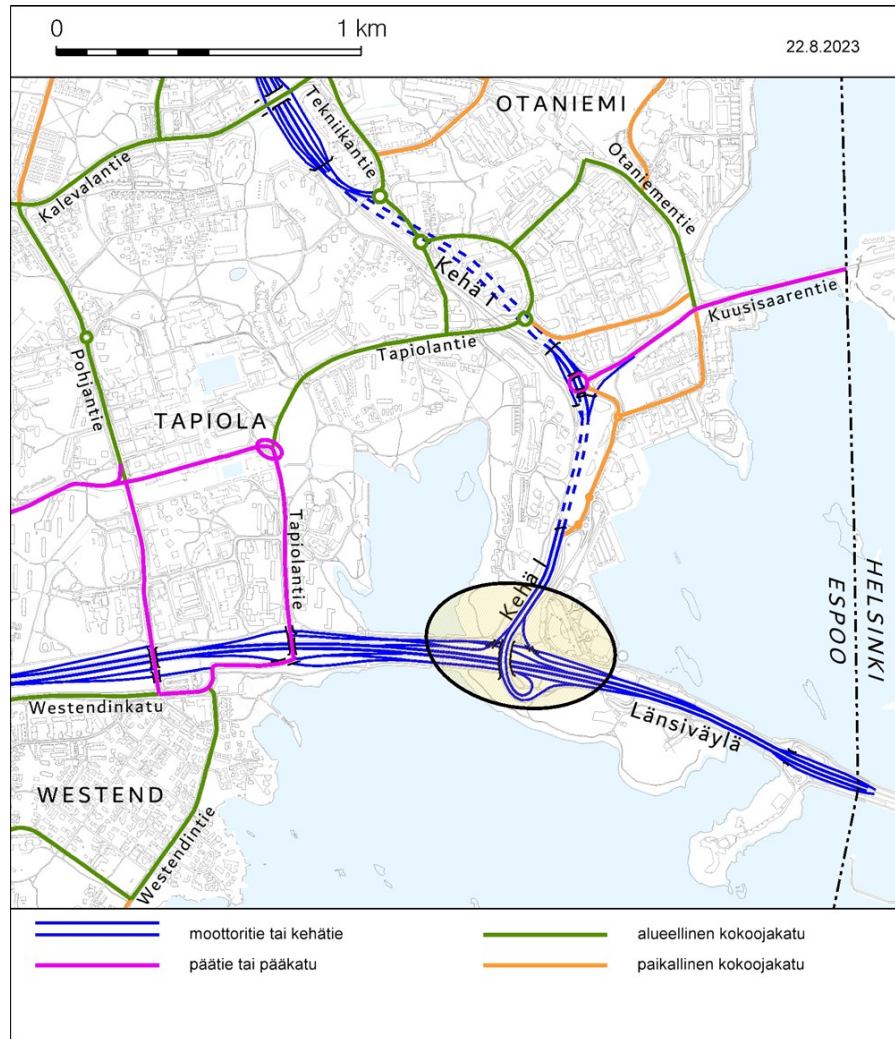
2.14 Liikenne

2.14.1 Ajoneuvoliikenne

Vilkasliikenteiset moottoritiet Länsiväylä (kantatie 51) sekä Kehä I (maantie 101) kattavat suuren osan kaavoitettavasta alueesta. Väylät sijaitsevat kaavoittamattomalla alueella tällä hetkellä. Kehä I liittyy tulevilla kaava-alueella Länsiväylään. Liittymä on toteutettu eritasoliittymänä. Maisemaa hallitsevatkin eri tasoissa sijaitsevat ajorampit.

Kehä I on luonteeltaan pääkaupunkiseudun tärkeä kehäväylä, Länsiväylä on puolestaan Helsingin keskustaan johtava sisään- ja ulosmenoväylä. Länsiväylän liikennemäärä on n. 64 000 ajon./arkivrk. ja Kehä I:n liikennemäärä on n. 37 000 ajon./arkivrk.

Moottoriteiden lisäksi alueella sijaitsee Keilalahdentie, joka tarjoaa ajoneuvoliikenteen yhteydet Keilaniemestä Karhusaareen. Ajoyhteys on toteutettu katumaisena, mutta se sijaitsee kaavoittamattomalla alueella.

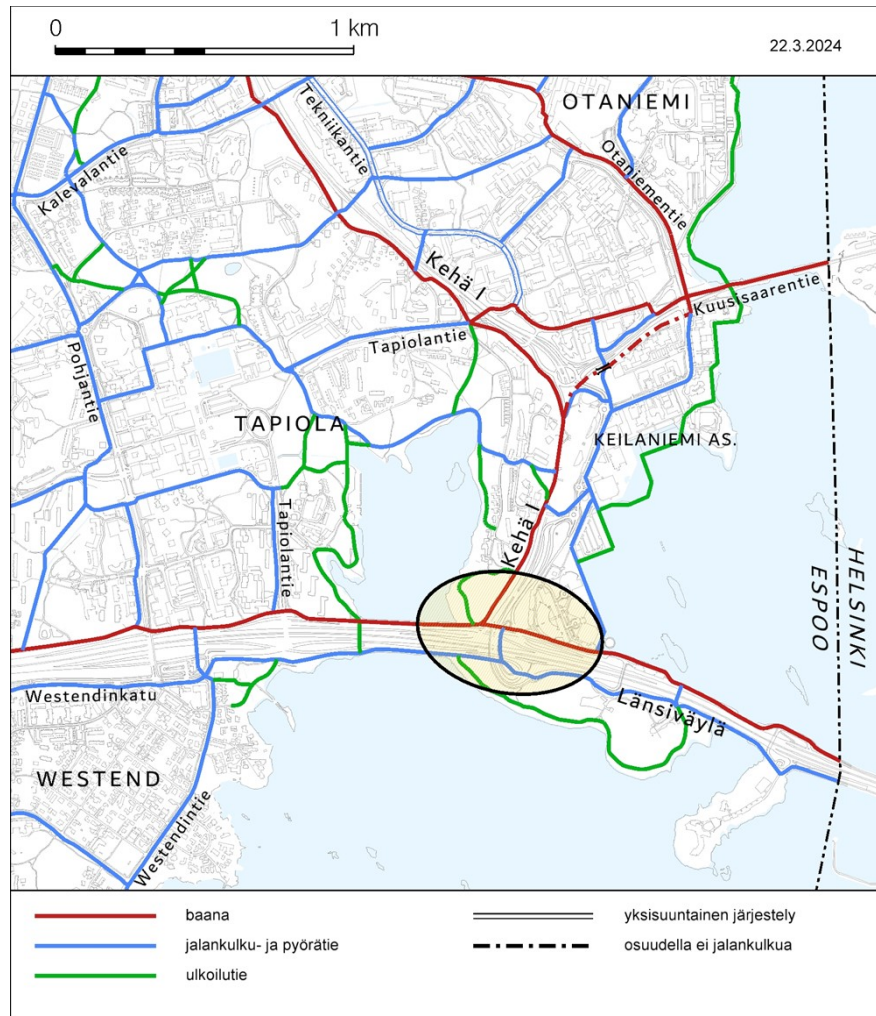


Ote autoliikenteen tavoiteverkosta. Suunnittelualue on korostettu keltaisella värillä. Alueen läheisyydessä on moottoriteihin kuuluvia väyliä. Alueen kadut ovat tonttikatuja. Kartassa ei ole esitetty tonttikatuja.

2.14.2 Jalankulku ja pyöräily

Alue on merkittävien pyöräreittien solmukohta. Länsiväylän suuntaisesti kulkee baanaverkkoon kuuluva pyörätie, jonka pyöräliikennemäärä on merkittävä. Baana sijaitsee alueella Keilalahdentien pohjoispuolella sekä osittain myös erillisenä pyörätienä katu ympäristöstä Kehä I:n ramppien alla. Pyörätie on yhdistetty jalankulku- ja pyörätie, jonka leveys on 3,5 m–4 m. Mitoitus ei vastaa baanalta vaadittua laatua Keilalahdentien osuudella. Länsiväylän baanasta erkaantuu Kehä I:n suuntainen pyörätie, joka kuuluu myös baanaverkkoon eli korkeimpaan tasoon pyöräilyn tavoiteverkon mukaan.

Länsiväylän varren pyöräbaanalta on pääsy Keilalahdentiellä olevalle pyörätielle, joka tarjoaa yhteyden Keilaniemen katuverkkoon. Reitti on kuulunut toistaiseksi pääverktoon, mutta tavoitetilanteen mukaan pääreitti siirtyy rantaraitille. Kadun uudelleen rakentamisen myötä Keilalahdentien pyöräily siirtyy tulevaisuudessa ajoradalle.



Ote pyöräilyn tavoiteverkosta. Suunnittelualue on korostettu keltaisella värillä. Alueella on paljon pääverktoon kuuluvia pyöräteitä, jotka on merkitty karttaan punaisella, sinisellä ja vihreällä viivalla. Punaiset viivat kuvaavat korkeimpaan luokkaan kuuluvia pyöräbaanoja.

2.14.3 Sisäinen liikenne ja pysäköinti

Keilalahden varressa on paljon yleisiä autopaikkoja, joissa on 24 tunnin aikarajoitus.

2.14.4 Julkinen liikenne / Joukkoliikenne

Keilaniemen metroasemalle on n. 700 m kävelymatka. Raide-Jokerin pääte pysäkillä on vajaa kilometrin etäisyys. Keilaniemen metroaseman pysäkeiltä liikennöi linja 550 (Keilaniemi-Itäkeskus)

Länsiväylällä on Karhusaarensolmu sekä Karhusaari -nimiset pysäkit, joista on bus-siyhteydet 105 (Lauttasaari-Mankkaa), 121A (Kamppi-Latokaski), 121 (Kamppi-Olari), 192 (U-linja Helsinki-Inkoo). Pysäkeille on alueelta matkaa n. 100 m - 400 m.

2.14.5 Liikenneturvallisuus

Keilalahdentien suunnittelualueelta ei ole kirjattu onnettomuusrekisteriin viimeisen 5 vuoden ajalta liikenneonnettomuuksia.

2.15 Luonnonolosuhteet

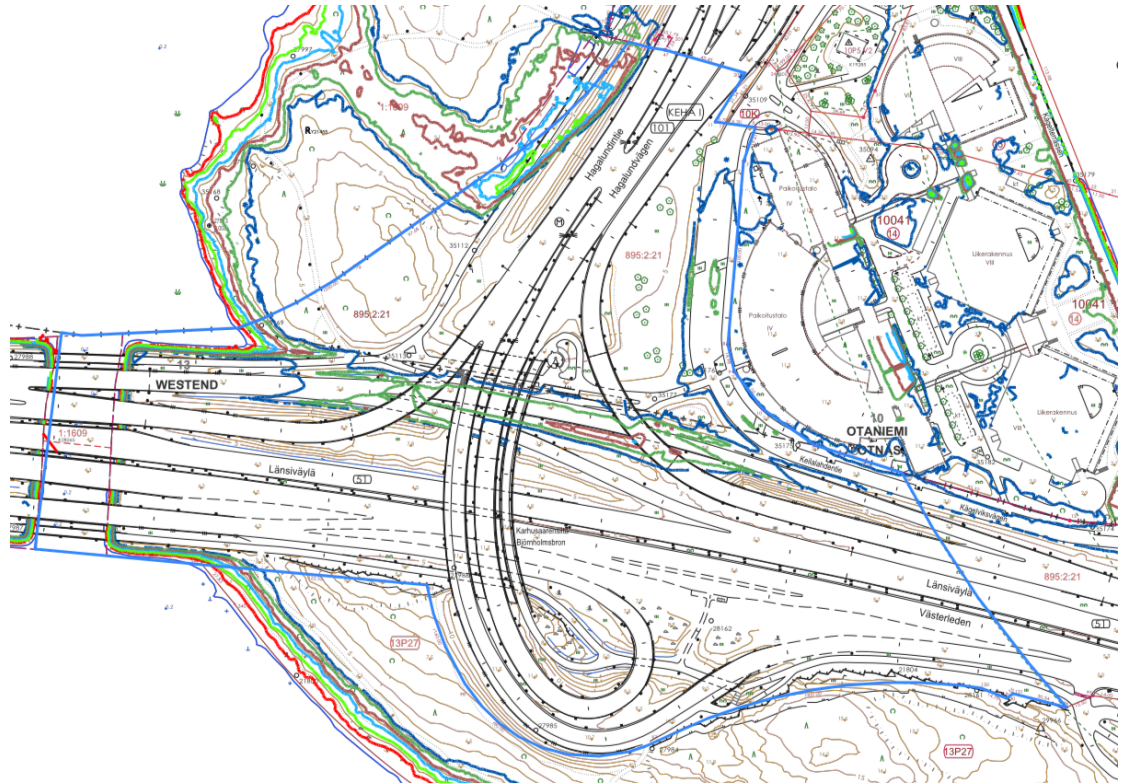
Alue on lähes kauttaaltaan ihmisen voimakkaasti muovaamaa ja suunniteltu liikenteen ehdoilla. Liikenneväylät on päällystetty asfaltilla ja niiden vierustat ovat pääosin nurmea tai niittyä puu- ja pensasistutuksin. Poikkeuksen muodostaa luoteiskulma, jossa sijaitseva metsikkö, Itämetsä, jatkuu alueelta Itärantaan ja aina Otsolahdelle merenrantaan asti. Itämetsä on luonnonoloiltaan suhteellisen tavanomainen moreeni-selänne.

Kaava-alue sijaitsee Karhusaareissa ja Itärannan eteläosassa olevien selänteiden välissä. Maastoa on muokattu liikenneväylien rakentamiseksi siten, että rampeja on siltaosuuksia lukuun ottamatta korotettu.

Itä-länsisuuntainen Länsiväylä kulkee alueella noin koroilla +2,5–+6,0 metriä merenpinnan yläpuolella ja rampit kohoavat siitä ylempään enimmillään noin +11,5 metriin merenpinnasta. Kehä I sijaitsee noin korossa +5,0–+6,0 metriä merenpinnasta. Luoteisosassa olevan metsikön kohdalla maanpinta kohoaa hieman yli 7 metrin korkeuteen. Rakentamiseen suunniteltu alue sijaitsee liikennerampin vieressä rinteessä noin +2,5–+5,0 metrin korkeudessa ja siinä tulee ottaa huomioon alueella oleva korkeusero.

Osa alueesta sijaitsee merenpintaan nähden matalalla, jopa vain +2,5 metrin korkeudessa merenpinnasta, ja on siksi meritulva-alueella. Meritulvaan varautumisen taso on alueella +3,55 m, jossa on mukana 0,75 m aaltoiluvara. Alavia alueita on Länsiväylän pohjoispuolella Kehä I:n alittavalla jalankulku- ja pyörätiellä sekä Keilalahdentien Kehä I:n ja Länsiväylän liittymän kohdalla. Keilalahdentie sijaitsee osin maaston notkelmassa, josta ei ole pintavaluntana kulkevaa tulvareittiä mereen. Viemärien tukkeutuessa tai sen kapasiteetin ylittyessä vesi voi lammikoitua alueelle. Mahdollinen

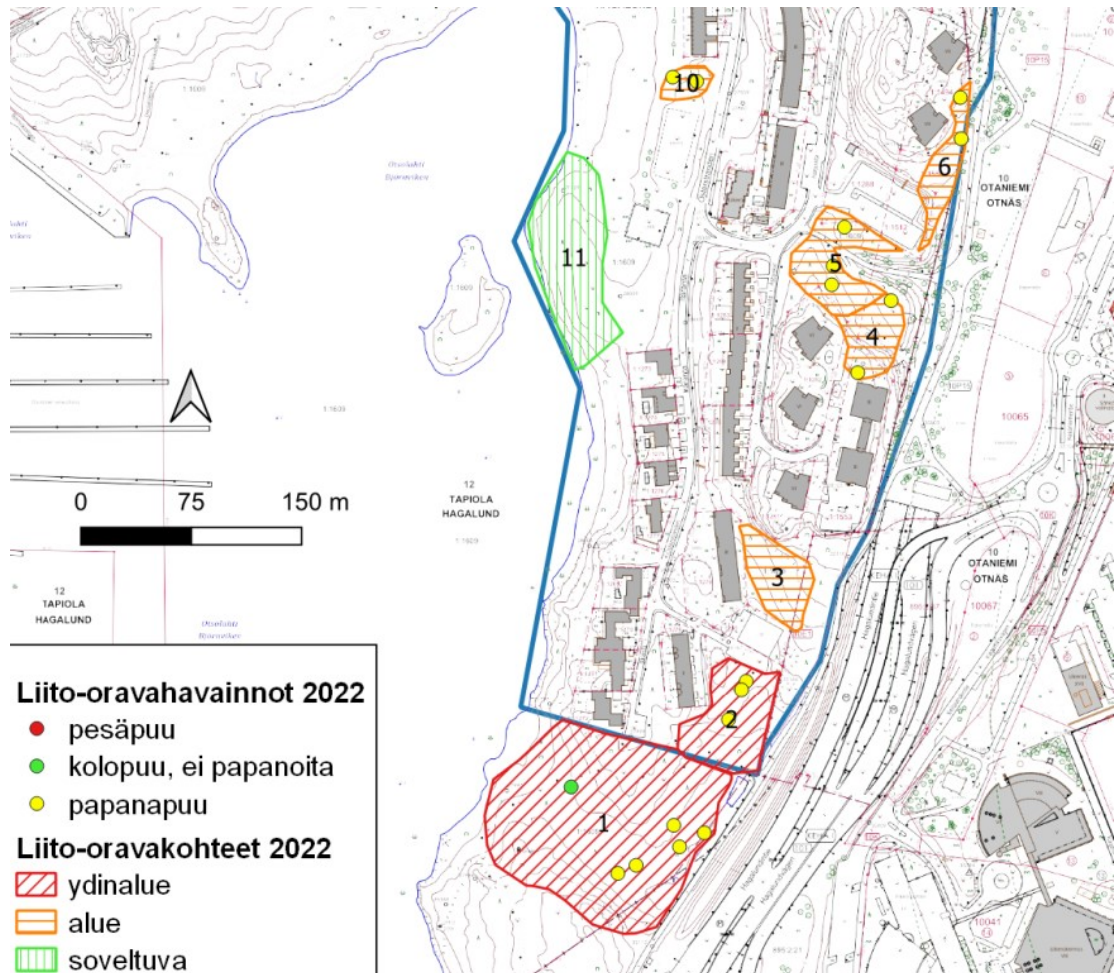
tulviminen tulee huomioida suunnittelussa ja tarvittaessa järjestää reitit, jotka saavat jäädä tulvan alle.



Kartta näyttää tulvavaaravyöhykkeet maanpinnan korkeusasemiin perustuen.

2.16 Suojelukohteet

Kaava-alueen reunalta on löytynyt Itärannan kaavaa (alue 211700) varten tehdyissä selvityksissä liito-oravan ydinalue. Ydinalue sijaitsee suurimmaksi osaksi kaava-alueen ulkopuolella. Liito-oravat kulkevat ydinalueelle pohjoisesta.



Ote Itärannan liito-oravaselvityksestä. Eteläisin ydinalue ulottuu osin Keilalahdenkaarten kaava-alueelle.

2.17 Ympäristön häiriötekijät

Kaava-alue on valtaosaltaan Kehä I:n ja Länsiväylän liikennealueita, joilta kantautuu ympäristöön runsaasti melua ja ilmanlaatua heikentäviä pienhiukkasia. Toimistotalon rakentamiseen suunniteltu alue sijaitsee aivan Kehä I:n ja Länsiväylän yhdistävien rampin vieressä hyvin meluisalla paikalla.

Rakennus sijaitsee lähimmillään noin 50 metrin etäisyydellä metrotunnelista ja on mahdollisesti metron aiheuttaman runkomelun kantamalla.

3 Asemakaavan tavoitteet

3.1 Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle

Kaupungin tavoitteena on mahdollistaa alueelle Keilaniemen kehittyvään kaupunkikuvaan sopivan toimistorakennuksen rakentaminen. Suunnittelussa huomioidaan myös Keilalahdentien järjestelyt, Länsiväylän vartta kulkevan pyöräilybaanan sujuvuus ja muut ympäristöstä aiheutuvat lähtökohdat.

3.2 Maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle

Kaavan hakijan tavoitteena on rakentaa alueelle maamerkinä toimiva näyttävä pääkonttoritasoinen toimisto. Hakija tavoittelee alueelle noin 20-kerroksista rakennusta, jonka laajuus olisi noin 20 000 kerrosneliometriä. Toimistorakennus mahdollistaisi noin 1300–1500 uuden työpaikan sijoittumisen Keilaniemeen.

4 Asemakaavan kuvaus

4.1 Yleisperustelut

Suunnitelmalla kehitetään Keilaniemen kansainvälisesti merkittävää yritys-, tutkimus- ja innovaatioaluetta.

4.2 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on 10,3 hehtaaria.

Kokonaiskerrosala on 20 300 k-m².

Aluetehokkuus on $e_a = 0,20$.

Toimistokorttelin korttelitehokkuus on $e_k = 5,00$.

Asemakaavan myötä alueen rakennusoikeus kasvaa 20 300 k-m².

Kaavalla ei osoiteta asumista, eikä alueella ole asutusta.

Kaava-alueen työpaikkojen laskennallinen määrä lisääntyy noin 440 työpaikalla. (1 työpaikka / 45 k-m²).

4.3 Maankäyttö

4.3.1 Korttelialueet

Kaavan koilliskulmaan tiealueen ja kadun väliin osoitetaan 0,4 ha kokoinen toimistorakennusten korttelialue (K-1). Rakennusoikeutta korttelille osoitetaan 20 300 k-m². Korttelitehokkuus on $e_k = 5,00$. Rakennusala kattaa tontista merkittävän osan. Länsi-, pohjois- ja etelälaidoille jää kapeat kaistaleet korttelia rakennusalan ulkopuolelle.

Pohjoispäätyyn on suunniteltu rakennuksen pysäköintiin ajo ja osa huollon järjestelyistä. Pohjoispäädyssä on myös johdoille varattu alueen osa, jolla Kehä I:n alittavat johdot läpäisevät korttelialueen. Eteläpäätyyn sijoittuu valtaosa korttelin huoltojärjestelyistä ja huoltopihan läpi ajoyhteys tiealueelle rakennettavalle hulevesipumppaamolle. Yhdistämällä liikennöintitarpeita säästetään tilaa.

Keilalahdentietä myöten kulkeva jalankulkuväylä viedään kortteliin rakennuksen muodostaman katoksen alle. Yhteys on suunniteltu vähintään kolme metriä leveäksi myös rakennuksen pilareiden kohdalla ja se on korkeudeltaan vähintään 4,6 metriä, jotta yhteys on pidettävissä helposti kunnossa.

Korttelin keskellä rakennuksen alla oleva tila levenee aukioksi, josta on sisäänkäynnit rakennukseen. Aukio rakennetaan kaupunkikuvallisesti korkealaatuisesti vähintään 4,6 metriä korkeaksi. Toimiston pyöräpysäköinti sijoittuu ulos aukiolle ja sen laidoille rakennuksen sisään.

Rakennus seisoo valtaosin pilareilla, jolloin maantasoon jää vapaasti kuljettavaa aluetta sen alle. Sisään rakennukseen käydään sen alle levittyvältä aukiolta. Hahmoltaan rakennus on kaksiosainen, ja jako näkyy myös rakennuksen toiminnallisessa luonteessa. Sisäänkäyntejä on kaksi, rakennus on mahdollista toteuttaa kahdessa vaiheessa ja rakennus jakautuu toiminnallisesti luontevasti kahdeksi eri kokonaisuudeksi, joita voi edelleen jakaa pienempiin osiin toimijoiden tarpeiden mukaan.

Maisemallisesti rakennus koostuu kahdesta Keilaniemeen suunnitellun rakennuskokonaisuuden mittakaavassa matalasta 10–12- ja 12–14-kerroksisesta tornista, joita yhdistää yhteinen jalustaosa. Pohjoinen torni on korkeampi, kohoten kohti Keilaniemen keskiosia ja madaltuen merelle päin. Rakennuksen pysäköinti sijoittuu jalustaan kerrokseen kaksi–neljä. Niiden yläpuolella on kansipiha, jolle levittäytyy toimisto-osat yhdistävä yhteistila. Kansipihan laidoilta nousevat toimisto-osat. Toimisto-osat on mahdollista yhdistää yhdysillalla.

Rakennuksesta suunnitellaan veistoksellinen maamerkki, jossa huomiota kiinnitetään erityisesti monimuotoisiksi suunniteltaviin etelä- ja pohjoisjulkisivuihin. Suunnittelussa noudatetaan korkean rakentamisen periaatteita rakentamisen maisemallisen ilmeen keventämiseksi. Lintujen törmäysriskiä vähennetään käsittelemällä lasipintoja siten, että pinnat eivät heijasta niin paljon, tai lasipintoja jaetaan pienemmiksi yhtenäisiksi kokonaisuuksiksi.

Korttelissa huomioidaan tulvariski rakentamalla vähintään 3,55 metrin korkeuteen merenpinnasta. Hulevesiä viivytetään tavanomaisen mitoituksen mukaisesti 1 m³ / 100 m² läpäisemätöntä pintaa.

Ilmanlaatuun kiinnitetään huomiota määräämällä tuloilmanoton sijoittelusta.

4.3.2 Virkistys- ja suojaviheralueet

Kaavan luoteislaidalla oleva metsikkö osoitetaan kaavalla suojaviheralueeksi, jonka luonne säilytetään (EV-1/s). Se kuuluu maisemallisesti Itärannassa olevaan Itämetseen. Alueen läpi kulkee Länsiväylän viereisen jalankulku–pyörätien ja Itärannan kaatuverkoston yhdistävä puistoraitti. Pohjoisosaan osoitetaan liito-oravan ydinalue suojeltavan alueenosan merkinnällä s-1.

4.3.3 Muut alueet

Valtaosa kaavasta on osoitettu maantiekse merkinnällä LT. Alueella on nykyisin Kehä I, Länsiväylä ja nämä yhdistävät rampit. Eritasoristeys on osoitettu kaavassa merkinnällä e.

Kehä I:n ja Länsiväylän välille on suunnitteilla jo erillisillä suunnitelmissa uusia ajoramppeja. Kaavalla ei osoiteta alueelle muutoksia.

4.3.4 Palvelut

Kaavalla ei osoiteta palveluita.

4.3.5 Yhdyskuntatekninen huolto

Alueen yhdyskuntateknisen huollon järjestelyt säilyvät kaavan myötä pääosin ennallaan. Korttelin alueella siirretään rakentamisen mahdollistamiseksi sähkökaapeleita ja lyhyitä osuuksia päättyvistä hulevesijohdoista. Johdot ja kaapelit siirretään Keilalahdentien alle, jossa kulkee jo valmiiksi johtoja ja kaapeleita. Rakennukseen sijoitetaan uusi muuntamo, joka tarvitaan sähkön tarpeen kasvaessa.

Kehä I:n ajoramppeja varten laadituissa suunnitelmissa korttelin lounaispuolelle on sijoitettu hulevesipumppaamo. Pumppaamolle järjestetään huoltoyhteys korttelin huoltopihan kautta rinnakkaisten ajoyhteystarpeiden vähentämiseksi. Korttelin eteläpäädyn kautta mahdollistetaan myös pumppaamon liittyminen hulevesiverkostoon johtorasitteen kautta.

Merkittävimpiin rakentamisesta koituviin kunnallistekniikan muutoksiin kuuluu Keilalahdentielle rakennettava tulvamotoitettu hulevesiviemäri, joka johtaa alueelta muodostuvan huleveden mereen. Kaavan suunnittelun yhteydessä Keilalahdentien osuus suunnitellun korttelin kohdalla tunnistettiin nykyisinkin tulvimiselle riskialttiiksi alueeksi, josta vesi ei luontaisesti välttämättä poistu kunnolla. Pintavaluntareittiä ei maanpinnanmuotojen vuoksi ole, ja hulevesiverkostoa ei ole mitoitettu tulvatilanteisiin. Riskien vähentämiseksi hulevesijohdot täytyy uusida alueelta mereen asti. Tulvamotoitus tehdään keskimäärin noin kerran viidessäkymmenessä vuodessa toistuvalla rankkasadetapahtumalla.

4.4 Liikenne

4.4.1 Ajoneuvoliikenne

Ajoyhteys alueen läpi säilyy ja se mahdollistaa Karhusaareen ajon. Keilalahdentie osoitetaan kaavassa kaduksi.

Huleveden pois johtamisen helpottamiseksi Keilalahdentien tasausta muutetaan. Suunnitellun korttelin kohdalla tasausta nostetaan ja painanteita oikaistaan siten, että vesi valuu maanpinnalla nykyistä paremmin. Kadun itäpuolella olevat puut, nykyisen muuntamon huoltopihalle ajo ja pysäköintilaitoksen sisäänkäynnit huomioidaan tasausta muutettaessa.

Keilalahdentien tilavaraus ja liikennejärjestelyt on esitetty kaavan liitteen 2 katukartassa. Kadun liikennejärjestelyihin ja sijaintiin esitetään muutoksia koko kaava-alueella. Katu on suunniteltu kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä (Sitowise 2024).

Kadun ajorata uuden toimistorakennuksen kohdalla on 6 m leveä ja sen länsipuolelle on suunniteltu jalkakäytävä. Nykyinen kadun itäpuolen jalankulku- ja pyörätie poistetaan. Pyöräily osoitetaan ajoradalle. Jalkakäytävä viedään uuden toimistokorttelin kohdalla rakennuksen muodostaman katoksen alle. Länsiväylän suuntaisen pyöräbaanan risteämiskohta muuttuu etelämmäksi. Näin pyörätiestä saadaan suoraviivaisempi. Kadun ajorata on suunniteltu ajonopeuksia hillitseväksi pyörätien risteämiskohdassa. Suunnittelussa on tuotu pyöräily etusijalle.

Pyöräbaanan risteämiskohdasta itään päin kadun ajorata on suunnitelman mukaan 5,75 m leveä. Ajoradan pohjoispuolelle on tilavarauksena esitetty katukartassa erotettu jalankulku- ja pyörätie. Parannuksen myötä pyöräilyn baana saadaan toteutettua riittävän laadukkaaksi. Nykyiset kadunvarsipaikat poistuvat muutoksen myötä.

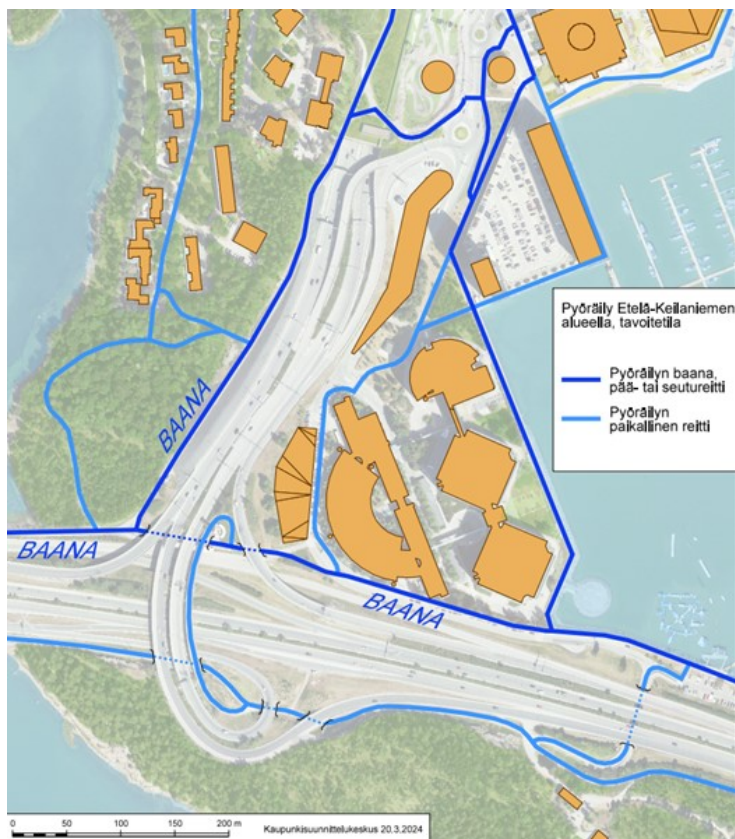
Uuden toimistorakennuksen kohdalla Keilalahdentien varressa olevat poikittaispysäköintipaikat poistetaan, näin poistuu myös paljon yleistä pysäköintiä alueelta. Ympäröivien toimistorakennusten tarvitsema pysäköinti on tonteilla pysäköintilaitoksissa, joten yleiselle pysäköinnille ei ole suurta tarvetta. Toimistorakennuksen

kohdalle kadun varteen on suunniteltu muutamia lyhytaikaiseen käyttöön osoitettuja pysäköintipaikkoja.

4.4.2 Jalankulku ja pyöräily

Alueella sijaitsee Länsiväylän suuntainen pyöräilyn baanayhteys, joka on vilkasliikenteinen ja tärkeä pyörätie Helsingin ja Espoon välillä. Baanalle on toimistorakennuksen eteläpuolella riittävä tila katualueella uudessa kaavassa. Baana on linjattu suunnitelman myötä toimistorakennuksen eteläpuolella uusiksi. Keilalahdentien ja pyörätien risteäminen on myös suunniteltu uudestaan, jotta pyöräilyn baanasta saadaan suoraviivaisempi.

Keilalahdentiellä on nykyään kadun itäpuolella yhdistetty jalankulku- ja pyörätie, joka on ollut osa pyöräilyn pääreittiä (ks. pyöräilyn tavoiteverkko kohta 2.2.14). Pääreitti on tarkoitus siirtää tulevaisuudessa rantaraitille siten, että Helsingin suunnasta Keilaniemeen suuntautuva pyöräily ohjataan suoraan baanalta rantaraitille.



Kuva pyöräilyn verkosta, jossa tavoitetilanteessa pääreitti on siirretty rantaraitille nykyiseltä Keilalahdentieltä.

Keilalahdentien uusien järjestelyjen myötä jalkakäytävä on kadun länsipuolella. Jalkakäytävä on 3 m leveä, ja se sijaitsee tulevan toimistorakennuksen katoksen alla. Pyöräily on ajoradalla.

4.4.3 Sisäinen liikenne, pysäköinti ja huoltoliikenne

Toimistorakennuksen pysäköinti sijoittuu rakennuksen jalustaan kerroksiin kaksi–neljä. Pysäköintiin ajo on suunniteltu rakennuksen pohjoisosasta Keilalahdentie tonttiliittymän kautta. Pysäköintinormi on 1 ap/100 k-m². Lyhytaikaista pysäköintiä ja saatoliikennettä varten kadun varteen on suunniteltu 5 kpl kadunvarsipaikkoja. Nämä autopaikat sijoittuvat tontin puolelle rakennuksen muodostaman katoksen alle.

Pyöräpysäköinti sijoittuu pääasiassa korttelin keskellä rakennuksen alla muodostuvan aukion ympäristöön, josta on sisäänkäynnit rakennukseen. Pyöräpaikkoja on aukiolla sekä rakennuksen katutasossa, johon on suora kulku aukiolta. Aukio rakennetaan kaupunkikuvallisesti korkealaatuisesti vähintään 4,6 metriä korkeaksi.

Osa huollon järjestelyistä sijoittuu rakennuksen pohjoispäättyyn, jonne ajetaan samasta tonttiliittymästä kuin pysäköintiin. Eteläpäättyyn sijoittuu huoltopiha ja ajoyhteys tiealueelle rakennettavalle hulevesipumppaamolle.

4.4.4 Esteettömyys

Suunniteltu kortteli sijaitsee suhteellisen tasaisella paikalla. Yleiset reitit suunnitellaan esteettömiksi.

4.5 Maaperä ja rakennettavuus

Maaperä suunnitellulla rakennusalueella on pääasiassa savea ja rakennettavuus luokkaa 4: vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö. Ympäröivillä alueilla maaperä on rakentamiseen parempaa moreenia tai kalliota, ja siksi aiempi rakentaminen onkin keskittynyt muualle.



Maaperä ja rakennettavuuskartta.

Länsväylän eteläpuoleisen bussikaistan ja rampin rakentamisessa on käytetty betonimurskaa. Lisäksi kaava-alueen itäpuolella, tietojen perusteella, pysäköintitalon kohdalla on käytetty Suomenojan voimalaitoksen lentotuhkaa vuonna 1996. Alueella ei muuten ole tiedossa pilaantuneita maa-aineksia.

Suunnittelualueella ei ole potentiaalisia happamia sulfaattimaita.

4.6 Luonnonympäristö

Kaavan luoteiskulmassa Länsväylän ja Kehä I:n reunustamalla alueella sijaitsee osa pohjoiseen jatkuvasta Itämetsästä. Alue on osoitettu kaavassa suojaviheralueeksi ja jää nykyisen kaltaiseksi metsäksi.

4.7 Suojelukohteet

Kaavalla osoitetun suojaviheralueen pohjoisosassa on liito-oravan ydinalue, joka ulottuu osin myös tiealueen puolelle. Ydinalue on osoitettu kaavassa s-1-merkinnällä.

4.8 Ympäristön häiriötekijät

Valtaosa kaavasta käsittää Länsiväylän ja Kehä I:n maantieteellisiä alueita. Liikenteestä aiheutuu runsaasti melua ja pienhiukkasia, jotka leviävät ympäristöön. Kaavalla suunnitellussa rakentamisessa huomioidaan melu ja ilmanlaatu. Ilmanlaadun huomioimisesta on kerrottu korttelialueita kuvaavassa kappaleessa.

4.9 Nimistö

Kaavan nimi **Keilalahdenkaarre – Kägelvikssvängen** kertoo alueen sijainnista Keilalahden suurtorttelissa Karhusaarensolmun ja Keilalahdentien kaarteessa.

Keilaniemen keila-nimet pohjautuvat vanhoihin vesistönimisiin **Käckeludden** ja **Käckelviken**. Näiden nimien tausta on epäselvä, mutta niiden arvellaan sisältäneen ruotsin 'toraa, riitaa' merkinneen sanan. 1970-luvun alussa alueen kaavoituksen yhteydessä vanhat nimet muutettiin **Kägel**-alkuisiksi, ja ne saivat suomenkieliset vastineet Keilaniemi ja Keilalahti. Alueennimenä Keilalahti tarkoittaa Keilaniemen osa-alueen eteläosaa. Kaava-alueen rajaa koillisessa **Keilalahdentie – Kägelviksvägen**, jonka nimi on otettu käyttöön vuonna 1989.

Keilalahdenkaarten kaava-alue keskittyy Länsiväylän ja Hagalundintien risteykseen. Helsingistä länteen johtava **Länsiväylä – Västerleden** on nimetty 1960-luvulla Helsingissä ja nimi on otettu Espoon puolella käyttöön 1970-luvulla. **Hagalundintie – Hagalundvägen** viittaa 1800-luvulla perustettuun Hagalundin kartanoon, jonka maat ulottuivat nykyisen Otaniemen ja Tapiolan alueille. Hagalundintien nimi on ollut käytössä pohjoisempana jo vuodesta 1970, mutta se ulotettiin etelään Karhusaarensolmuun asti vuonna 2020.

Kaava-alueeseen sisältyvät eritasoliittymä nimeltä **Karhusaarensolmu – Björnholmsknuten** sekä sillat nimeltä **Karhusaarensilta – Björnholmsbron** ja **Otsolahdensilta – Björnviksbron**. Nimet on annettu 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä. Karhusaari-nimet viittaavat luonnollisesti Karhusaaren osa-alueeseen ja Otsolahdensillan nimi taas sillan pohjoispuolella sijaitsevaan Otsolahteen.

Kaava-alueen luoteessa rajaavan viheralueen nimi **Itämetsä – Österskogen** on suunniteltu 1979. Nimi kertoo viheralueen sijainnista Otsolahden itärannalla ja liittyy Tapiolassa laajalti käytettyihin ilmansuunta-aiheisiin nimiin.

Alueelle ei tässä kaavassa anneta uusia nimiä.

5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset

5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Kaavamuutoksen mukainen rakentaminen vähentää melun kulkeutumista Kehä I:ltä Keilaniemeen. Toimistorakennuksen melua heijastava vaikutus on vähäinen. Rakennukseen on helppo järjestää esteetön reitti suoraan Keilalahdentieltä. Rakennuksen edusta suunnitellaan kävelijöiden ja pyöräilijöiden ehdoilla. Autoliikenne ohjataan rakennuksen pohjoispäättyyn ja huoltojärjestelyt pohjois- sekä eteläpäättyihin.

Rakennuksen alitse rakennetaan julkinen jalankulkureitti, jota pitkin Keilalahdentietä pitkin pääsee liikkumaan esteettömästi ja turvallisesti.

Rakennus sijaitsee lähimmillään noin 50 metrin etäisyydellä metrotunnelista ja on mahdollisesti metron aiheuttaman runkomelun kantamalla. Kaavassa on määrätty huomioimaan runkomelu rakennuksen suunnittelussa. Rakennuslupavaiheessa teetetään selvitys runkomelun kantautumisesta ja rakennuksen perustukset suunnitellaan tarvittaessa runkomelua vaimentaviksi.

5.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon

Kaavan mukainen rakentaminen sijoittuu maan pinnalle, eikä sisällä maanalaisia tiloja. Savisen maaperän heikon rakennettavuuden vuoksi rakennus todennäköisesti paalutetaan, jolloin kallioon ei kohdistu merkittäviä vaikutuksia. Maanpintaa korotetaan tulvavaaran ehkäisemiseksi ja paikalla olevan saven päälle tuodaan siksi uutta maata. Osin maaperää voi olla tarpeen vaihtaa, jos esimerkiksi kadun alle on tarpeen tehdä pohjavahvistuksia.

Vesiolosuhteet rakennettavalla alueella muuttuvat rakentamisen myötä merkittävästi. Rakentaminen kattaa korttelista valtaosan. Lämpisevän pinnan osuus vähenee huomattavasti ja hulevesivirtaama kasvaisi ilman veden viivyttämistä huomattavasti. Muutoksia veden virtausnopeuteen vähennetään viivyttämällä vettä maanalaisissa säiliöissä ja määräämällä rakennuksen katot viherkattoisiksi, jos niille ei sijoiteta aurinkopaneeleita. Viivytyksen jälkeen hulevesi kuljetetaan viemäriverkostoa pitkin mereen. Viivyttämisen seurauksena vähenevät muille alueille kohdistuvat vesitalouden muutokset.

Keilalahdentie sijaitsee nykyisin osin maaston notkelmassa, josta ei ole maanpinnalla kulkevaa hulevesireittiä mereen. Viemärien tukkeutuessa vesi siis voi kerääntyä alueelle. Ilman huleveden viivyttämistä tontin läpäisevän pinnan väheneminen voisi lisätä ongelmien todennäköisyyttä. Keilalahdentielle rakennetaan tulvamitoitettu hulevesiviemäri johtamaan notkelmaan jäävästä kadun osasta hulevesi pois, jolloin alueen pinnanmuodoista muodostuvat riskit pienenevät. Riskejä vähennetään lisäksi kadun tasausta nostamalla, jolloin notkelma pienenee. Viemärien tukkeutuessa tai sen

kapasiteetin ylittyessä vesi voi ehkäisevistä toimista huolimatta ajoittain lammikoitua alueelle.

Uusi rakennus muuttaa tuulisuusolosuhteita paikallisesti. Esteet, kuten rakennukset, pääsääntöisesti hidastavat tuulen nopeutta ja ohjaavat ilmavirtausta eri suuntiin. Lähekkäin sijoittuvat esteet saattavat kuitenkin kaventaa tuulen reittejä ja aiheuttaa kovempia tuulia esteiden väleissä. Samalla kovempi tuuli saa ilman tuntumaan kylmemmältä. Suunniteltu rakennus saattaa antaa suojaa Keilaniemen pohjoisemmille osille hidastamalla tuulen nopeutta. Toisaalta rakennuksen edustalla tuulisuuden ehkäisyyn on hyvä kiinnittää huomiota esimerkiksi kasvillisuudella tai rakenteellisesti tuulisuuden vähentämiseksi.

Uuden toimiston rakentamisen ilmastovaikutukset ovat huomattavat. Keilalahdentie joudutaan siirtämään rakentamisen vuoksi ja sen tasausta nostetaan. Kalliota ei ole tarpeen louhia, mutta heikon maaperän vuoksi rakennus joudutaan todennäköisesti perustamaan paalujen varaan. Rakennusmateriaalit ja itse rakentaminen perustukseen muodostavat merkittävän osan rakennuksen elinkaaren päästöistä. Rakentamisen ilmastovaikutuksia lievennetään suunnittelemalla rakennus aikaa kestäväksi. Kaavassa määrätään, että rakennus tulee toteuttaa kestävästä rakennusmateriaaleista. Katot tulee toteuttaa viherkattoisina tai niille tulee sijoittaa aurinkopaneeleita. Viherkattojen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota muun muassa luonnon monimuotoisuuteen. Rakennus on suunniteltu vaiheittain toteutettavaksi. Tiloiltaan se on suunniteltu toimistona muuntojoustavaksi: Rakennus on helppo jakaa erikokoisiksi yksiköiksi, jolloin se pystyy mukautumaan toimistona erikokoisten yritysten tarpeisiin. Siten rakennuksella on paremmat edellytykset pysyä käytössä pidempään.

Rakentaminen kaupunkirakenteen sisään olemassa olevaa kunnallisteknistä ja katuverkkoa hyödyntäen on hajauttamiseen nähden ilmastoystävällisempi vaihtoehto. Suunniteltu toimistorakennus sijaitsee suhteellisen lähellä Keilaniemen metroasemaa, ja erityisesti saavutettavuus pyörällä on baanoja pitkin erinomainen. Pyöräreitit suunnitellaan entistä sujuvammiksi oikaisemalla Länsiväylän varrella kulkevan baanin mutka.

Kortteli on pinta-alaltaan rakentamisen määrään nähden niin pieni, että hiiltä sitovan ja lämpötiloja tasaavan kasvillisuuden istuttamiseen on hyvin vähän tilaa. Kaupunkivihreää pyritään kuitenkin saamaan alueelle mahdollisuuksien mukaan reunoille ja toimiston katoille.

Kaavamääräysten mukaan pysäköintipaikkoja on mahdollista rakentaa vähemmän, jos kohteeseen toteutetaan laadukas pyöräpysäköinti tai muu pysäköintitarvetta vähentävä liikkumisen tai pysäköinnin palvelu. Sellainen voi olla esimerkiksi joukkoliikenne-etu. Keinot arvioidaan rakennusluvan yhteydessä tapauskohtaisesti. Siten kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta pyritään tukemaan kaavamääräyksin.

Kaavassa määrättyjen keinojen lisäksi ilmastovaikutuksia on mahdollista lieventää muun muassa käyttämällä vähähiilisiä rakennusmateriaaleja tai käyttämällä rakennusmateriaaleissa kierrätysaineita.

5.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Kaavalla osoitetaan alueelle ulottuva osa luontokartoituksissa havaitusta liito-oravan ydinalueesta ja säilytetään Itämetsä ennallaan. Muut alueet kaavasta ovat jo hyvin voimakkaasti muokattuja ja lajisto on niukkaa. Kaavalla ylläpidetään luonnon monimuotoisuutta Itämetsän alueella. Toimistokorttelin kohdalla on nykyisin maantien vierustan hoidettu niittyalue puu- ja pensasryhmineen. Alueella ei ole merkittäviä luontoarvoja, eikä lajisto ole monimuotoista. Muilla alueilla merkittäviä vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen ei ole, sillä kaavalla ei suunnitella uusia toimenpiteitä.

5.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

Suunniteltu toimistorakennus sijoittuu osaksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja suhteellisen lähelle Keilaniemen metroasemaa. Alueella on valmiina kunnallistekniset verkostot, mukaan lukien kaukolämpö, joihin rakennus voidaan liittää.

Liikennemäärä lisääntyy uuden toimistorakennuksen myötä Keilalahdentiellä. Lisärakentamisen autoliikenteen liikennetuotos on ennusteen mukaan n. 1500 ajon./arkivrk. Lisäyksestä huolimatta kadun luonne säilyy rauhallisena tonttikatu -tyyppisenä, koska merkittävää muuta liikennettä aiheuttavaa maankäytön kasvua kadun varressa ei ole. Lisäksi yleisten pysäköintipaikkojen poistuminen kadulta rauhoittaa osaltaan kadun autoliikennettä.

Kadun liikennejärjestelyjen muutosten myötä pyöräily siirtyy ajoradalle. Nykyinen yhdistetty jalankulku- ja pyörätie muuttuu jalkakäytäväksi, joka sijoittuu toimistorakennuksen puolelle. Autoliikenteen määrä mahdollistaa ehdotetun ratkaisun.

Suunnitellun toimistorakennuksen kohdalla Keilalahdentiellä sijaitsee tällä hetkellä pyöräilyn pääreitti, joka yhdistää baanan ja Keilaniemen keskustan. Kadun suunnitelman myötä pääreitti on syytä siirtää muualle. Rantaraitin puolta onkin tarkoitus suunnittelussa kehittää pääreitiksi. Tämä vähentää Keilalahdentien merkitystä pyöräliikenteelle.

Yleisten ja ilmaisten pysäköintipaikkojen poistuminen voi johtaa siihen, että vieraspysäköintiä siirtyy ympäröivien tonttien pysäköintilaitoksiin.

Kaavamuutoksen myötä kaupungille tulee tarve toteuttaa katujärjestelyjen muutokset Keilalahdentielle.

5.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Suunniteltava toimistorakennus sijoittuu Keilaniemeen, jossa on valmiiksi korkeaa rakentamista, ja suunnitteilla useita uusia korkean rakentamisen kohteita. Sijainniltaan se on kuitenkin hieman muusta korkeasta rakentamisesta erillään. Siksi se hahmotuu useista suunnista Keilaniemen kokonaisuuden etelässä päättävänä hieman itsenäisenä maamerkinä, joka nousee matalamman rakentamisen muodostamasta jालustasta. Rakennukselle on haettu Keilaniemen ominaispiirteistä ammentavaa ilmettä, mutta myös osin omaa muotokieltä, jotta se erottuu maamerkinä liikenteen merkittävässä solmukohdassa.

Kauempaa tarkasteltaessa rakennus liittyy osaksi Keilaniemen korkean rakentamisen keskittymää ja maiseman taustasiluettia, eikä se muuta merkittävästi Tapiolan tai eteläpuoleisen Karhusaaren kulttuuriympäristöjen arvoja.

5.6 Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen

Kaavalla mahdollistetaan uuden toimistotalon rakentaminen Keilaniemen kehittyvään toimistokeskittymään. Toteutuessaan se lisää mahdollisuuksia elinkeinoelämän kilpailun kehittymiselle mahdollistamalla yrityksille uusia toimistotiloja.

5.7 Muut merkittävät vaikutukset

Keilaniemen yli kulkee lintujen merkittävä muuttoreitti. Asemakaavassa annetaan rakennuksen julkisivuista määräys, joka vähentää lintujen törmäysriskiä rakennukseen.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Rakentamisaikataulu

Kaavan mukaisen toimiston rakentamisen valmistelut voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman. Toimiston rakentaminen edellyttää kunnallistekniikan siirtoja ja Keilalahdentien siirtämistä ennen kuin itse talon rakentaminen voi alkaa. Keilalahdentien huovesijärjestelyt tulee niin ikään rakentaa ennen toimiston rakentamista.

Rakentaminen tulee yhteensovittaa Kehä I:n ramppien rakentamisen kanssa. Keilalahdentien siirtämiseksi tulee suunnitella liikenteen poikkeusjärjestelyt etelään. Rakennus on suunniteltu rakennettavaksi kahdessa eri vaiheessa.

6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Kaavamääräysten lisäksi toteuttamista ohjaa kaavaa varten laadittu korttelisuunnitelma.

6.3 Toteutuksen seuranta

Toteutusta valvoo Espoon kaupungin rakennusvalvonta.

6.4 Sopimukset

Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Suunnittelu on käynnistynyt kaupunginhallituksen elinkeino ja kilpailukykyjaoksen 11.1.2021 myöntämän suunnitteluvarauksen pohjalta. Korttelin suunnittelussa on huomioitu Kehä I:lle rakennettavien ajoramppien suunnitelmat.

Keilaniemen eteläosaan laaditaan kehittämisperiaatteet, joilla alueen kokonaisuutta suunnitellaan. Niissä huomioidaan Keilalahdenkaarten suunnitelmat.

Kaava-alueeseen on suunniteltavan korttelin lisäksi sisällytetty aiemmin asemakaavoittamatonta aluetta ja jonkin verran tiealueeksi kaavoitettua aluetta kiinteistötekni-
sistä syistä.

7.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

7.1.1 Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus

Valmisteluaineistossa oli kolme eri massoitteluvaihtoehtoa, jotka kaikki olivat laajuudeltaan 20 000 kerrosneliometriä. Peruseriaate oli myös kaikissa sama: Maanta-soon suunniteltiin aula- ja huoltotilaa, toiseen–viidenteen kerrokseen pysäköintiä,

kuudenteen kerrokseen aulatiloja ja sitä ylempiin kerroksiin toimistotiloja. Pysäköintiin ajo suunniteltiin rakennuksen pohjoispuolelta, johon sijoittuisi myös rakennuksen saattoliikenne. Porrastuvat katot suunniteltiin terasseiksi ja viherkatoiksi.

Ensimmäisessä vaihtoehdossa 20-kerroksisen rakennuksen korkein osa sijoittui eteläpäättyyn. Pohjoiseen viistokattoinen rakennus madaltui portaittain viisikerroksiseksi. Toinen vaihtoehto oli periaatteeltaan ensimmäisen peilikuva: korkein osa pohjoisessa ja rakennus madaltui etelään. Kolmas vaihtoehto esitti hahmoltaan yhtenäistä etelään päin kohoavaa 15–16-kerroksista viistokattoista rakennusmassaa.



Valmisteluaineiston ensimmäisen vaihtoehdon rakennus esitti korkeaa aksenttia Keilaniemen eteläpäättyyn erilleen muista korkeista rakennuksista.



Valmisteluaineiston toisessa vaihtoehdossa rakennusmassa kohosi kohti Keilaniemen muuta korkeaa rakentamista.



Valmisteluaineiston kolmannessa vaihtoehdossa rakennus suunniteltiin matalammaksi, mutta se taas toisaalta olisi korottanut rakennusta pidemmältä matkalta.

7.1.2 Valmisteluaineiston nähtävilläolo

Kaavasta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRA 30§:n mukaisesti 30.5.–28.6.2022.

7.1.3 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Mielipiteitä saatiin valmisteluaineistosta kolme: yksityishenkilöltä, Tapiolan Killalta ja Espoon kaupunginmuseolta. Yksityishenkilö piti Keilaniemen kehittämistä hyvänä asiana ja toivoi Itämetsän säilyvän luonnontilaisena. Tapiolan Kilta toivoi Tapiolan, Keilaniemen ja Otaniemen kehittämisen olevan avoimempaa ja vuorovaikutteisempaa ja edellytti yleiskaavallista kokonaistarkastelua ennen kaavan edistämistä. Kilta katsoi suunnitellun rakennuksen olevan kaupunkikuvallisesti ylimitoitettu ja liian etelään sijoitettu, jolloin kävelymatka metroasemalta on pitkä ja rakennus on maisemallisesti erillään Keilaniemen korkean rakentamisen keskittymästä. Tapiolan Killan mukaan suunniteltu rakennus ei noudata Espoon korkean rakentamisen periaatteita. Lisäksi Killan mukaan tulee selvittää, heijastaako rakennus häiritsevästi melua Itärannan alueelle. Kaupunginmuseo katsoo, että hanke tulisi sovittaa maisemaan paremmin ja huomioida muun muassa Otaniemen–Keilaniemen kaavarungon yhteydessä laadittu rakennetun ympäristön miljööttyypitys. Sen lisäksi tulisi huomioida Tapiolan valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö, Karhusaaren maakunnallisesti merkittävä huvilakokonaisuus ja Helin–Siitosen suunnittelema Nokian pääkonttorikonaisuus.

Espoo pyrkii laajempienkin kokonaisuuksienkin suunnittelussa vuorovaikutukseen muun muassa alueellisin asukasilloin, työpajoin ja kyselyin. Otaniemen ja Keilaniemen kokonaisuutta on hahmoteltu kaavarungon avulla ja Keilaniemen eteläosaan laadittavilla kehittämisen periaatteilla.

Palautetta on huomioitu muun muassa madaltamalla suunniteltua rakennusta valmisteluaineistoon nähden ja jakamalla rakennusmassa kahdeksi erilliseksi osaksi, joita yhdistää matalampi jalusta. Siten rakennus hahmottuu matalampana ja vähemmän hallitsevana maisemassa. Rakennuksen näkymistä ympäristöön on tarkasteltu ja ulkoasua muokattu useiden näkymäkuvien ja ohiajovideon avulla.

Lausunnot saatiin Fortumilta, HSY:ltä, Carunalta ja Länsimetrolta. Fortum tarjoaa kohteeseen kaukolämpöä ja kaukokylmää. HSY:n mukaan vesihuoltolinjojen siirrot tulee tutkia kunnallisteknisen yleissuunnitelman yhteydessä ja suunnitella yhteistyössä HSY:n kanssa. Carunan mukaan alueella on heidän maakaapeleitaan, joiden siirrot tulee suunnitella Carunan kanssa yhteistyössä. Caruna toivoo, että Kehä I:n länsipuolella sijaitsevalle muuntamolle ja rakennuksen läheisyyteen tulevalle muuntamolle osoitetaan kaavassa pysyvät paikat. Länsimetron mukaan suunnitellulla rakentamisella ei ole kalliomekaanisia vaikutuksia metrotunnelille. Mahdollisissa louhinnoissa tulee kuitenkin huomioida värinävaikutukset ja räjäytystöiden järjestelyt liikennöivän metron läheisyydessä.

Kunnallisteknistä yleissuunnitelmaa laaditaan yhteistyössä HSY:n kanssa. Carunan muuntamolle Kehä I:n länsipuolelle on osoitettu kaavassa paikka. Suunnitellun toimistorakennuksen sähköjakelun vaatimat muuntamotilat sijoitetaan rakennukseen.

Suunniteltuun toimistorakennukseen ei toteuteta maanalaisia tiloja, jolloin louhinnatkaan eivät ole tarpeen. Rakennus on lisäksi aiemmin suunniteltua matalampi ja kevyempi.

7.2 Kaavaehdotus

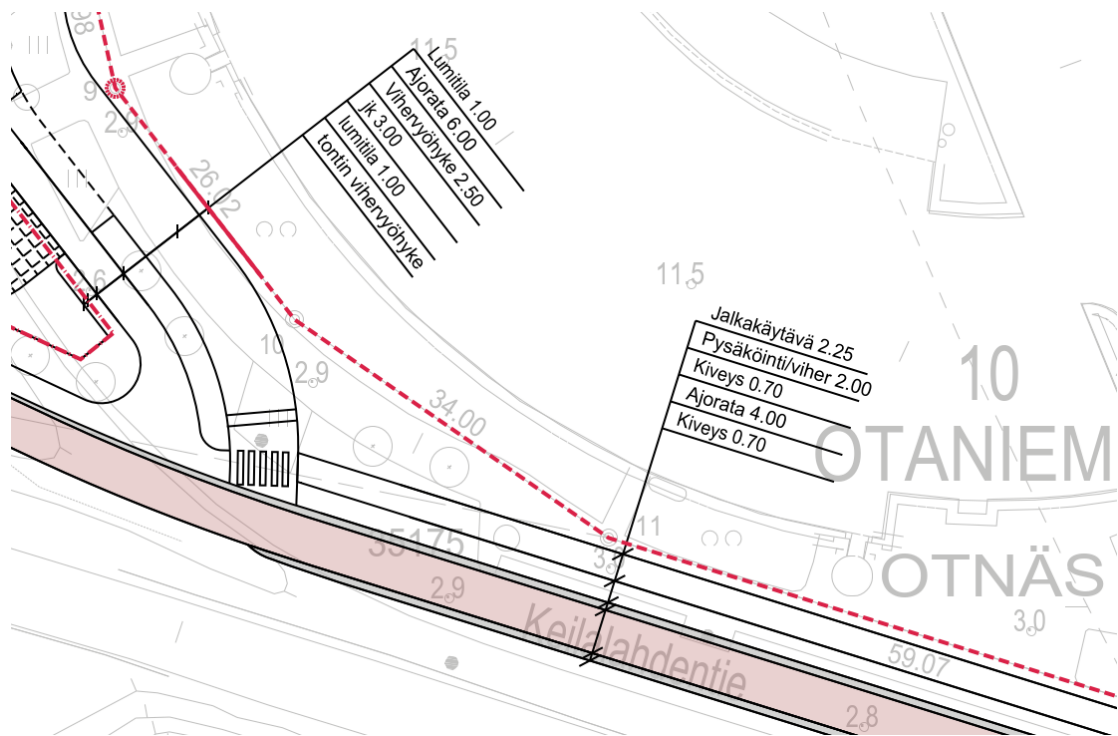
7.2.1 Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus

Valmisteluaineiston vaihtoehdot suunnitellun toimiston massoittelusta koettiin maise-mallisesti liian hallitseviksi, sillä kohde sijaitsee erillään Keilaniemen korkean rakenta-misen keskittymästä. Siksi kaavaehdotuksessa lähtökohdaksi otettiin, että rakennus olisi matalampi. Suunnittelussa tutkittiin erilaisia massoitteluvaihtoehtoja kaupunkiku-vallisen ilmeen keventämiseksi. Lopulta on päädytty vaihtoehtoon, jossa rakennus on jaettu kahdeksi matalamman jalustan yhdistäväksi torniksi. Siten rakennuksen korke-ampien osien välistä aukeaa näkymä, eikä rakennus näytä niin massiiviselta tai muu-rimaiselta.

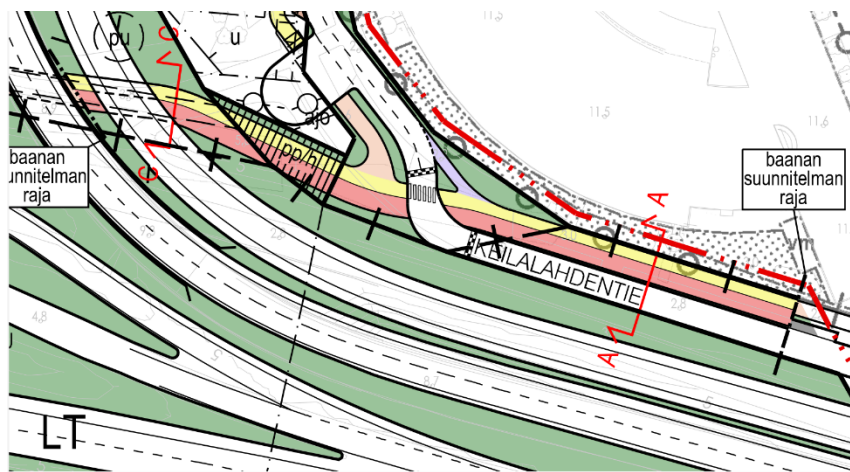
Suunnittelualueen pienen koon ja vaikeasti rakennettavan maaperän takia pysäköinti-ratkaisu on edelleen valmisteluaineistossa esitetyn ratkaisun kaltainen.

Rakennuksesta on haettu sen sijainnin vuoksi Keilaniemen eteläosaan maamerkkiä ja siksi asemakaavassa on määrättykin veistoksellisuudesta ja monimuotoisista julki-sivuista. Maan tasossa rakennukseen on haettu kävelijän mittakaavaa materiaalisuo-situksin ja hahmottelemalla rakennuksen alle muodostuvan tilan kokoa.

Länsiväylän varrella kulkevalle Keilalahdentien osuudelle pohdittiin pyöräkatua, jolla pyörät ajaisivat ajoradalla, mutta liikenne tapahtuisi pyörien ehdoilla. Selkeyden ja Keilaniemen eteläosien kehittämismahdollisuuksien säilyttämiseksi päädyttiin kuiten-kin siihen, että katu toteutettaisiin perinteisemmän mallin mukaan siten, että jalan-kulku, pyöräilybaana ja autoliikenne on erotettu toisistaan.



Suunnittelun aikana hahmoteltiin ratkaisua, jossa Keilalahdentie olisi jatkunut Länsiväylän varrella pyöräkatuna. Sitä ei kuitenkaan valittu, vaan päädyttiin alempana esitettyyn eriytettyyn ratkaisuun.



Kaavaehdotukseen valittiin ratkaisu, jossa pyöräily on erikseen ja ajorata kulkee nykyiseen tapaan eteläpuolella.

Nähtävillöoloaikana kaavaehdotuksesta saatiin kaksi muistutusta yksityishenkilöiltä ja lausunnot tai kannanotot Länsimetrolta, Fortumilta, Carunalta, Länsi-Uudenmaan pelastuslaitokselta, HSY:ltä, kaupunginmuseolta ja ELY:ltä.

Muistutuksissa käsiteltiin rakennuksen sopimista Keilaniemen ja Länsiväylän Kehä I:een yhdistävän liittymän, Karhusaarensolmun kaupunkikuvaan, toimistotilojen purkamista toisaalla uusien rakentamista samaan aikaan toisaalla, toimistojen

sijoittumista kaupunkirakenteeseen, luontoa ja rakentamisen ilmastovaikutuksia. Rakennuksen katsottiin olevan liian suuri ja järkyttävän 90-luvun ympäristöä, jota leimaavat moottoritieympäristö ja Nokian pääkonttori. Kaupungin näkökulman mukaan Karhusaarensolmu ei itsessään ole erityisen arvokas ympäristö. Suunniteltavien rakennusten maisemallisia vaikutuksia tarkastellaan kuitenkin aina suunnittelun yhteydessä. Rakennus on sovitettu kaupunkikuvaan ja sitä madallettiin valmisteluvaiheen jälkeen. Se sijaitsee Karhusaarensolmun liittymän ramppeihin nähden alempana, jolloin se näyttäytyy todellisuudessa kokoaan matalammalta.

Muistutusten mukaan toimistotilojen purkaminen esimerkiksi Otaniemen eteläosasta ja samaan aikaan uusien suunnittelu Keilaniemeen verrattain lähelle on kestävämpää ja ilmaston kannalta vastuutonta. Parempana paikkana suunnitelluille tiloille pidettiin esimerkiksi Otaniemen eteläosaa tai Tietäjän aluetta. Suunniteltu rakentamisalue toivottiin ennemmin säilytettävän viheralueena, jonka katsottiin olevan maisemallisesti tärkeä ja kasvillisuuden puhdistavan ilmaa. Rakentamisen sanottiin tuottavan paljon ilmastopäästöjä ja esitettiin, että sitä tulisi välttää viimeiseen asti. Kaupungin näkökulmasta nykyiset rakennukset eivät aina palvele enää hyvin nykyajan vaatimuksia tai niitä ei ole helppoa muuttaa käyttötarkoituksesta toiseen, jos alkuperäinen käyttö on lakannut. Siksi rakennusten purkamiselle ja samaan aikaan uusien rakentamiselle voi olla myös hyvät perustelut. Keilaniemi on houkutteleva ja voimakkaasti kehittyvä alue, johon toimistorakentaminen on raideyhteyksien vuoksi ilmastonäkökulmastakin perusteltua.

Länsimetro lausui, että kaavaan tulisi lisätä määräys läheisestä maanalaisesta kaavasta ja sen huomioimisesta. Sellainen lisättiin kaavaan. Fortumin mukaan heillä on Keilalahdentiellä kaukolämmön runkolinjoja ja alueelle on rakentumassa kaukojäähdytysverkko. Carunan mukaan alueen sähköntarve kasvaa ja alueelle tarvitaan muuntamo. Muuntamo onkin jo sallittu rakennettavaksi rakennuksen sisään. Puistomuuntamolle ei ole alueella tilaa. Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos kehotti huomioimaan sammutukseen, ensihoitoon ja turvallisuuteen liittyviä asioita. Ratkaisusta on keskusteltu Länsi-Uudenmaan pelastuslaitoksen kanssa ja asemakaavan tasolla tarpeet on huomioitu. Espoon kaupungin museon mukaan suunnitelmat ovat kehittyneet hyvään suuntaan, eikä heillä ollut huomautettavaa.

HSY:n mukaan tarvittavat muutokset kunnallistekniikkaan tulee suunnitella kunnallisteknisen yleissuunnitelman avulla yhdessä HSY:n kanssa ja johtojen siirrot hyväksytään HSY:llä. Korttelin 10094 eteläpäätyyn suunnitellun pumppaamon aluevarauksen tulee HSY:n mukaan olla vähintään 15 x 15 metrin kokoinen ja sinne tulee osoittaa ajoyhteys. Kaavan ohella on tehty kunnallistekninen yleissuunnitelma, jonka laatimisessa HSY on ollut myös mukana ja kaavassa esitetyt ratkaisut on suunniteltu yhdessä.

ELY:n lausunnon mukaan kaavaselostuksen yleiskaavan kuvausta tulee täydentää. Kaavaselostusta on täydennetty ELY:n toivomalla tavalla. ELY esitti, että kaavakartalle voisi merkitä alueella olevat kaksi taideteosta ja ne onkin nyt lisätty kaavaan. ELY:n mukaan kaavan laatimisen aikana olisi hyvä varmistua maankäyttösopimuksen

tarpeesta. Nähtävilläolon jälkeen kaupunki ja ELY ovat sopineet kaupungin ostavan suunnitellun korttelin alueen, jolloin maankäyttösopimusta ei tarvita. Kaupat on tarkoitettu solmia kesäkuussa 2024. ELY kehotti tarkastelemaan rakennukseen kohdistuvaa melua ja runkomelua, ja määräämään kaavassa tarvittaessa ääneneristyksestä. Suunnittelun aikana on tehty meluselvitys, jonka mukaan tarvetta tavanomaista paremmalle ääneneristävyydelle ei ole. Runkomelun huomioimisesta on lisätty määräys kaavaan.

ELY:n lausunnossa tuotiin esiin myös rakentamisen ilmastovaikutukset. Lausunnon mukaan vaikutuksia ilmastonmuutokseen ja kestävään liikkumiseen on tarkasteltu puutteellisesti ja ELY:n näkemyksen mukaan kaavaratkaisu heikentää kestävästä liikkumisen edellytyksiä sijoittamalla toimistotalon pyöräilyn pääreitille paikalle. ELY katsoo myös, että uusi toimisto tukeutuu yksityisautoiluun, sillä se on niin kaukana raideliikenteen pysäkeiltä. Ilmastovaikutuksia pitäisi myös pyrkiä lieventämään. Lisäksi ELY katsoo, että kaavaselostuksessa esitetään virheellisesti kaavan kannustavan kestävästä liikkumiseen joukkoliikenne-edulla.

Ilmastovaikutusten arviointia on tarkennettu kaavaselostuksessa ja vaikutusten lieventämiseksi on myös esitetty keinoja jatkosuunnittelua varten. Kaavamääräyksiin ilmastovaikutuksia pyritään lieventämään muun muassa ohjaamalla pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen antamalla kestävien kulkumuotojen tukemisesta kevennyksiä auto- ja moottorivaikuttamäärästä, ohjaamalla pyöräpaikkojen laatuolosuhteista ja sijoittumisesta, määräämällä kestävästä rakennusmateriaaleista ja edellyttämällä katot toteutettavaksi viherkattoina sikäli, kun niille ei ole sijoitettu aurinkopaneeleja. Viherkattojen kaavamääräystä on päivitetty siten, että niiden suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota luonnon monimuotoisuuden lisäämiseen. Lisäksi ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ohjataan määräämällä huleveden viivyttämistä ja tulviin varautumisesta. Kaavaratkaisun osana pyöräilyn pääreitit siirretään kulkemaan kaupungin näkemyksen mukaan entistä parempaa ja suurempaa reittiä pitkin rantaa myöten, eikä suunniteltu rakennus siten heikennä reittiä. Toimenpide on esitetty kaavaselostuksessa jo nähtävillä asetetussa kaavaehdotuksessa. Raideliikenteen pysäkeille on noin 600–700 metriä. Länsiväylän varrella sijaitsevat bussipysäkit ovat kuitenkin aivan suunnitellun toimiston vieressä ja toimisto sijaitsee pyöräilyn näkökulmasta erinomaisessa paikassa. Kaavaselostuksessa on selvennetty kohtaa, jossa kerrotaan keinoista ohjata joukkoliikenteen ja pyörän käyttöön.

Nähtävilläolon jälkeen kaavaan on tehty joitain muutoksia:

- Hulevesimääräyksessä esitettyä rakenteiden tyhjentyä aikaa on muutettu siten, että rakenteiden tulee tyhjentyä 6–12 tunnin kuluessa täyttymisestäään. Lyhyempi tyhjentyä aika palvelee paremmin meren läheisyydessä sijaitsevaa kohdetta ja vähentää rakenteiden huoltotarvetta.
- Kaava-alue on laajennettu hieman pohjoisosassa nykyisille maantien alueille kiinteistötekniisistä syistä. Alueille ei osoiteta kaavassa muutoksia, eikä muutoksia tehdä myöskään käytännössä.

- Suunnitellun rakennuksen määräyksiin on lisätty kohta, joka sallii teknisten tilojen rakentamisen kaavassa osoitetun kerrosluvun lisäksi. Samankaltaista määräystä on käytetty laajasti Keilaniemessä ja muuallakin Espoossa. Maisemallinen vaikutus kaavaehdotuksen mukaiseen ratkaisuun jää kokonaisuuteen nähden pieneksi, eikä sitä ole helppoa huomata ilman tarkkaa tarkastelua. Muutoksella sallitaan rakennuksen massoitteeluun hieman lisää joustoa. Rakennusoikeuteen muutoksella ei kuitenkaan ole vaikutusta.
- Rakennuksen katoille ensisijaisena ratkaisuna määrätulle viherkatolle on lisätty määräys, joka edellyttää huomioimaan luonnon monimuotoisuuden lisäämisen, hulevesien käsittelyn ja maisemallisesti laadukkaan ilmeen viherkatoilla.
- Kaavaan lisättiin määräys maanalaisen kaavan huomioimisesta rakentamisessa.
- Kaavassa on osoitettu kaksi alueella olevaa taideteosta merkinnällä "ta".
- Kaavaan on lisätty määräys tärinän ja runkomelun huomioimisesta.
- Puisto on muutettu suojaviheralueeksi, jonka luonne säilytetään. Siten merkintä kuvaa paremmin aluetta ja huomioi alueelle kantautuvan melun.
- Kaavalla osoitetun toimistokorttelin eteläosaan on lisätty johtorasite pumppaamolta pois johtavaa hulevesijohtoa varten.
- Keilalahdentien katualueen ja sen länsipuolella olevan pp/h:n rajausta on muutettu, että suunnitellut ajoradat mahtuvat katualueelle. Samalla kortteli on suurentunut noin 3 m² verran.
- Liikennealueelta on poistettu pp-merkinnät, sillä niitä ei kaupungin käytäntöjen mukaan tyypillisesti merkitä katu- tai liikennealueille.

7.3 Kaavan hyväksyminen

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen hyväksyy valtuusto.

7.4 Yhteistyö kaavan valmistelun aikana

Asemakaava ja asemakaavan muutos on laadittu yhteistyössä hakijan työryhmän kanssa.

Hankkeen edustajat ja suunnittelukonsultit

- Juha Karttunen, SRV, hankekehityspäällikkö
- Olli Viita, SRV, hankekehityksen johtaja
- Erkki Kiira, SRV, suunnittelupäällikkö
- Riku Huopaniemi, SARC Arkkitehdit, arkkitehti

- Antti-Matti Siikala, SARC Arkkitehdit, arkkitehti
- Niklas Lagerbohm, SARC Arkkitehdit, arkkitehti
- Katariina Séwon, SARC Arkkitehdit, arkkitehti
- Olga Tullgren, SARC Arkkitehdit, arkkitehti
- Jarmo Roiko-Jokela, SARC Arkkitehdit, arkkitehti
- Tiina Tuomola, Sitowise, liikennesuunnittelu
- Markus Katainen, Sitowise, hulevesisuunnittelu
- Eero Puurunen, Sitowise, tuulisuusselvitys
- Siru Parviainen, Sitowise, meluselvitys
- Marja Oittinen, Sitowise, projektipäällikkö
- Nina Teittinen, Sitowise, katusuunnittelu
- Tiina Tuomola, Sitowise, liikennesuunnittelu
- Pertti Leppänen, Sitowise, vesihuoltosuunnittelu
- Markus Katainen, Sitowise, hulevesisuunnittelu
- Hima Jijo, Sitowise, geosuunnittelu

Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavoituksen palvelualueella kaavan valmistelusta on vastannut

- Toni Saastamoinen, arkkitehti
- Olli Koivula, suunnitteluinsinööri
- Jenny Asanti, maisema-arkkitehti (30.6.2023 asti)
- Sampo Sikiö, aluearkkitehti


7.5 Käsittelyvaiheet

Lyhenteet:

- ksj = kaupunkisuunnittelujohtaja
- akp = asemakaavapäällikkö
- ksl = kaupunkisuunnittelulautakunta
- kh = kaupunginhallitus
- ekjy = kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto
- taja = kaupunkihallituksen tila- ja asuntojaosto
- kv = valtuusto

Päivämäärä	Taho	Tapahtuma
4.10.2021		Kaavoitushakemus saapui
16.11.2021		Kaavahankkeen aloituskokous
16.5.2022	ksj	OAS ja valmisteluaineisto nähtäville

Päivämäärä	Taho	Tapahtuma
30.5.–28.6.2022		Valmisteluaineisto nähtävillä (MRA 30 §)
13.9.2023	ksl	Kaavaehdotus nähtävillä
2.10.–31.10.2023		Kaavaehdotus nähtävillä
pp.kk.vvvv	ksl	Ehdotus kaupunginhallitukselle asemakaavaksi
pp.kk.vvvv	ksl, kh, kv	Kaavaehdotuksen hyväksyminen
pp.kk.vvvv		

/b	Ksl, rajausta muutettu Nähtävillä MRA 27 §	<i>Toni Saastamoinen</i>	2.10.-31.10.2023
/a	Ksl (Kaavaehdotus) Nähtävillä MRA 30 §	<i>Toni Saastamoinen</i>	13.9.2023 30.5.-28.6.2022
2220/2022	Ksj (OAS)	<i>Torsti Hokkanen</i>	16.5.2022
	Espoon kaupunkisuunnittelukeskus Esbo stadsplaneringscentral	Alue 231800	Piir.nro 7466
	Asemakaavayksikkö Detaljplaneenheten	Mittakaava 1:1000	Asianumero 2220/10.02.03/2022
Keilalahdenkaarre Asemakaava ja asemakaavan muutos		Piirtäjä TSa	Päiväys 13.9.2023
		Suunnittelija TSa	Arkistotunnus 10 02
Tasokoordinaattijärjestelmä plankoordinatsystem ETRS-GK25FIN, korkeusjärjestelmä höjdsystem N2000			

ESPOON KAUPUNKI

KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Toni Saastamoinen

Toni Saastamoinen

Arkkitehti

Torsti Hokkanen

Torsti Hokkanen

Kaupunkisuunnittelujohtaja