

Asianumero 2220/10.02.03/2022

Aluenumero 231800

Keilalahdenkaarre

Asemakaava

Kaupunginosan rajan muutos

10. kaupunginosa Otaniemi

Kortteli 10094, katu-, virkistys- ja liikennealueet

13. kaupunginosa Westend

Katu- ja liikennealueet

Asemakaavan selostus

Kaavaselostus koskee Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavaa, piirustusnumero 7466.

Sijainti

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

Suunnittelualan likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettynä:



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	6
1.1	Alueen nykytila	6
1.2	Asemakaavan sisältö ja mitoitus	7
1.3	Suunnittelun vaiheet	7
2	Lähtökohdat	8
2.1	Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet	8
2.1.1	Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen	8
2.1.2	Tehokas liikennejärjestelmä	8
2.1.3	Terveellinen ja turvallinen elinympäristö	8
2.1.4	Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat	9
2.1.5	Uusiutumiskykyinen energiahuolto	9
2.2	Maakuntakaava	9
2.3	Yleiskaava	10
2.4	Otaniemen–Keilaniemen kaavarunko	11
2.5	Asemakaava	12
2.6	Rakennusjärjestys	14
2.7	Tonttijako	14
2.8	Rakennuskiellot	14
2.9	Pohjakartta	14
2.10	Maanomistus	14
2.11	Maaperä	14
2.12	Muut suunnitelmat ja päätökset	14
2.13	Rakennettu ympäristö	15
2.13.1	Yhdyskuntarakenne	15
2.13.2	Maankäyttö ja kaupunkikuva / taajamakuva	16
2.13.3	Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta	19
2.13.4	Palvelut	19
2.13.5	Yhdyskuntatekninen huolto	19
2.13.6	Erityistoiminnot	20
2.14	Liikenne	20
2.14.1	Ajoneuvoliikenne	20
2.14.2	Jalankulku ja pyöräily	21
2.14.3	Sisäinen liikenne ja pysäköinti	22
2.14.4	Julkinen liikenne / Joukkoliikenne	22
2.14.5	Liikenneturvallisuus	23
2.15	Luonnonolosuhteet	23
2.16	Suojelukohteet	24
2.17	Ympäristön häiriötekijät	25
3	Asemakaavan tavoitteet	25
3.1	Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle	25
3.2	Maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle	26
4	Asemakaavan kuvaus	26
4.1	Yleisperustelut	26

4.2	Mitoitus	26
4.3	Maankäyttö	26
4.3.1	Korttelialueet	26
4.3.2	Virkistys- ja suojaviheralueet	28
4.3.3	Muut alueet	28
4.3.4	Palvelut	28
4.3.5	Yhdyskuntatekninen huolto	28
4.4	Liikenne	29
4.4.1	Ajoneuvoliikenne	29
4.4.2	Jalankulku ja pyöräily	29
4.4.3	Sisäinen liikenne, pysäköinti ja huoltoliikenne	30
4.4.4	Esteettömyys	30
4.5	Maaperä ja rakennettavuus	30
4.6	Luonnonympäristö	31
4.7	Suojelukohteet	31
4.8	Ympäristön häiriötekijät	32
4.9	Nimistö	32
5	Asemakaavaratkaisun vaikutukset	33
5.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	33
5.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	33
5.3	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	34
5.4	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	35
5.5	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	35
5.6	Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen	36
5.7	Muut merkittävät vaikutukset	36
6	Asemakaavan toteutus	36
6.1	Rakentamisaikataulu	36
6.2	Toteuttamis- ja soveltamisohjeet	36
	Kaavamääräysten lisäksi toteuttamista ohjaa kaavaa varten laadittu korttelisuunnitelma.	36
6.3	Toteutuksen seuranta	36
6.4	Sopimukset	37
7	Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus	37
7.1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto	37
7.1.1	Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus	37
7.1.2	Valmisteluaineiston nähtävilläolo	39
7.1.3	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon	39
7.2	Kaavaehdotus	40
7.2.1	Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus	40
7.3	Kaavan hyväksyminen	42
7.4	Yhteistyö kaavan valmistelun aikana	42
7.5	Käsittelyvaiheet	43

Liitteet

Liite 1, Seurantalomake (lisätään hyväksymisvaiheessa)

Liite 2, katukartta

Luettelo kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluvat kaavakartta ja kaavaselostus.

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

Selvitykset

Keilalahdenkaarre Gemini korttelisuunnitelma, SARC Arkkitehdit, 13.9.2023

Keilalahden Gemini hulevesiselvitys, Sitowise, 2023

Keilalahdenkaarre tuulisuusselvitys, Sitowise, 2023

Keilalahdenkaarre meluselvitys, Sitowise, 2023

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 sisäkaarteissa 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.

Suunnittelualuetta 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 metaliosat.

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 Keilalahdentiellä 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 suunnittelun pohjoispuolelle ja Kehä I:n länsipuolelle. Ramppeiden suunnitelmat huomioidaan kaavalla suunnitellussa rakentamisessa.

Kaava-alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa.

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 Keilaniemen mittakaavassa matalasta 10–12- ja 12–14-kerroksisesta tornista, joita yhdistää yhteinen jalustaosa. Pysäköinti sijoittuu rakennuksen jalustaan kerrokseen 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 puistoksi (VP). Puiston 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 10,2 hehtaaria. Kaavalla osoitetaan rakennusoikeutta yhtä toimistorakennusta varten yhteensä 20 300 k-m². Toimistokorttelin tehokkuus on $e_k = 5,00$. Aluetehokkuus 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 suunnitteluvarauksen 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.

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

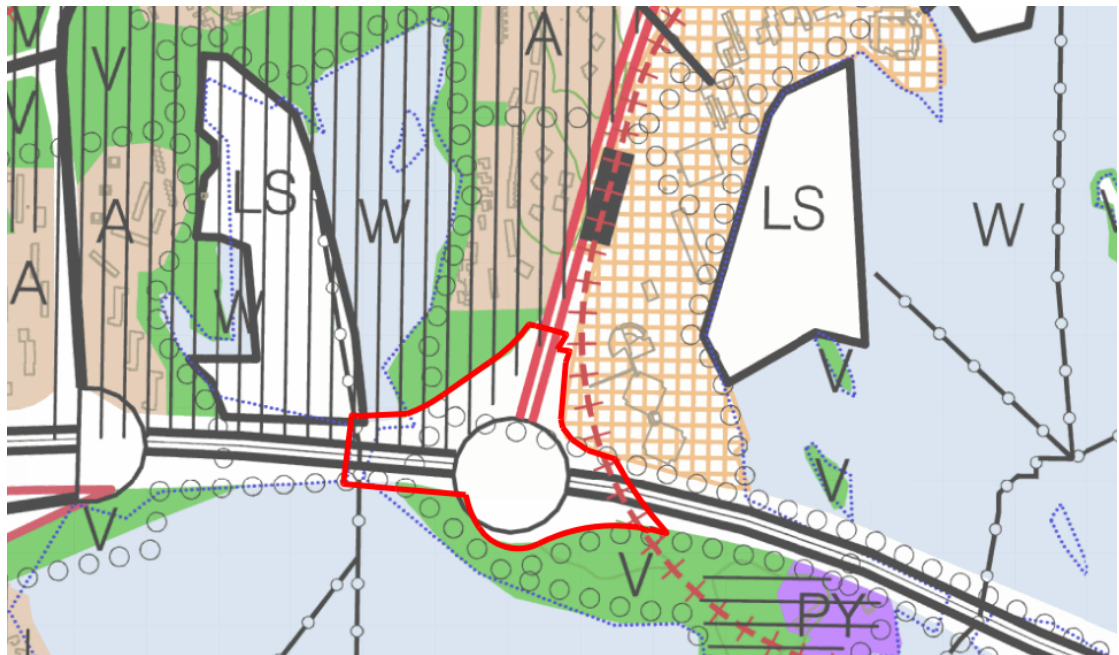
aluemerkintä. Eteläpuolella on Karhusaaren huvila, joka kuuluu Helsingin höyrylaiva-reittien kesähuvila-asutuksiin. Alueen lähellä on myös metron merkintä, joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu (Länsiväylä) ja seudullisesti merkittävä tie (Kehä I).

2.3 Yleiskaava

Voimassa olevat:

Espoon eteläosien yleiskaava

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



Ote epävirallisesta Espoon yleiskaavayhdistelmästä. Alueen rajausta on korostettu punaisella.

Vireillä olevat:

Espoon yleiskaava 2060

Alueella on vireillä Espoon yleiskaava 2060. Kaava on kuulutettu vireille syksyllä 2022 ja kaava koskee koko Espoota.

Nyt laadittu asemakaava sijoittuu Espoon eteläosien yleiskaavan alueelle. Siinä alue on kehitettävän työpaikka-alueen laidalla. Sen länsiosassa on parannettava kaksiajo-ratainen päätie tai pääkatu (Kehä I), eteläosassa moottoritie (Länsiväylä) eritasoliittymineen ja itälaidalla uusi maanalainen raide (metro). Alueen itäpuolella on kehitettävää työpaikka-aluetta ja etelä- sekä luoteispuolilla viheraluetta. Alueen länsilaidalla

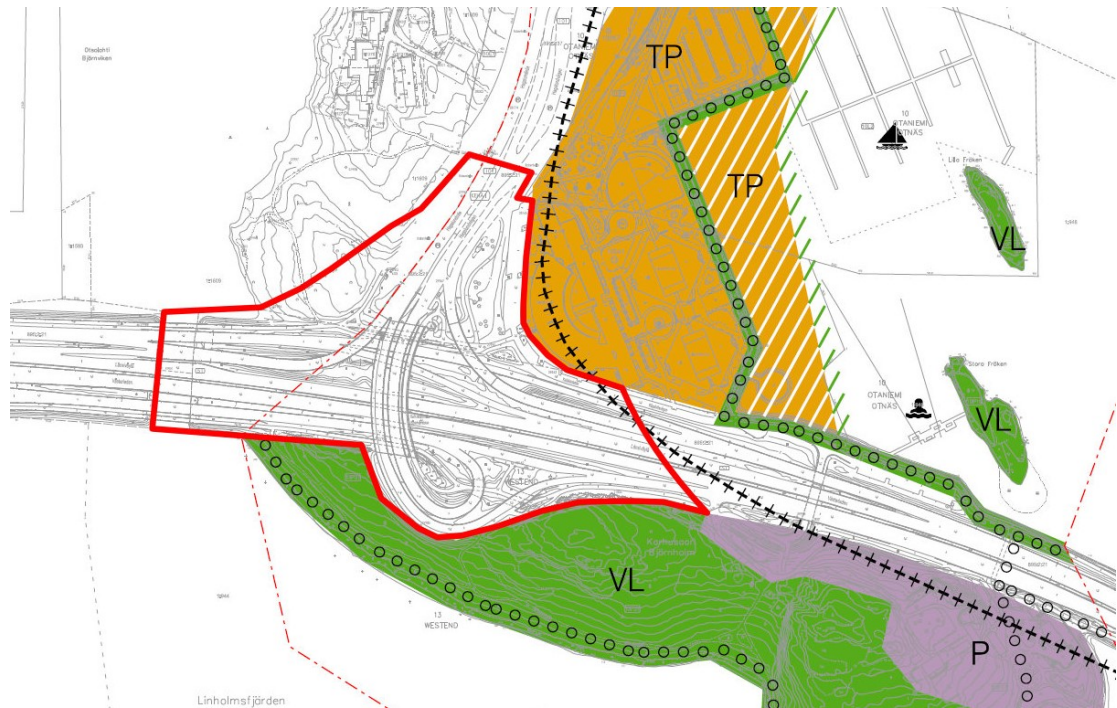
on myös Tapiolan kaupunkikuvallisesti arvokas alue. Alueella on sijainniltaan ohjeelliset, mutta yhteytenä sitovat itä–länsi- sekä pohjois–eteläsuuntaiset virkistysyhteydet.

Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen ja sen rajoituksia 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.



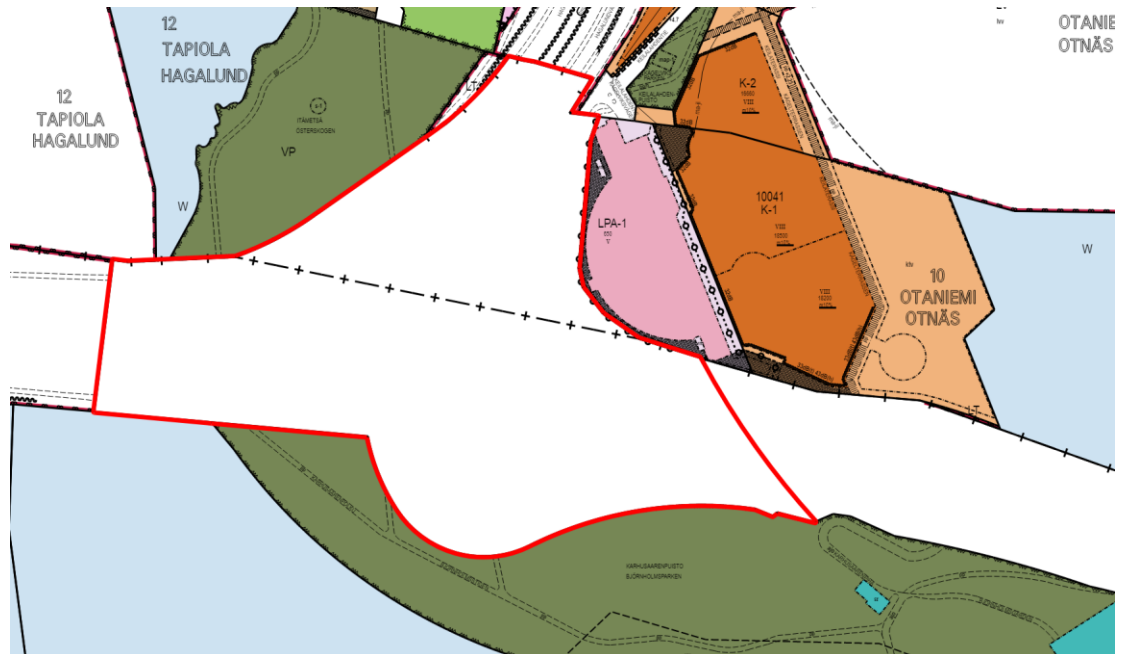
Ote Otaniemen–Keilaniemen kaavarungosta. Kaava-alue on korostettu punaisella.

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

2.5

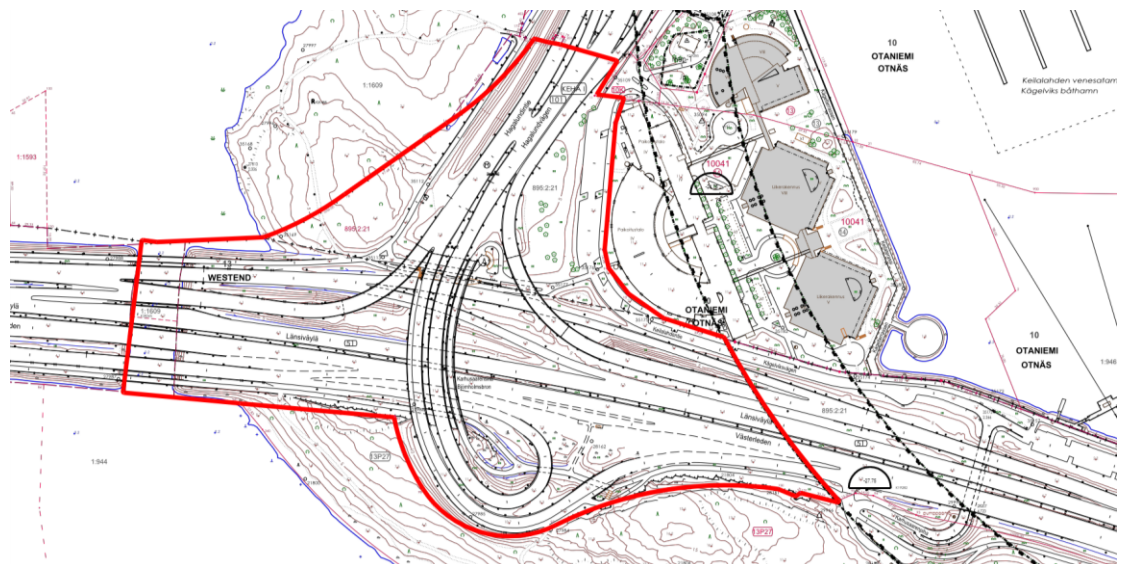
Asemakaava

Alueella ei ole voimassa asemakaavaa. Se 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 suojavaikkeitä 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 lähes kokonaisuudessaan valtion Väylän omistuksessa ja sitä hallinnoi Uudenmaan ELY-keskus. Länsireunassa Länsiväylä ylittää sillalla kanavan, jonka vesi-alue on Espoon kaupungin omistuksessa. Itäpuolella oleva pysäköintitalo on yksityisessä omistuksessa. Sen omistaa Kiinteistö Oy Espoon Keilalahden ABCD-talot. Espoon kaupunki omistaa metsät pohjois- ja eteläpuolilla.

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 kehittämisestä 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 innovaatiotoiminnan 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 suunnitteluvaramuksen 11.1.2021. Kokouksessaan 28.2.2022 Kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto kehotti kaupunkisuunnittelukeskusta ja -lautakuntaa kiirehtimään asemakaavan laadintaa suunnitteluvaramuksen 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 kein 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.

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. Länsiväylä jatkuu yhdyskuntarakennetta määrittävänä jakavana elementtinä länteen ja itään. Kehä I jatkuu alueelta pohjoiseen, ja alueen pohjoispuolella alkaa Keilaniementunneli sekä siihen liittyvät ramppijärjestelyt.

Alueeseen kuuluu Länsiväylän pohjoispuolella Kehä I:n länsipuolella pieni kaistale Itä metsään 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 suunnittelualueen 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 ramppien 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 ajorampien 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 Elosalaman-tien 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.

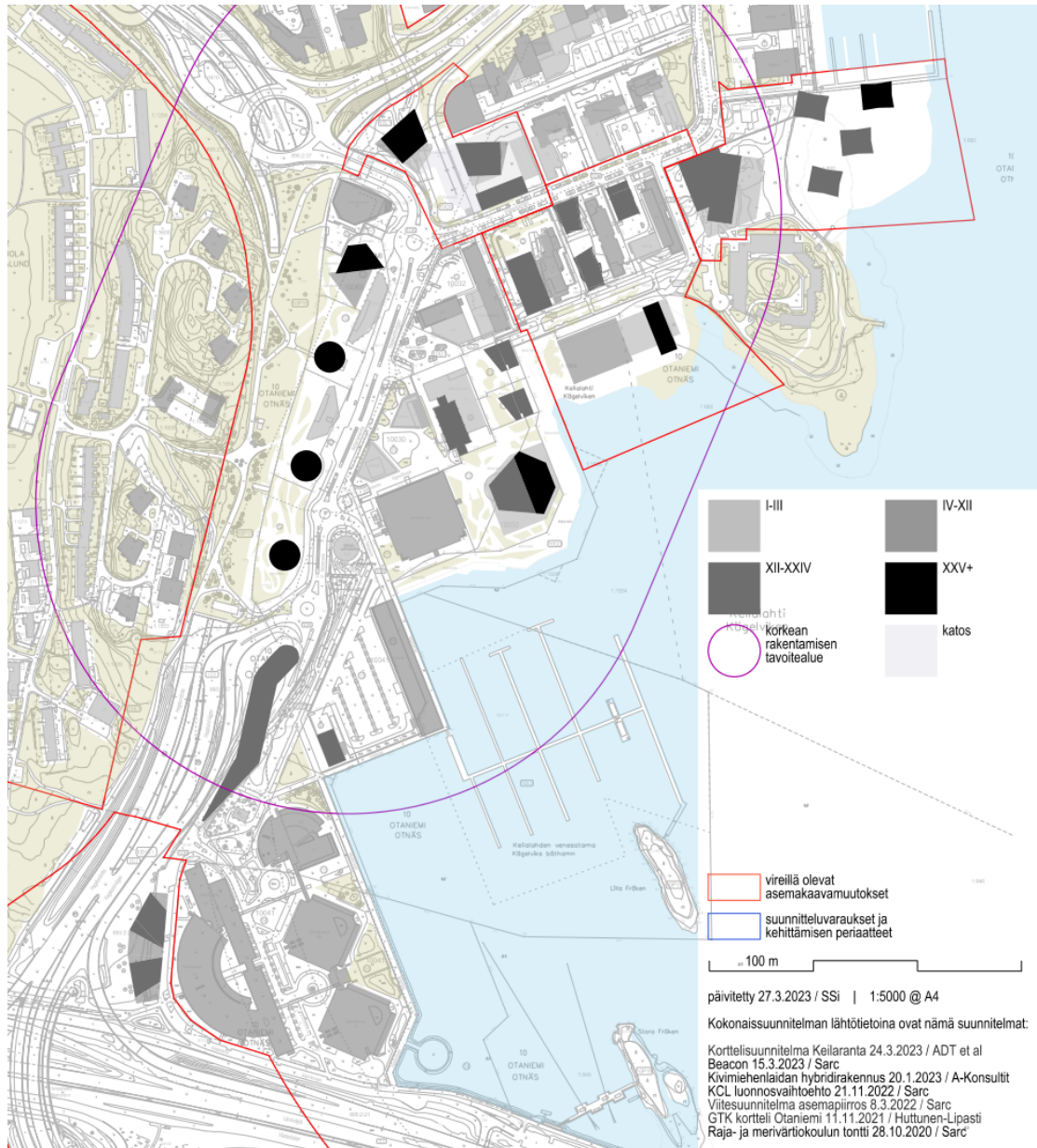
Alueen luoteispuolella sijaitseva 1950–60-luvuilla rakentunut Itäranta kuuluu Tapiolan puutarhakaupungin asumalähiöihin. Itäranta muodostuu kerros- ja pientaloista sekä Otsolahden rannalle sijoittuvista julkisista nurmialueista ja alueen itä- sekä eteläreunoille sijoittuvista metsistä. Rakennuksiltaan 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 tyypillistä 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

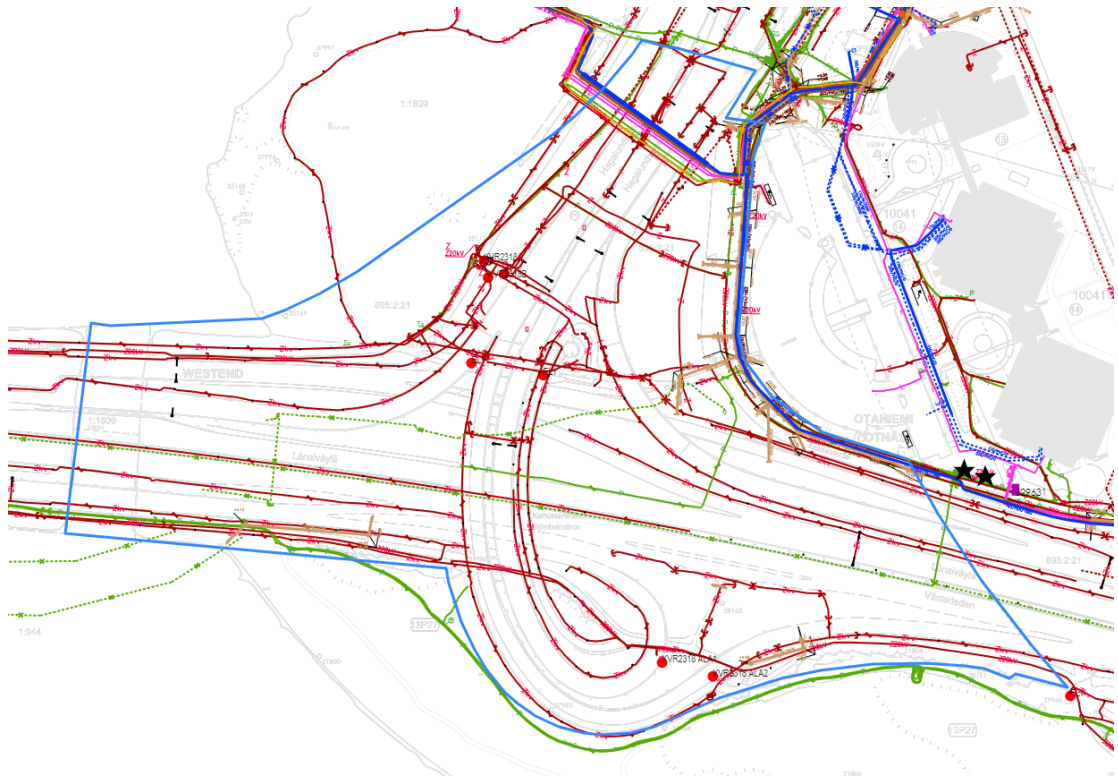
Kaava-alueella ei ole asutusta, työpaikkoja tai elinkeinotoimintaa. Keilaniemeä kehitetään tulevaisuudessa työpaikkoja ja asumista yhdistäväksi, kaupunkimaiseksi kaupunginosaksi.

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 päiväkotiki. 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 17.8.2023. 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 vaaleansinisellä 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.

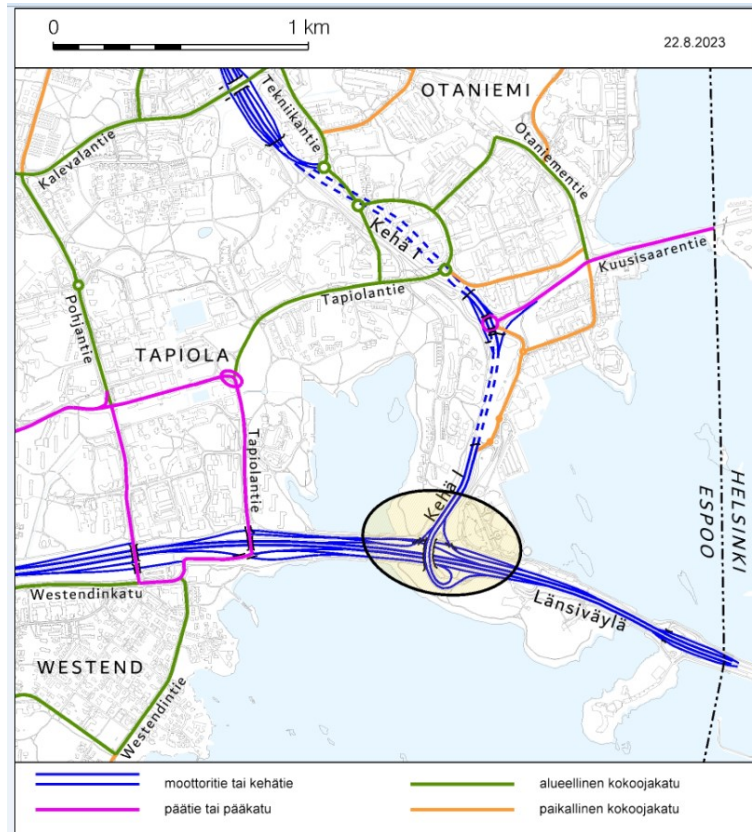
2.14 Liikenne

2.14.1 Ajoneuvoliikenne

Vilkasliikenteiset moottoritiet Länsiväylä (kantatie 51) sekä Kehä I (maantie 101) kattavat suuren osan kaavoitettavasta alueesta. Väylät sijaitsevat kaavoittamattomalla alueella tälle hetkellä. Kehä I liittyy tulevalla kaava-alueella Länsiväylään, liittymä on toteutettu eritasoliittymänä. Maisemaa hallitseekin eri tasossa 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.



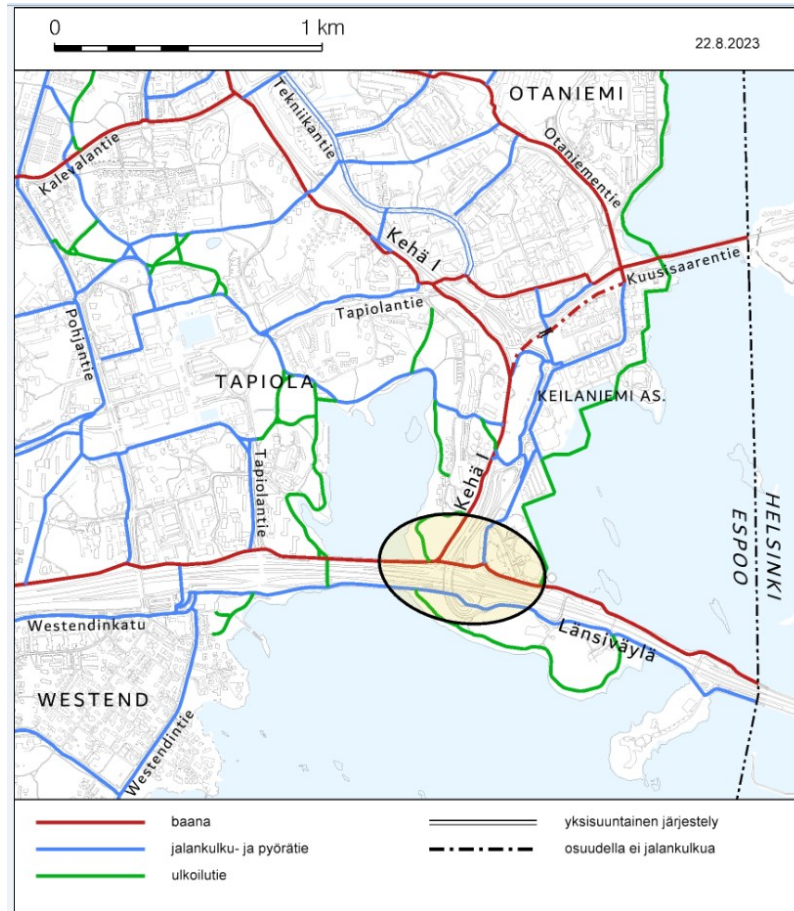
Ote autoliikenteen tavoiteverkosta. Suunnittelualue on korostettu keltaisella värillä. Alueen läheisyydessä on moottoriteihin kuuluvia väyliä. Alueen kadut ovat tonttikatuja.

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 katuymppäristöstä 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.

Lisäksi Länsiväylän varren pyörätieltä on pääsy Keilalahdentiellä olevalle pyörätielle, joka tarjoaa yhteyden Keilaniemen katuverkkoon. Reitti kuuluu pyöräilyn pääverkkoon.



Ote pyöräilyn tavoiteverkosta. Suunnittelualue on korostettu keltaisella värillä. Alueella on paljon pääverkkoon 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 päätepysäkillä on vajaa kilometrin etäisyys. Keilaniemen metroaseman pysäkeiltä liikennöi linja 550 (Keilaniemi-Iitäkeskus)

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.

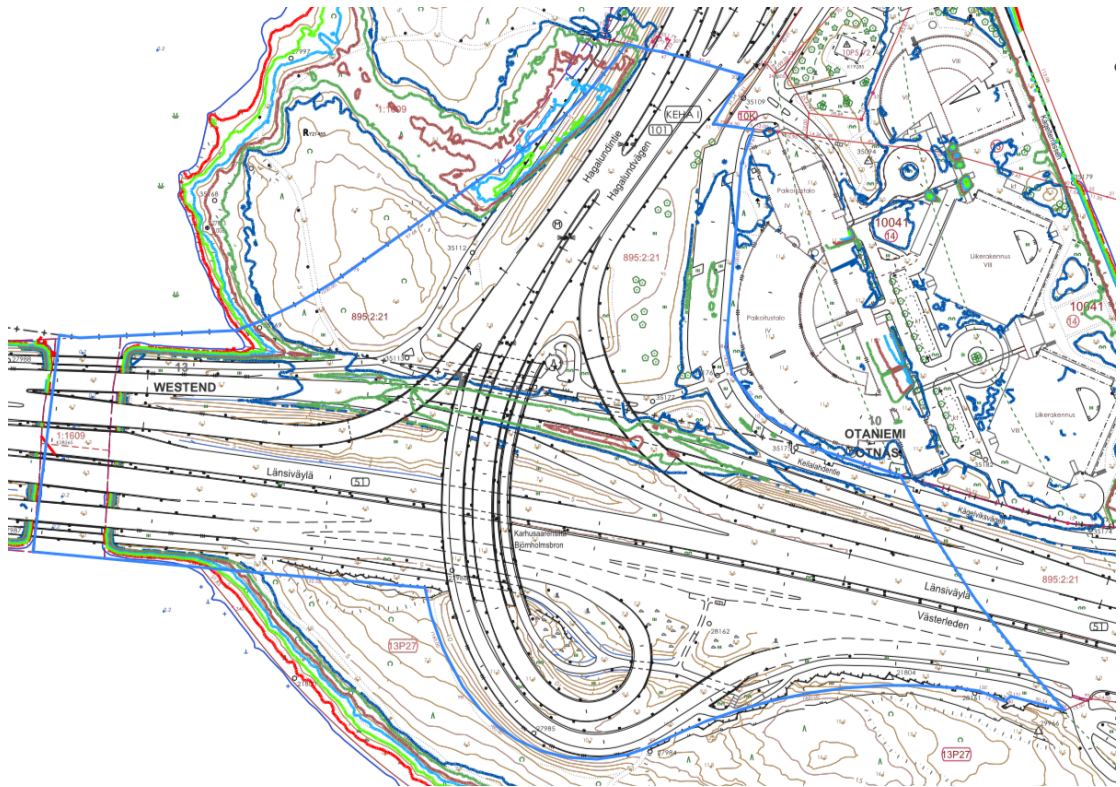
2.15 Luonnonolosuhteet

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 Karhusaaressa 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 ylemmäs enimmillään noin +11,5 metriin merenpinnasta. Kehä I sijaitsee noin korossa +5,0–+6,0 metriä merenpinnasta. Luoteisosassa oleva metsikkö 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.

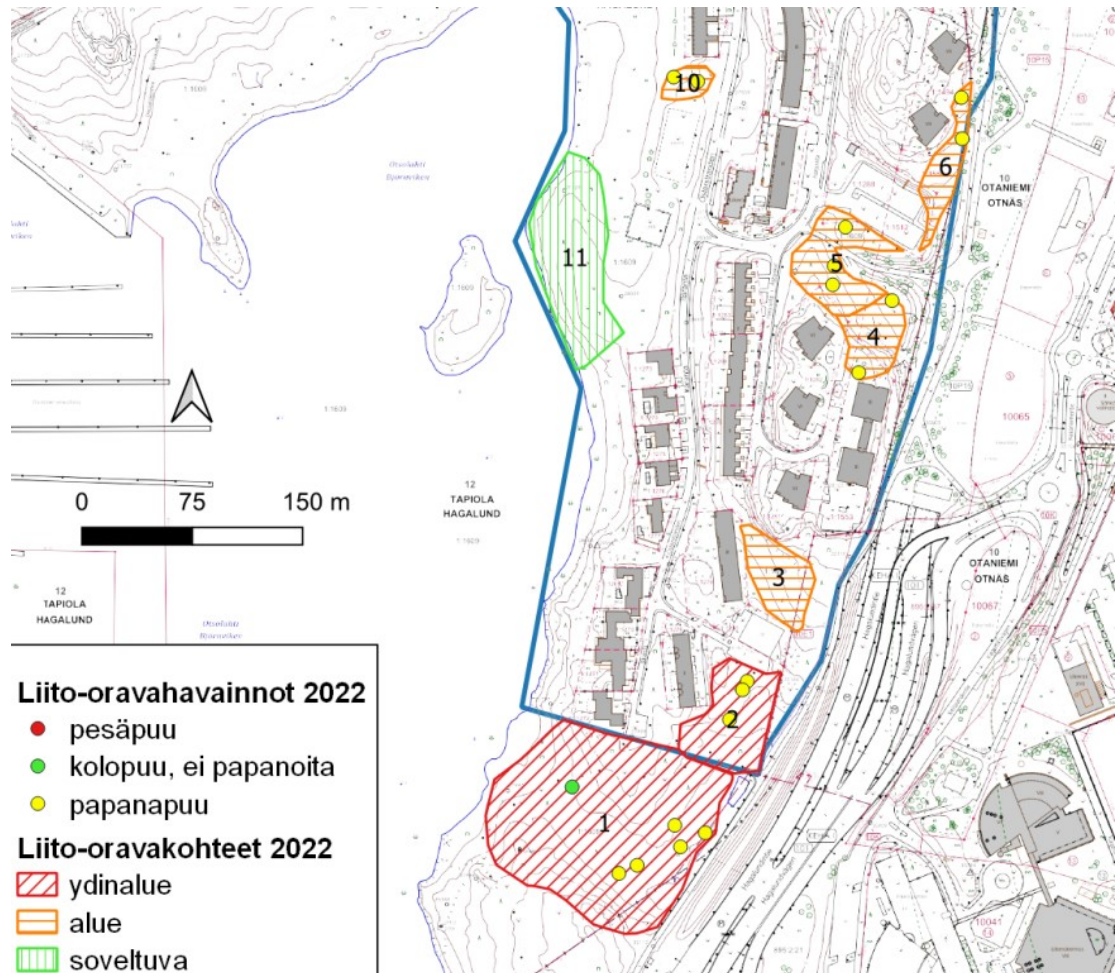
Osa alueesta sijaitsee merenpintaan nähden matalalla, jopa vain +2,5 metrin korkeudessa merenpinnasta, ja on siksi meritulva-alueella. Meritulvaan varautumisen taso on alueella +3,55 m, jossa on mukana 0,75 m aaltoiluvara. Alavia alueita on Länsiväylän pohjoispuolella Kehä I:n alittavalla jalankulku- 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. Kulkureitti ydinalueelle tulee pohjoisesta.



Ote Itärannan liito-oravaselvityksestä. Eteläisin ydinalue ulottuu osin Keilalahdenkaarteeseen 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 ramppien vieressä hyvin meluisalla paikalla.

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 kerrosneliömetriä. 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 10,2 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. Hahmotaan 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 Keilaniemen 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 kerroksiin kaksi–neljä. Niiden yläpuolella on kansipiha, jolle levittäytyy toimisto-osat yhdistävä yhteistila. Kansipihan laidoilta nousevat toimisto-osat. Toimisto-osat on mahdollista yhdistää yhdyssillalla.

Rakennuksesta suunnitellaan veistokselliseksi maamerkiksi, 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 $1 \text{ m}^3 / 100 \text{ m}^2$ läpäisemätöntä pintaa.

Ilmanlaatuun kiinnitetään huomiota määräämällä tuloilmanoton sijoittelusta.

4.3.2 Virkistys- ja suojaviheralueet

Kaavan luoteislaidalla oleva metsikkö osoitetaan kaavalla puistoksi (VP). Se kuuluu maisemallisesti Itärannassa olevaan Itämetsään. Alueen läpi kulkee Länsiväylän vie-reisen jalankulku–pyörätien ja Itärannan katuverkoston yhdistävä puistoraitti. Puiston 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 merkin-nällä e. Väylien varressa kulkevat jalankulku- ja pyöräyhteydet on osoitettu merkin-nällä pp. Myös huoltoajon sallivalla merkinnällä pp/h on osoitettu yhteys Keilalahden-kadulta Länsiväylän vartta Kehä I:n länsipuolelle ja edelleen Kehä I:n vartta pohjoi-seen, jossa sijaitsee nykyinen muuntamo.

Kehä I:n ja Länsiväylän välille on suunnitteilla jo erillisillä suunnitelmilla uusia ajo-ramppeja. 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 päätyvistä hulevesijohdoista. Johdot ja kaapelit siirretään Keilalahdentin alle, jossa kulkee valmiiksi jo johtoja ja kaapeleita. Rakennukseen sijoitetaan uusi muuntamo, joka tarvitaan sähkötarpeen kasvaessa.

Kehä I:n ajoramppeja varten laadituissa suunnitelmissa korttelin lounaispuolelle on sijoitettu hulevesipumppaamo. Pumppaamolle järjestetään huoltoyhteys korttelin huoltopihan kautta erillisten ajoyhteystarpeiden vähentämiseksi.

Rakentamisesta koituvimpiin merkittävimpiin kunnallistekniikan muutoksiin kuuluu Keilalahdentielle rakennettava tulvamitoitettu hulevesiviemäri, joka johtaa alueelta muodostuvan huleveden mereen. Kaavan suunnittelun yhteydessä Keilalahdentin osuus suunnitellun korttelin kohdalla tunnistettiin nykyisinkin tulvimiselle riskialttiiksi alueeksi, josta vesi ei luontaisesti välttämättä poistu kunnolla. Pintavaluntareittia ei maanpinnanmuotojen vuoksi ole, ja hulevesiverkostoa ei ole mitoitettu

tulvatilanteisiin. Riskien vähentämiseksi hulevesijohdot täytyy uusia alueelta mereen asti. Tulvamitoitus tehdään keskimäärin noin kerran viidessäkymmenessä vuodessa toistuvalla rankkasadetapahtumalla.

4.4 Liikenne

4.4.1 Ajoneuvoliikenne

Keilalahdentien ajoyhteys alueen läpi säilyy. Ajoyhteys mahdollistaa Karhusaareen ajon. Katu osoitetaan kaavassa katualueeksi.

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, muuntamon huoltopihalle ajo ja pysäköintilaitoksen sisäänkäynnit huomioidaan tasausta muutettaessa.

Keilalahdentien tilavaraus ja liikennejärjestelyt on esitetty kaavan liitteen 2 katukartassa. Kadun liikennejärjestelyihin ja sijaintiin tulee muutoksia toimistorakennuksen kohdalla. Katu on suunniteltu kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä (Site-Wise 2023).

Kadun ajorata 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 etelämäksi. Näin pyörätiestä saadaan suoraviivaisempi. Kadun ajorata on suunniteltu ajonopeuksia hillitseviksi pyörätien risteämiskohdassa. Suunnittelussa on tuotu pyöräily etusijalle.

Nykyiset kadun varressa olevat poikittaispysäköintipaikat poistetaan, joten alueelta poistuu paljon yleistä pysäköintiä. 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.

Keilalahdentien jalkakäytävä siirtyy suunnitelman myötä itäpuolelta länsipuolelle. 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. Eteläpäätyyn 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.

Länsiväylän rakenteissa on käytetty suunnittelualueella eteläpuoleisen bussikaistan ja rampin rakentamisessa 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 Länsiväylän ja Kehä I:n reunustamalla alueella sijaitsee osa pohjoiseen jatkuvasta Itämetsästä. Alue on osoitettu kaavassa puistoksi ja jää nykyisen kaltaiseksi puistometsäksi.

4.7 Suojelukohteet

Kaavalla osoitetun puiston 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 maantiealueita. 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 suurkorttelissa 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-alueita 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-alueita 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 Keilalahdentielle. Rakennuksen edusta suunnitellaan kävelijöiden ja pyöräilijöiden ehdoilla. Autoliikenne ohjataan rakennuksen pohjoispäättyyn ja huoltojärjestelyt pohjois- sekä eteläpäättyihin.

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

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. Läpäisevän 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 ilmapvirtausta 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 pohjoisemille 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 perustuksiin muodostavat merkittävän osan rakennuksen elinkaaren päästöistä. 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.

Rakentaminen kaupunkirakenteen sisään olemassa olevaa kunnallisteknistä ja katuverkkoa hyödyntäen onkin 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.

Kaavalla kannustetaan kestävään liikkumiseen palkitsemalla autoilua vähentävien toimien käytöstä, kuten laadukkaasta pyöräpysäköinnistä, joukkoliikenne-edusta ja muista pysäköintitarvetta vähentävistä toimista pysäköintipaikkamäärän lievennyksin. Pyöräpysäköinti on suunniteltu sijoitettavaksi keskeisesti sisäänkäyntien läheisyyteen.

5.3

Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Kaavalla osoitetaan alueelle ulottuva osa luontokartoituksissa havaitusta liito-oravan ydinalueesta ja säilytetään Itä metsä ennallaan. Muut alueet kaavasta ovat jo hyvin voimakkaasti muokattuja ja lajisto on niukkaa. Kaavalla ylläpidetään luonnon monimuotoisuutta Itä metsän alueella. Toimistokorttelin kohdalla on nykyisin maantien vierustan hoidettu niittyalue puu- ja pensasryhmineen. Alueella ei ole merkittäviä luontoarvoja, eikä lajisto ole monimuotoinen. 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 jaluustasta. 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 hulevesijärjestelyt 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. Asemakaava-alueeseen sisältyvä tienpitäjän omistama maantien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan.

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.

7.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

7.1.1 Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus

Valmisteluaineistossa oli kolme eri massoittelevaihtoehtoa, jotka kaikki olivat laajuudeltaan 20 000 kerrosneliömetriä. Peruseriaate oli myös kaikissa sama: Maanta-soon suunniteltiin aula- ja huoltotilaa, toiseen–viidenteen kerrokseen pysäköintiä, kuudenteen kerrokseen aulatilaja 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 eteläpäätyyn. 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 eteläpäätyyn 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 Itä metsän 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 ylivoimainen 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 Itä rantan 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. Suunnittelun 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

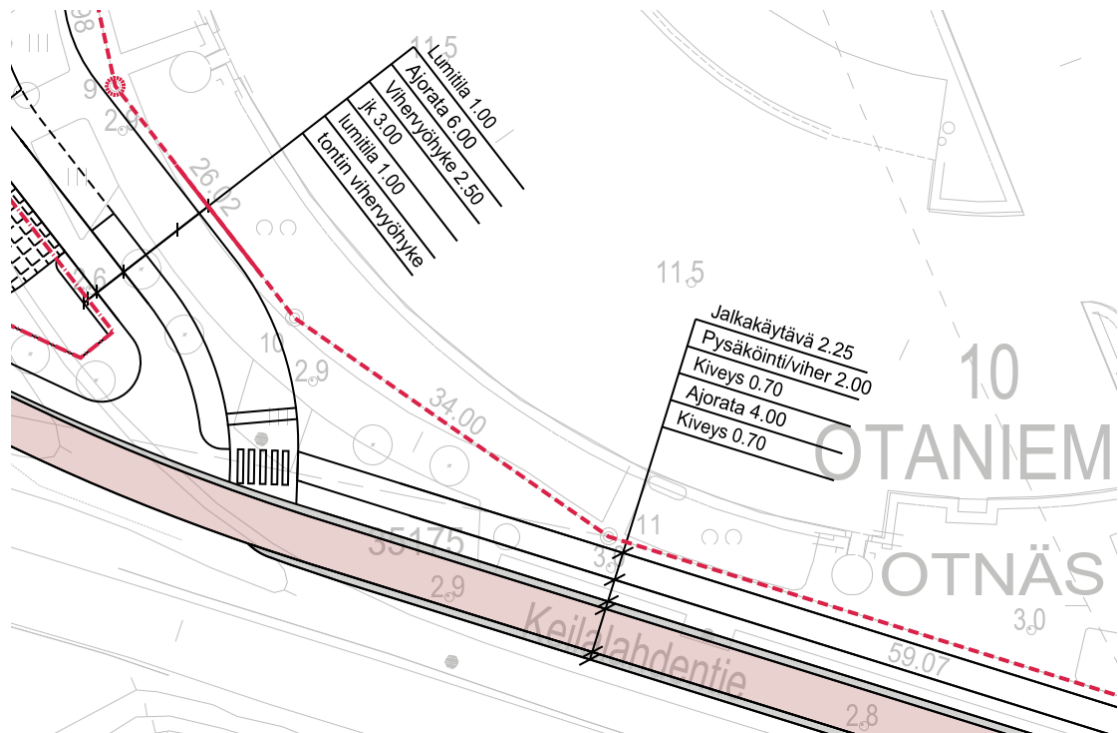
7.2.1 Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus

Valmisteluaineiston vaihtoehdot suunnitellun toimiston massoittelemasta 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 massoittelevaihtoehtoja 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.

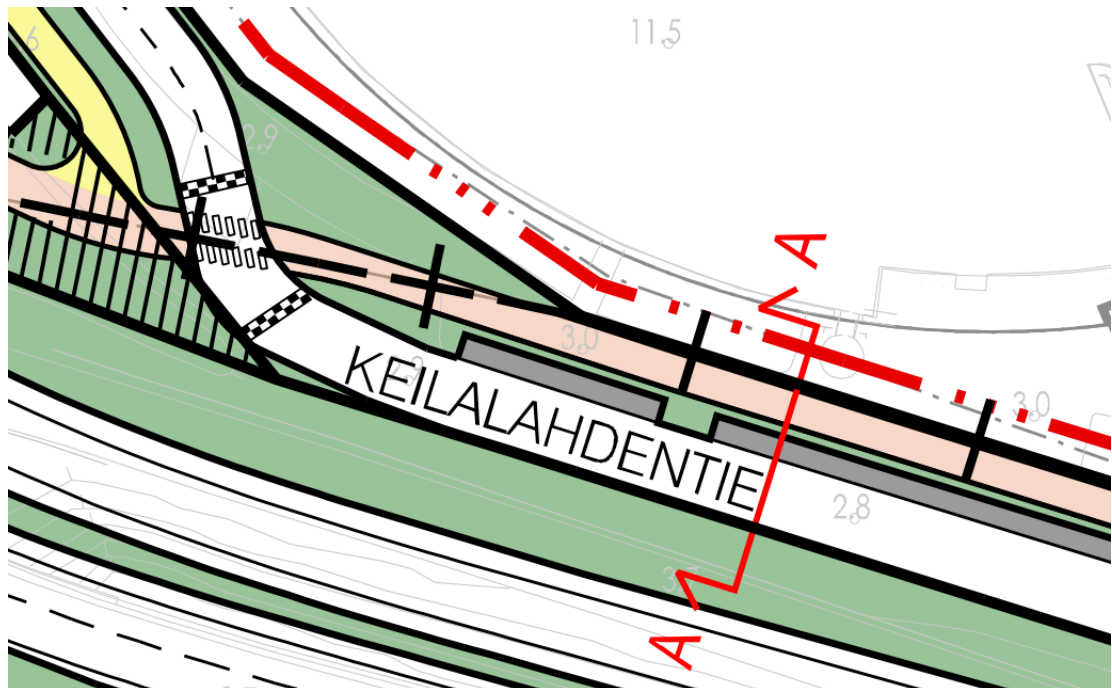
Suunnittelualueen pienen koon ja vaikeasti rakennettavan maaperän takia pysäköinti-
ratkaisu on edelleen valmisteluaineistossa esitetyn ratkaisun kaltainen.

Rakennuksesta on haettu sen sijainnin vuoksi Keilaniemen eteläosaan maamerkkiä ja siksi asemakaavassa on määrättykin veistoksellisuudesta ja monimuotoisista julkisivuista. Maan tasossa rakennukseen on haettu kävelijän mittakaavaa materiaalisuosituisin 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 kuitenkin siihen, että katu toteutettaisiin perinteisemmän mallin mukaan siten, että jalan-
kulkua, pyöräilybaanaa ja autoliikenne on erotettu toisistaan.



Suunnittelun aikana hahmoteltiin ratkaisua, jossa Keilalahdentie olisi jatkunut Länsiväylän varrella pyöräkatuna.



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

7.3 Kaavan hyväksyminen

Asemakaavan hyväksyy valtuusto.

7.4 Yhteistyö kaavan valmistelun aikana

Asemakaava 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
- ekyj = 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
30.5.–28.6.2022		Valmisteluaineisto nähtävillä (MRA 30 §)
13.9.2023	ksl	Kaavaehdotus nähtäville
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		

	Nähtävillä MRA 27 §		2.10.-31.10.2023
/a	Ksl (Kaavaehdotus)	<i>Toni Saastamoinen</i>	13.9.2023
	Nähtävillä MRA 30 §		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		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