

Lausuntojen sekä kannanottojen lyhennelmät ja vastineet

Leppävaaran keskus

Asemakaavan muutos

51. kaupunginosa, Leppävaara

Osa korttelia 51311-51312, katu- ja liikennealueet

Muodostuu uusi kortteli 51128

Liittyy kaupunkisuunnittelulautakunnan 13.5.2020 **MRA 27 §:n** mukaisesti nähtäville hyväksymään asemakaavan muutoksen (Leppävaaran keskus), piirustusnumero 7229.

Nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 7.12.2020–25.1.2021.

Leppävaaranaukio on ollut ehdotusvaiheessa osana Leppävaaran keskusta kaavamuutosta. Tässä vastineissa käsitellään ne lausunnot ja vastineet, mitkä kohdistuvat Leppävaaranaukio kaavamuutokseen.

Kaavan hyväksymispäätöksestä ovat pyytäneet tiedon seuraavat lausunnonantajat:

nro 11. Caruna Espoo.

Espoon kaupunki
Y-tunnus 0101263–6

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

Tiina Piironen (asemakaavoitus), etunimi.t.sukunimi@espoo.fi
Tarja Pennanen (liikennesuunnittelu), etunimi.sukunimi@espoo.fi
Ina Westerlund (maisemasuunnittelu), etunimi.sukunimi@espoo.fi

Lausuntojen lyhennelmät ja vastineet

1.

Päivämäärä 30.11.2020
Lausunnon antaja Elisa Oyj

Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavan muutosehdotukseen

Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikenne rakenteita (putkia, kaapeleita...), joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta. Mikäli tietoliikenne rakenteitamme joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaa ja tilata ao. siirto.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

2.

Päivämäärä 23.12.2020
Lausunnon antaja Telia Company

Teliällä ei huomautettavaa muutosehdotukseen.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

3.

Päivämäärä 20.1.2021
Lausunnon antaja Sivistystoimi

Sivistystoimen lausunto käsittää varhaiskasvatuksen, opetuksen, liikunta- ja nuorisopalveluiden sekä kulttuurin tuloksiköt.

Alueella sijaitsee Sivistystoimen kulttuuripalveluja, Sellon kirjasto ja nuorisotila Pointti ja Sello-sali, jotka ovat tärkeä osa sivistystoimen palveluverkkoa.

Puisto- ja virkistysalueet

Sivistystoimi pitää hyvänä, että kaava parantaa jalankulku- ja pyöräily-ympäristöä Leppävaaran keskustan alueella. Nykytilanteessa pyöräilyreitti Pohjois- ja Etelä-Leppävaaran välillä on ruuhkainen. Sivistystoimi pyytää kiinnittämään huomiota turvallisiin kevyen liikenteen reitteihin ja toimivan pyöräily-yhteyden toteuttamiseen Pohjois- ja Etelä-Leppävaaran välille. Sivistystoimi pitää tärkeänä, että suunnittelussa huomioidaan hyvät kevyen liikenteen yhteydet.

Vastine:

Toimiva pyöräily-yhteys Pohjois- ja Etelä-Leppävaaran välillä on Leppävaarankäytävän, Ratsukadun, Säterinpuistontien ja Postipuunkäytävän kautta.

4.

Päivämäärä 11.1.2021
Lausunnon antaja Kaupunkitekniikan keskus

Maaperä ja rakennettavuus

Rakennettavuusluokat vaihtelevat välillä 2 (normaalisti rakennettava) ja 5a (erittäin vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö). Alueella esiintyy olemassa olevia täyttöjä tai muita rakenteita. Täyttöjen koostumuksesta ei ole selvyyttä.

Alueen pohjaveden pinta on paikoin lähellä maanpintaa. Pohjaveden pinnan alapuolelle rakentaminen edellyttää pohjavedenpinnan hallintasuunnitelman laatimista. Pohjaveden hallintasuunnitelmassa tulee esittää mm; -kuvaus rakennuspaikan maaperä- ja pohjavesiolosuhteista, pohjaveden suojelun tarve rakennuskohteessa, kuvaus tarvittavista työnaikaisista ja pysyvistä pohjaveden suojausrakenteista sekä mahdollinen pohjaveden tarkkailuohjelma työnaikaisesta ja pysyvästä tilanteesta. Pohjaveden pinnan pidempiaikaisia seurantatietoja on saatavilla maaperä- ja pohjatutkimustietojen eCity-sähköisen myyntipalvelun kautta.

Esteettömyys

Keskuksen asemaympäristön (LA-I) ja julkisten palvelutilojen (KM-1) rakentamisen tapa vaatii erityistason esteettömyyttä. Tästä lisäksi selosteeseen.

Huomioitava ajoyhteyksien määrittelyssä, että asemalle (LA-1) sekä yleisen palvelutilojen (KM-I) sisäänkäyntien välittömään läheisyyteen tulee toteuttaa liikuntaesteisten saattoliikennepaikat. Le-taksin mitoitus 8500 x 3600 mm. Kaavaselosteeseen vaatimus esteettömien saattoliikennepaikkojen toteuttamisesta. Nyt mukana vain vaatimus liikuntaesteisten pysäköintipaikoista.

Asemasillan hissit ovat erityistason esteettömiä hissejä

Vastine:

Kaavaselostukseen on lisätty kappale esteettömyydestä. Lisäksi kaavamääräyksiin on lisätty esteettömyyden osalta määräykset: "LA-1-alue ja Leppävaarankäytävä sekä yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varatut alueen osat tulee toteuttaa esteettömyyden erityistasoisena." ja "LA-1-alueella ja KM-1-korttelialueilla tulee toteuttaa liikkumisesteisten saattoliikennepaikkoja."

Kaavaselostukseen on lisätty kappaleet rakennettavuusluokista ja pohjaveden hallinnasta lausunnon mukaisesti niiltä osin kuin koskee Leppävaaranaukion kaavamuu-
tosta.

5.

Päivämäärä 19.1.2021
Lausunnon antaja Ympäristökeskus

Kaavassa on myös asianmukaiset määräykset sulfidisavien huomioimiseksi. Ympäristökeskus esittää, että kaavan hulevesien käsittelyä ja viivytystä koskevia määräyksiä täydennetään siten, että veloitteet koskevat myös rakentamisen aikaisia hulevesiä.

Muilta osin ympäristökeskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Vastine:

Hulevesimääräystä on tarkennettu seuraavanlaiseksi: Hulevesien hallinnassa tulee suosia hyötykäyttö- ja haihdutusratkaisuja ohjaamalla hulevesiä istutuksille, bio-suodatusalueille, hulevesiä viivyttävälle viherkatoille tai kaupunkikuvallisesti korkealaatuisiin hulevesirakenteisiin. Liikennöidyillä alueilla syntyvät hulevedet tulee ensisijaisesti käsitellä niiden laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä tai vaihtoehtoisesti liikennöityjen alueiden hulevedet tulee käsitellä öljynerottimella.

Rakennuslupavaiheessa tulee esittää työmaa-aikainen hulevesien hallintasuunnitelma. Rakentamisen aikaiset vedet tulee käsitellä niiden laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä.

6.

Päivämäärä 22.1.2021
Lausunnon antaja Länsi-Uudenmaan Poliisilaitos

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja lausuu kaavaehdotukseen huomioon otettavaksi seuraavaa:

Yleistä

Turvallisuus tulee nähdä viihtyisyyttä lisäävänä asiana. Turvallisuus on hyvä ottaa laajasti huomioon jo kaavoitusvaiheessa. Hyvin suunniteltuna ja toteutettuna se luo alueen käyttäjille turvallisuuden tunnetta ilman, että turvallisuusrakenteet ja -järjestelyt pistävät erityisesti silmään.

Yleinen järjestys ja turvallisuus

Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden (mahdolliset häiriöt ja rikokset) näkökulmasta keskeisiä paikkoja suunnittelualueella ovat Sellon laajennuksen katolle sijoittuva kaupunkipuutarha, Tämä erityisesti samanaikaisen suuren ihmismäärän liikkumisen, oleskelun sekä alueella mahdollisesti järjestettävien tapahtumien näkökulmasta.

Sellon laajennuksen tilat tulisi suunnitella niin, että ne ovat käyttöaikojen puitteissa erikseen suljettavissa, mikä helpottaa alueen valvontaa.

Hyvä valaistus on merkittävä turvallisuutta ja samalla viihtyvyyttä lisäävä tekijä.

Rakennusten kattoterassien suunnittelussa on hyvä ottaa huomioon, että esineiden pudottaminen alas jalankulkijoiden päälle pyritään estämään (vrt. tapaukset Helsingin Majakka).

Liikenne

Lähialueen liikenteen välityskyky tulisi varmistaa. Sellon laajennus, uudet pysäköintilaitokset ja rakennusten määrän lisäys merkitsevät kasvavaa ajoneuvoliikennettä alueella. Liikennesuuhkat ovat omiaan aiheuttamaan väärin pysäköintiä muille kuin pysäköintiin tarkoitetuille alueille tai paikoille (jalkakäytävät, ajoväylät ym.) ja sen seurauksena huomattavaa haittaa tai jopa vaaraa muulle liikenteelle kevyt liikenne mukaan lukien.

Väärin pysäköidyt ajoneuvot ja ruuhkautunut liikenne voivat vaikeuttaa hälytysajoneuvojen liikkumista alueella ja näin heikentää viranomaisten toimintaedellytyksiä sekä pidentää ihmisten avunsaantiaikaa hätätilanteessa.

Sellon laajennuksen (Leppävaaranaukio) välittömään läheisyyteen tulisi järjestää pysäköintipaikat hälytysajoneuvoille (ensihoito, pelastus, poliisi).

Kohteiden saavutettavuudesta tulisi huolehtia myös uusien pysäköintilaitosten osalta. Ajokorkeus tulisi olla riittävä poliisin ”majja-kalustolle” (min 2,4 m).

”Luontevien” ajoyhteyksien katkaisemista tulisi välttää. Tämä ennalta ehkäisee liikennesääntöjen vastaista ajoa (vrt. Iso Omenan Markkinakadun ongelmat).

Radan ylikulku jalkaisin oikaisemalla tulisi tehdä riittävän hankalaksi raideparien väliin rakennettavalla riittävän korkealla aidalla (yli 1,2 m).

Turuntien pohjoispuolella olevan pysäköintilaitoksen asukaspysäköintiin kohdistuva väärin pysäköintiä tulee ennaltaehkäistä (rakenteet, viitoitukset, värit / merkinnät). Yhteiskäytössä olevat pysäköintipaikat ja ajoreitit niihin tulisi merkitä selkeästi niin, ettei pysäköinnin kohdennuksesta jää epäselvyyttä.

Työmaa-aikaisten liikennejärjestelyiden merkitys tulee huomioida. Kyseessä on laaja alue ja monen vuoden vaikutus lähialueen liikenteelle.

Muuta

Suunnittelualueen evakuointisuunnitelmissa tulisi huomioida suunnittelun koordinaointi. Kyseessä on laaja alue, jossa on useita eri toimijoita ja se vaikuttaa huomattavaan määrään ihmisiä. Olisi hyvä varata sekä pelastuslaitokselle että poliisille tilaisuus lausua suunnitelmista.

Alueen osoitteiston määrittelyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota. Tämä on viranomaisten hälytysnopeuden näkökulmasta erittäin tärkeää. Osoitteistot tulisi selkeiden ja loogisten katuosoitteiden lisäksi "sitoa" mm. rakennusten nimiin. Saman kohteen ns. "tuplaosoitteita" tulisi välttää.

VIRVE-verkon kuuluvuus tulee varmistaa alueen rakennuksissa sekä liikenne- ja huoltotunneleissa. Tämä on viranomaisten toimintaedellytysten näkökulmasta erityisen tärkeää (mm. viestintä ja johtaminen).

Pysäköinnin valvonta korostuu uudella alueella. Valvonnasta tulee huolehtia tehokkaasti myös rakentamisen aikana. Mikäli pysäköinti ei pysy hallinnassa, aiheuttaa se huomattavaa haittaa turvallisuudelle ja alueen sujuvalle käytölle.

Poliisilaitos on valmis ottamaan kantaa suunnittelun edetessä ilmeneviin poliisin toimialaan liittyviin turvallisuutta koskeviin kysymyksiin.

Vastine:

Selostukseen on lisätty lause: Kattoterassien suunnittelussa on hyvä ottaa huomioon, että esineiden pudottaminen alas jalankulkijoiden päälle pyritään estämään.

Kaavamääräyksissä 4§:n määrätään seuraavasti: Joukkoliikenneterminaalin suunnittelussa tulee huomioida terminaalitoimintojen lisäksi viranomaisten tarvitsema tila.

Valaistuksella saadaan aikaan turvallista ja viihtyisää aluetta pimeinä vuodenaikoina.

Liikenteen sujuvuus on varmistettu toimivuustarkasteluin. Suunnitelmissa hälytysajoneuvoille ei ole merkattu erillisiä pysäköintipaikkoja tilan vähyyden takia. Jatkosuunnittelun aikana asiaa voidaan tutkia. Tarkempi opastus ja työnaikaiset liikennejärjestelyt suunnitellaan kaavamuutoksen jälkeen.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos lausuu, että alueella tulee kiinnittää erityistä huomiota osoitteisiin. Kiinteistöjen osoitteet annetaan käyttäen osoiteniminä asemakaavassa vahvistettuja nimiä. Osoitteisiin kuuluvat myös osoitenumerot, joita ei määrätä kaavassa. Lisäksi tarvitaan opasteita osoitteeseen suunnistamista varten. Espoon nimistösuunnittelussa ja osoitteiden antamisessa on keskeisenä tavoitteena selkeä ja turvallinen osoitteisto. Tällä alueella asia korostuu, koska asukkaiden, työssäkävijöiden, asioiden ja muiden liikkujien määrä on suuri.

Saatu lausunto on välitetty toteutussuunnittelusta vastaaville tahoille.

Suunnittelualueen evakuointisuunnitelmissa tulisi huomioida suunnittelun koordinaointi. Kyseessä on laaja alue, jossa on useita eri toimijoita ja se vaikuttaa huomattavaan määrään ihmisiä. Olisi hyvä varata sekä pelastuslaitokselle että poliisille tilaisuus lausua suunnitelmista.

7.

Päivämäärä 22.1.2021
Lausunnon antaja Helsinginseudunliikenne-kuntayhtymä HSL

Asemakaavan liikennejärjestelyt

Asemakaavan muutos palvelee ensisijaisesti kaupallisten toimijoiden toimintaedellytyksiä. HSL on huolissaan siitä, että asemakaavassa esitetyt muutokset tulevat lisäämään ajoneuvoliikennettä kaava-alueelle liityntäbussiterminaalien jäädessä muun ajoneuvoliikenteen puristukseen. Huolena on, että asemakaavassa esitetyt liikennejärjestelyt, kuten henkilöautoliikenteen lisääminen terminaalia ympäröivillä kaduilla, vaikuttavat negatiivisesti joukkoliikenteen sujuvuuteen ja täsmällisyyteen. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten heikentyessä pelkona on, että alueen kulkumuoto-osuus muuttuu joukkoliikenteen kannalta epäedulliseen suuntaan.

Bussiliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi ja kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi HSL esittää, että Ratsukatu välillä Vanha maantie-Linnatullinkatu varataan vain joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn käyttöön. Liikenne-ennusteiden mukaan läpiajoliikenne olisi mahdollista ohjata Säterinpuistontien kautta, jossa on ennusteen mukaan vapaata kapasiteettia.

Leppävaaran bussiterminaalien ja liityntäliikenteen toimivuuden kannalta on elintärkeää, että Säterinpuistontien jatke Turuntielle rakennetaan ennen asemakaavan toteuttamista ja muita rakennustöitä. Säterinpuistontien jatke Turuntielle siirtää liikenteen painopisteen toisaalle ja parantaa bussiliikenteen sujuvuutta myös rakennusvaiheessa. Turuntielle ja muilla joukkoliikennereiteillä bussiliikenteen sujuvuus tulee varmistaa yhtenäisillä bussikaistoilla. HSL katsoo, että katujen tilavarauksissa tulisi ottaa paremmin huomioon katuverkon jäsentely ja kestävä liikumisen olosuhteet. Katuverkon laaja nelikaistaistaminen johtaa helposti siihen, että bussit seisovat lisääntyvän henkilöautoliikenteen aiheuttamissa ruuhkissa. Lisäksi kuvattu liikenneympäristö on epämiellyttävä ympäristö jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Asemakaavan vaikutukset bussiterminaalien

Joukkoliikenteen toimintaedellytysten ja sujuvien joukkoliikennematkojen varmistamiseksi HSL edellyttää, että jo kaavoitusvaiheessa kiinnitetään erityistä huomiota bussiterminaalien toimivuuden varmistamiseen. HSL:n huolena on, että kaavassa esitettyjen ratkaisujen takia bussiterminaalit ruuhkautuu laadukkaaseen joukkoliikenneterminaalien kuulumattoman henkilöautoliikenteen takia. Lisäksi HSL pyytää kiinnittämään huomiota pysäköintilaitosten ajojärjestelyihin, sillä niillä on suora vaikutus bussiterminaalien toimivuuteen. Kaavassa radan varteen esitetyn LPA-alueen ajoyhteydet Linnatullinkadulle eivät saa häiritä ja ruuhkauttaa bussiterminaalien toimintaa.

Jo asemakaavavaiheessa on syytä huomata, että Espoon kaupunkiradan myötä Helsingin suuntaan kaupunkirataa kulkevat junat alkavat käyttää raidetta 3, jolloin vaihto bussista junaan suoraan laiturin yli ei enää ole nykyiseen tapaan mahdollista. Ali- ja

ylikuljien kautta tulee siis liikkumaan nykyistä huomattavasti isompia matkustajavirtoja, mikä on syytä huomioida kulkuväylien mitoituksessa ja aikanaan myös opastuksessa.

Kaavan yhdeksi tavoitteeksi on kirjattu joukkoliikennekeskuksen toimivuuden ja palvelutason parantaminen. Katetun bussiterminaalin heikkoutena on päällä olevan kanne pylväät, jotka pienentävät liikennöintitilaa ja heikentävät terminaalin käytettävyyttä mm. bussien pikapysäköinnin osalta. Kaava-aineiston mukaan tuulisuustutkimusta ei ole tehty katettuun terminaaliin. Katettu terminaali saattaa kuitenkin tietyissä olosuhteissa muodostua tuulitunneliksi. HSL esittää, että jatkosuunnittelussa selvitetään katetun terminaalin tuulisuus, jotta voidaan varmistua myös bussimatkustajien odotusolosuhteiden laadukkuudesta. Ylikulkusillasta huolimatta bussimatkustajien odottaminen tapahtuu kuitenkin pääosin terminaalitasossa.

Suunnitelmissa ei ole kuvattu, miten taksiasemajärjestelyt ja taksien pysäköinti toteutetaan. Nykyinen taksijärjestelmä mahdollistaa taksien omatomisen pysäköinnin terminaalin ympärillä haitaten joukkoliikenteen toimintaa. HSL esittää, että kaavassa kuvataan taksiasemajärjestelyt ja varmistetaan, ettei taksiasematoiminta häiritse joukkoliikenteen toimintaa kaava-alueella.

HSL pitää erittäin tärkeänä, että alueen rakentamisvaiheessa varmistetaan joukkoliikennematkustajien sujuvat matkat ja toimivat vaihtoyhteydet eri liikennevälineiden välillä. Kävelymatkat liikennevälineiden välillä on pidettävä kohtuullisina ja esteettöminä eikä rakentaminen saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa joukkoliikenteen käytölle ja liikenteen tuotannolle.

Liityntäpysäköinti

Leppävaara on seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue. Leppävaara on myös Uusimaa-kaavassa merkitty liityntäpysäköintialueeksi, mikä tarkoittaa, että suunnittelussa tulee varata riittävät alueet liityntäpysäköintiin sekä järjestää lyhyet ja turvalliset reitit pysäkeiltä liityntäpysäköintialueelle sekä pysäkkiparien välille. Kaavaselostuksessa mainitaan, että alueen liityntäpysäköintiä kehitetään ja liityntäpysäköintipaikkojen määrää kasvatetaan nykyisestä 450:stä 600:aan. Kaavamääräyksissä ei kuitenkaan ole liityntäpysäköintipaikkamäärille vähimmäisvaatimuksia.

HSL pitää tavoitetta liityntäpysäköinnin kehittämisestä hyvänä, mutta huomauttaa, että tavoite ei välity kaavamääräyksissä. Asemakaavassa tulisi osoittaa liityntäpysäköintipaikkojen vähimmäismäärä. Vuorottaispysäköinti on hyvä periaate, jotta pysäköintipaikat saadaan tehokkaaseen käyttöön, mutta se vaatii toimiakseen erittäin tarkkaa toteutuksen suunnittelua. Laadukkaaseen pyöräpysäköintiin ja sen sijoittumiseen on myös erityisen tärkeää kiinnittää huomiota.

Pyöräily ja jalankulku

Kaavan yhtenä tavoitteena esitetään jalankulku- ja pyöräily-ympäristön kehittämistä. HSL pitää hyvänä radan yli suunniteltua ylikulkusiltaa, sillä se parantaa nykytilanteeseen nähden pohjois-eteläsuuntaisia kävely-yhteyksiä. Pyöräilyn osalta parannukset

jäävät kuitenkin vähäisiksi. HSL katsoo, että Turuntien suuntainen baana ja Linnanrakentajansilta ovat oikeastaan ainoat parannukset, mitä kaavassa esitetään pyöräilyympäristön kehittämiseksi. Muilta osin suunnittelu vastaa perinteistä ”kevyen liikenteen” suunnittelua.

Jalankulku ja pyöräliikenne ovat erilaisia kulkumuotoja ja siksi ne on järkevä erotella toisistaan eikä suunnitella yhtenä kevyen liikenteen kokonaisuutena. Pyöräliikenteen ominaispiirteitä ovat muun muassa pyörällä ajavan tilantarve, ajamisen vaatimat kaarresäteet ja näkemät sekä pyörällä ajettavat korkeuserot. Laadukkaita pyöräliikenteen järjestelyitä suunniteltaessa on huomioitava siihen liittyvät elementit; käyttäjät, ajoneuvot eli pyörät ja liikenneväylät. Myös jalkakäytävät ja muut jalankulkualueet saadaan rauhoitettua kävelyyn ja oleskeluun, kun pyöräliikenne suunnitellaan muun ajoneuvoliikenteen tapaan selkeille ja jalankulusta erotelluille reiteille.

Kaavassa ei esitetä Leppävaaran terminaalin läpi luontevaa itä-länsisuuntaista pyöräily-yhteyttä. Nykyisen alikulun (Leppävaarankäytävä) pyöräily-yhteys Selloon esitetään kaavassa nykyisenlaisena. HSL on huolissaan, että pyöräilyolosuhteet Leppävaarankäytävässä heikkenevät entisestään, koska alikulun jalankulkuvirrat tulevat tulevaisuudessa lisääntymään kaupunkiradan ja Raide-Jokerin myötä.

HSL pitää huonoina ratkaisuinä länsilaidan pyörätien poistamista Ratsukadun tunnelista kokonaan ja suoran jalankulku- ja pyöräyhteyden poistamista Turuntieltä Ratsukadulle. Poistosta aiheutuu lisää puolenvaihtajia pyöräliikenteeseen samalla, kun kaistojen lisääminen (2+2) houkuttelee lisää ajoneuvoliikennettä Ratsukadun kautta. Autoliikenteen suosiminen kestävien kulkutapojen kustannuksella ei ole HSL:n mielestä kannatettavaa. Turuntien suuntaiselta pyöräilyn baanalta jää puuttumaan luonteva yhteys lännestä Selloon muuta kautta kuin Leppävaarankäytävän alikulun kautta takaperoisesti kiertämällä, kun suora pyöräilyn ja jalankulun yhteys Turuntieltä Ratsukadulle poistuu. HSL esittää, että tutkitaan tämän yhteystarpeen hoitamista esimerkiksi Säterinpuistontien, Leppäviidantien ja Linnanrakentajansillan kautta.

Mahdollisuuksien mukaan olisi hyvä suosia pyöräliikenteen yksisuuntaisia järjestelyjä turvallisuuden ja sujuvuuden vuoksi. Etenkin risteysalueilla yksisuuntaisten järjestelyiden edut nousevat esiin. Yksisuuntainen pyöräliikenne kulkee kadulla loogiseen suuntaan, ja pyöräilijän eteneminen on hyvin muiden kulkijoiden havaittavissa. Kaksisuuntaiset järjestelyt kasvattavat onnettomuusriskiä, koska pyöräilijät voivat lähestyä risteystä autoilijan näkökulmasta epäloogisesta suunnasta. Myös jalankulkijoiden on vaikea hahmottaa kahdesta suunnasta lähestyviä pyöräilijöitä mm. risteysalueilla ja pysäkeillä. Esimerkiksi Ratsukadulla toisen puolen pyörätien poistaminen aiheuttaisi kuitenkin sen, että pyöräliikenteen yksisuuntaisten järjestelyiden toteuttaminen ei olisi enää mahdollista.

Asemakaava ja pikaraitiotiet

Raide-Jokerin pikaraitiotien linjaus sijaitsee kaava-alueen välittömässä läheisyydessä. Suunnittelun edetessä tulee varmistaa laadukkaan ja sujuvan pikaraitiotien

edellytykset. Suunnittelussa ei tule tehdä ratkaisuja, jotka hidastaisivat, vaikeuttaisivat tai estäisivät pika- raitiotien liikennöintiä tulevaisuudessa.

Asemakaava ja turvallisuus

Suunnitelmissa tulee vielä varmistaa, että alueelle ei muodostu kulmia ja katveita, jotka jäävät valvonnan ulkopuolelle.

HSL haluaa osallistua Leppävaaran keskuksen jatkosuunnitteluun.

Vastine:

Liikenteen sujuvuus on varmistettu toimivuustarkasteluin. Esitetyt muutokset Ratsukadulle parantavat myös bussiliikenteen sujuvuutta. Ratsukatua välillä Vanha maantie - Linnatullinkatu ei voida muuttaa vain joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn käyttöön. Muutos heikentäisi merkittävästi ajoneuvoliikenteen sujuvuutta alueella, kuten Pohjois- ja Etelä-Leppävaaran välillä. Lisäksi muutos lisäisi merkittävästi liikennettä Säterinpuistontielle ja Leppävaarankadulla.

Kaupunkitekniikan keskus vastaa katujen rakentamisesta ja rakentamisen vaiheistuksesta. Säterinpuistontien jatkeelle tehdään katusuunnitelmaan ja kadun rakentamisen aikataulu tarkentuu myöhemmin.

Sellon ajoliittymän toimivuutta Ratsukadulle parannetaan. Tarkemmassa katusuunnittelussa liittymään on tutkittu valo-ohjaus.

Bussiterminaalin suunnitelma ja päälle suunnitellun laajennuksen vaatimia pilareita on yhteensovitettu, jotta terminaalin liikenne toimii laajennuksen rakentamisen jälkeenkin. Terminaalissa suunnittelussa on huomioitu taksiasemajärjestelyt, jotka hoidetaan terminaalin itäpäässä. Terminaalissa kunnostamisen ajaksi suunnitellaan tilapäinen terminaali.

Kaavaratkaisussa nykyiset liityntäpysäköintipaikat voivat säilyä. Tavoitteena on lisätä liityntäpysäköintipaikkoja Turuntien pohjoispuolelle, kun sen alueen suunnittelu etenee. Kaavamääräyksissä ei ole erikseen liityntäpysäköintipaikkojen vähimmäismäärää.

Suunnitelmissa on esitetty ~~baanan lisäksi~~ jalankulun ja pyöräilyn erottelua Ratsukadulle. Terminaalissa läpi ei ole esitetty sujuvaa läpi menevää itä-länsisuuntaista pyöräily-yhteyttä. Terminaalissa on paljon eri toimintoja, joille tarvitaan tilaa. Erillistä pyörätietä terminaalin läpi ei pystytty mitoittamaan. Läpimenevä itä-länsisuuntainen pyöräily radan eteläpuolella ohjataan Leppävaaran ja Säterinkadulle. Suunnittelun aikana päädyttiin siihen, ettei Ratsukadun nykyistä kaukaloa levennetä mm. suurten kustannusten takia. Kaukalo on suunniteltu toinen ajokaista pohjoiseen, jotta ajoneuvoliikenteen mukaan lukien bussiliikenteen toimivuus saadaan varmistettua. Ajouradan itäpuolelle on sijoitettu nykyistä leveämpi eroteltu jalankulku- ja pyörätie. Yhteyttä Etelä-Leppävaarasta baanalle voidaan tutkia Turuntien pohjoispuolen suunnittelun yhteydessä

Kaavan suunnitelmissa on huomioitu Raide-Jokeri.

Espoon turvallisuuspäällikkö on antanut lausunnon kaavaehdotukseen liittyen.

8.

Päivämäärä 24.1.2021
Lausunnon antaja Sosiaali- ja terveystoimi

Leppävaaran asemakaava kuvauksen (asianumero 5054/2020) mukaisesti Leppävaaran keskustaa kehitetään kestävään liikkumiseen tukeutuvana asumisen, liike-elämän ja palveluiden muodostamana tiiviinä kaupunkialueena. Sosiaali- ja terveystoimen näkemyksestä asemakaavan muutosehdotus luo edellytykset kaupungin palveluverkon toteuttamiselle, mutta edellyttää julkisten ja yksityisten sosiaali- ja terveyspalveluiden mahdollistamista Sellon liikekeskuksen toiminnan yhteydessä ja jatkossa laajemmin Pohjois-Leppävaaran alueella.

Leppävaara visio, osa Espoo-tarinaa. Espoo-tarinan visio on verkostomainen viiden kaupunkikeskuksen edelläkävijäkaupunki, jonka yksi päämäärä on asukkaat ja palvelut.

Sosiaali- ja terveyspalveluiden tuottamisen mahdollistaminen osana Selloa ja jatkossa gallerian aluetta lisää alueen edellytyksiä toimia yhtenä Espoon viidestä kaupunkikeskuksesta ja tasapainottaa Pohjois- ja Etelä-Leppävaaran sekä Perkkää-Vermon asukkaiden sosiaali- ja terveyspalveluiden saavutettavuutta. Palveluiden tuominen keskeiselle sijainnille on osa sote-palveluiden strategiaa. Konkreettinen esimerkki Espoo -tarinan mukaisesta ratkaisusta on Iso-Omena, jossa sosiaali- ja terveyspalvelut on tuotu keskeiselle sijainnille luontevaksi osaksi kaupunkikeskusta.

Tulevaisuuden sosiaali- ja terveyspalvelut. Tulevaisuuden sote-palvelut pitää pystyä tarjoamaan muuttuvassa toimintaympäristössä (palvelutarve kasvaa, kustannuspaine kovenee, hoitotakuu kiristyy, digitaaliset palvelut arkipäiväistyvät ja sote-reformi etenee).

Suur-Leppävaaran tulevaisuuden sote-palveluiden pohjalla sovelletaan sote-keskuskonseptia, joka on linjassa hallituksen ja STM:n linjausten kanssa sekä valmisteilla olevan Länsi-Uudenmaan tulevaisuuden sote-keskuksen kanssa. Suur-Leppävaaran sote-keskuskokonaisuus tuodaan yksityiskohtaisemmin sote-lautakunnan päätettäväksi tänä vuonna (LTK päätös 16.12.20). Sote-konseptin toimintaperiaatteita noudatetaan myös valmisteilla olevan Espoonlahden terveysaseman peruskorjauksessa.

Suur-Leppävaaran alueen palveluverkon nykytilanne ei tue optimaalisesti asiakas- ja asukaslähtöisyyden ja saavutettavuuden strategista tahtotilaa. Viharlaakson terveysaseman siirryttyä väistötiloihin, kiinteistöjen korjauspaineen ja vuokrasopimusten päättymisen myötä tilatarve ja paine palveluiden tuottamiselle Suur-Leppävaaran asukkaille on kasvanut. Keskeinen sijainti tukee liikkuvien palveluiden linkittämistä osaksi sote-keskusta. Leppävaaran keskustalla on edellytykset toimia lippulaivana tulevaisuuden sote-keskukselle.

Sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksen myötä kaupungin omat ohjauskeinot korostuvat kuntalaisten hyvinvoinnin ja terveyden edistäjänä. Kaavoituksella on merkittävä rooli ohjata ja toimia tulevaisuuden palveluiden mahdollistajana. Kaavoituksella luodaan edellytykset palveluiden tuottamiselle pitkällä aikavälillä siellä, missä asutaan ja minne on helppo tulla töihin. Kaavoitus edesauttaa kaupunkia onnistumaan sosiaali- ja terveystalouden sote-uudistuksen ja kuntalaisten laatuvaatimusten tuomien haasteiden ratkaisemisessa.

Sosiaali- ja terveystoimi pyytää huomioimaan julkisten ja yksityisten sosiaali- ja terveystalouden mahdollistamisen asemakaavamuutoksen yhteydessä osana Sellon laajennusosaa ja jatkossa laajemmin Pohjois-Leppävaaran alueella. Sosiaali- ja terveystalouden mahdollistaminen liikekeskuksen yhteyteen on Suur-Leppävaaran sote-tarpeiden sekä muutoksen alla olevan asemakaavan muutoksen ja Espoo-tarinan hengen mukainen ratkaisu. Suunnittelun edetessä sosiaali- ja terveystoimi pitää myös tärkeänä huomion kiinnittämistä sujuvaan liikkumiseen ja esteettömyyteen alueella, erityisesti sosiaali- ja terveystalouden saavutettavuuteen esteettömästi.

Vastine:

Asemakaavan muutoksessa on varauduttu sosiaali- ja terveystalouden tilantarpeeseen mahdollistamalla julkisten palveluiden sijoittaminen joukkoliikenneterminaalini yläpuolelle sijoittuvaan liikerakennusten korttelialueeseen [kl-my(+15.0) 11200)].

Kortteli on hyvien joukkoliikennedyhteyksien äärellä. Kaavassa mahdollistetaan rakentamisen laajentaminen radan pohjoispuolelle.

9.

Päivämäärä 25.1.2021
Lausunnon antaja Fortum Power and Heat Oy City Solutions

Fortumilla on kaukolämmön runkojohtoja tarkasteltavalla suunnittelualueella sekä sen välittömässä läheisyydessä.

Nykyisiin kaukolämpöjohtoihin suunnittelualueella kohdistuu muutostarpeita Fortum haluaa olla mukana kehittämässä alueelle erilaisia monipuolisia energiaratkaisuja jo heti suunnitteluvaiheessa. Rakennettaviin kiinteistöihin tarjoamme kaukolämpöä sekä kaukojäähdytystä täydennettynä mahdollisilla valittavilla alueellisilla tai paikallisilla energiaratkaisuilla, jotka voivat mahdollistaa myös yksittäisten rakennusten tarpeen mukaisen jäähdytyksen.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

10.

Päivämäärä 25.1.2021
Lausunnon antaja Väylävirasto

Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Väylävirasto on antanut 2.5.2018 lausunnon kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, joka on hyvin huomioitu kaavatyössä. Aiemman lausunnon lisäksi Väylävirasto lausuu asemakaavamuutoksesta seuraavaa: Asemakaavaehdotus tulee muuttamaan Leppävaaran aseman kulkuyhteyksiä ja laiturialueen järjestelyitä, aseman liityntäpysäköintien sijainteja sekä rautatiealueen rajauksia. Väylävirasto ja Espoon kaupunki ovat valmistelleet aiesopimusta mm. asemakaavaehdotuksessa osoitetun uuden Leppävaaran asemasillan sekä liityntäpysäköintijärjestelyiden suunnittelun ja toteuttamisen pääperiaatteista. Aiesopimuksen kohteena on Leppävaaran joukkoliikenneterminaalien Asemasillan suunnittelu, rakentaminen, käyttö ja hankkeen edellyttämä rautatiealueen laajuuden supistaminen sekä aseman liityntäpysäköintikapasiteetin kasvattaminen ja saavutettavuuden säilyttäminen aiesopimuksessa esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Aiesopimuksessa on tarkoitus sopia myös Espoon kaupungin ja Väyläviraston vastuista, velvollisuuksista ja kustannustenjaosta näiden järjestelyiden suunnittelun ja toteuttamisen osalta.

Väylävirasto katsoo, että aiesopimuksen tulee olla hyväksytty ja allekirjoitettu, ennen kuin asemakaavaehdotus hyväksytään.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine:

Leppävaaranaukion kaavassa kavennetaan uuden pysäköintitalon kohdalla rata-alueita. Pysäköintitalon ja rata-alueen väliin kaavoitetaan kevyen liikenteen yhteys, joka parantaa bussiterminaalien ja aseman saavutettavuutta lännestä. Muutoin nykytilanne liityntäpysäköinnin, aseman kulkuyhteydet ja laiturialueiden järjestelyt voivat säilyä nykyisellään. Rata-alueen kaventamisesta on neuvoteltu Väyläviraston kanssa erikseen.

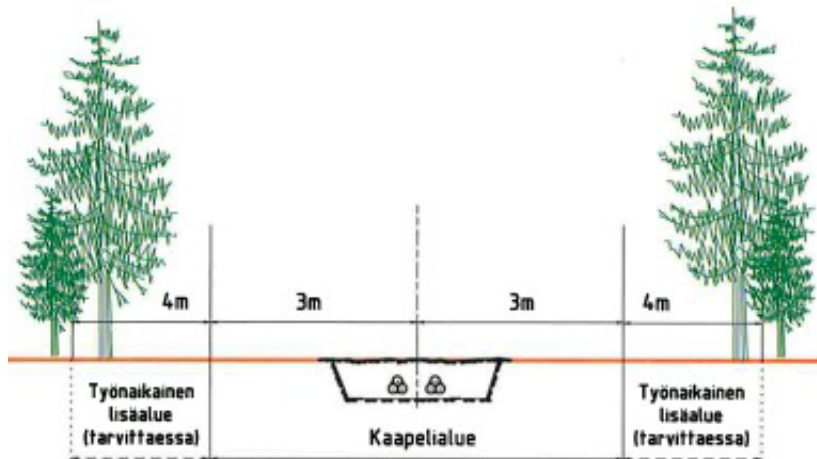
Leppävaaranaukion kaavamuutoksen osalta ei aiesopimukselle ole tarvetta.

11.

Päivämäärä 25.1.2021
Lausunnon antaja Caruna Espoo Oy

Nykyinen sähköverkko 110 / 20 / 0,4 kV Kaava-alueella on Caruna Espoo Oy:n sähköjakeluverkkoa oheisen liitteen 1 mukaisesti. Sinisellä viivalla on esitetty 20 kV johdot ja 0,4 kV johdot vihreällä. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla.

Kaava-alueelle ei sijoitu Caruna Espoo Oy:n nykyistä 110 kV sähköverkkoa. Alueella on kuitenkin suunnitteilla uusi 110 kV maakaapeliyhteys (punaisella). Voimajohtojen kaapelialueille lunastetaan käyttöoikeuden rajoitus, jonka perusteella niille ei saa sijoittaa ilman voimajohdon omistajan lupaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai rakennelmia eikä tehdä ojia tai muita kaivauksia. Kaapelialue on n. 3 metriä kaapeleiden keskilinjan molemmin puolin, kaapelialue on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1 Voimajohdon kaapelialue

Voimajohdon asettamat rajoitukset tulee huomioida kaava-alueen suunnittelussa.

Vaikutukset sähkönjakeluun

Kaavan myötä sähkön käyttö alueella kasvaa.

Muuntamo- ja johtovaraukset

Kaavassa on maininnat, että KM-1, KM-2-korttelialueille saa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi rakentaa alueen sähkönjakelun vaatimat muuntamotilat.” - ” Alueen sähkönjakelun vaatimat muuntamotilat tulee sijoittaa kiinteistöihin. Tilat saa rakentaa asemakaavassa merkityn rakennusoikeuden lisäksi. Puistoon ei saa sijoittaa muuntamoita.”

Ensisijaisesti pyrimme käyttämään ulos asennettavia puistomuuntamoita. Muuntamot olisi sijoittaa siten, että ne ovat helposti luokse päästävissä ja huollettavissa. Muuntamolalle varattava alue on n. 20 m². Pyydämme, että varaatte kaavaan oheisen liitteen 1 mukaisesti nykyiselle puistomuuntamoille (violetti neliö) tarvittavat maa-alueet.

Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johto- ja muuntamosiirrot tehdään Caruna Espoon toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Meillä ei ole muuta huomautettavaa ko. ehdotuksesta. Toivomme saada tietoomme, kun kaava on hyväksytty.

Vastine:

Asemakaava-alueelle ei ole esitetty uusia muuntamoiden paikkoja. Asemakaavassa edellytetään, että muuntamot tulee sijoittaa rakennuksiin. Joukkoliikennealueelle ei osoiteta muuntamon alaa. Mahdollisen muuntamon sijainti tulee suunnitella bussiterminaalin korjaussuunnitelman yhteydessä.

Kaavan lainvoimaistuttua asiasta ilmoitetaan Carunalle.

12.

Päivämäärä	26.1.2021
Lausunnon antaja	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY

Kaavaratkaisusta

Asemakaavan laadintaa ohjaa Espoon eteläosien yleiskaava, jossa kaava-alue on osoitettu pääasiassa kehitettäväksi keskustatoimintojen alueeksi (C-K). Aluevarausta koskevan määräyksen lisäksi suunnittelussa tulee asemakaavoituksella pyritään alueen toimivuuden (mm. palvelujen säilyminen) varmistamiseen lisärakentamisella sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseen.

Asemakaavaehdotuksessa on otettu yleiskaavan aluevaraukset huomioon. Edelleen on kuitenkin tarpeen varmistaa, että kaavaratkaisu parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ml. liityntäpysäköinti. Kaava-aineistojen perusteella vaikuttaa siltä, että joukkoliikenteen toimintaedellytysten sijaan kaavaratkaisu parantaa autoliikenteen olosuhteita ja joiltain osin mahdollisesti jopa heikentää joukkoliikenteen olosuhteita. Selvitysaineistona tulee ottaa huomioon syksyllä 2020 hyväksytty Uusimaa-kaava 2050, jossa alueelle on osoitettu joukkoliikenteen vaihtopaikka ja liityntäpysäköinti-alue. Leppävaara on maakunnallisesti merkittävä joukkoliikenteen solmukohta.

Kaavan yhtenä keskeisenä tavoitteena on ollut laajentaa keskusta-alueen jalankulku- ja pyöräily-ympäristöä tukemaan kestävästä liikkumisesta

Kaupun ratkaisu

Sellon laajennukseen on osoitettu rakennusoikeutta 11000k-m². Tilaan saa sijoittaa liiketiloja.

Suunnitteilla olevasta kauppakeskus Sellon laajennusosasta tulee kiinteä osa nykyistä kauppakeskusta niin rakenteellisesti kuin teknisestikin. Laajennusosassa tul- laan hyödyntämään samoja energiatehokkaita ja ekologisia ratkaisuja kuin nykyises- säkin kauppakeskuksessa.

Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Helsingin seudun hyväksytyssä, ei vielä lainvoimaisessa vaihemaakuntakaavassa Leppävaara on niin ikään keskustatoimintojen aluetta.

Oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa on osoitettu alueiden pääasiallinen pääkäyttötär- koitus. Pääosa kaava-alueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C-K), jolle saa osoittaa keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu-, kou- lutus- ja myymälätiloja. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkö. Uu- denmaan ELY-keskus katsoo, että vähittäiskaupan sijainninhjauksen osalta asema- kaavamuutosehdotus toteuttaa maankäyttö- ja rakennuslain sijainninhjauksen sään- nöksiä.

Ilmastovaikutukset

Kaavamuutoksen ilmastovaikutuksia ei ole energiaselvityksiä lukuun ottamatta ku- vattu kaavaselostuksessa. Kaavaselostukseen on hyvä avata ilmastovaikutuksia laa- jemmin. Ilmaston muutoksen hillinnän näkökulmasta kaava-alueen sijainti yhdyskun- tarakenteessa sekä kaavaa koskevat tavoitteet ovat myönteisiä. Ratkaisu tiivistää ra- kennetta vähentämättä hiilivarastoja ja -nieluja sekä mahdollistaa työpaikkojen ja asumisen sijoittumista hyvin joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Rakennusten osalta lämmitys hoidetaan kaukolämmöllä, johon liittyy erittäin myönteiset tulevaisuuden odotukset espoolaisen kaukolämmön ominaispäästöjen pienenemisestä. Sellon kauppakeskuksen laajennusosa hyödyntää nykyisen kauppakeskuksen tavoin LEED- sertifikaattitason energiatehokkaita ratkaisuja.

Kestävän liikkumisen osalta on tarpeen varmistaa, että jalankulun, pyöräilyn ja jouk- koliikenteen edellytykset alueella todella paranevat ja että kaava vähentää myös tältä osin päästöjä. Kulkutapojen valintatilanteessa kaupunkirakenteen pienilläkin yksityis- kohdilla voi olla verrattain laajoja positiivisia tai negatiivisia ilmastovaikutuksia.

Melu:

Kaava-alue sijaitsee kokonaisuudessaan voimakkaan melun

Tärinä ja runkomelu:

Annettu määräys ei ole riittävä. Siinä tulisi ainakin viitata molempien osalta saavutet- taviin suositusarvoihin tms. Nykyisessä muodossaan määräys ei ohjaa rakentamista millään tavalla. Tarvittaessa tärinä ja runkomeluselvityksiä tulee täydentää niin, että riittävät, ohjaavat määräykset voidaan antaa.

Ilmanlaatu:

Kaava-alue sijoittuu kokonaisuudessaan vilkkaaseen liikenneympäristöön, sulkien samalla aiemmin avointa, tuulettuvampaa ympäristöä

Vastine:

Kaavalla parannetaan kestävä liikumisen edellytyksiä. Muun muassa bussitermiinän korjaus ja parantaminen, Raide-Jokeri, uusi jalankulku- ja pyöräily yhteys Rat-sukadun yli länteen sekä parannetut pyöräpysäköinti järjestelyt tukevat kestävien kulkumuotojen käyttöä.

Kaava-alueelle voi tulla toimintoja, jotka käyttävät esimerkiksi teknisiä laitteita, jotka ovat herkkiä tärinälle. Tämän takia kaavassa on tärinän ja runkomelun määräys. Kaavassa ei ole melulle herkkiä toimintoja, kuten asumista, päiväkotia tai opetustiloja.

Kaavaselostukseen on liitetty Ilmastovaikutukset osio.

13.

Päivämäärä 22.1.2021
Lausunnon antaja Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos

* Rakennusaikaiset pelastustiejärjestelyt alueella ja Kauppakeskus Sellon poistumisjärjestelyt tulee huomioida ja varmistaa rakennustöiden kaikissa eri vaiheissa. Suunnittelun ja rakennustöiden edistyessä Kauppakeskus Sellon pelastus- / evakuointisuunnitelma tulee päivittää säännöllisesti. Toimivat ja ennalta suunnitellut evakuointijärjestelyt ovat tarpeellisia suurista henkilömääristä ja rakentamisen aiheuttamista muutoksista johtuen.

* Alueen osoitteistoon ja sen selkeyteen sekä uusien maamerkkien nimeämisiin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Esimerkiksi tuplaosoitteita (kaksi eri osoitetietoa samaan kohteeseen) on vältettävä. Tehokkaan viranomaistoiminnan (pelastus, ensihoito, poliisi) näkökulmasta loogisilla osoitteilla ja maamerkeillä on huomattava merkitys apua tarvitsevan asiakkaan nopeassa tavoittamisessa.

* Uudet pysäköintihallit tulevat aiheuttamaan lisääntyvää liikennettä ja liikkumista kaava-alueella ja sitä ympäröivällä lähialueella. Muutos tulee huomioida alueen liikenteen suunnitteluratkaisuissa ja varautumisessa. Liikenteen ja liikkumisen lisääntyessä (autot, kävely, pyöräliikenne) tienylityspaikat pitää huomioida ja tehdä turvallisiksi.

Ruuhkautunut liikenne ja väärin pysäköidyt ajoneuvot voivat vaikeuttaa, tai jopa estää hälytysajoneuvojen liikkumista alueella ja näin heikentää merkittävästi viranomaisten toimintaedellytyksiä sekä pidentää ihmisten avunsaantiaikaa hätätilanteessa.

* Kaava-alueen suunnittelussa on huomioitava selkeät hälytysajoneuvojen ajoyhteydet alueelle ja itse alueella;

- Pelastustoiminnan turvaamiseksi pelastusyksiköllä (sammutusauto) ja ensihoitoyksiköllä (ambulanssi) päästään palokunnan hyökkäysreittien välittömään läheisyyteen.

- Pelastusteiden suunnittelussa ja toteutuksessa kiinnitetään huomiota uusien rakennusten lisäksi myös jo olemassa olevien rakennusten sekä Leppävaaran juna-aseman raidealueen saavutettavuuteen.

- Leppävaaranaukiolle Kauppakeskus Sellon välittömään läheisyyteen järjestetään pysäköintipaikat hälytysajoneuvoille (ensihoito, pelastus, poliisi).

Pelastusteiden suunnittelussa tulee huomioida "HIKLU Pelastustien suunnittelu ja toteutusohje 5.3.2020".

* Erityistä huomiota tulee kiinnittää Viaporintorilla järjestettäviin tapahtumiin. Satunnaiset tapahtumat eivät saa hankaloittaa pelastustoimintaa alueella. Laadukkaalla etukäteis-suunnittelulla varmistetaan huolto- ja hälytysajoneuvojen toimivat ajoyhteydet alueella myös satunnaisten tapahtumien aikana (tilapäisrakenteet, teltat, katsomot, lavat).

Viaporintorilla tulee huomioida myös ajoneuvoliikenteen rakenteellinen ohjaus. Esimerkiksi sairaskohtauksessa, ajoesteet (pelastus- ja huoltoliikenne huomioiden) antavat ihmisille suojaa ajoneuvon hallinnan menetyksissä.

* Kunnallistekniikan suunnittelussa tulee huomioida a) pelastuslaitoksen sammutusveden tarve ja palovesiasemat alueella sekä b) automaattisten sammutuslaitteistojen vedentarve ja vesilähdevaatumukset (esimerkiksi pysäköintihallit). Uusi palovesiasema tulee sijoittaa alueen länsipuolelle Ratsukadulle. Nykyiset alueen itäpuolella sijaitsevat kaksi palovesiasemaa (junaradan etelä- ja pohjoispuoli) pitää säilyttää ja niiden saavutettavuus varmistaa.

* Viranomaisradioverkon (Virve) kuuluvuus on varmistettava niissä kaava-alueen rakennuksissa ja rakennelmissa sekä liikenne- ja huoltotunneleissa, joissa on tavannomaista suurempi henkilöturvallisuusriski. Tarvekartoitus tulee tehdä muun muassa seuraaviin tiloihin: isot kokoontumis- ja liiketilat, maanalaiset tilat (pois lukien tavannomaiset kellaritilat) sekä automaattisella paloilmoittimella tai sammutuslaitteistolla varustetut kohteet.

Tarvekartoitus tulee esittää ja hyväksyttää pelastusviranomaisella ennen kyseisten töiden aloittamista.

* Maanalaisten tilojen savunpoistoon liittyen tulee huomioida, että palossa syntyvä savu ja lämpö (ulospuhallus) ei aiheuta vaaraa ihmisille, rakennuksille, rakennelmille, infrastruktuurille maanpäällä.

* Ulkoalueiden ja sisätilojen valaistuksen suunnitteluun tulee kiinnittää huomiota. Hyvin valaistut ulkoalueet ja sisätilat parantavat turvallisuutta ja ennaltaehkäisevät onnettomuuksia.

* Kaava-alueen laajuus, geometria ja sen kokonaisturvallisuus huomioiden pelastusviranomaisen mielestä myös poliisille tulisi varata mahdollisuus lausua mielipide kyseisestä asemakaavan muutosehdotuksesta.

Vastine:

Kaava-alueelle on tehty liikenne-ennuste. Liikenteen sujuvuus on varmistettu toimitus- ja vuustarkasteluin. Suunnitelmissa hälytysajoneuvoille ei ole merkattu erillisiä pysäköintipaikkoja tilan vähyyden takia. Jatkosuunnittelun aikana asiaa voidaan tutkia. Lisäksi tarkemmassa jatkosuunnittelussa voidaan tarkentaa ajoneuvoliikenteen rakenteellista ohjausta, kuten ajoesteiden sijaintia.

Osa-asioista ei ole kaavallisia ja ne huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos on antanut lausunnon kaavaehdotuksesta.

14.

Päivämäärä 11.2.2021
Lausunnon antaja Vammaisneuvosto ja sen Rakennetaan kaikille -työryhmä RAKA

Lausunto pohjautuu esittelyyn Rakennetaan kaikille -työryhmässä 27.1.2021 aineistona esittelydiat Leppävaaran keskus, liikenne/ Tarja Pennanen ja Leppävaaran keskus/ Tiina Piironen sekä kaava-aineistoon, joka on saatavilla sähköisesti Espoon www-sivuilla (koko aineistia ei ole saavutettavassa muodossa).

Vammaisneuvoston Rakennetaan kaikille -työryhmä (jatkossa RAKA) esittää seuraavien asioiden huomioon ottamista, jotta uudistettava Leppävaaran keskus lähiympäristöineen saadaan rakennettua kaikille käyttäjilleen esteettömäksi, turvalliseksi ja käytettäväksi alueiksi.

YLEISTÄ

Alue on erittäin merkittävä liikenteen solmukohta ja iso ~~asutus-~~ ja palvelukeskittymä ja muutoksessa oleva kaava-alue on osin erityisen esteettömyyden aluetta. Erityisen esteettömyyden raja täytyy merkitä kaavaan selvästi kaikkien tahojen huomioitavaksi.

Yhtä tärkeää on kuitenkin kulkuväylät erityisen esteettömyyden rajakohdissa, jotta voidaan aidosti toteuttaa käytettävä ja esteetön liikkuminen. Myös selkeät opastemerkinnät auttavat esteettömän reitin valinnassa.

Kaava-alueella tulee edelleen tarkentaa kauppakeskuksen kulkuväylien esteettömien kulkuväylien pituuteen (nykyisin vain yksi asiakashissin sijaintipaikka) ja hissien toiminnallisuuteen 24/7/365-käytössä.

Espoon tulevaisuuden palveluverkon suunnitelmien kautta etenkin kauppakeskuksen alueelle tulee rakennusten elinkaaren aikana sovitettavaksi myös julkisia palveluita. Esim. keväällä 2021 kauppakeskuksessa avautuu vuokratilassa TE-keskus, johon esteetön matka on pyörällisillä apuvälineillä erittäin pitkä.

Suunnittelun lähtökohtana tulee olla esteettömyyden osalta se, että esteetön reitti on aina lyhin samalla turvallisuusnäkökohdat huomioiden.

Paikoitus ulkoalueilla ja halleissa

Liikuntaesteisten (jatkossa LE) pysäköintipaikkojen sijainti suunniteltava lyhimmän reitin periaatteella. LE-pysäköintipaikkojen määrän kasvattaminen kauppakeskuksen pysäköintihalleissa on tarpeellista ja LE-paikkojen toimivaan ja järkevään sijoittamiseen pitää kiinnittää erityistä huomiota. Yhtenä muistettavana näkökohtana on myös se, että LE-pysäköintipaikan käyttäjällään voi olla tarve sähkölatauspistokkeelle. Pakottava kaavamääräys ensimmäisen pysäköintikerroksen korkeudesta tulee säilyttää mm. ambulanssien ja muun korkean saattoliikenteen autojen pääsemiseksi pysäköintihalliin.

Saattopaikat ulkoalueilla ja halleissa

LE-saattopaikkojen sijainti suunniteltava liikenneasemien (juna- ja bussiterminaali) ja kauppakeskuksen sisäänkäyntien välittömään läheisyyteen ja niiltä pääsy esim. hissiin tulee olla ulkotiloissa suojattu/ katettu haasteellistenkin keliolosuhteiden aikana.

Erityisesti huomioitava LE-saattopaikan erityislaatuisuus: asiakkaan jättäminen esim. suurella pyörätuolilla kestää normaalipysähdystä pidempään ja usein kuljettaja jatkaa vielä asiakkaan saattamista ja opastamista sisätiloihin tai raiteelle/ pysäkille saakka.

LE-saattoliikenteen liikennesuunta tulee olla kadulla eteenpäin suuntautuva liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi.

Ulkoalueet, kulkuväylät ulkotiloissa ja katetuissa tiloissa

Suur-Leppävaaran keskus on väestöltään jo nyt n.13 suurimman kaupungin kokoinen Suomessa. Alueen liikenne- ja palvelukeskittymä on kaava-alue, jonka suunnittelussa tulee tarkasti miettiä kaikkia väestöryhmiä, mutta etenkin ikääntyvän väestön ja heikommin kulkevien tarpeita liikkumisen kannalta.

Suunnittelussa tulee muistaa, etteivät liikkumisesteiset voi käyttää yksinomaan luiskia edes levähdystasojen kanssa, vaan korkeussiirtymiin pitää aina olla käytettävissä hissi. Liikkumisen suunnittelussa katetuissa tiloissa pitää myös huomioida periaate, että esteetön reitti on aina lyhyin.

Ulkoalueet

Myös radan eteläpuolisten kävelyreittien kattamista kokonaan tulisi harkita Ratsusolan, Ratsutorin ja Viaporintorin osalta.

Alueen valaistus tulee olla myös ilta- ja talviaikaan riittävä esteettömyyden ja turvallisuuden näkökulmasta.

Sisätilat, Kulkureitit sisällä sekä hissit

Nykyisellään Kauppakeskuksen hissien sijainti yhdessä kohtaa tekee esteettömät reitit valtavan pitkiksi liikkumisesteisille henkilöille. Esim. keväällä 2021 avattavaan TE-keskukseen esteetön reitti kulkee Leppävaaran aukion kautta saavuttaessakin aina

keskiaulan hissien kautta, mikä on usein kohtuuton matka pyörällisillä apuvälineillä kulkeville.

Liikenneaseman ja Sellon laajennuksen myötä aluetta käyttävien ihmisten määrä ja erityisesti kauppakeskuksen läpi kulkevien ihmisten määrä kasvaa merkittävästi. Tämän vuoksi asiakashissejä ja niiden sijainteja pitää ehdottomasti lisätä kauppakeskukseen. Ilman esteettömien reittien olennaista lyhentämistä uusien hissiyhteyksien avulla, ei Leppävaaran aluekeskuksessa saavuteta Maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämää esteettömyyttä ja käytettävyyttä erityisryhmien osalta.

Yleisesti kulkureitit sisällä tulee suunnitella ja merkitä käyttäjien helpoiksi hahmottaa. Kaavamääräyksellä voisi varmistaa toimivan opaste- ja merkintätavan saamisen

Huonona esimerkkinä sekavasta ja toimimattomasta kauppakeskusopasteista ja ohjaavista merkinnöistä löytyy nykyisestä kauppakeskus Isosta Omenasta ja Ainoasta.

RAKA antaa mielellään lisätietoja asiassa, ettei huonoja käytänteitä toisteta tässä erityisen esteettömyyden kohteessa.

Opasteet ulkotiloissa ja sisällä

Kehittyvän kaupunkikeskuksen rakentamisessa voidaan hyödyntää myös uutta teknologiaa, esim. paikannusteknologiaa eri vammaryhmien käyttöön.

Erityistä huomiota on kiinnitettävä palvelualueen (kauppakeskus) läpi liikenneasemille ohjaavien opasteiden suunnitteluun. Tällä tarkoitetaan niin ajoneuvoliikenteen kuin kävely- ja pyöräliikenteenkin ohjauksen suunnittelua.

Sisätilat, Hahmotus

Kuten edellä jo mainittu, kulkureitit sisällä tulee suunnitella ja merkitä käyttäjien helpoiksi hahmottaa. Kaavamääräyksellä voisi varmistaa toimivan opaste- ja merkintätavan saamisen pysäköintihalleihin ja kauppakeskuksenkin tiloihin, esim.

kulkukäytävien ja hissien värisuunnittelu ilmasuuntien mukaan (keltainen, sininen jne.),

hissien numerointi/nimi sijaintia rakennuksissa korostaen (Viapori, Linnatulli jne.).

kerrosmerkinnät kaikissa kaavan rakennuksissa samalla tavalla ja samaa kerrosta tarkoittaen, yms. Merkinnöissä ei saa olla sekaantumisvaaraa yleisesti ymmärrettyihin merkintöihin. Huonona esimerkkinä kauppakeskus Ainoan M-taso, mikä ei viittaa metrokerrokseen.

Tärkeää on, että EI sallita kauppakeskuksessa sen omaa värisuunnitelmalla käytettäväksi ohjaamaan alueella liikkuvia ihmisiä kohden liikenneasemaa ja ylikulkusiltaa.

Muuta

Ratsukadun liikennejärjestelyt ovat lisäselvityksen alla liittyen muun muassa kohtaan, jossa Ratsukadulta käännytään nykyiseen Sellon pysäköintihalliin. Jos kävelyreitti jatkossa Ratsukadulla tapahtuu vain kadun Sellon puoleista sivua, jalankulkijoiden ym. liikkujien määrä Sellon pysäköintihalliin kulkevan kulkuaukon ohi tulee kasvaamaan ja näiden kulkijoiden turvallisuudesta on huolehdittava.

Kokonaisuudessaan risteysalueet Ratsukatu-Linnatullinaukio ja Ratsukatu-Sellon pysäköinti-alue pitää suunnitella kyseisen reitin tulevaisuuden käyttäjämääriin perustuen.

RAKA toivoo saavansa opastesuunnitelmat nähtäväkseen niiden valmistuttua.

RAKA toivoo saavansa lopullisen esteettömyyselvityksen nähtäväkseen ennen rakennusluvan myöntämistä.

Vastine:

Kaavaselostukseen on lisätty kappale esteettömyydestä. Lisäksi kaavamääräyksiin on lisätty esteettömyyden osalta määräykset: ”LA-1-alue ja Leppävaarankäytävä sekä yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varatut alueen osat tulee toteuttaa esteettömyyden erityistasoisena.” ja ”LA-1-alueella ja KM-1-korttelialueilla tulee toteuttaa liikkumisesteisten saattoliikennepaikkoja.”.

Kaavamääräyksissä on määrätty liikkumisesteisten autopaikoista seuraavasti: Liikkumisesteisten autopaikkoja on rakennettava vähintään kaksi liikkumisesteisen autopaikkaa ensimmäistä 50 autopaikkaa kohden, sen jälkeen yksi paikka lisää kutakin alkavaa 50 autopaikkaa kohden. Liikkumisesteisten autopaikat tulee sijoittaa niiden käytettävyyden kannalta tarkoituksenmukaisesti. Osa liikkumisesteisten autopaikoista voi olla sähköautopaikkoja, jotka määritetään jatkosuunnittelussa.

Kaavaehdotus mahdollistaa kaavan viitesuunnitelman mukaisen Ratsusolan kattamisen, sekä Viaporintorin laajentamisen osittain Ratsusolan päälle. Ratsusolan kattaminen on Sellon laajennuksen yhteydessä toteutettava hanke, joka on sekä kaupallisesti, että julkisten kulkuyhteyksien parantamisen näkökulmasta perusteltu toimenpide. Nykyinen voimassa oleva kaava mahdollistaa jo nyt Viaporintorin kattamisen osittain. Kaavaehdotus laajentaa tätä mahdollisuutta. Ratsutori ei kuulu kaava-alueeseen ja sen kattaminen ei ole harkinnassa. Ratsutori on etelään aukeava, aurinkoinen, lämmin torialue sekä Alberganesplanadin puistoakselin pääte.

Tarkemmassa katusuunnittelussa on tutkittu Ratsukadun ja Sellon pysäköintihallin liittymään valo-ohjausta. Liikennevalot parantavat liikenteen sujuvuutta ja lisäisivät jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta.

RAKA:n lausunto on toimitettu Sellon suunnittelusta vastaaville taholle. He ovat ilmoittaneet, että opastesuunnitelmat ja esteettömyyselvitys toimitetaan nähtäville RAKA:lle aikanaan osana rakennuslupaprosessia.