

Kaupunginhallitus 27.04.2026 § 145

§ 145

## **Keilaniemen yleiseen keskuspysäköintilaitoshankkeeseen liittyvät jatkotoimenpiteet**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Antti O. Mäkinen

etunimi.o.sukunimi@espoo.fi  
Puhelinnumero 09 816 21

### **Päätösehdotus**

Esittelijä  
Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus

1

Kehottaa kaupunkiympäristön toimialaa viipymättä neuvottelemaan Keilaniemen kehittämisen etenemiseksi SRV Rakennus Oy:n ja Hypo-pankin kanssa pysäköintilaitoksen toteuttamisesta yhtiöiden omistamille kahdelle Kehä I:een rajoittuvalle metrokorttelin tontille niin, että laitokseen voidaan osoittaa asuntojen pysäköintipaikkojen ohella myös toimisto- ja liikerakennusten ja hotellin pysäköintipaikkoja. Pysäköintilaitoksen rakentamisessa on lähtökohtana asuinrakentaminen pysäköintilaitoksen kannen päälle.

2

Kehottaa kaupunkiympäristön toimialaa valmistelemaan em. metrokorttelin pysäköintilaitoksen pohjoisemman osan laajennuksen ja Keilaniemeen suunnitellun kalliopysäköintilaitoksen jatkokehittelyä ja toteuttamista niin, että edellytykset Keilaniemen kehittämiseksi turvataan pitemmällä tähtäimellä ja niin, että laitosten toteuttaminen ei edellytä merkittävää kaupungin taloudellista panostamista.

3

Edellyttää, että metrokorttelin pysäköintilaitoksen suunnittelussa ja toteuttamisessa otetaan huomioon laadukkaan ja Keilaniemen ympäristöä kohentavan julkisivun ja kaupunkikuvan vaativa laatutaso ja pysäköintilaitokseen liittyviä kulkuyhteyksiä elävöitetään muun muassa erilaisilla liike- ja palvelutiloilla.

### **Käsittely**

Katainen Partasen kannattamana ehdotti, että asia jätetään pöydälle.

Keskustelun pöydälle panosta päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko Kataisen pöydällepanoehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska pöydällepanoehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

### **Päätös**

Kaupunginhallitus:

Asia jätettiin yksimielisesti pöydälle.

## Selostus

### **KALLIO- JA KESKUSPYSÄKÖINTIRATKAISUT**

#### **Kalliopysäköintilaitos**

Keilaniemen kalliopysäköintilaitos on Strike Ky:n suunnittelema kalliopysäköintilaitos (1900 ap), johon on suunniteltu sisään- ja ulosajot Striken Valovirta-kohteeseen Raide-Jokerin itäpuoliselle tontille ja Varman Keilaniemen Portti-hankkeeseen. Pysäköintilaitoksella on rakennuslupa ja Strikella on valmius käynnistää rakentaminen. Laitokseen olisi useita jalankulkuyhteyksiä. Yksi pysäköintiluola (1-tasoinen) on suunniteltu reilun 4000 suojapaikan yhteisväestönsuojaksi.

Strike Ky:n omistavat tasaosuuksin Keskinäinen eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen, HGR Property Partners Oy ja YIT Rakennus Oy. Striken suunnitteluvaraus päättyi vuoden 2024 lopussa. Strikella on Keilaniemessä kaksi hanketta: Keilaniemenrannan K-torni ja YIT:n asuinkohteet sekä Valovirta-hanke, jossa on sekä Striken omistama alue, että kaupungin varaama alue. Varaus päättyi vuoden 2025 lopussa eikä sitä vielä ole jatkettu. Striken hankkeet ovat suuria ja useimpien niiden toteutusajataulu ei ole vielä kaupungin tiedossa.

#### **Metrokorttelin pysäköintilaitos**

SRV on suunnitellut Keilaniemen Metrokorttelin pysäköintilaitoksen sijoitettavaksi kortteliin, josta SRV ja Hypo omistavat yhdessä kaksi eteläistä asuintornitonttia ja kaupunki kaksi pohjoista tonttia, joista toisessa on kaavoitettu asuintorni ja toinen on ollut varattuna NCC Property Development Oy:lle. Tontille on kaavoitettu liike- ja asuintalo

Koko metrokortteliin on voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu nelitasoinen pysäköintilaitos, jossa on kaksi maanalaista tasoa ja kaksi maanpäällistä tasoa. Tonttien alueelta on kiviaines jo louhittu irti, mutta louheet ovat yhä tonteilla. SRV ja Hypo ovat hakeneet tonteilleen asemakaavanmuutosta asuinrakennuksen suunnittelemaksi ja toteuttamiseksi.

SRV esittää, että nelitasoinen pysäköintilaitos toteutetaan Keilaniemen ensimmäisen vaiheen pysäköintilaitokseksi ja asuinrakennukset toteutettaisiin sitten vaiheittain pysäköintilaitoksen päälle. Pysäköintilaitokseen saadaan suunniteltua yhteensä noin 1700 pysäköintipaikkaa. Laitos voidaan toteuttaa myös kahdessa vaiheessa: ensimmäinen vaihe SRV:n omistamille tonteille ja toinen vaihe kaupungin toimesta sen omistamille tonteille. Pysäköintilaitos voidaan toteuttaa voimassa olevan asemakaavan mukaan. Laitokseen on suunniteltu toteutettavaksi kaksi 1500 suojapaikan yhteisväestönsuojaa. Pysäköintilaitoksesta on mahdollista tehdä asemakaavan mukaan kadun ali yhteys Keilalahden rannan puolelle.

Metrokortteliin toteutettava pysäköintilaitos ei estä Kalliopysäköintilaitoksen toteuttamista, kun pysäköintipaikkojen tarve sitä edellyttää.

#### **Kaupungin tavoitteet Keilaniemessä**

#### **Aikataulu**

Keilaniemi on tällä hetkellä kiinnostava yritysalue. Keilaniemessä on erinomaiset joukkoliikennepalvelut, mutta pysäköinnin edellytysten turvaaminen on myös erittäin tärkeää. Keilaniemen houkuttavuuden turvaaminen ja kasvattaminen yritysten työpaikkojen sijaintipaikkana edellyttää hyvää saavutettavuutta eri liikennemuodoilla. Keilaniemessä on tällä hetkellä valmistumassa ja vireillä hankkeita, joiden toteutuminen niiden edellyttämässä aikataulussa edellyttää pysäköintiratkaisua viipymättä noin kahden vuoden kuluessa. Osa hankkeista taas pystyy odottamaan pysäköinnin pidemmän toteuttamisen aikajännettä.

### **Kustannukset**

Hankkeiden toteutuminen on riippuvainen investoinnin hinnasta eli käyttäjälle aiheutuvista tilojen vuokrakustannuksista, joihin lasketaan mukaan myös tarjolla olevan pysäköinnin hinta. Kaupungin intressi on, että pysäköintiratkaisu tukee alueen houkuttavuutta niin pysäköintipaikkojen tarjonnan määrän kuin hinnoittelunkin osalta. Lähtökohtaisesti kustannusten kannalta olisi käyttäjien etu, että alueelle syntyisi ennen pitkää useampi keskuspysäköintiratkaisu, joiden välillä olisi kilpailua.

Pysäköintiratkaisujen kustannuksilla on yritysten ja asukkaiden ohella myös tuntuva suora merkitys kaupungille. Kaupunki joutuu kaikissa vaihtoehdoissa ottamaan vastuuta eräiden toimintojen pysäköinnin velvoitepaikoista sekä liityntäpysäköinnistä. Lisäksi osa pysäköintihankkeista edellyttää kaupungilta merkittäviä taloudellisia takauksia pysäköinnin tulovirrälle, josta kaupunki siis tiettyyn rajaan asti viime kädessä vastaisi, mikäli yksityinen käyttö ei kehittyisi suunnitelmien mukaisesti.

### **Keilaniemi kaupunginosana**

Osa alueelle sijoittumista viipymättä harkitsevista toimijoista on huolissaan Keilaniemen metrokorttelin nykytilan keskeneräisyyttä korostavasta ilmeestä. Palveluliiketoiminta toivoo alueen kävelijävirtojen elävöitymistä.

Kaupungin tavoitteena on ollut toteuttaa Keilaniemi elinvoimaisena kaupunginosana, joka kehittyisi paitsi johtavana pääkonttorikeskittymänä myös asumisen, majoituksen ja elämyspalveluiden alueena merellisyyteen ja joukkoliikenteen solmukohtaan tukeutuen. Luonteva ihmisvirtojen keskipiste on metroaseman ympäristö. Sitä tukisi metrokorttelin monipuolinen ja mahdollisimman nopeasti toteutuva käyttö.

Kaupunginosan kehityksen tavoitteena on myös syntyvän kaupunkikuvan ja liikkumisen järjestelyiden korkea laatu. Se koskee myös pysäköintiratkaisuja.

### **Keilaniemen pysäköintiratkaisu**

Keilaniemen kehittymiseen liittyy tällä hetkellä samat markkinaepävarmuudet kuin muihinkin rakentamisen investointeihin. Yritykset miettivät tarkkaan toimitilaratkaisujaan. Vapaarahoitteisten asuntojen kysyntä on heikkoa. Pysäköinnin järjestäminen on yrityksille tärkeä tekijä, mutta se on merkittävä asia myös asuntojen kysynnän kannalta. Pysäköintipaikkoja pitäisi olla tarjolla riittävästi, mutta niiden pitäisi olla myös kohtuuhintaisia.

Keilaniemen järjestyksessä ensimmäisenä toteutettavaksi edistettävänä pysäköintiratkaisuvaihtoehtona on suunniteltu pysäköintilaitoksen sijoittumista Kehä I:n tunnelin viereen tornikortteliin kaavoitettuun laitokseen. Kortteliin kaavaillaan vähemmän asuinrakentamista kuin

aikaisemmin ja niinpä pysäköintipaikkoja tarvitaan asuntoja varten vähemmän. On todennäköistä, että asunnot rakennetaan pitkän ajan kuluessa, joten ne tarvitsevat pysäköintipaikkoja vasta tulevaisuudessa.

Tunnelin viereen toteutettava nelitasoinen pysäköintilaitos mahdollistaisi paikkojen toteuttamisen yrityksille ja asukkaille ja lisäksi alue saataisiin pysäköintilaitoksen myötä valmiimman näköiseksi. Näin Keilaniemen kehittäminen etenisi vakaasti ja alue saataisiin näyttämään valmiimmalta ja se houkuttelisi jatkossa yrityksiä ja asukkaita paremmin.

Keskuspysäköintilaitos toteutettaisiin osittain SRV:n ja Hypon omistamille tonteille ja osittain kaupungin omistamille tonteille. Laitos toteutettaisiin kahdessa vaiheessa: ensimmäinen vaihe SRV:n ja Hypon omistamille tonteille ja toinen vaihe myöhemmin kaupungin toimesta sen omistamille tonteille.

Tässä vaiheessa on tärkeää luoda edellytykset keskuspysäköintilaitoksen toteuttamiseksi viipymättä. Samalla tulisi kuitenkin luoda edellytykset myös kalliopysäköintilaitoksen toteuttamiseksi sitä silmällä pitäen, että Keilaniemen alueen rakentaminen kiihtyy nykyisestä.

Keilaniemen kehittämisen turvaamiseksi esitetään, että SRV toteuttaa pysäköintilaitoksen omistamilleen tonteille ja laitokseen osoitetaan aikataulultaan kiireisimpien hankkeiden, sekä laitoksen päälle tulevien SRV:n asuntohankkeiden pysäköintipaikat. Tässä tilanteessa kaupunki hankkisi laitoksesta vain ylimääräiset velvoitepaikat. Laitokseen tulisi noin 880 paikkaa, joista em. hankkeiden rakennusluvan mukaisten paikkojen tarve on noin 600 paikkaa, Lisäksi laitokseen voidaan osoittaa liityntäpysäköintipaikkoja, mikäli kaupunki niin päättää.

Tähän pysäköintilaitoksen ensimmäiseen vaiheeseen on perusteltua kytkeä myös turvallisen ja laadukkaan jalankulkuyhteyden toteuttaminen Keilaniementien ali Keilalahden suuntaan.

SRV:n rakennuttaman pysäköintilaitoksen toteuttamisen rinnalla kaupunki varautuu pysäköintilaitoksen toteuttamiseen tällä hetkellä omistamilleen kahdelle pohjoiselle tontille. Aikataulu mahdollistaa normaalin suunnitteluttamisen ja kilpailuttamisen. Tämän ohessa kehiteltäisiin myös pysäköintilaitoksen päälle tulevien asuin- ja/tai toimistorakennusten massoja. Näin saataisiin kokonaisuus kuntoon, ja alueen kaupunkikuvallinen ilme valmistuisi laadukkaaksi nopeammin. Samalla alueelle sijoitettavat tämän vuoden elokuussa valmistuvan toimistohankkeen maantasoon tulevat väliaikaiset autopaikat saadaan pidettyä paikallaan siihen saakka, kun SRV:n laitos valmistuu.

Samalla on mahdollisuus kehittää suunniteltua kalliopysäköintilaitosta eteenpäin niin, että Keilaniemen kehittäminenkin samalla etenee.

## **KALLIO- JA KESKUSPYSÄKÖINTIRATKAISUJEN VERTAILUA**

Vertailu perustuu hankekonsortioiden toimittamiin materiaaleihin, joita on arvioitu kaupunkiympäristötoimialan ja konsernihallinnon talous ja rahoitus -yksikön lisäksi Deloitte Oy ja Krogerus Oy erillisten toimeksiantojen pohjalta.

- suuruusluokaltaan laitokset ovat samankokoiset: kalliopysäköinti 1900 ap, metrokorttelin pysäköinti 1700 ap

- hankkeen toteuttamisaika kalliopysäköinti 3,5 v, metrokorttelin pysäköinti 1,5-2,0 v
- hankkeen toteuttamiskustannukset (alv 0 %): kalliopysäköinti 160 milj. euroa, keskus pysäköinti 80 milj. euroa
- Metrokorttelin pysäköinnin pysäköintipaikan käyttömaksu on arvioitu olevan selvästi halvempi, kuin kalliopysäköinnin käyttömaksusta. Kaupungin taloudellisia sitoumuksia on arvioitava myös valtiontukisääntelyn valossa siitä näkökulmasta, onko perusteita sitoutua suurempia taloudellisia riskejä ja vastuita sisältävään vaihtoehtoon, mikäli käytettävissä olisi ensi vaiheen tarpeisiin sellainen edullisempi vaihtoehto, joka täyttää myös kaupunginosan muut tavoitteet.
- jos edellä kuvattu metrokorttelin aluepysäköintilaitos jää tässä vaiheessa toteutumatta, keskeinen metrokortteli on vuosia keskeneräinen. Jos metrokorttelin pysäköinti toteutetaan, on alue pysäköintilaitoksen valmistuttua Keilaniementien katu ympäristön sekä Keilaniemen Tapiolaan yhdistävän puistokannen osalta kaupunkikuvallisesti valmis; kannen päälle tulee asuinrakennuksia kysynnän mukaan
- Metrokorttelin pysäköinnin julkisivuun on kiinnitettävä erityistä huomiota ja julkisivua tulee elävöittää erilaisilla liike- ja palvelutiloilla. Ihmisten liikkuminen näkyy katu ympäristössä, ja puistokannen kautta päästään kulkemaan Tapiolasta Keilaniemeen uusien julkisten porras- ja hissiyhteyksien kautta
- Metrokorttelin pysäköintiin tulee sekä työpaikkojen että asukkaiden pysäköintiä, mikä tehostaa pysäköintilaitoksen käyttöä vuorottaiskäytön kautta sopivissa vaiheissa omassa aikataulussaan , mutta toisaalta siihen toteutettava normaalia raskaampi yläpohjarakenne nostaa kustannuksia.
- kalliopysäköinti voidaan toteuttaa metropysäköintilaitoksesta riippumattomasti omassa aikataulussaan.
- Metrokorttelin pysäköinnistä kulkuyhteydet kohteisiin:
  - o AB Investin hankkeeseen ja Striken K-torni-hankkeeseen tehdään jalankulkutunneli Keilaniementien alitse ja sen jälkeen jalankulkuyhteys sisätilassa lähelle kohteita; jalankulkuyhteyden osalle matkaa liukunauha
  - o Striken Valovirta-hankkeisiin päästään metroaseman jalankulkutunnelissa Keilaniementien alitse ja edelleen jalankulkutunnelissa Keilaranta-kadun ali
  - o Skanska CDF:n Keilaranta 3-hankkeeseen yhteys sekä metroaseman jalankulkutunnelin että AB Investin jalankulkutunnelin kautta
  - o eQ Varainhoidon (Skanskan) Keilaranta 5-7:n asuin kohteille samat yhteydet kuin Keilaranta 3:een
  - o Varman Keilaniemen Portti-hankkeeseen saadaan yhteys katutasossa KKEP:n etelään ovelta

- Kalliopysäköintiin verrattuna jalankulkuyhteys pitenee jonkin verran sekä AB Investin että Striken K-torni-hankkeen osalta, mutta toisaalta yhteys on maanpäällä kulkiessaan valoisampi ja osittain varustetaan liukunauhalla.
- jalankulkuyhteys toimii uutena yhteytenä metroasemalle. Yhteyden varrelle sijoittuvien nykyistenkin kiinteistöjen on mahdollista liittyä suoraan kulkuyhteyteen tilojensa kautta.
- Varman Keilaniemen Portti-hankkeeseen kävelymatka lyhenee kalliopysäköintiin verrattuna.
- metrokorttelin louhe keskuspysäköinnin kohdalta käytetään AB Investin tontin ja julkisen alueen täyttämiseen, puuttuva louhe tuodaan Finnoon sataman louhekasalta; osa kalliopysäköinnin louheesta käytetään AB Investin tontin ja julkisen alueen täyttämiseen ja loput louheet ajetaan muualle
- kumpaankin pysäköintiin voidaan suunnitella polkupyörien pysäköinti- ja huoltotilat, järjestelyt tosin ovat erilaiset.
- Metrokorttelin pysäköintiin on jonkin verran kalliimpaa tehdä VSS-tilaa kuin kalliopysäköintiin eikä sinne kannata tehdä enempää kuin kaksi 1500 suojapaikan betonisuojaa.
- Kalliopysäköinti tarjoaa esteettömän jalankulkuyhteyden etenkin niihin kiinteistöihin, joihin hissiyhteys maanpäällä on heti kohteen vieressä tai kohteen kanssa samassa rakenteessa.

### **Aiemmat valmisteluohjeet**

Kaupunginhallitus päätti 22.9.2025 § 273:

1

kehottaa kaupunkiympäristön toimialaa viivytyksettä valmistelevaan ja tuomaan kaupunginhallituksen käsiteltäväksi Keilaniemen yleisen kalliopysäköintilaitoksen toteuttamisen ja rakentamisen edistämisen ja käynnistämisen kaupungin ohjauksessa sekä valmistelevaan asiassa tarvittavat omistus-, rahoitus- ja muut järjestelyt,

2

päätti, että sille tuodaan päätöksenteon yhteydessä laskelma ja aikatauluarvio investoinnin takaisinmaksusta,

3

päätti, että pysäköintipaikkojen määrän tarve arvioidaan vielä valmistelun yhteydessä ja varmistetaan vuorottaispysäköinnin mahdollisuus.

Kaupunginhallitus 2.3.2026 § 73:

Kaupunginhallitus päätti kehottaa kaupunkiympäristön toimialaa valmistelevaan aiemmin päätetyn valmisteluohjeen lisäksi myös Keilaniemen vaihtoehtoisen yleisen keskuspysäköintilaitoksen toteuttamisen edellytykset ja tuomaan Keilaniemen pysäköintiratkaisun kaupunginhallituksen käsiteltäväksi ja ratkaistavaksi viivytyksettä.

Päätöksenteon tueksi laaditaan vaihtoehtoiseen toteuttamistapaan liittyen Kehä I:n kattavan kannen päälle sijoittuvista rakennuksista erilaisia massoittelevaihtoehtoja, millä varmistetaan, ettei pysäköintiratkaisu estä laadukkaan kaupunkiympäristön toteutumista eikä liiaksi rajoita tulevaa kannen päällistä maankäyttöä. Pysäköintiratkaisun tulee tukea Keilaniemen elinvoiman kehittymistä ja mahdollistaa suunnitellun rakennusoikeuden toteuttaminen. Sen tulee tuottaa laadukasta kaupunkikuvaa, viihtyisää jalankulkuympäristöä ja olla liikenteellisesti toimiva ja turvallinen.

## **Päätöshistoria**

## **Liitteet**

## **Oheismateriaali**

## **Tiedoksi**