

Lausuntojen sekä kannanottojen lyhennelmät ja vastineet

Espoonatori

Asemakaavan muutos

40. kaupunginosa Espoon keskus

Osa korttelia 40183, liikenne- ja katualueet

Liittyy kaupunkisuunnittelulautakunnan 17.1.2024 MRA 32 §:n mukaisesti uudelleen nähtäville hyväksymään asemakaavan muutokseen, piirustusnumero 7457.

Uudelleen nähtävillä MRA 32 §:n mukaisesti 5.2.–5.3.2024.

Kaavan hyväksymispäätöksestä ovat pyytäneet tiedon seuraavat lausunnonantajat:

nro 1.

Espoon kaupunki
Y-tunnus 0101263–6

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

Outi Reitmaa

Johanna Nuotio

Marno Hanttu, etunimi.sukunimi@espoo.fi

Lausuntojen ja kannanottojen lyhennelmät ja vastineet

Lausunto

Päivämäärä 13.2.2024
Lausunnon antaja Helsingin seudun liikenne (HSL)

Terminaalin toimivuus, bussien ajettavuus alueella sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteisyyksien jatkuvuus varmistetaan, kun jatkosuunnittelu suunnitellaan 26.5.2023 valmistuneen kunnallistekninen yleissuunnitelman pohjalta, jossa HSL on ollut mukana. Terminaalien yleissuunnitelmassa on varauduttu alueen tuleviin bussimääriin ja mahdollisiin kalustomuutoksiin sekä niiden vaatimaan tilatarpeeseen.

HSL:n lausunnossa lähdetään siitä oletuksesta, että yleissuunnitelmassa sovitusta asioista pidetään jatkossakin kiinni ja HSL otetaan mukaan terminaalien tarkempaan jatkosuunnitteluun. Kaikkia lopullisen terminaalien toiminnan kannalta oleellisia asioita ei ole otettu huomioon vielä yleissuunnitteluvaiheessa, joten HSL:n tiivis mukana oleva rakennussuunnitteluvaiheessa on erittäin tärkeää lopullisen terminaalien toimivuuden ja sujuvan käyttöönoton kannalta.

Uuden terminaalien valmistuttua radan pohjoisosassa säilyy vielä jonkin verran bussiliikennettä. Näiden bussilinjojen ja pohjoispuolen pysäkkialueen toimivuus on varmistettava myös jatkossa. Pohjoispuolen pysäkkialueella on tulevaisuudessa merkitys myös mahdollisten poikkeusjärjestelyiden aikana.

Rakentamisen aikaisiin liikennejärjestelyihin on kiinnitettävä huomiota. Bussiliikenteen, sujuvien vaihtojen ja alueella turvallisen liikkumisen on toteuduttava jokaisessa rakennusvaiheessa.

Espoon puolella tulee olla rakentamisen aikana toimiva bussien kääntö- ja pikapysäköintipaikka kuljettajien taukotiloineen.

Vastine:

Asemakaavaprosessin jälkeen kaava-alueen jatkosuunnittelusta vastaa kaupunkitekniikan keskus. Kaupunkitekniikan keskus on ollut tiiviisti mukana kaavavaiheen suunnittelussa ja varmistaa HSL:n mukana olon myös jatkosuunnitteluvaiheessa.

Junaradan pohjoispuolella on vireillä Virastopihan asemakaavan muutos. Alueelle laaditaan Espoon puolella kunnallistekniikan yleissuunnitelma, jonka suunnittelussa HSL on mukana.

Muilta osin merkitään tiedoksi.

Lausunto

Päivämäärä 14.2.2024
Lausunnon antaja Caruna Espoo Oy

Kaava-alueella on Caruna Espoo Oy:n sähköjakeluverkkoa. Tarvittavat sähköverkon komponenttien siirrot tehdään Caruna Espoon toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen, muuntamoiden ja muiden komponenttien siirtojen edellytys on, että niille järjestyy uudet pysyvät sijainnit.

Uuden kaavan myötä sähköön käyttö alueella kasvaa ja alueella tarvitaan uusia kaapelointeja ja mahdollisesti muuntamoita.

Kaavassa on varattu 2 kappaletta ohjeellisia muuntamon rakennusaloja, jotka tulee integroida osaksi rakennusmassaa ja lisärakennusoikeus kohdassa sallitaan alueen sähköjakelun vaatimien muuntamotilojen rakentaminen.

Asemakujan puoleiselle vm-1 alueella tarvitaan 25 m² rakennusala kiinteistömuuntamolle ja 10 m² rakennusala sisäkytkemölle. Kamreerintien puoleiselle vm-1 alueelle tarvitaan 25 m² rakennusala kiinteistömuuntamolle. Lisäksi joukkoliikenneterminaalin alueelle tulisi varata noin 20 m² alue ulkokytkemölle tai 10 m² rakennusala sisäkytkemölle mahdollista bussien latausta varten.

Vastine:

Carunan kanssa on käyty työneuvottelu ennen kaavaehdotuksen asettamista nähtävillä. Asemakaavan muutoksesta on rajattu Kamreerintie ja korttelin länsiosa pois ehdotusvaiheen jälkeen. Jäljelle jääneelle suunnittelualueelle asemakaavakartassa on varattu yksi ohjeellinen muuntamon sijoituspaikka vm-1-merkinnällä. Asemakujan puolella sijaitsevalle ohjeelliselle rakennusalalle on varattu tilaa 54 m². Ohjeellinen rakennusala riittää kattamaan Carunan esittämät tilatarpeet.

Alueelle laaditussa kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa joukkoliikenneterminaalin alueella on varattu tilaa ulkokytkemölle Carunan toiveiden mukaisesti. Ulkokytkemön suunniteltu paikka sijaitsee varsinaisen asemakaavan muutosalueen ulkopuolella. Se otetaan kuitenkin jatkosuunnittelussa huomioon kunnallistekniikan yleissuunnitelman mukaisesti.

Kannanotto

Päivämäärä 23.2.2024
Lausunnon antaja Kaupunginmuseo

Espoon kaupunginmuseo hoitaa museolain 314/2019 mukaista alueellisen vastuuseen kulttuuriympäristötehtävää Espoon kaupungin alueella. Kaupunginmuseo kommentoi hanketta rakennetun kulttuuriympäristön, -maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan purettaviksi esitettyihin pysäköintilaitoksiin tai arkkitehtitoimisto CJN:n vuonna 1989 suunnittelemaan toimistorakennukseen ei kohdistu erityisiä suojelutavoitteita.

Suunnittelualueen keskellä sijaitseva, Arkkitehtitoimisto Innovarch Oy:n vuonna 1985 suunnittelema Espoontori ja siihen liittyvä Espoontorni on tarkoitus säilyttää pääpiirteissään ennallaan. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan Espoontori on aikakautensa kauppakeskus- ja toimistorakentamisen tyylikäs edustaja ja korkealla tornilla on lisäksi merkittävä kaupunkikuvallinen arvo. Tarkempaa arviota rakennuksen asemasta aikakauden rakentamisessa vaikeuttaa se, ettei Espoossa ei ole tehty kattavaa 1980–1990-lukujen arkkitehtuuri-inventointia. Kaupunginmuseo esittää kuitenkin harkittavaksi Espoontorin torniosan julkisivujen varustamista suojelumerkinnällä tai vaihtoehtoisesti asemakaavan ”Kaupunkikuva ja julkisivut” C-1-korttelin erityismääräyksiin Espoontoria koskevia määräyksiä, joilla vaalitaan torniosan alkuperäisiä ominaispiirteitä. Mahdollisen suojelun tai erityismääräysten sisältö tulee sovittaa yhteen kaavamuutoksessa esitettyjen Espoontoriin liittyvien muutoksien kanssa.

Kaupunginmuseolla ei ole asemakaavaehdotuksesta muuta huomautettavaa.

Vastine:

Asemakaavamääräyksiä on täydennetty kaavaehdotusvaiheen jälkeen siten, että ”Kaupunkikuva ja julkisivut” -määräyspykälään on lisätty Espoontornia koskeva osa. Pykälässä määrätään, että ”Espoontorin julkisivut ja kattomuodot tulee pääosin säilyttää viereisten rakennusten vesikattojen tasosta ylöspäin. Julkisivujen ja kattomuotojen korjausten ja mahdollisten muutostöiden tulee olla rakennuksen alkuperäisiin ominaispiirteisiin sopivia. Korjaus- ja muutostoimenpiteistä tulee olla yhteydessä kaupunginmuseoon.” Määräyksestä on sovittu kaupunginmuseon kanssa. Julkisivut tulee säilyttää määrätystä korkeustasosta ylöspäin, sillä tornin alimmat kerrokset tulevat olemaan osa hypermarketia ja näin ollen tulevat muuttumaan.

Lisäksi kaavaselostusta on täydennetty kuvauksella Espoontorin ja Espoontorin kauppakeskuksen ominaispiirteistä ja arkkitehtonisista arvoista kaupunginmuseon asiantuntija-arvion mukaisesti.

Lausunto

Päivämäärä	27.2.2024
Lausunnon antaja	Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos

Rakennusaikaiset pelastustiejärjestelyt alueella ja olemassa olevien rakennusten (esimerkiksi juna-asema, Espoontorin kauppakeskus) poistumisjärjestelyt tulee huomioida ja varmistaa rakennustöiden kaikissa eri vaiheissa. Suunnittelun ja rakennustöiden edistyessä Espoontorin kauppakeskuksen pelastus-/evakuointisuunnitelma tulee päivittää säännöllisesti. Toimivat ja ennalta suunnitellut evakuointijärjestelyt ovat tarpeellisia suurista henkilömääristä ja rakentamisen aiheuttamista muutoksista johtuen.

Pelastusajoneuvojen ajoreittien suunnittelussa ja mitoituksessa kaava-alueella on huomioitava ”HIKLU Pelastustien suunnittelu- ja toteutusohje”.

Suunnittelussa on huomioitava selkeät hälytysajoneuvojen ajoyhteydet alueelle ja itse alueella (ml. uudet ja olemassa olevat rakennukset) siten, että;

- pelastustoiminnan turvaamiseksi pelastusyksiköllä (sammutusauto) ja ensihoitoyksiköllä (ambulanssi) päästään palokunnan hyökkäysreittien välittömään läheisyyteen.
- asuin- ja toimistorakennusten osalta pelastusyksiköllä (sammutusauto) ja ensihoitoyksiköllä (ambulanssi) päästään uloskäyntien välittömään läheisyyteen.
- joukkoliikenneterminaalin, juna-aseman, juna-aseman raidealueen ja pikaraitiotien päätepysäkin alueen (varaus) saavutettavuus on toimiva

Mahdolliset sähköbussien ja niiden latausjärjestelmän / latauskokonaisuuden vaikutukset paloturvallisuuteen joukkoliikenneterminaalissa tulisi tarkastella hyvissä ajoin suunnittelun alkuvaiheessa.

Kunnallistekniikan suunnittelussa tulee huomioida automaattisten sammutuslaitteistojen vedentarve ja vesilähdevaatimukset.

Korttelin itäosan 15-kerroksisen asuintornin korkeus (sisäänkäynnin / nousujohdon syöttö ja ylimmän kerroksen lattiatason korkeusero on vähintään 24 metriä) edellyttää kiinteästi asennettua sammutusveden siirtämiseen tarkoitettua sammutusvesiputkistoa, joka tulee ottaa huomioon suunnitteluvaiheen tilavarauksissa. Pelastuslaitoksen vedensaanti tulipaloa sammutettaessa tai muuta onnettomuutta torjuttaessa pitää olla turvattu.

Kun rakennuksen ylimmän kerroksen lattian etäisyys ylittää 38 metriä rakennuksen sisäänkäyntitasosta, tarvitaan pelastus- ja sammutustyössä palomieshissi, joka sisämitoiltaan soveltuu parikuljetukseen. Tilantarve tulee huomioida suunnitteluvaiheessa.

Kaava-alueen kattoratkaisut ja korkeuserot edellyttävät puomitikasauton nostopaikkoja. Muun muassa kattopihat ja viherkatot edellyttävät, että pelastuslaitoksen raskaalla ajoneuvokalustolla (puomitikasauto) tulee pystyä operoimaan rakennuksien välittömässä tuntumassa.

Kaava-alueelle tulee varata ja järjestää pysäköintipaikat hälytysajoneuvoille (ensihoito, pelastus, poliisi).

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

Vastine:

Korttelisuunnitelmaan on lisätty pelastuskaavio.

Asemakaavaprosessin jälkeen kaava-alueen jatkosuunnittelusta vastaa kaupunkitekniikan keskus. Kaupunkitekniikan keskus jatkaa yhteistyötä pelastuslaitoksen kanssa muun muassa sähköbussien latauslaitteiston turvallisuuteen liittyen.

Asemakaavan muutoksen yhteydessä laaditussa kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa on huomioitu alueen vaatiman sammutusveden tarve. Vesijohtoverkoston kapasiteetti ja uusien vesijohtojen koko tarkentuu vielä jatkosuunnittelussa, josta vastaa kaupunkitekniikan keskus. Kaupunkitekniikan keskus huolehtii, että pelastuslaitos on mukana myös alueen jatkosuunnittelussa.

Korttelin itäosan 15-kerroksisen asuintornin suunnittelussa on otettu huomioon kiinteästi asennettavan sammutusveden siirtämiseen tarkoitetun sammutusvesiputkiston tilanvaraus. Asuintornin mitoitus riittää myös palomieshissille.

Kaavassa määrätään C-1-korttelialueelle rakennettavaksi vähintään kolme autopaikkaa viranomaisille. Rakenteellisista syistä ja korkotasoista johtuen pysäköintilaitokseen ei kuitenkaan saada kolmen metrin vapaata korkeutta suuremmille hälytysajoneuvoille.

Kaavassa ei osoiteta puomitikasautolle nostopaikkoja. Puomitikasautot voivat kuitenkin käyttää yleisiä alueita nostopaikkoina.

Asuin- ja toimistorakennusten osalta pelastusyksiköllä (sammutusauto) ja ensihoidtoyksiköllä (ambulanssi) on pääsy uloskäyntien välittömään läheisyyteen yleisiltä alueilta (ajorata, jalkakäytävät, pyörätiet, torialueet).

Asemakaavassa on kiinnitetty alueen valaistukseen erityistä huomiota. Asemakaavan muutoksen yhteydessä laaditussa kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa alueelle laadittiin myös valaistussuunnitelma, joka tarkentuu jatkosuunnittelussa. Asemakaavassa on yleisiä alueita koskien määrätty seuraavasti: "Valaistuksen tulee lisätä turvallisuuden tunnetta."

Lausunto

Päivämäärä 28.2.2024
Lausunnon antaja Fortum Power and Heat Oy

Fortumilla on isoja kaukolämmön runkolinjoja suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä sen eteläpuolella Siltakadulla sekä länsipuolella Kamreerintiellä. Lisäksi kaukolämpölinjoja on myös suunnittelualueella. Suunnittelualueen kiinteistöjä on liitetty kaukolämpöön. Nykyisiin kaukolämpöjohtoihin voi kohdistua muutospaineita.

Fortum on kiinnostunut jatkamaan kaukolämmön toimittamista alueen kiinteistöihin. On myös mahdollista toteuttaa paikallisia jäähdytysratkaisuja, mikäli teknistaloudelliset edellytykset toteutuvat.

Fortum haluaa olla mukana suunnittelualueen kehittämisessä jo suunnittelun alkuvaiheissa.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

Lausunto

Päivämäärä 1.3.2024
Lausunnon antaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuutoksen laatimista ohjaa Espoon pohjoisosien yleiskaava, osa 1. Kaava on saanut lainvoiman vuonna 1997. Asemakaavan suunnittelualue on yleiskaavassa osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, C. Yleiskaavamääräyksen mukaan alue varataan hallinnon, palveluiden ja liiketoiminnan tiloille. Alueella sallitaan lisäksi keskustaympäristöön soveltuvia asuntoja ja teollisuuden tiloja. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että asemakaavaehdotus on ohjaavan yleiskaavan tavoitteiden mukainen. Asemakaavan mukainen C-pääkäyttötarkoitus mahdollistaa monipuolisesti erityyppistä rakentamista. Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että alueidenkäytön yksityiskohtaisen järjestämisen kannalta saattaa olla tarpeen yksilöidä alueen eri osien pääkäyttötarkoituksia nyt esitettyä tarkemmin.

Kauppan sijainnin ohjaus

Kaavalla mahdollistetaan hypermarketin sijoittuminen kaava-alueelle C-1-korttelialueen merkinnän mukaisesti. Maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevien erityisten säännösten mukaisesti vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue (MRL 71 c §). Päivittäistavarakaupan suuryksikölle on varattu asemakaavassa rakennusoikeutta 6 300 k-m² Espoontornin itäpuolelle. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että selvyuden vuoksi päivittäistavarakaupalle osoitettu rakennusoikeus tulee yksilöidä asemakaavassa. Vähittäiskaupan suuryksikön asemakaavamerkintä on KM. Mikäli alueen pääkäyttötarkoitus pysytetään ehdotuksen mukaisena, tulee vähittäiskaupan suuryksikkö esittää muiden alueen eri käyttötarkoitusten tapaan km-päällekkäismerkinnällä.

Melu, runkomelu ja tärinä

Kaavaehdotuksessa on määrätty, että mikäli asuinhuoneiston julkisivuun kohdistuu yli 65 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso, tulee asuinhuoneiston avautua myös sellaiseen suuntaan, jolla asuinhuoneiston julkisivuun kohdistuva ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutason ohjearvo ei ylity. Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, että suunnittelualueen itäisemmällä asuinkeuhkonalalla ei ole lainkaan sellaista julkisivua, jolla em. ohjearvot alittuisivat. Suunnittelun lähtökohtana tulee olla se, että kaikille asunnoille varmistettaisiin melutason ohjearvot alittava aukeamissuunta. Tämä on tärkeää, koska asuinrakennusten julkisivuille kohdistuu korkeiden keskiäänitasojen lisäksi myös korkeita melun enimmäisäänitasoja raideliikenteen takia. Myös läntisempään asuinkeuhkoon on korttelisuunnitelman perusteella osoitettu asuinhuoneistoja, jotka avautuvat ainoastaan Kamreerintielle päin, ennustetilanteessa 65

dB:n päiväaikaisen keskiäänitason suuntaan. Uudenmaan ELY-keskus korostaa, että asemakaavaratkaisun tulee maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaisesti luoda myös edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle.

Meluselvityksen perusteella VNP 993/1992 mukaiset melutason ohjearvot ylittyvät oleskeluun tarkoitetuilla kattopihoilla ilman melusuojausta. Kaavaselostuksen mukaan: "Meluaitojen/-esteiden korkeuksia ei ole määrätty tarkasti asemakaavassa, koska pihojen korkeusasema voi muuttua jatkosuunnittelussa." Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että melusteiden viitteellinen sijainti on syytä osoittaa asemakaavassa.

Kaavan valmistelussa tulee kiinnittää huomiota myös siihen, ettei vanhojen rakennusten taloteknisistä laitteista aiheudu meluhaittaa kaavoitettavalle uudelle asumiselle.

Tärinää ja runkomelua koskevaan määräykseen tulisi lisätä lukuarvot tärinän ja runkomelun enimmäistasoille VTT:n suositusten mukaisesti.

Ilmastovaikutukset

Kaavaselostuksessa todetaan, että kyseisellä asemakaavan muutoksella pyritään vastaamaan ilmastonmuutoksen torjuntaan. Ilmastovaikutusten ja niiden lieventämisen käsittely on kuitenkin yleispiirteistä eikä vaikutuksia ole varsinaisesti arvioitu. Esi-merkiksi kaavamuutoksen mahdollistaman purkavan uudisrakentamisen mahdollisesti merkittäviä ilmastovaikutuksia ei ole edes mainittu. Ilmastovaikutusten tarkastelua on täten täydennettävä vähintään purkavan uudisrakentamisen ilmastovaikutusten osalta. Kaava-aineistossa tulee lisäksi mainita Espoon kaupungin hiilineutraaluisuustavoite sekä Kestävän energian ja ilmaston toimenpideohjelma sekä arvioida, onko ratkaisu niiden kanssa linjassa.

Jotta asemakaavamuutoksella voidaan pyrkiä esitetyn mukaisesti ilmastonmuutoksen torjuntaan, tulisi sen ilmastovaikutukset arvioida asianmukaisesti. Useimmissa tapauksissa korjausrakentaminen on vähähiilisempi vaihtoehto vähintään vuosikymmeniä, joten vaikutusten arvioinnissa on perusteltava uudisrakentamisen tarpeellisuus ja lisääntyvän tehokkuuden riittävyys sekä löydettävä keinoja rakentamisen päästöjen vähentämiseen. Kaava-aineistossa tulee ottaa myös kantaa syntyvien purkumateriaalien tai mahdollisten maamassojen hyödyntämiseen.

ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksiin on mahdollista sisällyttää tarkempaa ilmastovaikutusten pienentämiseen ja vähähiilisiin rakenneratkaisuihin, kuten vähähiiliseen rakentamiseen ja purkumateriaalien kierrätykseen liittyvää ohjausta. Ehdotuksen mukaisessa purkavassa uudisrakentamisessa huomattavin osa elinkaaren aikaisista päästöistä syntyy rakentamisen aikana. Vaikka kaavamääräyksiin on sisällytetty joitakin ilmastokestävyyttä edistäviä määräyksiä, ovat ne vaikutukseltaan pieniä eivätkä ne vaikuta rakentamisen tai purkamisen mahdollisesti merkittäviin päästöihin. Lisäksi kaavaselostuksessa on syytä tuoda esiin, kuinka varmistetaan, että uudet rakennukset kestävät aikaa edeltäjiensä paremmin.

Kaupungin tavoitteeksi kyseiselle asemakaavalle on kirjattu, että alueen liikenne tukeutuu ensisijaisesti kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksiin. Aineiston perusteella suunniteltu päivittäistavaran suuryksikkö ei kuitenkaan ole linjassa tämän tavoitteen kanssa. Vaikka suunniteltu suuryksikkö sijoittuu liikenteen solmukohtaan, tulee sen liikenne perustumaan lähinnä oman auton käyttöön. Espoon kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta jo vuoteen 2030 mennessä ja uuden autoilua lisäävän kauppakeskuksen kaavoittaminen ei ole ilmastotavoitteiden kannalta perusteltua. Kaavan viimeistelyssä ja jatkosuunnittelussa on täten vielä kiinnitettävä huomiota keinoihin, joilla kestävästä liikkumisesta voidaan tehdä autoilua houkuttelevampi, turvallisempi, nopeampi ja helpompi kulkumuoto.

Vastine:

Yhdyskuntarakenne

Alue on voimassa ja vireillä olevassa yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta.

Asemakaavan muutoksessa Espoontorin kauppakeskus ja sen uudisosa, kauppakeskuksen laajennus on osoitettu kokonaisuudessaan keskustatoimintojen korttelialueeksi (C-1). Asuminen on erotettu nähtävilläolon jälkeen keskustatoimintojen korttelialueesta omaksi käyttötarkoituksalueekseen, asuinrakennusten korttelialueeksi (AK) kaava-alueen kaakkoiskulmaan.

Asemakaavan muutosehdotuksen nähtävilläolon jälkeen kaava-alueen rajausta on muutettu siten, että korttelin läntinen osa on jätetty kaavamuutoksen ulkopuolelle. Muutos kohdistuu nähtävillä ollutta kaavaehdotusta suppeammalle alueelle, jolloin C-1-korttelialueenkin mahdollistamat eri käyttötarkoitukset sijoittuvat ja vaikutukset kohdentuvat rajatummalle alueelle. Keskustatoimintojen käyttötarkoituksmerkinnän väljyydestä huolimatta on katsottu, että kaavan vaikutuksia pystytään arvioimaan riittävästi, eikä käyttötarkoitusten tarkempaa määrittelyä ole katsottu tarpeelliseksi. Tarkempi asemakaava vaikeuttaa myös tavoiteltua 3D-kiinteistönmuodostusta; kaavavaiheen viitesuunnitelma ei aina vastaa toteutussuunnitelmaa, jonka aikana 3D-kiinteistöjen rajapinnat määritetään.

Kaupun sijainnin ohjaus

Kuten ELY-keskuskin lausunnossaan toteaa, on vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka keskusta-alue (MRL 71 c §). Ympäristöministeriön oppaassa todetaan, että vähittäiskaupan suuryksikön sijoittamiseen maakuntakaavan tai oikeusvaikutteisen yleiskaavan keskustatoimintojen alueelle ei tarvita KM-merkintää. Espoontorin asemakaavan muutos sijoittuu oikeusvaikutteisen yleiskaavan mukaiselle keskustatoimintojen alueelle. Ehdotusvaihetta rajatumman kaava-alueen myötä myös vähittäiskaupan suuryksikkö ja esimerkiksi sen liikenteelliset vaikutuksen kohdistuvat selkeämmin Asemakujaan kaavoituksen aikaisten suunnitelmien mukaisesti.

Espoontorin kauppakeskus laajenee uudisrakennuksella noin 6 300 k-m². Uusi vähittäiskaupan suuryksikkö sijoittuu kauppakeskuksen laajennusosaan sekä osittain olemassa olevan kauppakeskuksen puolelle sen toiseen kerrokseen. Hypermarketin

koko on kaavoitusvaiheen suunnitelmien mukaan noin 7 500 k-m², mutta kaavassa ei ole asetettu myymälälle enimmäiskokoa. C-1-korttelialueen kokonaisrakennusoikeus on 28 300 k-m².

Melu, runkomelu ja tärinä

Itäisessä korttelinosassa ylittyy 65 dB vain kahdessa alimmassa kerroksessa ja muutamassa huoneistossa. Parvekelinjauksilla ja muilla suojaavilla rakenteilla on mahdollista saada nämä huoneistot avautumaan hiljaisemmalle julkisivulle (<55 dB).

Kamreerintie ja korttelin länsiosa on rajattu asemakaavan muutoksesta pois ehdotusvaiheen jälkeen.

Meluaitojen/-esteiden korkeuksia ei määrätä tarkasti asemakaavassa, koska pihojen korkeusasema voi muuttua jatkosuunnittelussa, vaan asiasta määrätään muilla tavoin. Asemakaavassa määrätään esittämään rakentamislupavaiheessa meluselvitys, jolla osoitetaan, etteivät melun ohjearvot ylitä. Meluselvitys on laadittu myös kaavoitustyön aikana, jotta voidaan todeta suunnitelman olevan toteutuskelpoinen tietyin meluntorjunnan keinoin. Koska monet yksityiskohdat kuitenkin tarkentuvat ja usein myös hiukan muuttuvat jatkosuunnitteluvaiheessa, melusteiden osoittaminen viitteellisesti kaavakartalla on tarpeetonta. Määräämällä meluselvityksen esittämisestä, melun ohjearvojen pysymisestä sallituissa rajoissa sekä melusteiden laadusta ja kaupunkikuvasta voidaan varmistua riittävästä suunnittelun ohjaamisesta rakentamislupavaihetta varten.

Tärinää ja runkomelua koskevat määräykset ovat linjassa Espoon periaatteisiin ja käytäntöihin eikä määräyksiin ole syytä lisätä lukuarvoja, jotka voivat muuttua. Rakentamislupavaiheessa käytetään sen hetkistä käytäntöä ja ohjeistusta.

Ilmastovaikutukset

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa Espoon keskukseen uusi vähittäiskaupan suuryksikkö ja samalla säilyttää ja uudistaa olemassa olevaa Espoontorin kauppakeskusta.

Kaupan suuryksikkö on järkevää sijoittaa tiiviin asuntorakentamisen keskelle lähelle asiakkaitaan, samaan keskittymään muiden liikkeiden ja palveluiden kanssa. On kestävämpää tarjota kaupalliselle toimijalle toimintamahdollisuudet jo rakentuneessa keskustaympäristössä, kuin toteuttaa kaupallinen toiminta kauas asiakkaista. Hypermarketissa asiointi tapahtuu suurelta osin henkilöautoilla, mutta mikäli suuryksikkö sijoittuisi kauemmas keskusta-alueesta, olisi henkilöautoliikennettä enemmän kuin nyt ehdotetulla sijainnilla, ja kauppa olisi saavutettavissa heikosti kestävillä kulkumuodoilla. Keskusta-alueella kauppa on saavutettavissa noin 15 minuutissa kävellen (keskinopeus 6 km/h) noin 13 000 asukkaalle tai pyörällä (keskinopeus 17 km/h) noin 70 000 asukkaalle. Laskelmissa ei ole tehty tarkempaa reittitarkastelua. Espoon keskuksen vaikutusalueella on kysyntää hypermarket-kokoluokan vähittäiskaupan suuryksikölle alueelle laaditun kaupallisen selvityksen perusteella (FCG 2022).

Hanke sijoittuu keskusta-alueelle joukkoliikenteen solmukohtaan Espoon juna-aseman ja tulevan kaupunkiradan välittömään yhteyteen, mikä osaltaan tukee kestävästä liikkumisesta. Asemakaavatyön yhteydessä on päivitetty joukkoliikenneterminaalin suunnitelmat vastaamaan HSL:n tulevaisuuden tarpeita sekä kehitetty kulkuyhteyksiä asemalle. Alueen suunnittelussa on varmistettu jalankulku- ja pyöräily-yhteyksille riittävät tilavaraukset, ja niiden toimivuuteen on kiinnitetty huomiota. Hankkeeseen sisältyy joukkoliikenteen liityntäpysäköintiä varten 150 pyöräpaikkaa ja 100 autopaikkaa. Lisäksi kauppakeskusta palvelevia pyöräpaikkoja on yli 250. Kauppakeskus ja vähittäiskaupan suuryksikkö, hypermarket, ovat kestävästä liikkumisesta näkökulmasta sijainniltaan hyvin saavutettavissa.

Hypermarketin sijoittaminen alueelle vain korjausrakentamisen keinoin ei ole mahdollista, vaan toteutus edellyttää Asemakujaa 2:n kiinteistöllä sijaitsevan rakennuksen purkamista ja tilalle uuden, toiminnalle sopivan rakennuksen toteuttamista. Tulevan hypermarketin uudisrakennus kattaa myös nykyisen, rakentumattoman pysäköintikentän. Suunnitelman tavoitteena on kuitenkin säilyttää olemassa oleva Espoontorin kauppakeskus ja siihen liittyvä toimistotorni sekä korjata ne vastaamaan paremmin tulevaisuuden kehittyviä tarpeita.

Purkava uudisrakentaminen, jolla tiivistetään kaupunkirakennetta, on osaltaan kestävästä kaupunkikehityksen toimenpideohjelman mukainen ratkaisu. Täydennysrakentamisella säästetään koskemattomia luontokohteita, kun uusille alueille rakentamisen sijaan pystytään hyödyntämään jo rakennettua ympäristöä ja infraa. Tiivis kaupunkirakentaminen vähentää rakennetun ympäristön päästöjä. Kaupunkirakenteen tiivistäminen myös vähentää asukkaiden liikkumisesta aiheutuvia päästöjä, kun palvelut ovat lähempänä asumista ja joukkoliikennettä. Tulee myös huomioida, ettei purkava uudisrakentaminen koske koko kaava-aluetta, vaan merkittävä osa alueen nykyisestä rakennuskannasta on tarkoitus säilyttää ja kunnostaa.

Hankkeen myötä myös alueen viherrakenne kehittyy ja muuttuu nykyistä monimuotoisemmaksi. Suunnittelualueella on nykyään jonkin verran katupuita ja -istutuksia, mutta muutoin alue on täysin rakennettua. Kaavamuutoksen myötä korttelialueelle osoitetaan viherkerrointyökalulla tavoitetaso, joka tulee saavuttaa. Asemakaavalla alueelle osoitetaan runsaasti kattopihoja, viherkattoja ja katuvihreää. Kattopihoja ja viherkattoja ei ole alueella toistaiseksi lainkaan.

Kauppakeskus- ja hypermarket-hankkeen toimijana olevan Kesko Oyj:n mukaan hankkeelle haetaan ympäristöluokitussertifikaatti sekä selvitetään hankkeen taksonomian mukaisuus. Käytönaikainen energia on päästötöntä. Rakennuksessa syntyvä hukkalämpö otetaan talteen lämpöpumpuilla ja kierrätetään takaisin rakennukseen. Tarvittavana lisäenergiana käytetään päästötöntä energiaa. Espoon kaupunki ja kaupungin alueella kaukolämmön tuottava energiayhtiö Fortum ovat sitoutuneet hiilineutraaliin kaukolämmöntuotantoon vuoteen 2030 mennessä. Purkujätteestä yli 95 % menee materiaalinkierrätykseen. Purettava rakennus inventoidaan ja selvitetään mahdollisuudet hyödyntää rakenteita tai purkujätettä. Uudisrakennuksen alapohjataso on pyritty asettamaan siten, että laajamittaisilta maankaivuilta vältytään.

Keskon mukaan rakentamisessa hyödynnetään vähähiilisiä materiaaleja silloin, kun se on hiilitasapainon kannalta järkevää. Esimerkiksi paksuissa pohjalaatoissa vähähiilinen betoni on luonteva ratkaisu, jos pohjalaatan valuja ei tehdä talviaikaan, jolloin ne jouduttaisiin jäätymisen estämiseksi ja kuivumisen nopeuttamiseksi lämmittämään. Autohalli on suunniteltu lämpimänä tilana (ja käyttö kuin kylmä tila), jolloin sen muuntojousto ja myöhempi käyttö uuteen tarkoitukseen rakenteet säilyttäen on mahdollista.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset ilmastoon ovat väistämättä negatiiviset. Kaavassa on seuraavissa pykälissä määrätty keinoista, joilla negatiivisia vaikutuksia voidaan hillitä: 12 § viherkatot, 13 § viherkerroin, 14 § hulevedet sekä 21 § maamassat ja purkumateriaalit. On myös huomattava, että sijoittamalla hypermarket Espoon keskustan keskusta-alueelle juna-aseman ja bussiterminaalin välittömään läheisyyteen mahdollistetaan kestävämpien liikennemuotojen suurempi käyttöosuus sekä mahdollisesti jopa vähennetään liikkumistarpeita, kun hypermarketissa asioivien ei tarvitse lähteä muiden aluekeskusten palvelukeskittyisiin. Ilmastovaikutukset ulottuvat energiankulutuksen ja liikkumisen osalta pitkälle tulevaisuuteen.

Kaavaselostusta on täydennetty ilmastovaikutusten arvioinnin osalta.

Kannanotto

Päivämäärä	5.3.2024
Lausunnon antaja	Espon vammaisneuvosto ja sen Rakennetaan kaikille - työryhmä

Yleistä

Esponentorin kaava-alue on tärkeä palveluiden ja liikkumisen alue Espoon Keskusten aluekeskuksessa. Se on myös saumaton jatke Virastopihan kaavamuuosaluueelle. Esponentorin ja Virastopihan suunnitelmien toteutuksessa pitääkin huomioida näiden rajapintojen toimiminen myös todellisuudessa, sillä alueen käyttäjämäärät kasvavat voimakkaasti suunniteltujen muutosten toteutuessa. Esteetön kulku Esponentorilta Entressen kauppakeskukseen ja siellä sijaitseviin julkisiin palveluihin (mm. Entressen kirjasto) on varmistettava.

Kulkuyhteyksien suunnittelussa ja toteutuksessa on muistettava se, että esteettömän reitin tulee olla aina lyhin reitti. Esteetön reitti tulee huomioida myös rakennusaikana ja varmistaa, että se on tosiasiallisesti toimiva ja turvallinen reitti joka päivä kaikissa sääolosuhteissa (HUOM! Liukuporras tai liukuluiska ei korvaa portaita tai hissiä kaikissa tilanteissa, ks. liite).

Tiiviin kaupunkikeskuksen rakentamisessa tulee huomioida myös kunnossapidon vaatima tila. Talviolosuhteissa lumenlajityspaikat tulee olla merkittyinä kaavaan, jotta vältetään rajallisten esteettömien kulkuväylien käyttämiseltä lumenlajitykseen.

Kaava-alueella yhdessä Virastopihan kaavan kanssa olisi hyvä tehdä ja toteuttaa kokonaisvaltainen valaistussuunnitelma turvallisen liikkumisen, yleisturvallisuuden ja viihtyisyyden lisäämiseksi.

Liikkuminen

Näkövammaisten ja muidenkin vamma ryhmien avustajakoirat eivät monestikaan kykene käyttämään liukuportaita tai liukuluiskia.

Liukuportaiden ja -luiskien käyttö tulee ulko-olosuhteissa suunnitella siten, että talviolosuhteet, kylmyys, lumi, jää, liukkauden esto hiekotuksineen ym. ei pysäytä liukumekaniikkaa ja siten liukuporrasta tai liukuluiskaa. Liukuportaita ei voi käyttää niiden pysähtyttyä kuin ns. hyväjalkaiset, koska askelmakorkeus on liian korkea (240 mm) portaiden nousemiseen. Normaali porraskorkeus on ma 160 mm.

Liukuportaiden ja liukuluiskien alkamis- ja loppumiskohta on huonosti havaittavissa ruuhkaisissa tilanteissa, mutta liukuosan alkuun ja loppuun sijoitettavan kampa-raudan värin kontrastisuudella voidaan asiaa helpottaa.

RAKA huomauttaa, että kaava-alueen suunnitelmissa mm. pysäköintipaikkojen sijainnin muuttuminen ja etenkin Kamreerintien kohdentaminen joukkoliikenteelle luo haasteita liikkumiselle erilaisiin palveluihin. Palvelut ovat os. Kamreerintie 2 (vammaispalvelut) ja etenkin os. Kamreerintie 6, missä sijaitsee Espoon Keskus suuri Perhekeskus. Nämä palvelut tuovat risteävää pyörällistä liikennettä (mm. lastenvaunut, pyörätuolit jne.) joukkoliikenteeltä ja Espoontorilta Kamreerintien yli.

Kaava-alueella siirrytään palveluihin ja radan toiselle puolelle eri tasojen avulla. Eri lailla toimintaesteisten ihmisten tarvitsemat hissit tulee olla toiminnassa vuoden jokaisena päivänä (HUOM! Liukuporras tai liukuluiska ei korvaa portaita tai hissiä kaikissa tilanteissa, ks. liite).

Espoontorin sisällä sijaitseva julkinen kulkuväylä, Lindholminkäytävä, tulee suunnitella ja toteuttaa kaikille käyttäjäryhmille (myös toimintaesteisille) käytettäväksi ja turvalliseksi. Toisin sanoen siellä täytyy huomioida mm. hyvä, häikäisemätön valaistus, riittävät värikontrastit, miellyttävä ääniympäristö ääniohjausmerkein, liukumattomat lattiamateriaalit, taktiilimerkinnot lattiaan kulkua ohjaamaan valkoisen kepin käyttäjille sekä oikeanlaiset opasteet.

Lindholminkäytävän liukuluiskien alku- ja loppupään kamparaudat on oltava huomioväriset (esim. keltainen) hyvän erottuvuuden ja kontrastin vuoksi.

Polkupyörien pysäköintipaikat tulee suunnitella siten, että ne eivät ole tukkeena esteettömälle liikkumiselle.

Kaupunkipyöräasemien paikka tulee myös sijoittaa kauaksi kulkuväylän ruuhkaisimalta kohdalta tms. risteävän liikenteen kohdalta.

Opasteet

Liikenneasema on osa Espoontorin kauppakeskusta ja siis osa tärkeää julkista palvelua. Julkisia palveluita on viime vuosina viety kauppakeskuksiin ja muihin julkisiin tiloihin ilman, että kaavassa tai rakennusluvassa on määritelty yhtenäinen opastekäytännö. Toisin sanoen jokainen kiinteistön rakennuttaja suunnitteluttaa omanlaisensa ja oman värisensä graafisen ilmeen ja opastemaailman. Yhtenäinen ja yleinen graafinen ilme edellyttää RAKAn mielestä kaavan ja rakennusluvan antajalta määräävää ohjausta asiaan.

Espoon graafinen ohjeisto 2021 ja Espoon ohjeita opasteiden suunnitteluun 2021 luovat HSL:n opasteiden kanssa selkeän ja turvallisen opastemaailman kauppakeskukseen, johon tulee julkisen palvelun tiloja ja sinne ohjaavia opasteita.

Opasteet ja niiden värit, fontti, koko ja sijoittelu unohtamatta ääniopastusta ovat tärkeä osa palveluiden lähestyttävyyttä ja alueella kulkemisen sujuvuutta. Edellä on jo mainittu, että RAKA toivoo kaava-alueelle ainoastaan ns. virallisia opasteita: liikenne-merkit, HSL-opasteet ja Espoon oman ohjeistuksen mukaiset opasteet ja graafinen ilme.

RAKA toivoo saavansa nähdä ja kommentoida opastesuunnitelmia ennen kuin ne menevät valmistukseen ja ennen rakennuksen käyttöönottoa.

Pysäköinti ja saattoliikenne

Kaava-esityksessä LE-saattoliikenne ei toteudu tosiasiallisesti esteettömästi ja vaatii tarkempaa jatkosuunnittelua.

Liikuntaesteisten (jatkossa LE) pysäköintipaikka on eri asia kuin LE-saattoliikennepaikka. Saattoliikennettä on myös paljon muuta kuin taksiliikenne.

LE-saattoliikennepaikka on oltava aina lähin sisäänkäynnin ovela oleva jättöpaikka. LE-saattopaikan on hyvä olla katettu ja lämmitetty. LE-saattopaikan tulee olla mahdollisuuksien mukaan ns. läpiajettava ja sopiva myös isoille LE-autoille, jotka vastaavat mitoitustarpeiltaan ambulanssin kokoista ajoneuvoa.

LE-saattoliikennepaikat ovat RAKA:lle esitetyssä suunnitelmassa merkitty niin kauas, että niitä ei voi käyttää Espoontorin saattoliikennepaikkoina liikuntaesteisille henkilöille. Paikat täytyy suunnitella uudestaan.

Tarvittava tila isolle LE-autolle, avattavalle nostimelle ja pyörätuolin siirtymiselle pois nostimelta on 8 500 mm. Ison LE-auton saattopaikan leveyden tulee olla 3 600 mm ja korkeus 3 000 mm.

Yksi vaihtoehto olisi toteuttaa isojen LE-autojen saattopaikat bussiterminaaliin jollekin bussien jättöpaikalle. Esim. Jorvissa uuden osastorakennuksen valmistumisen jälkeen iso LE-saattoliikenne ohjataan eri sijaintiin kuin tulevalle uudelle pääovelle.

Pysäköintihalli on myös hyvä tapa toteuttaa LE-saattoliikennepaikat, mutta silloin täytyy huomioida näiden isojen LE-autojen, kuten myös ambulanssien vaatima hallikorkeus. Normaali hallikorkeus sopii vain pienemmille autoille (henkilöautot, tila-autot).

Vastine:

Yleistä

Espoon keskuksen asemanseutu on määritelty kaupungin suunnittelussa esteettömyyden erikoistason alueeksi. Asemakaavassa määrätään, että kaikki yleiset alueet, yleiselle jalankululle varatut alueen osat, kuten Lindholminkäytävä-niminen kulkuyhteys sekä joukkoliikenneterminaali ja sen odotustila tulee toteuttaa esteettömyyden erikoistason mukaisesti. Osa asioista on huomioitu asemakaavoitusvaiheessa, osa asioista on jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita. Espoontorin ja Virastopihan asemakaava-alueet kohtaavat Espoonsillan ja asemarakennuksen saumassa, jossa nykytilanne säilyy esteettömien kulkuyhteyksien osalta. Kummallakin kaava-alueella tehdään uusia toimenpiteitä yhteyksien ja tasonvaihtojen parantamiseksi (muun muassa uusia hissejä katu- ja siltatason välille).

Espoontorin kaavalla ei voida vaikuttaa Entressen puolen kulkuyhteyksiin ja -järjestelyihin. Esteetön yhteys Siltakadun yli Lindholminsillan kautta kirjaston tasolle on olemassa, mutta Entressen tilajärjestelyjen vuoksi suora kulku kauppakeskukseen ei ole mahdollinen. Tilanteen parantaminen ei ole kaupungin toteutettavissa.

Lumenläjityspaikoista ei määrätä erikseen kaavassa, mutta ne otettu huomioon kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa. Suunnitelmaan sisältyy myös valaistussuunnitelma, joka tarkentuu seuraavassa suunnitteluvaiheessa katu- ja rakennussuunnitelmassa.

Espoon vammaisneuvoston lausunnossa annetut suunnitteluohjeet on toimitettu tiedoksi rakennusvalvontaan, kaupunkitekniikan keskuksen ja HSL:lle sekä hankkeelle (Kesko Oyj).

Liikkuminen

Asemakaavalla määrätään, että aukiot ja yleiselle jalankululle tarkoitetut alueet tulee suunnitella esteettömyyden erikoistason mukaisesti. Opasteet, rampit ja muut esteettömän ympäristön varmistavat tarkemmat seikat huomioidaan jatkosuunnittelussa esteettömyyden erikoistason suunnitteluohjeiden mukaisesti. Muun muassa näkövammaisia palvelevat toimenpiteet ovat monelta osin seuraavan vaiheen suunnitteluasioita.

Asemakaava-alueelle tulee toteuttaa uudet, ympäri vuorokauden käytössä olevat hissit Espoontorin kauppakeskuksen pohjois- ja eteläpuolille lähelle kauppakeskuksen sisäänkäyntejä, ja joukkoliikenneterminaalin puolella liukuportaan tuntumaan. Olevat hissit Entressen puolella Lindholminsillan ja katutasen sekä Espoon asemarakennuksessa täydentävät hissiyhteyksiä muun muassa häiriötilanteissa. Hisseille tulee kaavan mukaan olla esteetön pääsy Espoonsillan tai Lindholminsillan tasoilta, Siltakadun

ja kauppakeskuksen sisäänkäynnin tasoilta tai joukkoliikenneterminaalista. Yleistä jalankulkua ja pyöräilyä varten rakennettavat hissit on mitoitettava myös pyörätuoleille, lastenvaunuille ja polkupyörille. Suunniteltu liukuporrasyhteys Espoonsillan ja joukkoliikenneterminaalien välillä ei korvaa hissiyhteyttä, vaan on yksi vaihtoehto lisää. Liukuporrasyhteys määrätään toteutettavaksi katettuna.

Asemakaavan muutoksesta on rajattu pois ehdotuksen nähtävilläolon jälkeen läntisin korttelin osa, jolloin nykyinen pysäköintilaitos säilyy toistaiseksi paikallaan. Asemakaavan muutos ei tuo muutoksia Kamreerintien katualueeseen, mutta kaupunkitekniikan keskus voi tarvittaessa tehdä parannuksia järjestelyihin. Joukkoliikenneterminaalien alueen suunnitelmia on Espoontorin kaavan yhteydessä päivitetty, mutta järjestely ja joukkoliikenteen ohjaaminen Kamreerintielle on voimassa olevan asemakaavan mukaista.

Polkupyörien ja kaupunkipyöräasemien osalta merkitään tiedoksi, nämä ratkaistaan tarkemmin jatkosuunnittelussa. Asemakaavassa toiminnot on huomioitu tilavarauksissa kadulla ja korttelissa.

Opasteet

Kaava-alueen suunnittelun lähtökohtana on esteettömyyden erikoistaso, jota edellyttämällä ohjataan jatkosuunnittelua ja osoitetaan tavoite kaikille käytettävissä olevista tiloista.

Pysäköinti ja saattoliikenne

Kaavoituksen aikana on tutkittu liikuntaesteisten saattopaikkaa (LE-saattopaikka) pysäköintilaitokseen, mutta sen sijoittaminen laitokseen on osoittautunut erittäin haasteelliseksi, kun on yhteensovitettu rakennusten ja katujen korkeusasemia sekä pysäköintilaitoksen rakenteita. LE-saattopaikaksi on nyt osoitettu kauppakeskuksen sisäänkäyntiä lähimpänä oleva kadunvarsipaikka Siltakadulla. Matkaa kauppakeskuksen sisäänkäynnille on 20 m; reitillä tasonvaihtoon korttelin puolella on esteetön hissi tai vaihtoehtoisesti pidempää reittiä esteettömyyden erikoistason ehdot täyttävä luiska. Yhteyden LE-saattopaikalta hissille saa kattaa, ja se on osittain Lindholminsilaksi nimetyn sillan alla. LE-saattopaikka on mitoitettu isolle LE-autolle (8,5 m x 3,6 m). LE-saattopaikan sijainti on suunniteltu yhteistyössä kaupunkitekniikan keskuksen kanssa.

LE-saattoliikennettä ei ole mahdollista osoittaa joukkoliikenneterminaalisiin, sillä alue on Helsingin seudun liikenteen (HSL) hallinnoima, eikä sinne voida osoittaa joukkoliikenteen lisäksi muuta liikennettä. Juna-aseman LE-saattoliikennettä tutkitaan radan pohjoispuolella vireillä olevassa Virastopiha-aseamakaavassa, jossa LE-saatto saadaan aseman hissien välittömään läheisyyteen.

Lausunto

Päivämäärä

6.3.2024

Lausunnon antaja

Helsingin seudun ympäristöpalvelu (HSY)

Suunnittelualueelle on laadittu kunnallistekniikan yleissuunnitelma, jossa on otettu kantaa siihen, mitkä linjat tulee siirtää ennen rakennustöiden aloittamista sekä osoitettu siirrettäville linjoille uudet sijainnit. Suunnitelmassa on esitetty myös alueelle tarvittavien uusien vesihuoltolinjojen sijainnit. Kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä on hankkeesta laadittu hankeosatasoinen kustannusarvio, jonka mukaan vesihuollon ja hulevesien viemäroinnin kustannuksista HSY:n osuus on noin 650 000 euroa (alv 0 %).

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

Kannanotto

Päivämäärä	6.3.2024
Lausunnon antaja	Kaupunkitekniikan keskus

Hissit

Asemakaavaehdotuksessa on kaksi julkista osittain ulkotiloihin tulevaa hissiä kortteli-alueella C-1. Kaupunkitekniikan keskus esittää, että esimerkiksi kaavamääräyksissä selkeytetään hissien suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon vastuutahoksi selkeästi kauppakeskushanke.

Liikuntaesteisten pysäköinti

Vammaisneuvosto on alkuvuodesta tuonut esiin säältä suojassa olevan laadukkaan liikuntaesteisten pysäköintipaikan (LE-pysäköintipaikan) tarpeen näin keskeisessä liikenteen solmukohdassa palveluiden äärellä. LE-pysäköintipaikkaa on vaikea toteuttaa katualueelle siten, että se olisi talvisäältä suojassa ja palveluita ajatellen ihanteellisessa sijainnissa. Kaupunkitekniikan keskus esittää, että säältä suojassa oleva riittävän korkea LE-pysäköintipaikka ja ajoreitti toteutetaan kauppakeskuksen pysäköintihalliin. Katualueen kattamattomat LE-pysäköintipaikat täydentävät järjestelyä omalta osaltaan.

Liikennejärjestelyt rakentamisvaiheessa

Liikenteen sujuvuuden vuoksi Sihteerinkatu välillä Asemakuja-Reviisorinkatu tulee rakentaa ja avata liikenteelle ennen kuin kauppakeskuksen laajennusosa voidaan ottaa käyttöön.

Puurivimerkinnät

Kohdat ”säilytettävä/istutettava puu tai puurivi” ja 3 § ”Alueelle on istutettava puita ja pensaita”. Kaupunkitekniikan keskus pyytää poistamaan kaavamerkinnän ja -määräyksen säilytettävistä ja istutettavista puuriveistä. Joka tapauksessa kaupunkitekniikan keskus tavoittelee erityisesti tällaiseen kohteeseen viihtyisää ympäristöä – huomioiden myös tekniset ja taloudelliset reunaehdot.

Runkomelu

Kohta 8 § "Siltakadun korotetut suojatiet ja hidastetöyssyt tulee suunnitella niin, että sallittu runkomelutaso ei ylitä viereisissä asuinrakennuksissa". Pyydämme poistamaan määräyksen kokonaan tai muuttamaan niin, että vaadittu runkomelun torjunta tehdään uudisrakennuksessa (esim. maanalaisille osille asennettavilla pystyeristimillä). Toisaalta alueella on myös olevia rakennuksia. Kadun suunnittelussa ja toteutuksessa voi olla teknisesti mahdotonta täyttää tämä vaatimus tai todistaa vaatimuksen toteutuminen.

Erikoisvalaistus ja pintamateriaalit

Kohta c-1, "Katuaukiomainen alueen osa... Alueen materiaalina tulee käyttää luonnonkiveä. Alueen valaisinpylväiden tulee muodostaa kaupunkikuvallisesti korkealaatuinen porttiaihe Siltakadulle. Viereisen torialueen toiminnot saavat väliaikaisesti ulottua myös tämän merkinnän alueelle."

Ensisijaisesti kaupunkitekniikan keskus toivoo, ettei määriteltäisi yleisten alueiden laatua, vaan katsoo että alueet toteutetaan ja hoidetaan aina käytettävissä olevien resurssien mukaisesti huomioiden kaikki mahdolliset suunnitteluun vaikuttavat reunaehdot.

Toissijaisesti tarkennetaan materiaaleja tarkoittamaan pääasiallista pintamateriaalia (esim. pyöräkaistat eivät välttämättä tule kivettyinä, ja alueella on myös muita materiaaleja mm. valaisinpylväissä. Vaatimus "Alueen valaisinpylväiden tulee muodostaa kaupunkikuvallisesti korkealaatuinen porttiaihe Siltakadulle" on liian sitova ja tarkka.

Väliaikaisten torialueen toimintojen ulottumista katualueelle ei ole tarpeen määrätä asemakaavassa, vaan kyseisiä toimintoja luvittavat tahot tekevät sen joustavammin itse.

Hulevedet

Pyydämme poistamaan 12 § joukkoliikenneterminaalin alueen ja kadun asemakaavamerkinnoistä tai lisäämään tarkennuksen, että vaatimus viivytyksestä kohdistuu vain korttelialueelle, ei katualueelle.

Muita huomioita

- 3 § otsikko "Yleiset alueet (kadut, aukiot, LA-alue)". Yleisillä alueilla ei ole aukiota. Jos tarkoitetaan aukiota C-1-korttelin aukiomaista alueen osaa, Siltatoria, on otsikko tarkennettava.
- Korttelisuunnitelmassa on kirjoitettu, että asuntojen vieraspolkupyöräpaikat sijoitetaan sisäänkäyntien läheisyyteen mutta silti niitä ei ole esitetty missään suunnitelmassa. Kaupunkitekniikan keskus edellyttää, että polkupyöräpaikoille löytyy tilaa korttelialueelta.

- Liityntäpysäköinteihin (auto- ja polkupyörä-) on päästävä ympärivuorokautisesti ja helposti.
- Sisäänkäyntien sijoittelussa tulee huomioida nykyiset ja tulevat jalankulkureitit (esim. ovet sisäänvedettyinä)
- Jk-3 on katukartassa osin katualueella ja osin korttelissa mutta asemakaavassa vain korttelialueella.

Maaperä ja rakennettavuus

Asemakaavamääräyksiin tulisi lisätä: Katuun ja kunnallistekniikan rakentamiseen liittyvät pohjanvahvistustyöt ja luiskat saattavat ulottua kiinteistön puolelle. Kiinteistöllä rakentaminen ei saa vaikeuttaa katurakenteiden toteuttamista tai viimeistelyä ja kiinteistön puolella toteutettavien ratkaisujen tulee ottaa huomioon kaikki katualueelta tulevat voimat. Rakennuksen seinät ja maanalaiset rakenteet on tehtävä tarvittaessa maapainetta ja vaakavoimia kestäviksi, mikäli yleisten alueiden ja kunnallistekninen rakentaminen sitä edellyttävät.

Työnaikainen rakentaminen tai pysyvien rakenteiden ulottaminen pohjavedenpinnan alapuolelle edellyttää pohjavedenhallintaselvityksen laatimista.

Kaavaselostukseen tulisi lisätä/muuttaa:

Kohtaan ”2.10 Maaperä” sekä kohtaan ”4.5 Maaperä ja rakennettavuus”

- Alueen maanpinnalla on vaihtelevaa täyttöä ja olemassa olevia katurakenteita. Olemassa olevien katujen ja vesihuoltolinjojen maapohjia on monin paikoin vahvistettu saven osalta syvästabiloinnein tai ne ovat osin perustettu myös lyöntipaaluilla.
- Savikerroksen paksuus on tutkimusten mukaan enimmillään noin 15 metriä. Savikerroksen alla on erittäin häiriintymisherkkiä, löyhiä siltti- ja hiekkakerroksia ja kairaukset ovat päättyneet syvimmillään lähes 41 metrin syvyydellä.
- Alueen rakennettavuusluokka on pääosin 5A, joka tarkoittaa ERITTÄIN vaikeasti rakennettavaa syvää pehmeikköä.
- Löyhät, häiriintymisherkät siltti- ja hiekkamaat tiivistyvät paalutuksen seurauksena ja aiheuttavat ympäristölle painumia. Rakennusten perustamistapaa suunniteltaessa on selvitettävä, millä paalutyypillä ja etäisyydellä voidaan turvallisesti paaluttaa aiheuttamatta haitallisia painumia tai tärinöitä olemassa oleviin rakennuksiin, katuihin tai vesihuoltolinjoihin. Ennen rakennusten paaluttamista tulee esittää, miten tarkkaillaan paalutuksen vaikutuksia olemassa oleviin rakennuksiin sekä ympäristöön painumien ja tärinöiden osalta.

Ohessa muokausehdotus pohjavesien osalta Espoontorin asemakaavalausunnon kohtaan ”2.10 Maaperä” (muutetut kohdat tummennettuna):

”Alue ei sijaitse luokitellulla pohjavesialueella. Lähin pohjavesialue on noin 2,5 kilometrin päässä oleva Puolarmetsän I-luokan pohjavesialue (0104902), ja 3,5 kilometrin päässä lounaassa sijaitsee Brinkinmäen (0104901) I-luokan pohjavesialue. Pitkäaikaisessa seurannassa pohjavedenpinnan taso on vaihdellut voimakkaasti alueen pohjavesiputkissa noin tasojen +4,0...+8,0 mpy välillä. Suuret vaihtelut ovat pääosin seurausta Espoonportin alikulun työnaikaisista pinnan mittauksista. Viimeisen 15 vuoden aikana pohjavedenpinnan taso on vakiintunut +5,0...+7,0 mpy välille ja vuodenaikojen aiheuttama vaihtelu pinnankorkeuksissa on noin 1,0–1,5 metriä.”

Vastine:

Hissit

Asemakaavassa osoitettujen julkiseen käyttöön tarkoitettujen hissien sijainnit ovat tarkentuneet ehdotusvaiheen jälkeen. Eteläisempi hissi sijaitsee korttelialueella ja pohjoisempi hissi joukkoliikenneterminaalin alueella. Hissien tarkemmasta suunnittelusta, rakentamisesta ja kunnossapidosta sovitaan tarkemmin maankäyttösopimusneuvotteluissa ja muissa alueen rakentamista koskevissa toimijoiden välisissä neuvotteluissa.

Liikuntaesteisten pysäköinti

Kaavoituksen aikana on tutkittu liikuntaesteisten saattopaikkaa (LE-saattopaikka) pysäköintilaitokseen, mutta sen sijoittaminen laitokseen on osoittautunut erittäin haasteelliseksi, kun on yhteensovitettu rakennusten ja katujen korkeusasemia sekä pysäköintilaitoksen rakenteita. LE-saattopaikaksi on nyt osoitettu kauppakeskuksen sisäänkäyntiä lähimpänä oleva kadunvarsipaikka Siltakadulla. Matkaa kauppakeskuksen sisäänkäynnille on 20 m; reitillä tasonvaihtoon korttelin puolella on esteetön hissi tai vaihtoehtoisesti pidempää reittiä esteettömyyden erikoistason ehdot täyttävä luiska. Yhteyden LE-saattopaikalta hissille saa kattaa, ja se on osittain Lindholminsillaksi nimetyn sillan alla. LE-saattopaikka on mitoitettu isolle LE-autolle (8,5 m x 3,6 m). LE-saattopaikan sijainti on suunniteltu yhteistyössä kaupunkitekniikan keskuksen kanssa.

LE-saattoliikennettä ei ole mahdollista osoittaa joukkoliikenneterminaaliin, sillä alue on Helsingin seudun liikenteen (HSL) hallinnoima, eikä sinne voida osoittaa joukkoliikenteen lisäksi muuta liikennettä. Juna-aseman LE-saattoliikennettä tutkitaan radan pohjoispuolella vireillä olevassa Virastopiha-asemakaavassa, jossa LE-saatto saadaan aseman hissien välittömään läheisyyteen.

Muut liikuntaesteisten pysäköintipaikat on sijoitettu kauppakeskuksen pysäköintitiloihin. Asiasta määrätään 1 §:ssä, pysäköinti seuraavasti: ”Muiden toimintojen kuin asuminen osalta vaadituista autopaikoista on rakennettava vähintään kaksi liikkumisestetisen autopaikkaa ensimmäistä 50 autopaikkaa kohden, sen jälkeen yksi paikka lisää kutakin alkavaa 50 autopaikkaa kohden. Lisäksi vähimmäisvaatimuksen mukaiset autopaikat tulee osoittaa pysäköintilaitoksesta.”

Liikennejärjestelyt rakentamisvaiheessa

Suunnittelun aikana kaupunkitekniikan keskus ja hanke ovat keskustelleet Sihteerinkadusta ja yhteisesti on sovittu, ettei asiasta laadita kaavamääräystä, vaan siitä sovi-taan osapuolten kesken jatkosuunnittelun aikana.

Puurivimerkinnät

Kaupunkisuunnittelukeskus kokee tärkeäksi osoittaa asemakaavassa ne yleiset alu-eet, joille erityisesti edellytetään istutuksia. Mikäli niitä ei kaavassa vaadita, niiden to-teutumisen ei ole varmaa. Määräystä on täsmennetty siten, että säilytettävän/istutet-tavan puun tai puurivin merkinnän sijainti on ohjeellinen, eli kaupunkitekniikan keskus voi suunnitella istutukset tarkoituksenmukaisella tavalla. Merkinnällä pyritään korosta-maan, että puita tai puurivejä pitää lopputilanteessa olla alueella. Kaavaehdotuk-sessa jätetyissä muistutuksissa myös peräänkuulutettiin katuvihreää, jotta alue on viihtyisä ja houkutteleva. Kaupunkirakenteen tiivistyessä kaupunkivihreän merkitys korostuu alueiden viihtyisyydessä ja luonnon monimuotoisuuden tukemisessa. Li-säksi katupuilla on kaupunkiympäristöä viilentävä vaikutus.

Runkomelu

Runkomelua koskevaa kaavamääräystä tarkennettiin siten, että runkomelu ja tärinä tulee huomioida rakennusten suunnittelussa. Tällä tavoin määräys koskee uusia, tu-levia rakennuksia eikä edellytä olemassa olevien rakennusten muutostöitä.

Erikoisvalaistus ja pintamateriaalit

Asemakaavan ks-alueenosan (aiemmin "c-1") määräyksestä on poistettu edellytys porttiaiheen muodostamisesta ja sanamuotoa on muutettu siten, että materiaalina tu-lee käyttää pääasiassa luonnonkiveä.

Yleisten alueiden laadusta koetaan tärkeäksi määrätä asemakaavalla, sillä se osoit-taa tavoitteen korkealaatuisista kaupunkitiloista tärkeillä keskusta-alueilla. Valtuusto-aloitteessa segregaaation torjumiseksi vaaditaan poikkihallinnollisia keinoja: "Turvatto-muuden kokemukset pitää ottaa vakavasti. Kaupungin on panostettava reilusti enem-män huonomaineisten alueiden palveluihin, viihtyvyyteen ja houkuttelevuuteen."

Hulevedet

Hulevesien viivyttämistä koskeva määräys on poistettu katualueilta. Joukkoliikenne-terminaalien alueella hulevesien viivytyksestä kuitenkin määrätään, sillä se on ollut yleinen käytäntö Espoon asemakaavoissa.

Maaperä ja rakennettavuus

Asemakaavaan on lisätty määräys rakentamisesta ja pohjavedestä (16 §). Määräyk-sen teksti on sama kuin kaupunkitekniikan keskuksen kannanotossa ehdotettu.

Kaavaselostusta on täydennetty kaupunkitekniikan keskuksen esityksen mukaisesti.

Muut huomiot

Kaavamääräysten 3 §:n ”Yleiset alueet” -otsikosta on poistettu aukiot, ja määräys kohdistuu vain katuihin ja joukkoliikenneterminaalin alueeseen.

Asuinrakennuksen vieraspolkupyöräpaikoista ei määrätä erikseen asemakaavalla.

Asemakaavamääräysten 1 §:ään on lisätty maininta suorasta, esteettömästä yhteydestä autoliityntäpysäköinnistä joukkoliikenneterminaaliin ja polkupyöräliityntäpysäköinnistä kauppakeskukseen.

Asemakaavamääräyksissä on huomioitu jalankulkureitit sisäänkäyntien ja liiketilojen osalta 3 §:ssä seuraavasti: ”Kadulle aukeavien porrashuoneiden ja liiketilojen sisäänkäyntien sijoittelussa tulee huomioida jalankulkureitit. Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Siltakadun puolella sisäänkäyntien tulee olla sisäänvedettyjä.”

Asemakaavakartasta on poistettu jk-3-merkintä tarpeettomana; alue palvelee ainoastaan asuinkorttelia ja sen sisäänkäyntiä. Kyseistä alueen osaa koskee kuitenkin 5 § ”Kortteleiden liittyminen yleisiin alueisiin”. Katukartta on päivitetty vastaavasti.

Lausunto

Päivämäärä 6.3.2024
Lausunnon antaja Väylävirasto

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

Vastine:

Merkitään tiedoksi.