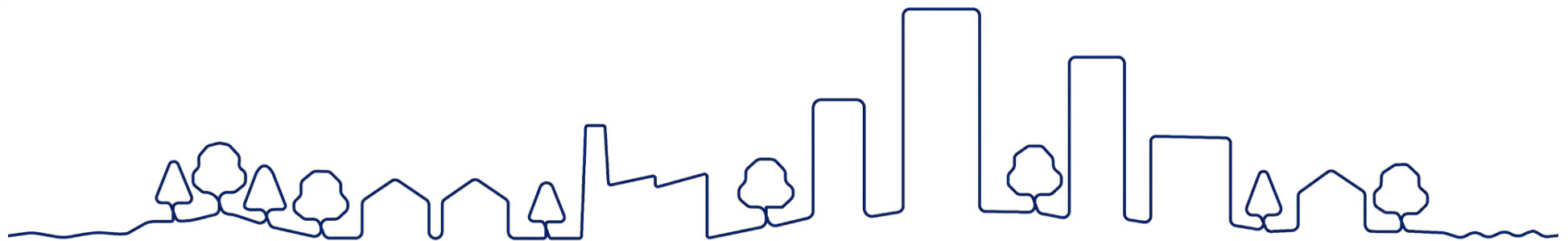


ESPOON YLEISKAAVA 2060

Yleiskaavaehdotuksen selostus

16.3.2026



ESPOON KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS
PL 43
02070 ESPOON KAUPUNKI

Julkaisu verkossa www.espoo.fi

Espoon kaupunki,

Yleiskaavoitus
Liikennesuunnittelu



SISÄLLYSLUETTELO

YLEISKAAVA VIIDESSÄ MINUUTISSA.....	4
ESBOS GENERALPLAN 2060 PÅ FEM MINUTER.....	5
PLAN SUMMARY MASTER PLAN 2060.....	6
1 JOHDANTO JA SUUNNITTELUN VAIHEET	7
2 KAAVARATKAISUN KUVAUS	9
2.1 Kaavaratkaisusta kokonaisuutena	9
2.2 Yhdyskuntarakenne ja mitoitus.....	21
2.3 Keskustat.....	26
2.4 Asuminen	31
2.5 Palvelut	40
2.6 Elinkeinot ja työpaikat	52
2.7 Tekninen huolto.....	57
2.8 Liikenne.....	64
2.9 Luonto, virkistys ja kaupunkivihreä.....	75
2.10 Kaupunkikuva, kulttuuriympäristö ja maisema	102
2.11 Yleiskaava alueittain	107
3 YLEISKAAVARATKAISUN SUHDE LAAJEMPIIN TAVOITTEISIIN	131
3.1 Alueidenkäyttölaki	131

3.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	132
3.3 Maakuntakaava	132
3.4 Kaupungin ja seudun yleiset tavoitteet	137
4 YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET	140
4.1 Vaikutusten arvioinnin menetelmät	140
4.2 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, keskusverkkoon ja liikenteeseen	140
4.3 Sosiaaliset vaikutukset	141
4.4 Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön	143
4.5 Vaikutukset elinkeinoihin, tekniseen huoltoon ja luonnonvaroihin	145
4.6 Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin	146
4.7 Vaikutukset ilmastoon ja ilmastomuutokseen sopeutumiseen	149
4.8 Taloudelliset vaikutukset	150
4.9 Kaavan tavoitteiden toteutuminen	151
5 SUUNNITTELUTILANNE	155
5.1 Yleiskaavoitus	155
5.2 Asemakaavoitus	157
6 NYKYTILANNE	158
6.1 Keskusverkko ja yhdyskuntarakenne	158
6.2 Väestö ja asuminen	159
6.3 Elinkeinot ja työpaikat	161
6.4 Liikenne ja liikkuminen	162

6.5 Palvelut	164
6.6 Ympäristö.....	166
6.7 Tekninen huolto.....	171
7 VIESTINTÄ, OSALLISTAMINEN JA VUOROVAIKUTUS.....	173
7.1 Viestintä.....	173
7.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus	173
8 YLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN	175
8.1 Lähtökohtia yleiskaavan toteuttamiselle.....	175
8.2 Mahdollisia toteuttamispolkuja joukkoliikennekäytävälle	176
9 LIITTEET JA SELVITYKSET	179
Kaavaselostuksen liitteet.....	179
Yleiskaavan valmisteluun liittyvät selvitykset	179

YLEISKAAVA VIIDESSÄ MINUUTISSA

Espoon koko kaupungin yleiskaava katsoo vuoteen 2060. Se osoittaa askelmerkit koko kaupungin kehittämiseksi seuraaviksi vuosikymmeniksi. Yleiskaava 2060 on luonteeltaan aluevarauskaava. Se osoittaa selkeästi kehityksen isot linjat ja antaa väljyyttä yksittäisten alueiden kehittämiseen.

Yleiskaavan tärkeimpänä tehtävänä on varautua kaupungin kasvuun ja ohjata se kestävästi osaksi kaupunkirakennetta. Yleiskaava ohjaa kasvun nykyisten ja uusien joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrelle, pääosin nykyistä rakennetta tiivistäen ja tehostaen. Samalla yleiskaava turvaa keskeisen ekologisen verkoston säilymisen ja hyvät edellytykset lähivirkistysmahdollisuuksien kehittämiseksi jatkosuunnittelussa. Rakenteellisen ja verkostollisen toimivuuden rinnalla keskeistä on kaupungin laadun ja viihtyisyyden kehittäminen.

Yleiskaava täydentää voimassa olevien yleiskaavojen Kivenlahti-Kauklahti-, Matinkylä-Leppävaara- ja Leppävaara-Viiskorpi-raidevarauksia uusilla raideyhteyksillä väleillä Matinkylä-Espoon keskus-Muurala ja Tapiola-Suurpelto. Uudet raideyhteydet kytkevät kaupunkikeskukset paremmin toisiinsa, vahvistavat niiden elinvoimaa ja parantavat koko Espoon saavutettavuutta. Pohjoinen Espoo kehittyy uuden Länsiradan ja Kalajärveltä etelään ja itään suuntautuvien runkoyhteyksien varaan.

Yleiskaava ohjaa keskustojen kehitystä myös toiminnallisesti ja laadullisesti. Kauppaa, palveluita ja työpaikkoja ohjataan voimakkaasti keskustoihin ja jatkosuunnittelua ohjataan kiinnittämään erityistä huomiota kaupunkiympäristön laatuun ja kaupunkivihreän määrään myös keskustojen lähialueilla. Yleiskaava osoittaa pyöräilyn pääverkon kaupunkikeskusten välille.

Kaupunkimaisin rakentaminen ohjataan uusille raidekäytävälle, joiden välissä pientalovaltaiset alueet kehittyvät ominaispiirteensä säilyttäen. Tiiviit monipuolisen asumisen alueet kerrostalovaltaisten ja pientalovaltaisten alueiden rajapinnoissa yhteensovittavat ne kaupunkirakentamiseen. Iso osa kasvusta ohjataan jo kertaalleen asemakaavoitetuille alueille. Suurimmat uudet asumisen varaukset on osoitettu uuden Länsiradan varrelle Myntinmäkeen sekä Kivenlahti-Kauklahti- ja Matinkylä-Espoon keskus -joukkoliikennekäytävälle. Tulevaisuuden toimitilarapeisiin varaudutaan säilyttämällä vetovoimaisimmat työpaikkakeskittymät työpaikka-alueina ja luomalla uusia mahdollisuuksia etenkin keskustoihin sekä kaupunkirakenteen reunoille. Tiiviin kaupunkirakenteen sisällä toimitila-alueita uudistetaan asumisen suuntaan Vanttilassa, Otaniemessä ja Suomenojalla. Kattavalla yhdyskuntateknisen huollon verkostolla turvataan teknisen huollon toimivuus kaupunkirakenteen tiivistyessä. Varaukset tukevat myös hiilineutraalien energiaratkaisujen toteutusmahdollisuuksia.

Täydennysrakentaen kasvavassa kaupungissa palveluiden ja lähivirkistysalueiden turvaaminen vaatii erityistä huomioita. Tästä syystä jo yleiskaavassa varataan tilaa palveluverkon kehittämiseksi ja lähivirkistysalueille. Kasvavassa kaupungissa turvataan Espoon arvokkaiden kulttuuriympäristöjen säilyminen myös tulevaisuudessa.

Viheralueverkoston runko säilyy pääosin nykyisellään ja Keskuspuistoa laajennetaan voimassa oleviin yleiskaavoihin nähden. Kaavassa osoitetaan uusia suojelualuevarauksia ja ohjataan luontoarvojen turvaamiseen luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeillä alueilla. Yleiskaava edistää myös ekologisen verkoston turvaamista ja kehittämistä osoittamalla ekologiset runkoyhteydet ja niiden kehittämiskohdat. Täydennysrakentamiseen pohjautuva yleiskaava ohjaa rakentamisen pääosin viheralueiden ulkopuolelle, mikä tukee luonnon monimuotoisuutta sekä turvaa hiilinieluja ja -varastoja.

ESBOS GENERALPLAN 2060 PÅ FEM MINUTER

Esbos nya generalplan för hela staden tar sikte på år 2060. I generalplanen har man lagt ut stegmärken för utveckling av hela staden under de kommande årtiondena. I generalplanen reserveras plats för olika slags områdesanvändning. Den nya generalplanen visar tydligt de stora linjerna och ger samtidigt frihet för planläggning av enskilda områden.

Generalplanens viktigaste roll är att skapa rum för stadens tillväxt och att styra tillväxten hållbart till de rätta platserna. Generalplanen anvisar tillväxten till platser med god befintlig eller ny kollektivtrafik. I huvudsak kompletteras den befintliga bebyggelsen och exploateringen i de bebyggda områdena ökar. Generalplanen tryggar det centrala nätverket av naturområden och ekologiska korridorer samt goda förutsättningar för utveckling av möjligheterna till rekreation nära hemmen i den fortsatta planeringen. Vid sidan av den strukturella och nätverksmässiga funktionaliteten är det centralt att utveckla stadens kvalitet och trivsel.

Generalplanen kompletterar de gällande generalplanernas spårförbindelser Köklax–Stensvik, Mattby–Alberga och Alberga–Viskärr med nya spårförbindelser på sträckorna Mattby–Esbo centrum–Muurala och Hagalund–Storåkern. De nya spårförbindelserna knyter stadscentren bättre till varandra, stärker deras livskraft och förbättrar nåbarheten i hela Esbo. Norra Esbo utvecklas utifrån kollektivtrafiken: en ny järnväg mellan Esbo och Salo och stamlinjer från Kalajärvi söderut och österut.

Generalplanen styr centrumens funktionella och kvalitativa utveckling. Handel, tjänster och arbetstillfällen styrs i hög grad till centrumen. I den fortsatta planeringen ska i synnerhet stadsmiljöns kvalitet och urban grönska betonas. Generalplanen anvisar de viktigaste cykelvägarna mellan stadscentrumen.

Den tätaste nya bebyggelsen anvisas till zonerna längs de nya spårförbindelserna. Utanför dessa zoner utvecklas de småhusdominerade områdena så att deras särdrag bevaras. Täta och mångsidiga bostadsområden i gränszonerna mellan höghus- och småhusområden integrerar dem i stadsstrukturen. En stor del av tillväxten styrs till områden som redan har en detaljplan. Nya bostadsområden planläggs framför allt i Myntbacken vid den nya järnvägen som planeras mellan Esbo och Salo, längs kollektivtrafiklinjerna Stensvik–Köklax och Mattby–Esbo centrum. För framtida behov av lokaler bevaras de attraktivaste arbetsplatsklustren som arbetsplatsområden och det skapas nya möjligheter i synnerhet i centrumen och den urbana strukturens utkanter. Inom den täta stadsstrukturen i Fantsby, Hagalund och Finno ändras arbetsplatsområden till bostadsområden. Utbyggnad av nätverk för samhällsteknisk försörjning tryggar servicens funktion i den tätande stadsstrukturen. Generalplanen anvisar plats för klimatneutral energiproduktion.

Det kompletterande byggandet i staden innebär att särskild vikt bör läggas vid att trygga tjänsterna och närrekreationsområdena. Generalplanen anvisar plats för närrekreationsområden och tjänster bland det framskridande kompletterande byggandet. I den växande staden bevaras Esbos värdefulla kulturmiljöer även i framtiden.

Stommen av grönområden förblir i huvudsak oförändrad och Centralparken utvidgas jämfört med de gällande generalplanerna. Generalplanen anvisar nya naturskyddsområden och tryggnad av värdefull natur i områden som är särskilt viktiga för naturens mångfald. Generalplanen främjar tryggnad och utveckling av de viktigaste ekologiska förbindelserna och anger platser där de bör utvecklas. Generalplanen baserar sig på kompletterande byggande. I huvudsak undviks byggande i grönområden, vilket stöder naturens mångfald och tryggar kolsänkor och kollager.

PLAN SUMMARY MASTER PLAN 2060

Espoo's master plan extends to 2060. It will provide guidelines for the development of the entire city during the coming decades. The Master Plan 2060 is a strategic reservation plan. It sets a broad outline for development.

The main purpose of the master plan is to prepare for the growth of the city and make it a sustainable part of the urban structure. In line with the *master plan*, growth will be concentrated along the current and new public transport connections, mainly by densifying and enhancing the structure. The master plan will also help preserve the important ecological network and create good conditions for developing local recreational opportunities as part of further planning. In addition to structural and network functionality, a central priority is the enhancement of the city's quality and livability.

The master plan complements the rail reservations of the existing master plans for the Kivenlahti–Kauklahti, Matinkylä–Leppävaara and Leppävaara–Viiskorpi corridors with new rail connections on the sections Matinkylä–Espoo Centre–Muurala and Tapiola–Suurpelto. The new rail links connect the urban centres more effectively with one another, strengthen their vitality and improve the accessibility of the entire city. Northern Espoo will develop thanks to the *Espoo-Salo railway line and the trunk lines running south and east from Kalajärvi*.

The master plan will also steer the development of the urban centres in functional and qualitative terms. Commercial activities, services and jobs will be heavily concentrated in the centres, and further planning will need to pay particular attention to the quality of the urban environment and the number of urban green areas also around the centres. The master plan will outline the main cycling network between the city's urban centres.

The densest construction will take place along new rail transport corridors. *Between these corridors, areas dominated by detached houses will be developed while maintaining their unique characteristics. Compact and diverse residential areas located at the interfaces between apartment building and detached house areas serve to integrate these zones into the overall urban structure. Growth will mainly be concentrated in areas that already have a detailed plan. The largest areas reserved for residential construction are located in Myntinmäki along the new Espoo-Salo railway line, along the Kivenlahti-Kauklahti and Matinkylä-Espoo keskus public transport corridors. The city will prepare for future needs for business premises by maintaining the most attractive workplace clusters and creating new opportunities, especially in the centres and on the edges of the urban structure. Within the dense urban structure, commercial areas will be converted to residential use in Vanttila, Tapiola and Suomenoja. An extensive municipal engineering service network ensures functional services as the urban structure becomes denser. The master plan also supports the implementation of carbon-neutral energy solutions.*

In the city growing through infill construction, special attention must be paid to securing services and local recreational areas. For this reason, space is reserved for them in the master plan. The growing city will continue to preserve its valuable cultural environments in the future. The green area network will largely remain as it is, and Central Park will be expanded in comparison with the existing master plans. The plan will include new nature reserve areas and promote the preservation of natural values in areas that are particularly important for biodiversity. The master plan will also promote the safeguarding and development of the ecological network by indicating the most important ecological corridors and their development areas. The master plan, which is based on infill construction, will mainly enable construction outside of green areas, thus supporting biodiversity and protecting carbon sinks and stocks.

1 JOHDANTO JA SUUNNITTELUN VAIHEET

Espoon yleiskaava 2060 on koko kaupungin alueen kattava strateginen aluevarauskaava, jolla pyritään vastaamaan tulevaisuuden haasteisiin Espoo-tarinan mukaisesti. Kaavaratkaisu pohjautuu yleiskaavan tavoitepäätöksen (kaupunginhallitus 13.3.2023) mukaisesti yhdyskuntarakenteen kehittämisen päälinjoihin. Yleiskaavan tavoitteet ovat yhtenevät valtakunnan ja maakunnan tason tavoitteiden kanssa.

Yleiskaavalla tavoitellaan Espoon tasapainoista kehitystä säilyttämällä kaupungin pientalovaltaiset ja vehreät ominaispiirteet sekä varautuen kasvuun ja tiivistymiseen kestävästi viihtyisänä, luonnonläheisenä ja ilmastoviisaana verkostokaupunkina.

Yleiskaavassa osoitetaan maankäytön kehittämisen periaatteet ja painopistealueet vuoteen 2060 siten, että Espoon voimakas kasvu kohti 500 000 asukasta olisi kestävä ja tasapainoista kaupungin eri osissa. Kaavaratkaisussa käsitellään maankäytön ja liikkumisen teemat kokonaisvaltaisesti eri näkökulmia yhteen sovittaen.

Yleiskaava perustuu laajaan selvitysaineistoon. Yleiskaavatyöhön on valmistelijoiden lisäksi osallistunut laaja joukko kaupungin, seudun ja muiden tahojen asiantuntijoita. Vuorovaikutteista keskustelua on käyty luottamushenkilöiden, asukkaiden ja muiden osallisten kanssa. Yhteistyötä jatketaan suunnittelun edetessä.

Yleiskaava tuli vireille vuonna 2022, kaavan tavoitteet hyväksyttiin ensin kaupunkisuunnittelulautakunnassa ja sen jälkeen kaupunginhallituksessa vuonna 2023. Vuoden 2024 alussa valmistunut yleiskaavaluonnos eteni kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn helmikuussa 2024 ja kaupunginhallitukseen huhtikuussa 2024. Päätöksentekoprosessissa kaavan sisältöön tehtiin

muutoksia, joiden pohjalta nähtäville asetettua kaava-aineistoa tarkistettiin.

Kaavaluonnos oli nähtävillä 3.6.–3.9.2024, minkä aikana yleiskaavan osallisille järjestettiin 12 asukastilaisuutta. Kaavaluonnoksesta vastaanotettiin sen nähtävillä olon aikana noin 1500 mielipidettä ja lausuntoja mm. naapurikaupungeilta ja alueellisilta viranomaisilta. Saadut mielipiteet ja lausunnot on huomioitu kaavaehdotuksen valmistelussa.

Kaavaehdotuksen valmistelun tueksi on laadittu useita täydentäviä ja tarkentavia selvityksiä muun muassa Espoon tulevasta liikennejärjestelmästä, alueellisista maankäytön ratkaisuksista, kaupan ja palvelujen verkosta sekä elinkeinoalueista, kulttuuriympäristöstä ja luontoarvoista.

Kaavaratkaisua on tarkistettu yleiskaavaluonnoksesta saadun palautteen ja tarkentavien selvitysten perusteella. Yleiskaavaehdotuksessa uusien raideyhteyksien toteutustapaa ohjataan luonnosvaihetta tarkemmin. Keskustojen verkostoa on tarkistettu erityisesti uusien joukkoliikenneyhteyksien asemanseuduilla, lisäksi keskustojen hierarkiaan ja keskustoihin sijoittuvan kaupan mitoittamiseen on tehty tarkistuksia. Asumisen kaavaratkaisua on tarkistettu yleiskaavaluonnoksesta aluevarausten sijoittumisen ja erityisesti merkinnän Monipuolisen asumisen alue A-periaatteiden osalta. Yleiskaavaehdotuksessa merkinnällä A ohjataan alueiden kehittymistä kaavaluonnosta selkeämmin myös ”välimuotoisen” eli pientalojen ja korkeiden kerrostalojen väliin sijoittuvan asuinrakennuskannan alueena. Luonnonsuojelu-, suojelu- ja luonnonalueisiin on tehty tarkistuksia luontoselvityksien ja luontovaikutusten arvioinnin perusteella. Suojelu- ja luo-alueita on muutettu luonnonsuojelualueiksi ja Luo-alueet on jaettu kahden merkinnän

alle. Lisäksi alueiden rajauksia on päivitetty. Ekologisten runko-yhteyksien merkintöjä on lisätty, niitä turvaavia virkistysalueita on lisätty ja runkoyhteyksien sijaintia on paikoin tarkistettu. Yleiskaavaluonnokseen on tehty myös muita pienempiä tarkistuksia kaavaehdotuksen valmistelun aikana.

Yleiskaava 2060 korvaa voimassa olevat yleiskaavat ja osayleiskaavat lukuun ottamatta seuraavia voimassa olevia osayleiskaavoja: Blominmäen osayleiskaava, Keran osayleiskaava, Finnoon osayleiskaava, Kaitaa-livisniemen osayleiskaava, Kiviruukin osayleiskaava, Skataholmen-Svartholmen-Braskarna-osayleiskaava ja Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava. Uusi yleiskaava korvaa Soukanniemi-Suvisaaristo osayleiskaavan vain Soukanniemen ja Svinön osalta. Uusi yleiskaava ei korvaa myöskään Saariston ja Stora Bodö - Lilla Bodö osayleiskaavoja, mikäli ne tulevat voimaan ennen sitä. Niillä alueilla, joilla Espoon yleiskaava 2060 ei ole oikeusvaikutteinen, tämä koko kaupungin yleiskaava toimii ohjeellisena ja selvitysluonteisena suunnitelmana.

Espoon yleiskaava 2060 on yleispiirteinen. Kaava ei ratkaise suunnittelun tai toteuttamisen yksityiskohtia, vaan osoittaa kaupungin tahtotilaa kehittää kaupunkia tasapainoisesti. Yleiskaava ohjaa jatkosuunnittelua oikeusvaikutteisten kaavamerkintöjen ja kaavamääräysten kautta. Myös kaavan muu aineisto tarjoaa runsaasti eväitä yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle, jota yleiskaava ohjaa. Yleiskaavan vahvistumisen jälkeen asukkaiden, päättäjien ja asiantuntijoiden välinen vuoropuhelu kaupungin tulevaisuudesta jatkuu maankäytön ratkaisujen osalta asemakaavoituksessa.



2 KAAVARATKAISUN KUVAUS

2.1 Kaavaratkaisusta kokonaisuutena

”Espoo on viihtyisien asuinalueiden ja keskusten verkostokaupunki, jossa sujuvat yhteydet tukevat kestäväää liikkumista ja alueiden välistä saavutettavuutta. Viisi perinteistä kaupunkikeskustamme ja seitsemän suur-alueita kasvavat uusien asuinalueiden myötä entistä enemmän kiinni toisiinsa ja niiden väliset yhteydet tiivistyvät entisestään.

Espoolaisuus merkitsee myönteistä yhteisöllisyyttä. Asuinalueiden ja aluekeskusten vahvat paikalliset identiteetit ja yhteisölliset rakenteet ovat olennainen osa espoolaisuutta. Kaupunginosat ja asuinalueet kehittyvät saavutettavina ja elävinä ympäristöinä, joissa ihmiset viihtyvät, kokevat olonsa turvalliseksi ja joista he ovat ylpeitä. Espoo on Suomen turvallisin kaupunki. Kulttuuri, urheilu ja vetovoimatapahtumat rikastuttavat alueita ja vahvistavat yhteisöllisyyttä. Alueiden haitallinen eriytyminen vähenee. Jokaisella alueella on mahdollisuudet hyvään arkeen.

Saavutettava ja monimuotoinen lähiluonto ja merialueet parantavat espoolaisten hyvinvointia, terveyttä ja turvallisuuden tunnetta sekä vahvistavat Espoon houkuttelevuutta ja elinvoimaa. Espoon kaupunkikehitys on luonnon monimuotoisuudesta huolehtivaa, sitä elvyttävää ja lisäävää. Kaupunki etenee kohti luonnon kokonaisheikentymättömyyttä ja hiili-neutraaliutta. Edistämme eläinten hyvinvointia.

Päästöt vähenevät ja jäljellä olevien päästöjen kompensointi on ratkaistu. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen tekevät kaupungista viihtyisemmän ja liikunnallisemman.”

Yleiskaava 2060:n ehdotusvaiheessa hyväksytty uusi Espoo-tarina kiteyttää ytimekkäästi minne Espoo on menossa ja mitä yleiskaavatyö tavoittelee.

Lähtökohtia Espoon yleiskaava 2060 -työlle

Espoon yleiskaava 2060 on käynnistetty tilanteessa, jossa kaupungin kauan jatkunut väestönkasvu on kiihtynyt entisestään ja tarpeet asukkaiden elinympäristön laadun vaalimiseksi ja kehittämiseksi edellyttävät entistä kokonaisvaltaisempaa ja ennakkoivampaa otetta. Samalla ilmastonmuutos ja luonnon monimuotoisuuden turvaaminen ovat nousseet keskeisiksi tulevaisuuden kysymyksiksi kaupungin kestävä kasvun ohjaamisessa.

Kaupungin yleiskaavapohja on lähtötilanteessa koostunut 13 eri aikoina hyväksytystä osayleiskaavasta, eikä näiden pohjalta ole pystytty enää vastaamaan tarpeeseen kaupungin kokonaisvaltaisesta, useiden vuosikymmenien päähän tähtäävästä kehittämisestä. On nähty tarpeelliseksi tutkia tarkemmin kestävyiden näkökulmasta oleellista maankäytön ja liikenneverkon yhteensovittamista kaupunkitasoisesti sekä arvioida yleiskaavapohjan ajantasaisuutta kokonaisuutena. Esimerkiksi voimassa olevien yleiskaavojen työpaikka-alueita on viime vuosina muutettu asumiseen, millä on ollut kaupunkia voimakkaasti muuttava vaikutus, joka on osaltaan vaikuttanut tarpeeseen arvioida kokonaisvaltaisesti niin työpaikka-alueiden riittävyttä kuin tarkoituksenmukaista sijaintiakin. Toisaalta yleiskaava on tunnistettu välineeksi varmistaa viihtyisän ja hyvän kaupungin muodostaminen ja sen verkostomaisen rakenteen toimivuus. Espoon yleiskaava 2060 on myös avannut mahdollisuuden tarkastella kokonaisuutena kaupungin virkistys- ja suojelualueverkostoa sekä keskeisten ekologisten yhteyksien jatkuvuutta.

Yleiskaavatyölle on laadittu Espoo-tarinan pohjalta tavoitteet, jotka on hyväksytty kaupunginhallituksessa kaavan aloitusvaiheessa 13.3.2023. Uusi Espoo-tarina on hyväksytty valtuustossa 20.10.2025 ja se on otettu huomioon yleiskaavaehdotuksen laadinnassa. Yleiskaavalle asetetut tavoitteet vastaavat hyvin myös uuden Espoo-tarinan tavoitteita.



Espoon yleiskaava 2060:n tarkastelualueeksi on otettu koko kaupunki, ja kaavaratkaisu varautuu Espoon kasvun jatkumiseen pitkällä aikavälillä. Yleiskaavatyön lähtökohtana on Espoon väestönkasvu vähintään 500 000 asukkaaseen ja työpaikkojen kasvu vähintään 228 000 työpaikkaan vuoteen 2060 mennessä.

Verkostokaupungin pohjana nykyrakenne – raideverkosta täydennystä kokonaiskuvaan

Espoon yleiskaava 2060:ssa Espoon viisi kaupunkikeskusta, olemassa oleva liikenneverkko sekä keskeinen viherverkosto muodostavat itsestään selvän perustan kaupungin rakenteen kehittämiseksi.

Nykytilanteessa kaupunki kehittyy vahvasti kahdessa erillisessä käytävässä Rantaradan varressa ja Länsimetron varressa. Yleiskaavatyön keskeisenä kysymyksenä on, miten nämä käytävät saadaan luontevasti yhdistettyä siten, että Espoon kaupunkikeskukset yhdistyvät tehokkaasti toisiinsa ja muodostavat hyvin toimivan ja elävän verkostokaupungin yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti. Kun kaupunki tarjoaa työpaikkoja, kauppapaikkoja, palveluita ja harrastusmahdollisuuksia kaikille kaupunkilaisille kaikissa kaupunkikeskuksissa, on ilmeistä tarvetta myös liikkumiselle kaupungin eri osien välillä, jolloin on tärkeää, että näiden väliset yhteydet ovat nopeat ja sujuvat.

Yleiskaavatyössä on tunnistettu, että kaupunkikeskuksia yhdistävä tie- ja katuverkko eli ajoneuvoliikenteen verkko on yhteysväleiltään hyvin toimiva. Espoonväylän rakentamisen lisäksi verkon parannustoimiksi riittää olemassa oleviin yhteysväleihin kohdistuva kehittäminen. Mahdollisuuksia moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuden parantamiseksi on jo entuudestaan kartoitettu laajasti. Tästä näkökulmasta erityisesti ajoneuvoliikenteen verkkoon

liittyvät kysymykset eivät ole tämän yleiskaavatyön suunnittelun tai uusien avausten keskeisimpiä aiheita.

Joukkoliikenteen osalta tilanne on toinen. Kaupunki on pitkään kehittynyt itä-länsi-suuntaisten raideyhteyksien varaan, mutta nyt myös tehokkaan pohjois-eteläsuuntaisen poikittaisen joukkoliikenteen tarve on alkanut korostua. Jotta kaupungin liikennejärjestelmä toimii kokonaisuutena hyvin (myös katu- ja tieverkko), edellyttää se myös hyvin toimivaa joukkoliikennettä.

Voimassa olevassa yleiskaavapohjassa sekä vuosien aikana tehdyissä selvitystöissä on tunnistettu Espooseen lukuisia erilaisia mahdollisuuksia kehittää raidejoukkoliikennettä. Espoon yleiskaava 2060 -työn tärkeänä tehtävänä on ollut muodostaa näiden pohjalta pitkälle tulevaisuuteen katsova näkemys raidejoukkoliikenteen kehittämisestä. Espoon yleiskaava 2060 tarkistaa voimassa olevan yleiskaavapohjan raidevarauksia väleille Kivenlahti-Kauklahti, Matinkylä-Leppävaara ja Leppävaara-Viiskorpi. Matinkylä-Espoon keskus-Muurala- ja Tapiola-Suurpelto -raidevaraukset esitetään yleiskaavassa nyt ensimmäistä kertaa.

Joukkoliikennejärjestelmää ja siihen kytkeytyvää maankäyttöä on tarkasteltu yleiskaavatyön aikana laajasti eri vaihtoehtojen näkökulmasta. Selvitysten perusteella tarkoituksenmukaisinta on varautua joukkoliikenteen verkoston täydentämiseen läntisessä Espoossa metroon tukeutuen ja itäisessä Espoossa pikaraitioteihin tukeutuen, ja yhdistää näin Rantaradan ja Länsimetron käytävät. Ratkaisu vastaa myös yleiskaavaa ohjaavan Uusimaa-kaava 2060:n yleismääräyksiin, jotka ohjaavat keskustien välisiin hyviin joukkoliikenneyhteyksiin ja uuden maankäytön sijoittamiseen joukkoliikenteeseen tukeutuen. Maakuntakaavan liitekartassa ”Joukkoliikenne” on tunnistettu keskeisiä uusia joukkoliikenteen runkoyhteyksiä Espoossa nimenomaan Espoon keskuksen ja Länsimetron keskustien välille.

Yleiskaava esittääkin kokonaiskuvan keskusten ja liikenneverkkojen muodostaman verkostokaupungin rungosta. Verkostomaista rakennetta täydentää se, että yleiskaavassa esitetään myös kaupunkikeskuksia yhdistävä pyöräliikenteen baanaverkko. Espoon verkostomainen, monikeskuksinen kaupunkirakenne tukee hyvin arjen palveluiden ja lähiviheralueiden hyvää saavutettavuutta

Tavoitteena viihtyisä ja yhteisöllinen kaupunki

Rakenteellisen ja verkostollisen toimivuuden rinnalla kaupungin laadun ja viihtyisyyden kehittäminen on moniulotteisempi kysymys. Hyvä kaupunki on jokaiselle vähän erilainen. Espoo tiivistyy ja muuttuu koko ajan luonteelta kaupunkimaisemmaksi, ja keskeisenä kysymyksenä onkin, miten varmistetaan kaupungin kehittyminen viihtyisänä ja yhteisöllisenä.

Espoon yleiskaava 2060 rakentaa kaupungin elämää pääosin keskustojen ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheisyyteen. Suurin osa espoolaisista tulee vuonna 2060 asumaan kävelyetäisyydellä eli enimmillään noin kilometrin päässä eritasoisista keskustapalveluista. Keskustat muodostavat tiiviin kaupunkirakenteen ytimiä joukkoliikennepalveluineen, ja erilaiset asumisen alueet levittäytyvät keskustojen ympärille. Keskustat ovat kaupungin tärkeitä kohtaamispaikkoja, ja ne muodostavat tulevaisuuden elävän ja elinvoimaisen jalankulkukaupungin perustan. Jalankulkukaupunki laajenee keskustojen ympärille kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeillä, joilla tulee kiinnittää erityistä huomiota kestävän, laadukkaan ja omaleimaisen kaupunkiympäristön muodostumiseen ja käveltävyyteen. Kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeet ovat uusi yleiskaavallinen elementti, joka vastaa yleiskaavatyön yhteydessä käytyyn keskusteluun kaupungin laadusta, esimerkiksi keskusta-alueiden katutilojen miellyttävyydestä ja elävyydestä. Yleiskaavassa keskustoja ja niiden lähialueita ohjataan

kehittämään viihtyisinä, elävinä ja elinvoimaisina kaupunkilaisten kohtaamispaikkoina.

Keskustoja ja asuinalueita kytkee yhteen monipuolinen viheralueiden verkosto sekä vehreät ulkoilureitit. Hyvin saavutettava lähivihreä mahdollistaa virkistäytymisen ja ulkoilun lähellä kotia ja kattava reittiverkosto kaupunkilaisten liikkumisen lähiympäristössään jalan ja pyörällä.

Yleiskaava 2060 -työssä erityisenä kysymyksenä ovat kerrostalovaltaisten ja pientalovaltaisten alueiden rajapintoihin jäävät ja niitä yhteensovittavat, monipuolisen asumisen alueet. Monipuolisen asumisen alueilla on haluttu mahdollistaa kunkin alueen luonteeseen sopiva, mittakaavaltaan sopusointuinen ja monipuolinen rakentaminen, joka hakee asemakaavoituksessa tarkemmin muotonsa. Samalla erilaisten asuinalueiden ja asuntotyyppien tarjonta vastaa kaupunkilaisten erilaisiin asumistarpeisiin ja -toiveisiin. Tiiviit monipuolisen asumisen alueet voivat toteutua monin tavoin, esimerkiksi rivitaloina, townhouse-tyyppisenä asumisena, kerrostaloina tai vaikka kaikkien näiden kombinaationa. Monipuolisuus kuvaa myös monia nykyisiä espoolaisia alueita, joilla erilaiset talotyyppit ja keskenään hyvin erilaisten asumisen muodot ovat luontevasti vierekkäin ja lomittain. Tavoiteltavaa on mahdollistaa monipuolinen asuntotarjonta ja erilaisiin tarpeisiin vastaminen mahdollisimman monilla alueilla. Oleellista on uuden asumisen sovittaminen luontevasti olevaan rakenteeseen.

Lisäksi kaupungin ja kaupunginosien omaleimaisuutta vahvistetaan osoittamalla kaavassa Espoon ominaispiirteitä keskeisesti kuvaavat kulttuuriympäristöt. Niiden vaaliminen lisää parhaimmillaan kaupungin historiallista syvyyttä, vahvistaa asuinalueiden ja kaupunginosien identiteettiä sekä tarjoaa luontevaa pohjaa yksilöiden juurtumiseen asuinalueilleen sekä yhteisöllisyyden

vahvistumiselle. Tätä tavoitellaan myös jokilaaksojen ja niiden arvojen esiin nostamisella.

Elinvoiman kehittymiselle tarpeen varata tilaa

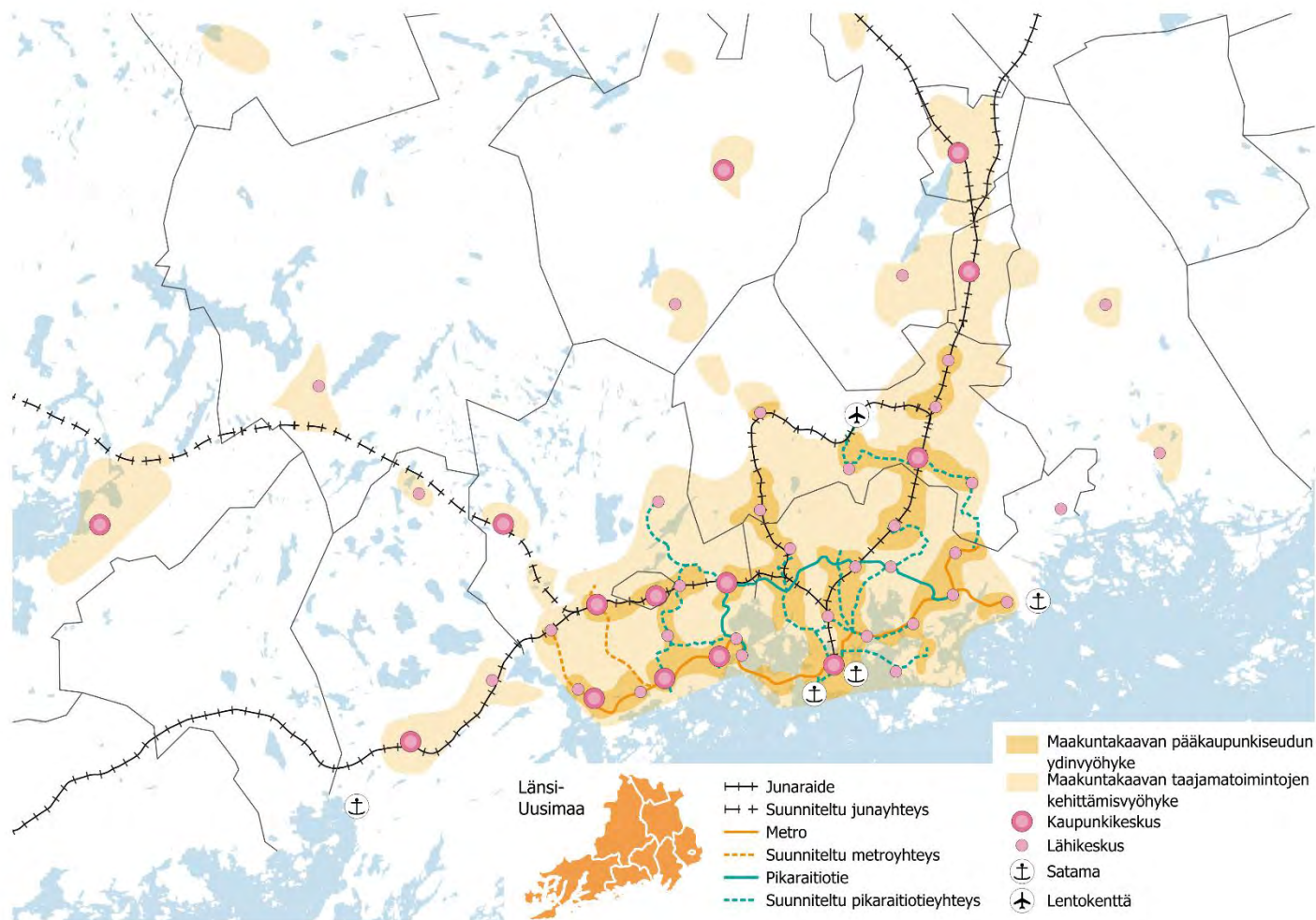
Espoon viime vuosien kasvu on nostanut esiin tarpeen varmistaa riittävät tilavaraukset myös tulevaisuuden julkisille ja yksityisille palveluille sekä työpaikoille. Asuntorakentamisen kuumina vuosina työpaikka-alueita muutettiin paljon asumiseen ja toisaalta tarvittavien palveluvarausten osoittaminen yksityisten maa-alueille ei ole ollut kivutonta. Samaan aikaan seudun palvelurakenteessa on tapahtunut iso muutos, kun hyvinvointi- ja terveystalveluiden järjestäminen on siirtynyt kaupungeilta ja kunnilta läntisen Uudenmaan kuntien muodostamalle hyvinvointialueelle. Hyvinvointialueen suurimpana kaupunkina Espoo on keskeinen sijainti koko Läntisen Uudenmaan hyvinvointipalveluille, jotka on tärkeää saavuttaa hyvin niin henkilöautoliikenteellä kuin joukko-
liikenteellä. Myös pääkaupunkiseudun näkökulmasta Espoon työpaikka-alueet ja palvelukeskittymät ovat merkittäviä, kytkeytyhän Espoo hyvin saumattomasti muuhun pääkaupunkiseutuun.

Espoon yleiskaava 2060 -työn yhteydessä on tunnistettu, että tiiviisti rakennetussa ja luontoarvoiltaan merkittävässä Espoossa kaupunki- ja seututasoisille keskittymille on vain vähän tilaa. Jo olevista hyvin saavutettavista työpaikka- ja palvelualueista on pääsääntöisesti tarpeen pitää kaavaratkaisussa kiinni. Kaavaratkaisulla onkin varmistettu esimerkiksi Keilaniemen mahdollisuudet kehittyä jatkossakin pääkonttoritasoisena työpaikka-alueena, Otaniemen mahdollisuudet jatkaa innovaatioklusterina, ja metron varren Green Line -vyöhykkeen potentiaalit, unohtamatta Leppävaaran laajaa työpaikkojen ja palveluiden keskittymää. ”Rouheamalle” työpaikkatoiminnalle, kuten pienteolliselle toiminnalle, on avattu uusia kehittymisen mahdollisuuksia Mankkiin ja Histaan. Myös kaupunkitasoinen palveluverkko on käyty läpi ja yleiskaava

mahdollistaa riittävät tilavaraukset esimerkiksi kouluille ja urheilupuistoille. Samalla seudullisille hyvinvointipalveluille on varattu tilaa kaupunkikeskuksiin.

Elinvoiman kannalta on keskeistä varmistaa riittävät tilavaraukset myös kaupungin elämää lisääville yksityisille palveluille. Vermon palveluiden alue mahdollistaa jatkossakin jopa kansainvälisesti merkittävän tapahtuma-alueen muodostamisen. Matkailupalveluille on tehty pienialaisempia varauksia ympäri kaupunkia. Saariston alueella potentiaalisia alueita on jäljellä enää yksittäisiä, ja Merellisen Espoon kehittämiseksi niiden käyttöä on erityisen tärkeä ohjata huolella.





Espoon kehitys on ollut vahvasti sidoksissa kaupungistumiseen ja pääkaupunkiseudun vetovoimaan 1950-luvulta lähtien. Pääkaupunkiseudun kuntien kaupunkirakenne muodostaa yhtenäisen toiminnallisen kokonaisuuden ja taajama-alueen, jossa valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät toiminnot jakautuvat useamman kaupungin alueille.

Espoon rooli osana pääkaupunkiseutua on merkittävä. Espoo on Suomen toiseksi suurin kunta. Espoo kattaa noin 40 % pääkaupunkiseudun pinta-alasta ja Espoossa asuu noin 25 % pääkaupunkiseudun asukkaista. Espoossa sijaitsee lukuisia seudullisesti merkittäviä työpaikka-alueita ja palvelukeskittymiä. Lisäksi Espoon läpi kulkee raide ja tieyhteyksiä, jotka kytkeytyvät laajempaan seudulliseen liikenneverkkoon.

Espoo ja espoolaiset hyötyvät muun seudun toiminnoista kuten mm. lentokentästä ja satamista, kulttuuripalveluista, palvelukeskittymistä ja korkeakouluista. Vastaavasti seudulta tullaan Espooseen virkistymään Nuuksiossa, opiskelemaan Aalto-yliopistossa ja urheilemaan lukuisissa urheilupuistoissa.

Luonto ja virkistysmahdollisuudet espoolaisuuden ydintä

Espoo on tunnettu monimuotoisesta luonnostaan. Luonto on myös espoolaisille tärkeä voimavara, josta halutaan tulevaisuudessa pitää kiinni. Samalla yhteiskunnallisesti on herätty luontokatoon, ja tähän liittyen on viime vuosina tullut paljon ohjaavaa EU-tason lainsäädäntöä. Kaupunki itse on tarttunut edelläkävijänä luonnonmonimuotoisuuden säilyttämiseen esimerkiksi Luontoviisas Espoo -tiekartalla (KH 10.2.2025).

Kasvavan väestön ja rakentamisen sovittaminen yhteen luonnon monimuotoisuuden ja virkistyskäytön kanssa on kuitenkin suuri haaste, ja etenkin tiiviisti rakennetussa eteläisessä Espoossa ekologiset käytävät, suojelualueet ja virkistysalueet ovat jääneet rakennettujen alueiden puristukseen. Vastaavasti väljempi rakentaminen varaa suhteessa suuremman osuuden rajallisesta maasta. Yleiskaava 2060 -työssä on tarkasteltu kokonaisvaltaisesti, miten säilyttää luontoa ja vahvistaa luonnon tilaa niin olemassa olevassa rakenteessa kuin uusilla maankäytön alueilla. Samalla on haluttu varmistaa kaupunkilaisille riittävät ja viihtyisät virkistysalueet. Kaavan tavoitteena on yhtenäinen viheralueverkosto, jossa monipuoliset rakennetun ympäristön ja luonnonympäristön luontotyypit tuottavat samanaikaisesti lukuisia hyötyjä ihmisten hyvinvoinnille sekä luonnon monimuotoisuudelle.

Yleiskaava 2060 -työssä on muodostettu kokonaiskuva ekologisesta verkostosta kaavaratkaisun pohjaksi ja määritelty keskeinen säilytettävä tai vahvistettava ekologinen verkosto. Ekologinen verkosto yhdistää kaupungin keskeiset viheralueet Nuuksion, Espoonjokilaakson, Keskuspuiston, Leppävaaran puiston, Laajalahden sekä laajemmin merialueet. Jossain tilaa luonnolle on enemmän ja jossain yhteydet ovat enää pienen pullonkaulan varassa. Näitä kohtia kaavatyössä on tunnistettu ja etsitty

kokonaisvaltaisia maankäytön ratkaisuja, joilla ekologisten yhteyksien jatkuvuutta voidaan vahvistaa.

Samalla yleiskaavatyössä on tarkistettu ja päivitetty suojelualueet ja määritelty luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet. Näiden alueiden määrittelyssä on otettu huomioon esimerkiksi luonnonsuojelun ja virkistyskäytön yhteensovittamisen haasteet. Uusina nostoina merialueilta on tunnistettu arvokkaita vedenalaisia suojelualueita, joiden arvot on tärkeä nostaa esiin merialueen eri käyttömuotojen yhteensovittamista varten.

Kaavan yhtenä tavoitteena on ollut turvata lähiluonto ja hyvin saavutettavat virkistysalueet. Tätä tavoitetta tukee kaavakartassa osoitetut virkistysalueet ja -yhteydet, joita on kaavatyössä tarkasteltu kokonaisuutena. Suunnittelussa on varmistettu, että kaikilla espoolaisilla on hyvin saavutettava virkistysalue lähellä kotia ja edellytykset hyviin virkistysmahdollisuuksiin.

Kaavaratkaisulla on myös varauduttu ilmastonmuutokseen, turvaamalla riittävä kaupunkivihreä. Kaupungin monipuolinen viher rakenne auttaa ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeuduttaessa. Kaupunkivihreä tuottaa ekosysteemipalveluita, jotka viilentävät asuinalueita hellekausiin, auttavat lisääntyvien rankkasateiden hulevesien hallinnassa ja sitovat hiiltä.

Lopuksi

Espoon yleiskaava 2060 -työ on lähtenyt kokonaisvaltaisesti vastaamaan kestävästä kaupungin haasteeseen. Alueidenkäytön ratkaisuilla on keskeinen merkitys niin ilmastonmuutoksen hillinnässä ja sen vaikutuksiin sopeutumisessa kuin luonnon monimuotoisuuden vaalimisessa. Ilmasto- ja luontotavoitteet huomioon ottaen nykyrakenne ja tehdyt infrainvestoinnit on haluttu hyödyntää täysimääräisesti. Yleiskaava 2060 täydentää kaupungin

verkostoja ja yhdyskuntarakennetta ennen kaikkea olevan kaupunkirakenteen sisällä. Suunnittelutyössä kaupungin eri toimintojen sijoittumista on tarkasteltu yhteensovittaen ja vaikutuksia jatkuvasti arvioiden kaikista keskeisistä näkökulmista. Tavoitteena on koko ajan ollut kokonaisvaltaisesti parhaat ja tarkoituksenmukaisimmat suunnitteluratkaisut.

Suunnittelutyön asiakkaina ovat olleet samaan aikaan kaupungin nykyiset asukkaat ja tulevat asukkaat. Suunnittelutyössä on siksi katsottu niin lähitulevaisuuteen kuin pitkän aikavälin kehitysnäkymiin. Millaisilla keinoilla voimme parantaa nykyisten asukkaiden asuinympäristöjä lähivuosina? Minkälainen kaupunkiympäristön kehitys tukee tämän päivän lasten kasvua aikuisiksi ja heidän myöhempiä tarpeitaan? Entä mitä tulevaisuuden asukkaat arvostavat? Näkökulmia kaupunkilaisten toiveisiin on haettu tiiviistä vuorovaikutuksesta asukkaiden kanssa. On ollut tärkeää kuulla, millaista kaupunkia espoolaiset toivovat. Vuorovaikutus asukkaiden kanssa on vahvistanut tarvetta varmistaa, ettei kaavaratkaisu jäädytä pitkän aikavälin kehittämisalueiden maankäyttöä tarpeetomasti, vaan myös näillä alueilla kaupunkilaiset saavat nauttia elävästä ja elinvoimaisesta asuinympäristöstä.

Espoon yleiskaava 2060 on ensimmäinen koko Espoon yleiskaava. Tällä tulevaisuuteen katsovalla suunnitelmalla sovitamme yhteen näkemyksen koko kaupungin kehityksen keskeisistä osista seuraaviksi vuosikymmeniksi. Suunnittelussa huomioitavia tarpeita ja näkökulmia on lukuisia ja tämä joukko on kasvussa samaan tapaan kuin espoolaisten määrä. Yleiskaavatyön keskiössä on ihmiselämä ja kaupunkikehityksen sovittaminen yhteen huomioimaan nykyhetken sanelemat lähtökohdat sekä tulevaisuuden tarpeet. Kuten Espoo-tarinassa todetaan, Espoo on kaupunki, jossa rakennetaan tulevaisuutta viisaasti, rohkeasti ja ihmislähtöisesti.

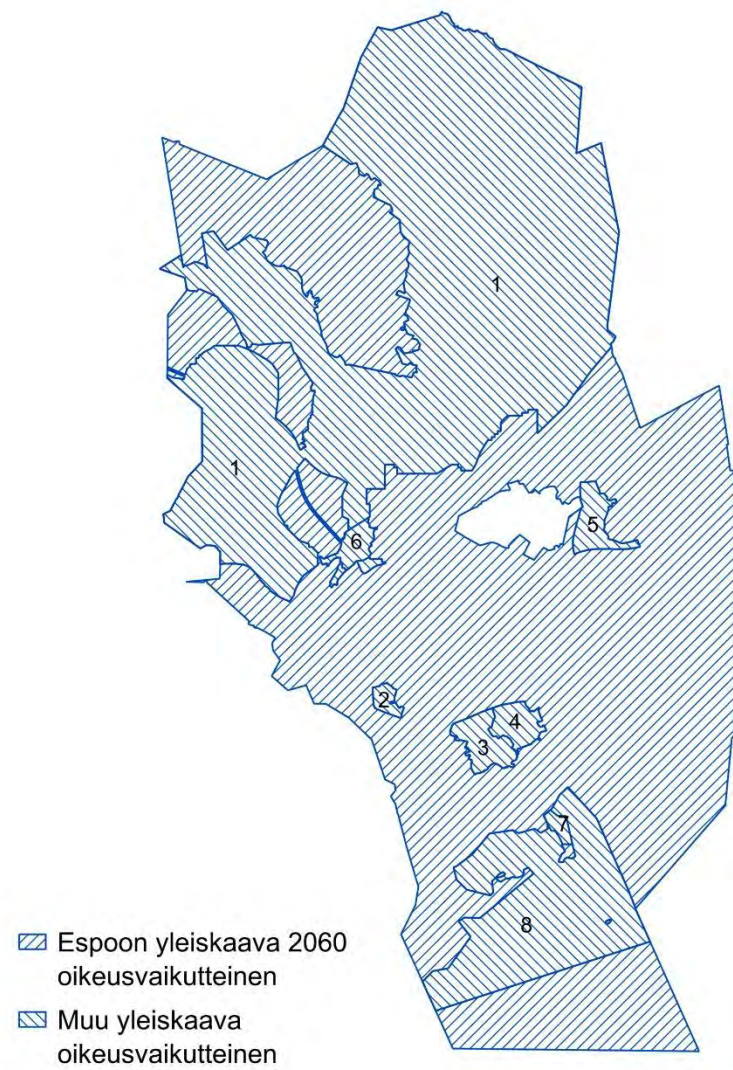
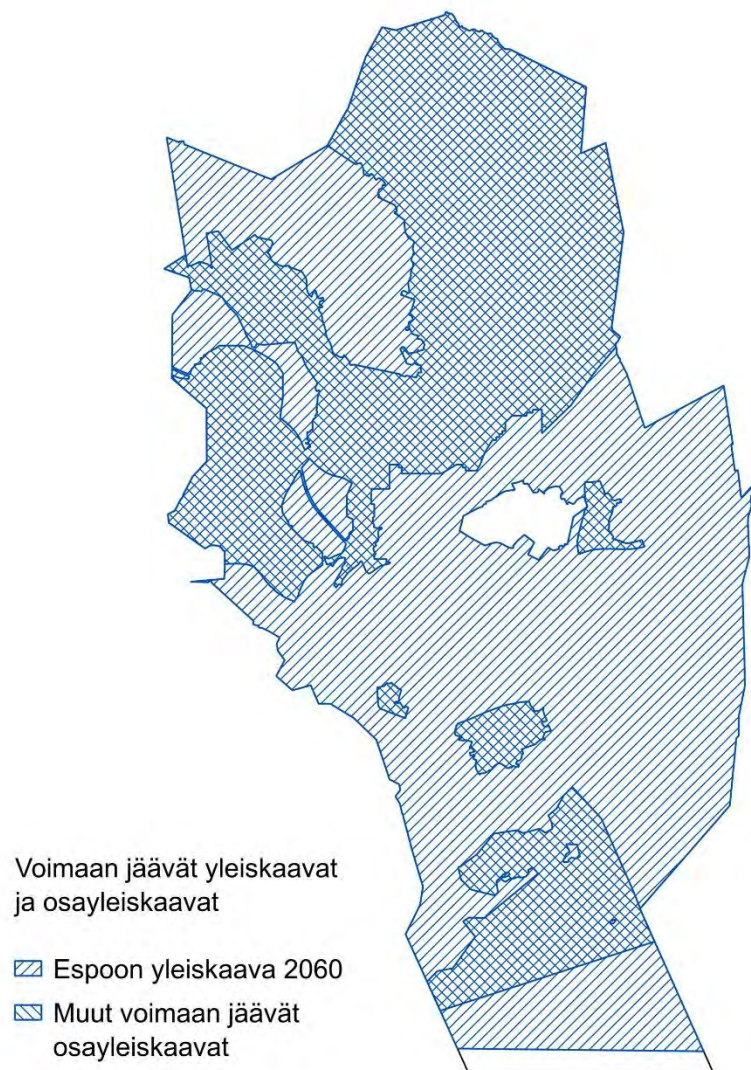
2.1.1. Kaavan periaatteet, alue ja oikeusvaikutukset

Espoon yleiskaava 2060 kuvaa maankäytön lopputilannetta vuonna 2060 koko kaupungin alueelta. Yleiskaava esittää tavoitellun kehityksen periaatteet, sovittaa yleisellä tasolla yhteen eri toiminnot ja alueidenkäyttötarpeet sekä osoittaa yleispiirteisesti tarpeelliset aluevaraukset yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun perustaksi. Yleiskaava ohjaa oikeusvaikutteisena asemakaavojen laatimista ja muuttamista sekä muuta alueidenkäytön järjestämistä. Yleiskaava ei vaikuta asemakaavoitettuihin alueisiin lukuun ottamatta tilanteita, joissa asemakaavaa muutetaan. Tällöin yleiskaava on asemakaavan muutoksessa ohjeena.

Espoon yleiskaava 2060:n kaava-alue käsittää koko kaupungin alueen. Merialueella kaava-alueen raja sijoittuu kuitenkin Stensjär-saaren eteläpuolelle, eikä kaavarajauksen ulkopuolelle jäävän merialueen käyttöä ohjata yleiskaavalla.

Yleiskaava voidaan alueidenkäyttölain 45 § mukaan laatia joko oikeusvaikutteisena, oikeusvaikutuksettomana tai näiden yhdistelmänä. Espoon yleiskaava 2060 laaditaan yhdistelmänä.

Espoon yleiskaava 2060 tulee voimaan koko kaupungin alueelle, ja on oikeusvaikutteinen Espoon eteläosien yleiskaavan alueella, osalla Espoon pohjoisosien yleiskaavan osa I ja II aluetta, Keskuspuisto I ja II-osayleiskaavojen alueella ja Henttaan osayleiskaavan alueella. Näiltä alueilta Espoon yleiskaava 2060 kumoaa voimaan tullessaan aiemmat osayleiskaavat ja on ainoa voimassa oleva yleiskaava.



Samalla alueella voi olla voimassa yhtäaikaaisesti useampia yleiskaavoja. Oikeusvaikutteisesti maankäyttöä ohjaa kuitenkin yksi kaava kerrallaan.

Seuraavat osayleiskaavat ohjaavat jatkossakin oikeusvaikutteisina asemakaavoitusta, ja yleiskaava 2060 on näillä alueilla oikeusvaikutukseton:

1. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava (lainvoimainen 2024)
2. Kiviruukin osayleiskaava (lainvoimainen 2022)
3. Kaitaa-livisniemi-osayleiskaava (lainvoimainen 2019)
4. Finnoon osayleiskaava (lainvoimainen 2018)
5. Keran osayleiskaava (lainvoimainen 2018)
6. Blominmäen osayleiskaava (lainvoimainen 2015)
7. Skataholmen-Svartholmen-Braskarna osayleiskaava (lainvoimainen 2007)
8. Soukanniemi-Suvisaariston osayleiskaava (lainvoimainen 1989) lukuun ottamatta Soukanniemen ja Svinön aluetta
9. Lisäksi uusi yleiskaava ei korvaa vireillä olevia Saaris-ton ja Stora Bodö - Lilla Bodö osayleiskaavoja, mikäli ne tulevat voimaan ennen sitä.

Näistä osayleiskaavoista Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava, Kiviruukin osayleiskaava, Kaitaa-livisniemen osayleiskaava, Finnoon osayleiskaava ja Keran osayleiskaava ohjaavat alueilla käynnissä olevaa tai lähiaikoina käynnistyvää asemakaavoitusta, ja olisi suunnittelun ohjauksen kannalta epätarkoituksenmukaista korvata kunkin alueen kysymyksiin räätälöidyt osayleiskaavat uudella, yleispiirteisellä yleiskaavalla. Blominmäen osayleiskaava taas on toteutunut yleiskaavan mukaisesti, eikä alueella ole tunnistettu muutostarpeita.

Soukanniemi-Suvisaaristo osayleiskaavan alueesta Soukanniemen ja Svinön alueella asemakaavakynnys on ylittynyt ja osayleiskaava on näiden alueiden osalta perusteltua kumota vanhentuneena. Loppuosa Soukanniemi-Suvisaaristo osayleiskaavasta on tarkoituksenmukaista jättää voimaan oikeusvaikutteisena, koska se antaa alueen rakennuskannan korjaamiseen ja uudistamiseen huomattavasti uutta yleiskaavaa tarkemmat ohjeet, jotka ovat edelleen perusteltuja. Sama koskee Skataholmen-Svartholmen-Braskarna osayleiskaavan aluetta.

Espoon yleiskaava 2060 laatiminen koko kaupungin alueelle nivoo yhteen kaikki kaupungin suunnitellut kehityslinjat, ja mahdollistaa oikeusvaikutteisina voimaan jäävien osayleiskaavojen tarkastelun osana kaupunkirakenteen kokonaisuutta. Espoon yleiskaava 2060:ssa osoitettu maankäyttö noudattelee oikeusvaikutteisten osayleiskaavojen maankäyttöä. Näiden osayleiskaavojen alueella kaikki Espoon yleiskaava 2060:n merkinnät ja määräykset ovat oikeusvaikutuksettomia ja Espoon yleiskaava 2060 toimii selvitysluontoisena ohjeellisena suunnitelmana. Yleiskaava 2060 tarjoaa kuitenkin lisätietoa myös näiden alueiden jatkosuunnitteluun.

Esimerkiksi Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa palveluiden sijoittuminen on pääasiassa jätetty jatkosuunnittelussa ratkaistavaksi. Yleiskaavassa 2060 on kuvattu erilaisten palvelualueiden sijoittumista Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaa (POKE) tarkemmin. Myös muiden osayleiskaavojen osalta on kuvattu painotuseroja maankäytössä suhteessa voimassa oleviin osayleiskaavoihin.



2.1.2. Kaava-aineisto

Espoon yleiskaava 2060 sisältää koko kaava-aluetta koskevia yleismääräyksiä sekä tarkemmin kohdentuvia aluevaraus-, viiva- ja kohdemerkintöjä, kehittämistavoitteita koskevia merkintöjä sekä erityisominaisuuksia ilmaisevia merkintöjä määräyksineen.

Yleismääräykset ohjaavat jatkosuunnittelua koko kaavan alueella.

Kaavakartan **aluevaraukset** kuvaavat maankäytön pääkäyttötarkoitusta yleispiirteisesti. Aluevarausten minimikoko on pääsääntöisesti noin 2 hehtaaria. Pääkäyttötarkoituksen ohella alueet sisältävät lisäksi, mikäli siitä ei aiheudu haittaa pääasialliselle käyttötarkoitukselle, virkistykseen, liikenteeseen, yhdyskuntatekniiseen huoltoon, asumiseen, työpaikkoihin sekä palveluihin liittyviä aluevarauksia.

Viivamerkinnöillä on osoitettu verkostomaisia kohteita, kuten liikenne- ja virkistysverkostoa, kunnallisteknisiä verkostoja sekä ekologisia yhteyksiä. Verkostoista on osoitettu yleiskaavaratkaisun näkökulmasta keskeiset yhteysvälit.

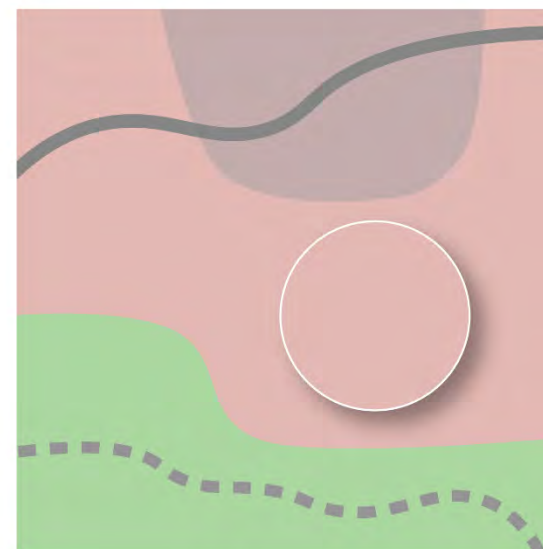
Kohdemerkinnöillä on osoitettu pienimittakaavaisia toimintoja sekä kohteita, joiden aluerajaukset on tarkoituksenmukaista määrittää vasta jatkosuunnittelussa. Kohdemerkinnät ovat aluevarausten kanssa päällekkäisiä.

Kehittämisperiaatemarkintöjä esitetään erilaisilla kaavan muiden merkintöjen kanssa päällekkäisillä rastereilla sekä viiva- ja nuolimerkinnöillä. Rastereiden rajaukset ja merkintöjen sijainnit ovat

likimääräisiä. Kehittämisperiaatteiden toteuttamista arvioidaan aina suhteessa alueen pääkäyttötarkoitukseen, ja siten kehittämissperiaatteet voivat toteutua eri tavoin eri alueilla. Kehittämisperiaatemerkintöjä ovat mm. Jokilaakson kehittämisvyöhyke sekä ekologisen runkoyhteyden kehittämiskohta.

Erityisominaisuuksia koskevat merkinnät ovat päällekkäisiä kaavan muiden merkintöjen kanssa. Aluerajauksilla esitetyt erityismerkinnät nostavat esiin jatkosuunnittelussa huomioitavia reuna-ehdoja. Näitä ovat esimerkiksi luonnonmonimuotoisuuden kannalta erittäin tärkeät alueet (luo-1 ja -2) ja pohjavesialueet (pv). Kulttuuriympäristön erityisominaisuuksia on esitetty rasterilla sekä viivamerkinnällä. Moni erityisominaisuuksia kuvaava merkintä sisältää samalla kehittämistavoitteita.

Yleiskaavan yleispiirteinen esitystapa tulee huomioida yleiskaavaa tulkittaessa. Merkintöjen rajaukset eivät ole tarkkoja vaan kuvaavat toimintojen yleispiirteistä sijoittelua. Maankäytön jatkosuunnittelussa alueiden toiminnot jaetaan tarkemmin muun muassa korttelialueisiin, viheralueisiin ja katualueisiin. Merkintöjen ja alueiden sisällä tehokkuus ja toiminnot voivat vaihdella riippuen esimerkiksi alueen ympäristöstä, palvelutarpeesta tai virkistyskäyttöpaineesta. Esimerkiksi rakentamisen tehokkuus, korkeus ja korttelityypit voidaan asemakaavassa ratkaista monella tavalla, eikä yleiskaavassa ole tarkoituksenmukaista esittää yksityiskoh- taista ja sitovaa ohjeistusta niihin. Myös yleiskaavan aluerajauksia ja katulinjauksia tarkennetaan ennen rakentamista laadittavissa asemakaavoissa.



Yleiskaavan strategiset merkinnät mahdollistavat erilaisia kaupunkirakenteen toteuttamisvaihtoehtoja kaavamerkinnästä riippuen.

Yleiskaavakarttaa ja kaavamääräyksiä täydentävät yleiskaavan selostus, teemakartat ja muut liitteet. Oikeusvaikutuksettomat teemakartat tarkentavat ja selventävät kaavaratkaisua eri teemojen näkökulmasta sekä antavat ohjeita jatkosuunnitteluun. Teemakartat:

- Asuminen 2060
- Liikenne 2060
- Elinkeinot 2060
- Tekninen huolto 2060
- Energiahuolto 2060
- Virkistysverkosto 2060
- Ekologinen verkosto 2060
- Merellinen Espoo 2060
- Kulttuuriympäristö 2060

2.2 Yhdyskuntarakenne ja mitoitus

Yleiskaavaratkaisun lähtökohtana on varautua kaupungin kasvuun ja ohjata kasvua kestävästi. Kaavaratkaisu vastaa tähän osoittamalla toimivan keskustojen ja raidevarausten verkoston, johon tulevaisuuden asumisen alueet tukeutuvat. Kasvuun varautumiseksi yleiskaavaratkaisussa luodaan edellytykset Espoon väestön kasvulle vähintään 500 000 asukkaaseen ja työpaikkojen kasvulle vähintään 230 000 työpaikkaan vuoteen 2060 mennessä.

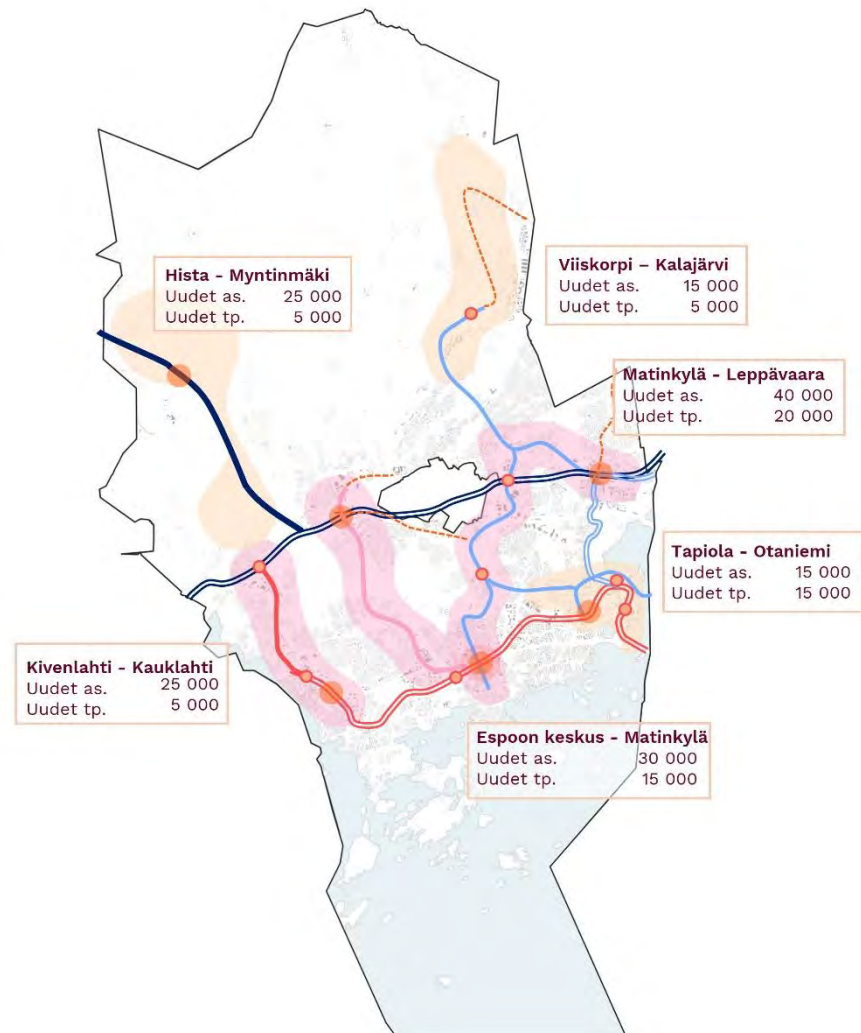
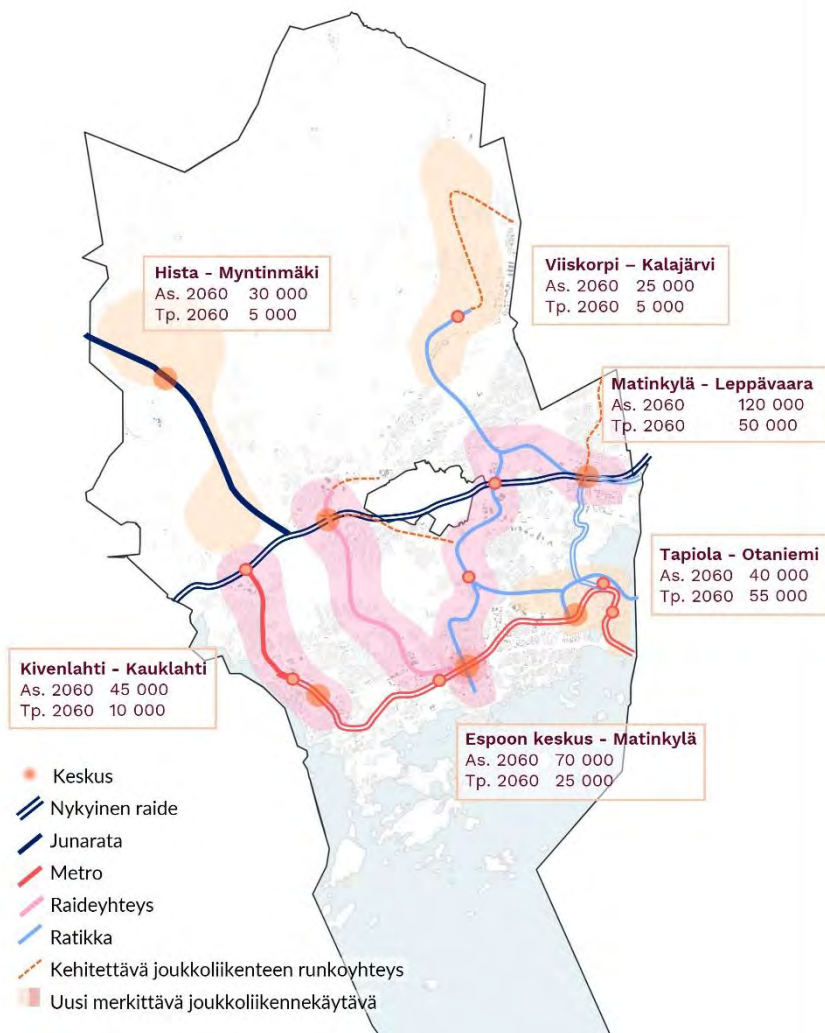
Yleiskaavan mitoituksen lähtökohtana ovat Espoon omat väestöennusteet sekä seudullisessa suunnittelussa käytetyt arviot. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Espoo on kasvanut keskimäärin vajaalla 5 500 asukkaalla vuosittain. Toteutunutta väestökehitystä mukailevan väestöennusteen (2022) mukaan Espoon väestö kasvaa 430 000 asukkaaseen vuoteen 2045 mennessä ja 512 000 asukkaaseen vuoteen 2060 mennessä.

Yleiskaavaratkaisun mitoituksessa tulee olla väljyyttä, sillä alueiden toteutumiseen liittyy epävarmuuksia. Mitoituksessa tulee varautua myös asumisväljyyden muutoksiin pitkällä aikavälillä sekä siihen, että osa nykyisestä yleiskaava- tai asemakaavavarannosta saattaa osoittautua jatkosuunnittelussa vaikeasti hyödynnettäväksi. Erilaisia Espoon tulevaan kaavoitustarpeeseen vaikuttavia tekijöitä on kuvattu tarkemmin yleiskaavan selvityksessä ”Asumisen kaavavaranto Espoossa ja näkökulmia tulevaan kaavoitustarpeeseen”.

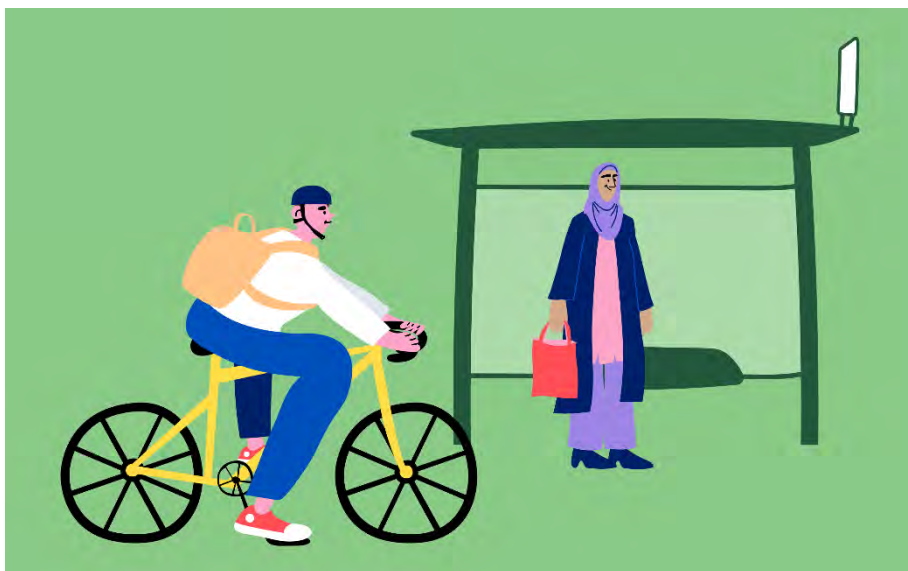
Viime vuosina hyväksytyt ja oikeusvaikutteisina säilyvät yleiskaavat ja osayleiskaavat (Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava, Keran osayleiskaava, Finnoon osayleiskaava, Kaitaa-livisniemi-osayleiskaava ja Kiviruukin osayleiskaava) mahdollistavat Espoon kasvun noin 80 000 uudella asukkaalla. Lisäksi nykyinen käyttämätön asemakaavavaranto mahdollistaa laskennallisesti noin 20 000 uutta asukasta eri puolilla eteläistä Espoota.

Espoon yleiskaava 2060 luo uusia asumisen mahdollisuuksia yli 90 000 uudelle asukkaalle. Kaavan kokonaismitoitus muodostuu nykyisen rakenteen lisäksi yleiskaava- ja asemakaavavarannosta sekä yleiskaavan luomista uusista asumisen mahdollisuuksista.

Yleiskaavan merkittävimmät kasvualueet sijoittuvat kaavassa esitetyn raideverkon vaikutusalueelle. Osa näistä on viime vuosina hyväksytyjen osayleiskaavojen keskusta-alueilla Länsimetron, Länsiradan ja Rantaradan asemanseuduilla sekä Leppävaara-Viiskorpi (-Kalajärvi) -joukkoliikennevyöhykkeellä. Muut merkittävät kasvualueet sijoittuvat uusien raideyhteyksien varrelle Matinkylä-Leppävaara-, Kivenlahti-Kauklahti- ja Matinkylä-Espoon keskus -väleille sekä Otaniemen ja Keilaniemen ympäristöön.



Kuva osoittaa kaavioimaisesti yleiskaavan mukaisen keskeisten joukkoliikennedyhteyksien verkon sekä suuntaa-antavasti tulevan maankäytön merkittävien joukkoliikennekäytävien varsilla. Maankäytöstä esitetään arvio asukkaiden ja työpaikkojen kokonaismäärästä 2060 sekä uuden maankäytön osuus. Pikaraitioteiden vaikutusalueeksi on arvioitu 600 metriä ja metron vaikutusalueeksi kilometri. Länsiradan uusien asemanseutujen vaikutusalue on suurempi.



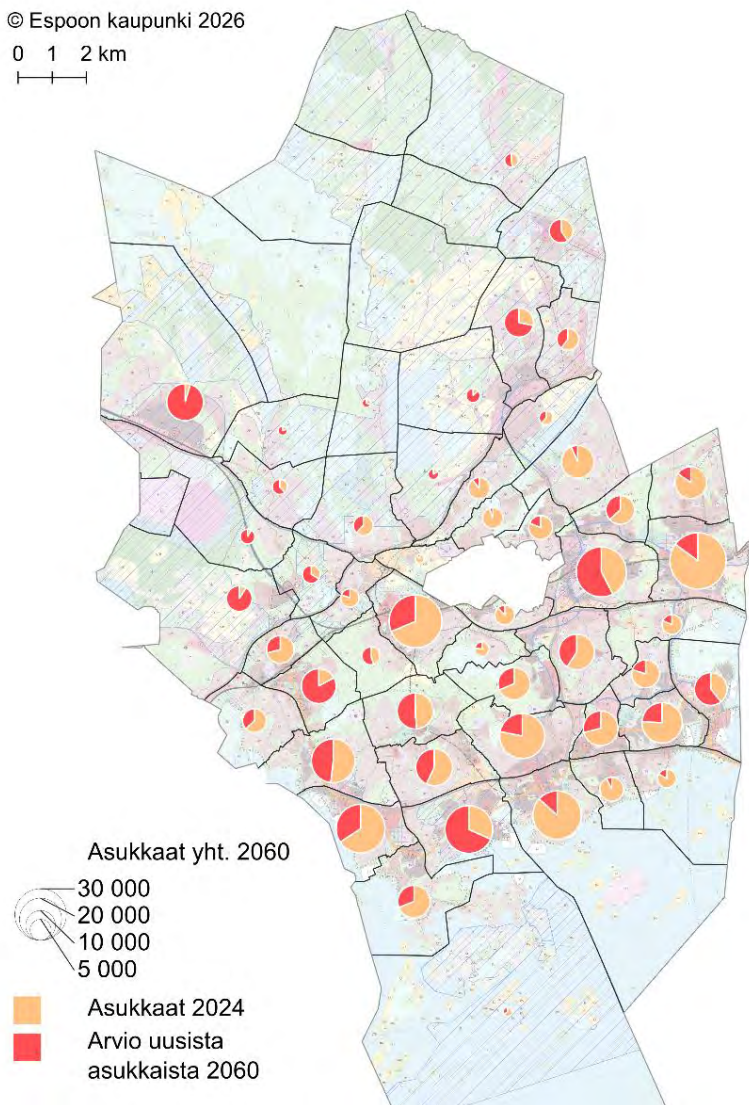
Vuoteen 2060 arvioidusta maankäytön kasvusta lähes 90 prosenttia sijoittuu 600 metrin etäisyydelle kaavaratkaisussa esitetystä joukkoliikenneyhteydestä tai 1 km etäisyydelle kaavaratkaisussa esitetystä raskaan raideliikenteen asemasta.

Oheisessa kartassa esitetään arvio ennustetusta väestön ja työpaikkojen kokonaismäärän jakautumisesta Espoossa kaupunginosittain 2060. Suurin väestönkasvu kohdistuu arvioiden mukaan kaupunginosiin, jotka sijaitsevat kehittyvien nykyisten tai uusien raideliikenteen asemanseutujen alueella. Työpaikkojen määrä kasvaa erityisesti Otaniemessä ja nykyisillä sekä kehittyvillä asemanseuduilla.

Kaavaratkaisu mahdollistaa kuitenkin erilaisia vaihtoehtoja väestö- ja työpaikkakehityksen toteutumiselle, joten maankäytön kasvua 2060 voidaan arvioida tässä vaiheessa vain alustavasti. Mitoitus tarkentuu suunnittelun edetessä. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan erityisesti joidenkin uusien raideyhteyksien toteuttamistapaa, linjausta, asemien tai pysäkkien sijaintia ja niiden lähialueiden mitoitusta.

© Espoon kaupunki 2026

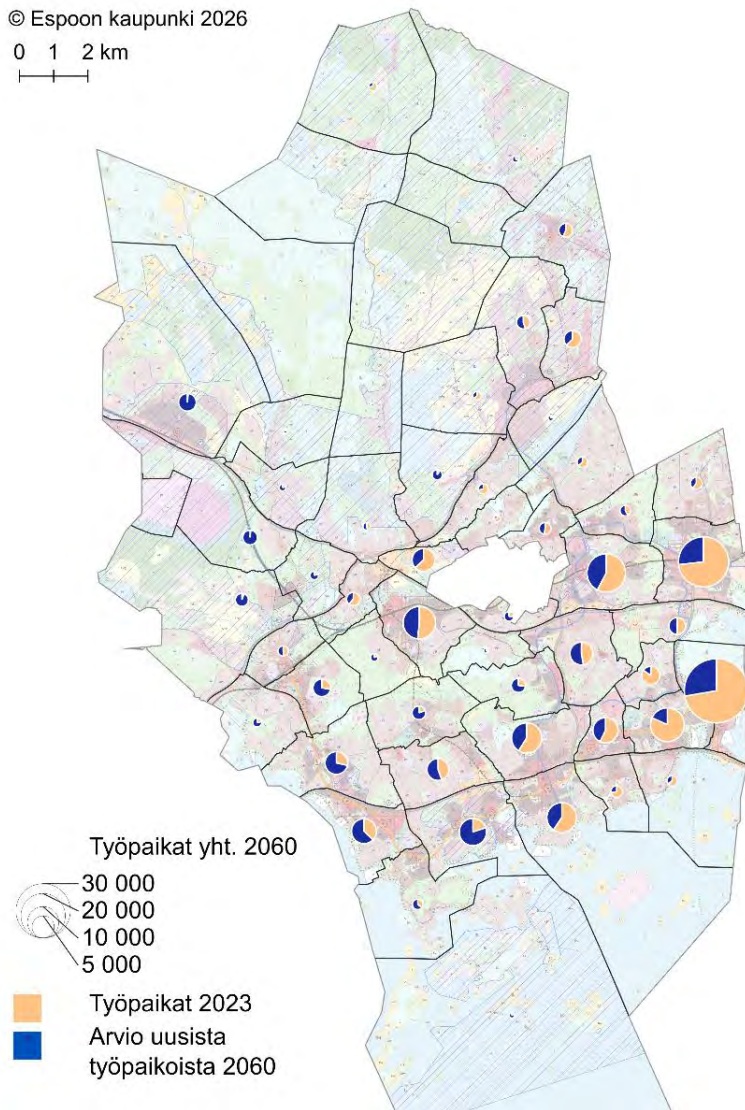
0 1 2 km



Arvio koko väestön sijoittumisesta Espoossa yleiskaavan tavoitevuonna 2060 kaupunginosittain.

© Espoon kaupunki 2026

0 1 2 km



Arvio kaikkien työpaikkojen sijoittumisesta Espoossa yleiskaavan tavoitevuonna 2060 kaupunginosittain.

Yleiskaavaratkaisu turvaa Espoon viheralueverkoston rungon. Viheralueet yhdistävät Nuuksion ja Keskuspuiston laajat yhtenäiset metsä- ja peltoalueet rannikkoon. Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa on turvattu myös keskeiset lähivirkistysalueet ja ekologiset yhteydet, jotka tukevat asukkaiden virkistysmahdollisuuksia ja luonnon monimuotoisuutta kaupungin kasvaessa.

Lähteet:

Espoon kaupungin ja Helsingin seudun väestöennustevaihtoehdot 2022–2060. Espoon kaupunki.

Uudenmaan kasvun vaihtoehdot. Väestö ja työpaikkaprojektiot sekä asunto ja toimitilakannan muutosarviot. Uudenmaan liiton julkaisuja E 236–2021.

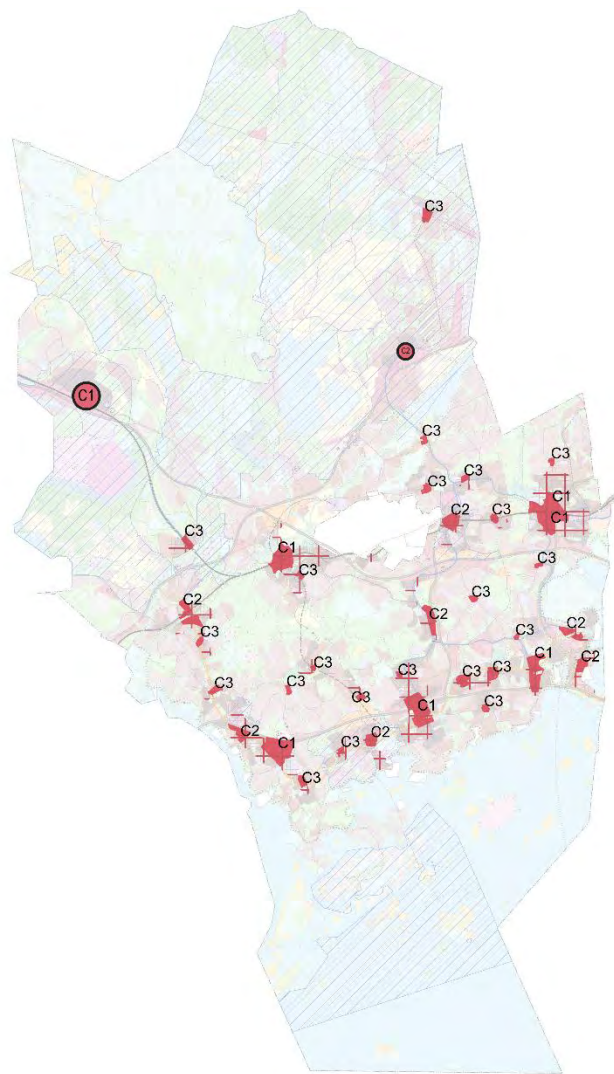
Asumisen kaavavaranto Espoossa ja näkökulmia tulevaan kaavoitustarpeeseen. Espoon kaupunki.

Seuraavissa kappaleissa kuvataan Espoon yleiskaavan 2060 kaavaratkaisu teemakohtaisesti ja alueittain.

Jokainen teemakappale sisältää teemaa koskevat kaavamääräykset ja niiden kuvauksen. Kaavamääräyksen kuvaus selventää merkinnän tarkoitusta ja esittää tarkentavia jatkosuunnitteluohjeita, mutta niillä ei ole oikeusvaikutuksia.

Aluekohtaisissa kappaleissa kuvataan yleiskaavan ohjausta alueittain keskeisimmillä maankäytön muutosalueilla.

2.3 Keskustat



Keskusta-alueiden kaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa alueellisesti tasapainoinen ja elinvoimainen sekä väestöennusteisiin nähden riittävä, kaupunkikuvaltaan laadukas keskustojen verkosto. Kaavaratkaisun tavoitteena on turvata ennusteisiin nähden riittävät ja sijainniltaan tarkoituksenmukaiset keskustahakuisen kaupan kasvumahdollisuudet ja varmistaa niiden kehittyminen. Keskeisenä tavoitteena on varmistaa nykyisten ja uusien keskusta-alueiden kehittyminen kaupunkikuvaltaan ja arkkitehtuuriltaan laadukkaina, viihtyisinä, vehreinä, käveltävinä ja elinvoimaisina yhteisön kohtaamispaikkoina.

Yleiskaavan keskustaratkaisu muodostuu keskustamaisten toimintojen ohjauksesta ja tiiviin kaupunkiympäristön laadun ohjauksesta. Kaavaratkaisussa keskustamaisia toimintoja ja esimerkiksi niille mahdollistettavaa kauppaa ohjataan aluevarauksilla. Alueiden kehittämisessä keskeistä kaupunkiympäristön laatua ja viihtyisyyttä ohjataan kehittämisperiaatemerkinnällä Kaupunkikuvan kehittämisvyöhyke (kappale 2.10).

Vuoden 2060 keskusta-alueiden verkosto sisältää kolme toisistaan hierarkkisesti poikkeavaa aluemerkinä.

Kaupunkikeskus (C1)

Alue varataan monipuolisille seutu- ja kaupunkitasoisille keskustatoiminnoille.

Alueelle osoitetaan ensisijaisesti yksityisiä ja julkisia palveluita, liike- ja toimitiloja, puistoja, julkisia ulkotiloja sekä keskustaympäristöön soveltuvaa asumista. Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Alueen maankäyttöä tehostetaan ja monipuolistetaan paikallisia ominaispiirteitä ja vahvuuksia korostaen. Keskeisillä alueilla katuihin ja yleisiin alueisiin rajautuvien rakennusten

maantasokerrokseen on sijoitettava sellaista tilaa, joka mahdollistaa liike- ja palvelukäytön. Korttelit on toteutettava vihertehokkaina. Pysäköinti on ensisijaisesti toteutettava rakenteellisenä ja keskitettynä.

Aluetta kehitetään kävelyn ehdoilla. Suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota kävelyn, pyöräilyn, pysäköinnin sekä huolto- ja joukkoliikenteen järjestelyjen toimivuuteen kokonaisuutena. Alueella on turvattava riittävät ja hyvin saavutettavat lähivirkistysalueet sekä laadukkaat virkistysyhteydet laajemmille viheralueille.

Jatkosuunnittelussa on varmistettava palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Keskustaympäristöön soveltuvaa asumista suunniteltaessa on osoitettava tarvittavat varaukset monipuolisille keskustatoiminnoille sekä varmistettava asuntojen hallintamuotojen ja huoneistotyyppien monipuolisuus.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnällä osoitetaan kaavaratkaisun korkeimman profiilin keskukset, joille voi sijoittua myös seudullisesti merkittäviä ja vetovoimaisia keskustatoimintoja. Merkinnän alueella ei ole rajoitettu sinne sijoittuvan kaupan määrää tai laatua.

Alueita kehitetään ympäristöään tehokkaampina ja toiminnoiltaan monipuolisina kaupunkimaisina alueina. Alueella tulee varata riittävästi tilaa työpaikoille, palveluille ja kaupalle monipuolisen kaupunkiympäristön muodostumiseksi. Kaupunkikeskuksia kehitetään eri tavalla niiden lähtökohtien mukaan, mutta tyypillisesti alueille tavoitellaan ympäristöään korkeampaa tehokkuutta. Rakentamisen tehokkuus vaihtelee suuresti alueen luonteen mukaan. Arviolta kolmasosa aluevarauksen pinta-alasta toteutuu muuna kuin korttelimaana, mutta osuus voi vaihdella paikallisesti.

Kaupunkiympäristön lähtökohtana on käveltävyys, jolla tavoitellaan miellyttävää ja mielenkiintoista kaupunkiympäristöä sekä kävelyreittien toimivuutta. Kaupunkiympäristön aktiivisuutta korostetaan maantasokerrosten liike- ja palvelutiloilla. Keskustojen palveluita tulee kehittää siten että ne ovat hyvin saavutettavissa eri kulkumuodoilla.

Vihertehokkuudella ja maanvaraisilla pihoiden tuetaan ilmastonmuutokseen sopeutumista sekä asukkaiden ja luonnon hyvinvointia. Asemakaavoituksessa vihertehokkuuden määrää ohjataan esimerkiksi viherkerrointyökalulla, jonka tavoitearvoja on pidettävä kunnianhimoisella tasolla.

Alle 2ha pienempien sisäisten viheralueiden riittävyys ja saavutettavuus sekä laadukkaat viher- ja ulkoilureittiyhteydet laajemmille viheralueille tulee turvata tarkemmassa suunnittelussa.

Jatkosuunnittelussa on tärkeää varmistaa, että alueelle toteutuu kokojakaumaltaan ja hallintamuodoltaan monipuolisia asuntoja nykyisen rakennuskannan lähtökohdat huomioiden. Kortteleiden vihertehokkuutta voidaan maankäytön jatkosuunnittelussa ohjata esimerkiksi viherkertoimella.

Lähikeskus (C2)

Alue varataan monipuolisille kaupunkitasoisille keskustatoiminnoille.

Alueelle osoitetaan ensisijaisesti yksityisiä ja julkisia palveluita, liike- ja toimitiloja, puistoja, julkisia ulkotiloja sekä keskustaympäristöön soveltuvaa asumista.

Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Vähittäiskaupan suuryksikön enimmäismitoitus on 20 000 m², ellei selvityksin muuta osoiteta. Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä

koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään paikalliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Päivittäistavarakaupan kokonaismitoituksen tulee pohjautua paikalliseen kysyntään.

Alueen maankäyttöä tehostetaan ja monipuolistetaan paikallisia ominaispiirteitä ja vahvuuksia korostaen. Korttelit on toteutettava vihertehokkaina. Pysäköinti on ensisijaisesti toteutettava rakenteellisena ja keskitettynä.

Aluetta kehitetään kävelyn ehdoilla. Suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota kävelyn, pyöräilyn, pysäköinnin sekä huolto- ja joukkoliikenteen järjestelyjen toimivuuteen kokonaisuutena. Alueella on turvattava riittävät ja hyvin saavutettavat lähivirkistysalueet sekä laadukkaat virkistysyhteydet laajemmille viheralueille.

Jatkosuunnittelussa on varmistettava palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Keskustaympäristöön soveltuvaa asumista suunniteltaessa on osoitettava tarvittavat varaukset monipuolisille keskustatoiminnoille sekä varmistettava asuntojen hallintamuotojen ja huoneistotyyppien monipuolisuus.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnällä osoitetaan kaupunkikeskuksia pienemmät keskustatoimintojen alueet, jotka tarjoavat kaupunkitasoisesti vetovoimaisia keskustatoimintoja ja palveluita. Alueelle voidaan sijoittaa paikallisesti merkittävää vähittäiskauppaa ja myymäläkohtaisia suuryksiköitä.

Alueita kehitetään ympäristöään tehokkaampina, toiminnoiltaan monipuolisina kaupunkimaisina alueina. Alueella tulee varata riittävästi tilaa työpaikoille, palveluille ja kaupalle monipuolisen kaupunkiympäristön muodostumiseksi. Lähikeskuksia kehitetään eri tavalla niiden

*lähtökohtien mukaan, mutta tyypillisesti alueille tavoitellaan ympäristöään korkeampaa tehokkuutta. Rakentamisen tehokkuus vaihtelee suu-
restä alueen luonteen mukaan. Arviolta kolmasosa aluevarauksen pinta-
alasta toteutuu muuna kuin korttelimaana, mutta osuus voi vaihdella
paikallisesti.*

*Kaupunkiympäristön lähtökohtana on käveltävyys, jolla tavoitellaan
miellyttävää ja mielenkiintoista kaupunkiympäristöä sekä kävelyreittien
toimivuutta. Keskustojen palveluita tulee kehittää siten että ne ovat hyvin
saavutettavissa eri kulkumuodoilla.*

*Vihertehokkuudella pihoiden tuetaan ilmastomuutokseen sopeutumista
sekä asukkaiden ja luonnon hyvinvointia. Asemakaavoituksessa viherte-
hokkuuden määrää ohjataan esimerkiksi viherkerrointyökalulla, jonka
tavoitearvoja on pidettävä kunnianhimoisella tasolla.*

*Alle 2ha pienempien viheralueiden riittävyys ja saavutettavuus sekä
laadukkaat viher- ja ulkoilureittiyhteydet laajemmille viheralueille tulee
turvata tarkemmassa suunnittelussa.*

*Jatkosuunnittelussa on tärkeää varmistaa, että alueelle toteutuu koko-
jakaumaltaan ja hallintamuodoltaan monipuolisia asuntoja nykyisen ra-
kennuskannan lähtökohdat huomioiden. Kortteleiden vihertehokkuutta
voidaan maankäytön jatkosuunnittelussa ohjata esimerkiksi viherkertoi-
mella.*

Lähipalvelukeskittymä (C3)

Alue varataan monipuolisille lähipalveluille.

Alueelle osoitetaan ensisijaisesti yksityisiä ja julkisia palveluita, liike- ja toimitiloja, puistoja, julkisia ulkotiloja sekä keskustaympäristöön soveltuvaa asumista. Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Vähittäiskaupan suuryksikön enimmäismitoitus on 10 000 k-m².

Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään paikalliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Yksittäisen päivittäistavaramyymälän suurin sallittu koko on 3 000 k-m². Päivittäistavarakaupan kokonaismitoituksen tulee pohjautua paikalliseen kysyntään.

Alueen maankäyttöä monipuolistetaan paikallisia ominaispiirteitä ja vahvuuksia korostaen. Korttelit on toteutettava vihertehokkaina. Pysäköinti on ensisijaisesti toteutettava rakenteellisenä.

Suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota kävelyn, pyöräilyn, pysäköinnin sekä huolto- ja joukkoliikenteen järjestelyjen toimivuuteen kokonaisuutena.

Jatkosuunnittelussa on varmistettava palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Keskustaympäristöön soveltuva asumista suunniteltaessa on osoitettava tarvittavat varaukset monipuolisille keskustatoiminnoille sekä varmistettava asuntojen hallintamuotojen ja huoneistotyyppien monipuolisuus.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnällä osoitetaan keskustatoimintojen alueita, joiden palvelukeskitymillä on paikallista vetovoimaa. Lähipalvelukeskittymät muodostavat keskustaverkostoon paikallisia kohtaamispaikkoja. Alueelle voidaan sijoittaa paikallisesti merkittävää vähittäiskauppaa. Myymäläkohtaisia suuryksiköitä ei sallita.

Lähipalvelukeskittymiä kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina asuminen, palveluiden ja kaupan alueina, jotka palvelevat ensisijaisesti lähialueen asukkaita. Lähipalvelukeskittymiä kehitetään eri tavalla niiden lähtökohtien mukaan, mutta tyypillisesti alueille tavoitellaan

ympäristöään korkeampaa tehokkuutta. Rakentamisen tehokkuus vaihtelee suuresti alueen luonteen mukaan. Arviolta kolmasosa aluevarauksen pinta-alasta toteutuu muuna kuin korttelimaana, mutta osuus voi vaihdella paikallisesti.

Kaupunkiympäristön lähtökohtana on käveltävyys, jolla tavoitellaan miellyttävää ja mielenkiintoista kaupunkiympäristöä sekä kävelyreittien toimivuutta. Keskustojen palveluita tulee kehittää siten että ne ovat hyvin saavutettavissa eri kulkumuodoilla.

Jatkosuunnittelussa on tärkeää varmistaa, että alueelle toteutuu kokojakaumaltaan ja hallintamuodoltaan monipuolisia asuntoja nykyisen rakennuskannan lähtökohdat huomioiden. Kortteleiden vihertehokkuutta voidaan maankäytön jatkosuunnittelussa ohjata esimerkiksi viherkertoimella.

Kaupunkirakenteen kehittämistarve

Keskusta-alueen kaupunkirakenteen toiminnallista kytkeytymistä on edistettävä. Ratkaisutavat tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Merkinnällä on tunnistettu alueet, joissa on tarpeen kehittää keskustarakenteen toiminnallista kytkeytymistä esimerkiksi suuren väylän tai raitteen aiheuttaman estevaikutuksen vuoksi.

Kaupunkikeskusten alueina (C1) on osoitettu Espoon nykyiset kaupunkikeskukset (Espoon keskus, Leppävaara, Tapiola, Matinkylä ja Espoonlahti) sekä Histan uusi keskus. Kaupunkikeskukset (C1) sijoittuvat uutta Histan keskustaa lukuun ottamatta tiiviisti rakentuneeseen ja kerrostalovaltaiseen kaupunkiympäristöön sekä merkittäviin joukkoliikenteen solmukohtiin. Keskeisesti sijoittuvat kaupunkikeskukset palvelevat merkittävää väestöpohjaa niin Espoossa kuin laajemmin seudullisesti, joten niille on mahdollista sijoittaa seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa.

Kaupunkikeskuksien (C1) aluevarauksia on osoitettu kaavaratkaisussa yhteensä noin 300 hehtaaria. Histaan on osoitettu keskuk- sen kohdemerkintä. Matinkylän, Tapiolan, Leppävaaran ja Espoon keskuksen kaupunkikeskuksissa (C1) on tunnistettu erityinen tarve tutkia vaihtoehtoja kytkeä suuren väylän tai junaradan mo- lemmin puolin jakautuva keskustarakenne yhdeksi toiminnal- liseksi kokonaisuudeksi.

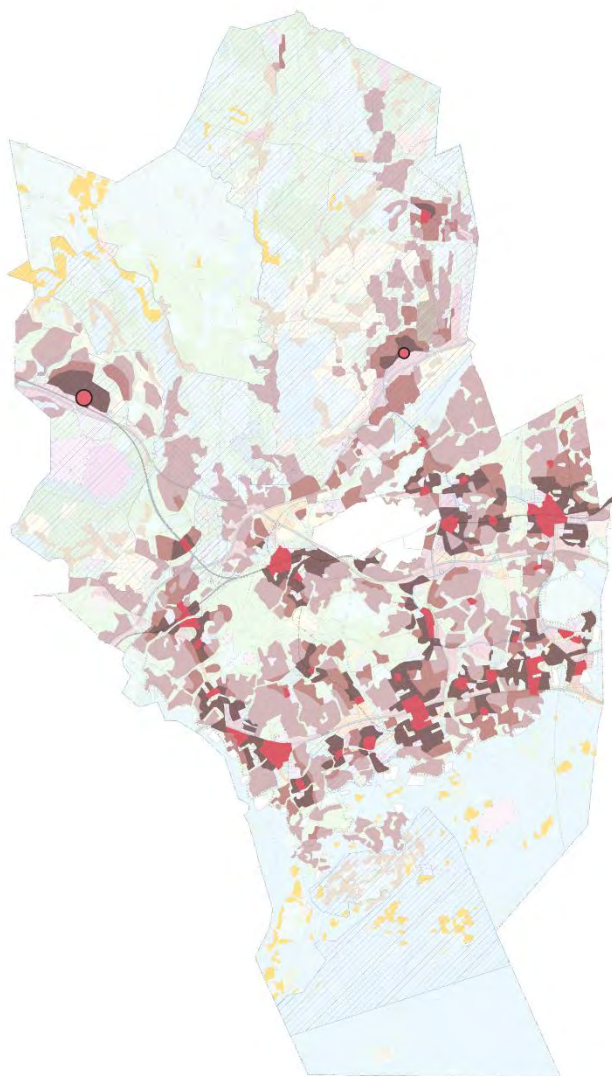
Suurimpien keskustojen verkostoa täydentävät Lähikeskus -mer- kinnällä (C2) osoitetut pienemmät keskustatoimintojen alueet. Lähikeskuksiksi (C2) on osoitettu kahdeksan vahvan joukkoliiken- neyhteyden varrelle sijoittuvaa nykyistä kehittyvää keskusta tai asemanseutua (Keilaniemi, Otaniemi, Finnoo, Kivenlahti, Kera, Suurpelto ja Kauklahti) sekä uusi Viiskorven keskus. Lähikeskuk- sina (C2) on osoitettu nykyisiä tai tulevia korkean profiilin keskus- tatoimintojen alueita, joista osalle on mahdollista sijoittua mer- kittävä määrä keskustahakuisen vähittäiskaupan kysyntäennus- teisiin vastaavaa kauppaa. Voimaan jäävien osayleiskaavojen alu- eella lähikeskusten (C2) kaupan periaatteet tarkentavat niiden kaupan ohjausta selvityksenä. Lähikeskuksien (C2) aluevarauksia on osoitettu yhteensä noin 150 hehtaaria. Viiskorpeen on osoi- tettu lähikeskuksen kohdemerkintä.

Yleiskaavassa on esitetty 22 Lähipalvelukeskittymää (C3). Suuri osa näistä sijaitsee olemassa olevan tai uuden joukkoliikenteen runkoyhteyden varrella. Yhdessä muun keskustaverkon kanssa lä- hipalvelukeskittymät (C3) muodostavat kattavan eri tasoisten keskustojen verkoston tiiviisti rakentuviin osiin Espoota. Monen lähipalvelukeskittymän vetovoimaa ja roolia paikallisena kohtaa- mispaikkana tukee läheinen julkisten palveluiden alue (PY). Lähi- palvelukeskittymien (C3) aluevarauksia on osoitettu yhteensä noin 140 hehtaaria.

Yleiskaavaratkaisu tarkistaa keskustojen kaavaratkaisua suh- teessa voimassa olevaan yleiskaavan erityisesti aluerajausten laa- juuden ja kaavamääräysten periaatteiden osalta. Kaavaratkaisun eri keskusten aluerajauksia, hierarkiaa ja periaatteita on tarkis- tettu keskustahakuisen kaupan kasvun turvaamiseksi sekä toi- minnallisesti sekoittuneen ja käveltävän kaupunkirakenteen laa- jentamiseksi kasvavaa kaupunkia vastaavasti. Erityisesti kaava- ratkaisun merkittävimpien keskusten (C1, C2) aluerajaukset ovat usein selvästi laajempia kuin voimassa olevissa yleiskaavoissa. Kokonaan uusia keskuksia on esitetty nykyisten tai uusien raide- liikenneyhteyksien kehittyville asemanseuduille. Vihertehokkuus- tavoitteilla lisätään tiiviiden keskusta-alueiden kykyä sopeutua il- mastonmuutokseen, asukkaiden hyvinvointia, kaupunkiluonnon monimuotoisuutta sekä asuinympäristön viihtyisyyttä (kpl 1.9.7 Kaupunkivihreä ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen).



2.4 Asuminen



Asumisen alueiden kaavaratkaisun tavoitteena on ollut varmistaa kaupunkirakenteeltaan laadukkaat, viihtyisät ja tasapainoiset asuinalueet sekä monipuoliset asumisen mahdollisuudet erilaisille espoolaisille kaavan tavoitevuonna. 2060.

Kaavaratkaisun lähtökohtana on ohjata merkittävä osa väestönkasvusta kaupunkimaisesti toteutuville alueille suurimpien keskusten tai raideyhteyksien läheisyyteen ja mahdollistaa samalla laajasti nykyisten pientaloalueiden säilyminen. Tärkeänä lähtökohtana on yhteensovittaa uusi asuminen luontevasti olevaan rakenteeseen sen ominaispiirteitä kunnioittaen. Asumisen alueilla tavoitteena on paitsi varmistaa laadukas kaupunkiympäristö, myös tukea laajemmin asukkaiden hyvinvointia ja arjen sujuvuutta, edistää ilmastonmuutokseen sopeutumista ja monimuotoista kaupunkiluontoa.

Asumisen alueet koostuvat keskustoihin ja niiden läheisyyteen sijoittuvista tiivistä ja kerrostalovaltaisista alueista, vaihettumisvyöhykkeelle sijoittuvista monipuolisten asuinrakennustyyppien alueista sekä niitä reunustavista pientalovaltaisista alueista. Maa-seutumainen asuminen ohjataan kaavaratkaisun kyläalueille.

Kaava-alueella on myös jonkin verran maa- ja metsätalousalueilla, virkistysalueilla ja avoimen maisematilan elinkeinoalueilla sijaitsevaa muuta harvaa asutusta. Asutus voi tyypillisesti liittyä alueella harjoitettaviin elinkeinoihin, kuten maa- ja metsätalouteen.

Yleismääräykset

Pientaloalueisiin rajautuvilla A- ja AK-alueilla on jatkosuunnittelussa kiinnitettävä erityistä huomiota rakentamisen sopeutumiseen ympäröivään maankäyttöön ja olevaan rakennuskantaan.

Sopeutuminen ympäröivään maankäyttöön ja olevaan rakennuskantaan toteutuu paikallisten erityispiirteiden huomioimisen kautta. Erityispiirteitä voivat olla esimerkiksi rakennetun ympäristön, paikalliseen identiteettiin sekä tarkasteltavan alueen luonnonympäristön ja maiseman ominaisuudet.

Rakennettua ympäristöä tarkastellessa huomioidaan ympäröivän alueen rakennuskantaa, sen mittakaavaa, alueen rakennustyyliä ja tyylisuuntaa. Tämän lisäksi tulee tarkastella myös alueen historiaa, rakennusmateriaaleja ja -tapoja sekä väritystä. Oleellista on myös tarkastella rakennusten sijoittelua tonteilla ja niiden sijoittumisen suhdetta ja vaikutusta katutilaan.

Pientaloalueen lähiympäristöön sijoittuvien A ja AK-alueiden rakennuskannan harjakorkeuksien yhteensovittaminen on merkittävä jatkosuunnittelua ohjaava tekijä. Raja-alueilla siirtymä tulee hoitaa harjakorkeuksia porrastamalla tai viherrakentamisen keinoin.

Mikäli yleiskaavan voimaantullessa kiinteistöllä on asuin- tai lomarakennus, se säilyttää rakennusoikeutensa ja voidaan korvata uudella.

Yleiskaavan merkinnät ja määräykset ovat ohjeena asemakaavaa muutettaessa tai haettaessa uutta rakentamislupaa.

Kerrostalovaltainen alue (AK)

Alue varataan ensisijaisesti asumiselle sekä sitä palveleville lähipalveluille.

Aluetta kehitetään kaupunkimaisen rakentamisen alueena, joka tukeutuu kävelyyn ja pyöräilyyn sekä laadukkaaseen joukkoliikenteeseen. Alueen jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota katutilan ja kaupunkiympäristön laatuun ja viihtyisyyteen. Olemassa olevan asuinalueen kehittämisessä on vaalittava

ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä. Korttelit on toteutettava vihertehokkaina ja pihat ensisijaisesti maanvaraisina. Pysäköinti on toteutettava tehokkaasti hyödyntäen keskittämistä.

Alueella on turvattava riittävät ja hyvin saavutettavat lähivirkistysalueet sekä laadukkaat virkistysyhteydet laajemmille viheralueille.

Jatkosuunnittelussa on varmistettava palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueen jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota hallintamuotojen ja huoneistotyyppien monipuolisuuteen.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

*Merkinnällä osoitetaan kaavaratkaisun kaupunkimaisimmat asumisen alueet. Jatkosuunnittelussa tiiveimmät korttelit sijoittuvat joukkoliikennepysäkkien ja asemien yhteyteen. Kerrostalovaltaisella alueella voi olla perinteisten kerrostalojen lisäksi myös luhtitaloja, pienkerrostaloja ja townhouse-rakentamista **tai alueen osia, joille sijoittuu kaupunkipientaloja. Suurin osa kerrosalasta kohdistuu kuitenkin kerrostaloihin. Arviolta kolmasosa aluevarauksen pinta-alasta toteutuu muuna kuin korttelimaana, mutta osuus voi vaihdella paikallisesti.***

Jatkosuunnittelussa pientaloalueisiin rajautuvilla kerrostalovaltaisilla alueilla kiinnitetään erityistä huomiota rakentamisen sopeutumiseen ympäristöön. Jatkosuunnittelussa on tärkeää varmistaa, että alueelle toteutuu kokojakaumaltaan ja hallintamuodoltaan erilaisia asuntoja alueen nykyisen rakennuskannan lähtökohdat huomioiden.

Huomattava osa tulevista palveluista sijoittuu asumisen alueille. Tämän takia jatkosuunnittelussa on tarpeen selvittää palvelutarpeet suunnittelualuetta laajemmalta alueelta sekä osoittaa niille riittävät tilavaraukset.

Vihertehokkuudella ja maanvaraisilla pihoilla tuetaan ilmastonmuutokseen sopeutumista sekä asukkaiden ja luonnon hyvinvointia. Asemakaavoituksessa vihertehokkuuden määrää ohjataan esimerkiksi viherkerrointyökalulla, jonka tavoitearvoja on pidettävä kunnianhimoisella tasolla.

Alle 2ha pienempien viheralueiden riittävyys ja saavutettavuus sekä laadukkaat viher- ja ulkoilureittiyhteydet laajemmille viheralueille tulee turvata tarkemmassa suunnittelussa.

Uusilla tai muuntuvilla alueilla, kuten Histassa, Myntinmäessä ja Vanttilassa virkistysalueet on osoitettu jo rakentuneita asuinalueita karkeammin. Näillä alueilla jatkosuunnittelussa on turvattava tarvittaessa myös riittävät yli 2 hehtaarin kokoiset asuinalueiden sisäiset lähivirkistysalueet ottaen huomioon laajempien virkistysalueiden saavutettavuus.

Monipuolisen asumisen alue (A)

Alue varataan ensisijaisesti asumiselle sekä sitä palveleville lähipalveluille.

Aluetta kehitetään monipuolisena, tiiviin ja matalan asuinrakentamisen ja muun alueen luonteeseen sopivan kaupunkiasumisen alueena, joka tukeutuu kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteeseen. Alueen jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota katutilan ja kaupunkiympäristön laatuun ja viihtyisyyteen. Korttelit on toteutettava vihertehokkaina ja pihat ensisijaisesti maanvaraisina.

Alueella on turvattava riittävät ja hyvin saavutettavat lähivirkistysalueet sekä laadukkaat virkistysyhteydet laajemmille viheralueille.

Jatkosuunnittelussa on varmistettava palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla. Alueen

jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota asuntojen hallintamuotojen ja huoneistotyyppien monipuolisuuteen.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnällä osoitetaan nykyisiä asuinrakennustyypeiltään sekoittuneita alueita tai kehittyviä tiiviitä pientaloalueita, joilla mahdollistetaan asuinrakennuskannan monipuolistuminen ja erilaisia rakennustyyppejä yhteensovittava kehittäminen tulevaisuudessa. Monipuolisen asumisen alueet A voivat toteutua monin tavoin: niille voidaan sijoittaa esimerkiksi rivitaloja, townhouseja, 3-5-kerroksisia kerrostaloja tai alueen lähtökohdat huomioiden myös yksittäisiä korkeampia kerrostaloja. Tiiviimmät korttelit sijoittuvat joukkoliikennepysäkkien yhteyteen. Kehittämisen lähtökohtana on sovittaa uusi rakentaminen olemassa olevaan rakenteeseen sen luonnetta kunnioittaen. Pientaloalueilla tiivistämisen keinoina voivat olla tonttitehokkuuden nostaminen ja uusien asunto- ja talotyyppien tuominen osalle aluetta.

Arviolta kolmasosa aluevarauksen pinta-alasta toteutuu muuna kuin korttelimaana, mutta osuus voi vaihdella paikallisesti. Jatkosuunnittelussa on tärkeää varmistaa, että alueelle toteutuu kokojakaumaltaan ja hallintamuodoltaan monipuolisia asuntoja alueen nykyisen rakennuskannan lähtökohdat huomioiden.

Huomattava osa tulevista palveluista sijoittuu asumisen alueille. Tämän takia jatkosuunnittelussa on tarpeen selvittää palvelutarpeet suunnittelualuetta laajemmalta alueelta sekä osoittaa niille riittävät tilavaraukset.

Vihertehokkuudella ja maanvaraisilla pihoilla tuetaan ilmastonmuutokseen sopeutumista sekä asukkaiden ja luonnon hyvinvointia Asemakaavoituksessa vihertehokkuuden määrää ohjataan esimerkiksi viherkerrointyökalulla, jonka tavoitearvoja on pidettävä kunnianhimoisella tasolla.

Alle 2ha pienempien viheralueiden riittävyys ja saavutettavuus sekä laadukkaat viher- ja ulkoilureittiyhteydet laajemmille viheralueille tulee turvata tarkemmassa suunnittelussa.

Asumisen ja virkistysalue (A/V)

Aluetta kehitetään virkistyskäytön, ekologisten yhteyksien ja asumisen lähtökohdista.

Asuntorakentamista on mahdollista osoittaa alueelle nykyisten toimintojen väistyttyä.

Asumisen ja virkistysalueen pinta-alasta noin 50 % on varattava yleiseen virkistykseen.

Alueen kokonaispinta-alasta 1/3 on osoitettava laajaksi yhte-näiseksi lähivirkistysalueeksi ja loput virkistysalueet voivat olla toteutettavan asuinalueen sisäisiä lähivirkistysalueita ja -yhteyksiä.

Alueen käyttömahdollisuuksia yleiseen virkistykseen on parannettava ja nykyisen toiminnan väistyttyä alueelle on osoitettava Viiskorpea palveleva laajempi lähivirkistysalue.

Alueelta on toteutettava laadukkaat virkistysyhteydet muille laajemmille viheralueille.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkintä sijoittuu Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan alueelle (lainv. 2024) ja säilyy Espoon yleiskaavassa 2060 oikeusvaikutuksetto-mana. Alueella mahdollistetaan nykyisen golfkentän kehittyminen asu-misen ja virkistysalueeksi.

Pientalovaltainen alue (AP)

Alue varataan ensisijaisesti asumiselle sekä sitä palveleville lähipalveluille.

Aluetta kehitetään pientalovaltaisena asuinalueena. Olemassa olevan pientalovaltaisen alueen kehittämisessä on vaalittava ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä ja rakentamisen tapoja. Korttelit on toteutettava vihertehokkaina.

Alueella on turvattava riittävät ja hyvin saavutettavat lähivirkistysalueet sekä laadukkaat virkistysyhteydet laajemmille viheralueille.

Jatkosuunnittelussa on varmistettava palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnällä osoitetaan pientalovaltaisena kehitettäviä ja täydennettäviä asumisen alueita. Pientalovaltaiset asumisen alueet voivat sisältää myös townhouse-rakentamista tai kaupunkipientaloja.

Tiiviimmät korttelit sijoittuvat joukkoliikennepysäkkien yhteyteen. Arviolta kolmasosa aluevarauksen pinta-alasta toteutuu muuna kuin korttelimaana, mutta osuus voi vaihdella paikallisesti.

Huomattava osa tulevista palveluista sijoittuu asumisen alueille. Tämän takia jatkosuunnittelussa on tarpeen selvittää palvelutarpeet suunnittelualueelta laajemmalla alueella sekä osoittaa niille riittävät tilavaraukset.

Vihertehokkuudella ja maanvaraisilla pihilla tuetaan ilmastomuutokseen sopeutumista sekä asukkaiden ja luonnon hyvinvointia. Asemakaavoituksessa vihertehokkuuden määrää ohjataan esimerkiksi viherkerrointyökalulla, jonka tavoitearvoja on pidettävä kunnianhimoisella tasolla.

Alle 2ha pienempien viheralueiden riittävyys ja saavutettavuus sekä laadukkaat viher- ja ulkoilureittiyhteydet laajemmille viheralueille tulee turvata tarkemmassa suunnittelussa.

Kyläalue (AT)

Alue varataan kylämäiseen asumiseen ja siihen soveltuviin muihin toimintoihin.

Alueella sallitaan kylää ja sitä ympäröivää asutusta palvelevien ympäristöön soveltuvien työtilojen rakentaminen. Alueella sallitaan olemassa olevaan rakennuskantaan ja kylämiljööseen soveltuva rakentaminen.

Rakentamista ohjaavassa yksityiskohtaisessa kaavassa kyläalueiden korttelitehokkuus on pääasiassa alle 0,2.

Merkinnällä osoitetaan kaavaratkaisun väljimmät asumisen alueet. Espoossa on niin perinteisiä kylämiljöitä arvokkaassa kulttuurimaisemassa kuin pientaloalueityyppejäkin kyläalueita, joiden rakennuskanta on suu- relta osin melko uutta ja rakenne verrattain tiivis. Kylät ovat eri-ikäisiä ja eri lähtökohdista muodostuneita ja rakentuneet esimerkiksi kartanoi- den, maatalojen tai taajamien yhteyteen tai palstoitussuunnitelmien mu- kaisesti. Kylien kehittämisen mahdollisuudet kytkeytyvät niiden nykyti- laan ja ominaispiirteisiin. Lähempänä palveluita ja hyviä liikenneyhteyk- siä sijoittuvilla kyläalueilla on enemmän mahdollisuuksia tiivistyä tai maltillisesti laajentua. Kyläalueet ovat kuitenkin luonteeltaan aina pien- taloalueita väljempiä.

Kyläalueille voidaan rakentaa myös ilman asemakaavaa, mutta yleis- kaava 2060 ei määrittele kiinteistöille rakennusoikeuksia.

Loma-asuntojen alue (RA)

Alue varataan loma-asunnoille.

Tämän yleiskaavan perusteella ei muodostu saaristoon uusia ra- kennuspaikkoja, vaan niiden mahdollisuudet tutkitaan tarkem- massa suunnittelussa.

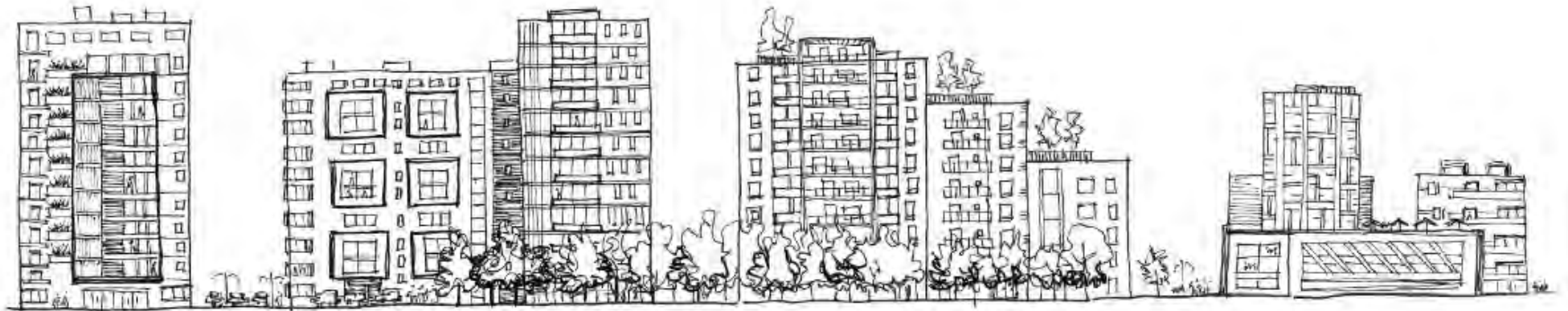
Rakentaminen on sovitettava rantamaisemaan ja saaristossa ra- kennuspaikkojen aitaaminen on kielletty. Rakennuksen etäisyys rantaviivasta on oltava vähintään 25 metriä.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Merkinnällä osoitetaan kaavaratkaisun loma-asumisen alueet, joille ei ohjata uutta vakituista asumista. Lomarakentamisalueet sijaitsevat suu- rimmalta osin alueilla, joita ei tulla lähitulevaisuudessa asemakaavoit- tamaan. Kaavaratkaisun loma-asuntoalueet täydentyvät tyypillisesti ra- kentamislupien kautta. Suurin osa lomarakentamisalueista on jo raken- tunut eikä uusia lomarakentamispaikkoja tule merkittävästi lisää.

Kaavaratkaisun tiiveimmät asumisen alueet eli kerrostalovaltaiset alueet (AK) on osoitettu nykyisten kaupunkikeskusten läheisyy- teen, nykyisten ja uusien joukkoliikenteen asemanseutujen lähi- alueille sekä muille tehokkaiden joukkoliikenneyhteyksien var- sille. Merkittävä osa alueista sijoittuu jo nykyisin tiiviinä ja kau- punkimaisina rakentuneille alueille, ja mahdollistaa niiden

täydentymisen tulevaisuudessa. Kerrostalovaltaisia asumisen alueita on osoitettu kaavaratkaisussa yhteensä 1 800 hehtaaria ja vajaat 20 % kaikkien keskustatoimintojen ja asumisen alueiden pinta-alasta. Kaupunkimaista asumista sijoittuu myös kaavaratkaisun keskusta-alueille (C1, C2, C3).



Ideakuva espoolaisesta kerrostalorakentamisesta.

Monipuolisen asumisen alueita (A) on osoitettu kerrostalo- ja pientalovaltaisten alueiden väliselle vaihtumisvyöhykkeelle joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille. Merkintää on osoitettu myös alueille, jotka vastaavat jo nykyisin merkinnän periaatteiden mukaista rakentamista. Keskeisimmillä sijainneilla monipuolisen asumisen alueilla (A) rakennustyyppien täydentyminen ja asukasmäärän kasvu tukee muun muassa paremman joukkoliikennetarjonnan järjestämistä tulevaisuudessa. Monipuolisen asumisen alueita on osoitettu yhteensä noin 2 000 hehtaaria ja 20 % asumisen alueiden pinta-alasta.



Ideakuva espoolaisesta monipuolisen asumisen alueesta.

Pientalovaltaisia asumisen alueita (AP) on kaavaratkaisussa pinta-alaltaan kaikista asumisen alueista eniten. Alueita on 5 400 hehtaaria eli 55 % kaikista asumisen alueista. Alueita on osoitettu pääasiassa olemassa oleville pientaloalueille, joilla kuitenkin mahdollistetaan alueille sopivaa tiivistämistä. Kokonaan uusia pientaloalueita on osoitettu erityisesti Länsiradan kehityskäytävän vaikutusalueelle Nupuriin ja Histan uuden aseman koillispuolelle.



Ideakuva espoolaisesta pientalorakentamisesta.

2.4.1. Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen

Asemakaava-alueen ulkopuolisten kiinteistöjen rakentamismahdollisuudet ratkaistaan lupaprosessien kautta. Seuraavat yleiskaavan asumisen aluevaraukset on tarkoitettu kehitettäväksi ensisijaisesti asemakaavoituksen kautta: C1, C2, C3, AK, A, A/V, AP.

Hजारakentamista voi sijoittua kyläalueille (AT), loma-asuntojen alueille (RA), maa- ja metsätalousalueille (M) ja avoimen maisematilan elinkeinoalueille (AME). Nämä alueet voivat kehittyä ilman asemakaavoitusta, mutta rakentaminen ei tällöin voi olla määrällään merkittävää. Maa- ja metsätalousalueilla ja avoimen

maisematilan elinkeinoalueilla asuinrakentamisen pitää pääasiassa liittyä pääkäyttötarkoituksen mukaiseen toimintaan, eli maaseutuelinkeinojen harjoittamiseen.

Ilman asemakaavaa rakentaminen edellyttää rakentamisluvan hakemista, jonka yhteydessä tai sitä edeltävässä erillisessä sijoittamisluvassa sijoittamisen edellytykset arvioidaan rakentamislain § 45:n mukaisesti. Koko Espoon kaupungin asemakaavoittamaton alue on alueidenkäyttölain 16 §:n tarkoittamaa suunnittelutarvealuetta, joten sijoittamisen edellytyksiä arvioidaan lisäksi rakentamislain 46 §:n mukaisesti.

Espoossa kylämäinen asutus ohjataan kyläalueille (AT) ja se sijoittuu lähes yksinomaan Kehä III:n pohjoispuolelle ja saaristoon.

Kaava-alueen loma-asuntojen alueet sijaitsevat Espoon pohjoisosissa ja saaristossa. Kaavaratkaisussa ei esitetä uusia loma-asuntoalueita Stora Bodön ja Bergön Flakaholmin aluetta lukuun ottamatta.

2.4.2. Asuminen 2060 -teemakartta kuvaa potentiaalista kaupunkirakenteen muutosta

Yleiskaavan asumisen ratkaisua tarkoittaa teemakartta Asuminen 2060. Teemakartassa esitetään kaavaratkaisun asumisen alueiden muutoksen voimakkuutta kaupunkirakenteen näkökulmasta nykytilanteesta tavoitevuoteen 2060. Kaupunkirakenteeltaan voimakkaimmin muuttuvat alueet sijoittuvat erityisesti nykyisestä toimitilakäytöstä tai esimerkiksi virkistyskäytöstä asumiseen muuntuville alueille. Merkittävimmät muusta käytöstä asumiseen muuttuvat alueet sijaitsevat tehokkaan joukkoliikenteen vaikutusalueilla Länsiradan asemanseuduilla, Kerassa, Vanttilassa, Kivirukissa, Finnoo-Suomenojalla ja Otaniemessä. Maltillista kaupungin kasvun edellyttämää asuinrakennuskannan monipuolistumista tai kerrostalovaltaistumista kohdistuu ennen kaikkea

nykyisten kaupunkikeskusten lähialueille, pienempiin keskuksiin sekä olemassa olevien tai suunniteltujen vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varsille. Merkittävä määrä olemassa olevia pientalovaltaisia alueita säilyy myös tulevaisuudessa kaupunkirakenteeltaan nykyisen kaltaisena.

2.4.3. Yleiskaava 2060 tarkistaa asumisen alueiden kaavaratkaisua aluerajausten ja merkintöjen periaatteiden osalta

Espoon yleiskaava 2060 ajantasaistaa, yhtenäistää ja selkeyttää asumisen alueiden merkintätapaa ja periaatteita voimassa olevista yleiskaavoista. Kaavamääräyksillä ohjataan ensisijaisesti kaupunkikuvan kehittymistä ja laatua tavoitetehtävien sijaan.

Merkittävimpiä voimassa oleviin yleiskaavoihin nähden uusia asumisen alueita on osoitettu nykyisten tai uusien raideyhteyksien vaikutusalueille mm. Länsiradan asemanseudulle Myntinmäkeen, Histan keskusta ympäröiville alueille, uusien raideyhteyksien asemanseuduille välillä Kivenlahti-Kauklahti ja Matinkylä-Espoon keskus sekä toimitilakäytöstä muuntuville alueille Suurpeltoon, Niittykumpuun ja Otaniemeen. Kaavaratkaisu ohjaa voimassa olevaa yleiskaavaa tehokkaampaan asuntorakentamiseen erityisesti uusien raideyhteyksien asemanseuduilla ja vaikutusalueilla. Vihertehokkuustavoitteilla sekä maanvaraisilla pihilla lisätään kaupungin kykyä sopeutua ilmastonmuutokseen, asukkaiden hyvinvointia, kaupunkiluonnon monimuotoisuutta sekä asuinympäristön viihtyisyyttä (kpl 1.9.7 Kaupunkivihreä ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen).

2.4.4. Uuden asuntorakentamisen ja väestönkasvun arvioitu jakautuminen

Pinta-alan mukaan laskettuna kaavaratkaisun pientalovaltaiset alueet ovat asumisen alueista selkeästi laajimmat. Pientalovaltaisille alueille (AP) ja monipuolisen asumisen alueille (A) arvioidaan

sijoittuvan 30 % uudesta väestönkasvusta. Useimmiten kerrostalovaltaisina toteutuvat keskustatoimintojen alueet sekä kerrostalovaltaiset asumisen alueet kattavat pinta-alaltaan 25 % asumisen kaikista C-, AK-, A- ja AP-alueista. Keskustatoimintojen alueille ja kerrostalovaltaisille alueille (AK) arvioidaan sijoittuvan selkeästi suurin osa uudesta väestönkasvusta vuoteen 2060 mennessä. Kaavaratkaisu sisältää mitoituksellista väljyyttä, joten väestönkasvun jakautumista käyttötarkoituksittain voidaan arvioida vain alustavasti.



Kaavamerkintä	Pinta-ala (ha)	Arvioitu osuus väestönkasvusta
Keskustatoimintojen alue C1, C2, C3	600	20 %
Kerrostalovaltainen alue AK	1800	50 %
Monipuolisen asumisen alue A	2000	15 %
Pientalovaltainen alue AP	5400	15 %

Asumisen alueiden pinta-alat ja arvio uusien asukkaiden jakautumisesta asumisen alueille.

2.4.5. Tavoitteena alueiden eriytymisen hillitseminen

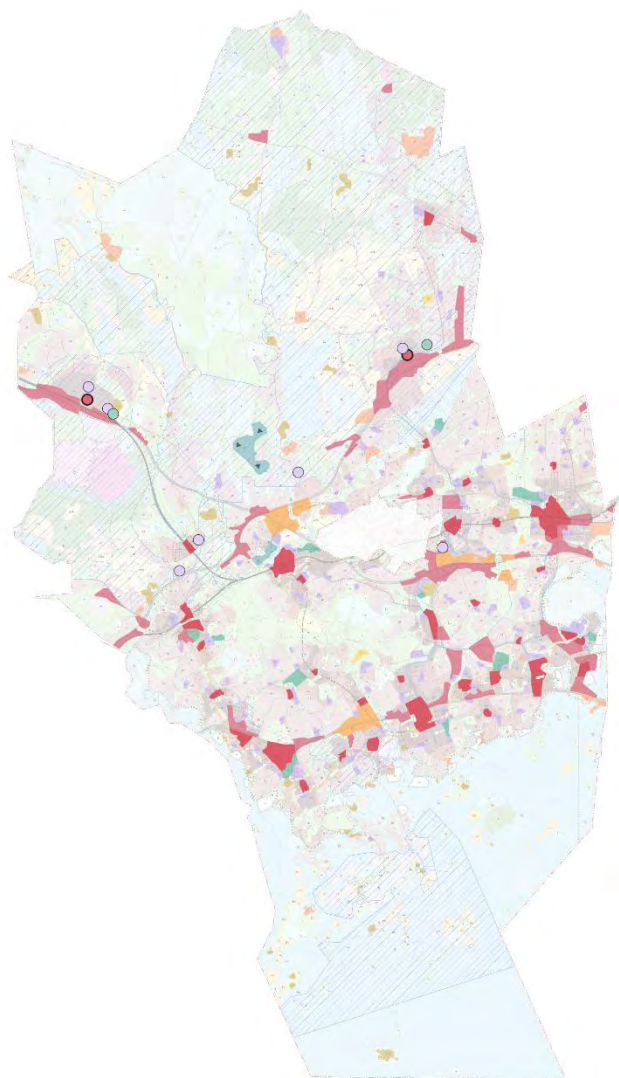
Asuinalueiden alueellisella eriytymisellä viitataan niiden etniseen, sosioekonomiseen ja demografiseen eriytymiseen, ja sitä pidetään yleisesti kielteisenä ilmiönä. Asuinalueiden erilaistuminen eri mittareilla tarkasteltuna on suurelle kaupungille ominainen piirre, joka ei kaikissa tapauksissa aiheuta kielteistä alueellista eriytmistä.

Pääkaupunkiseudulla voimakas väestönkasvu, tulo- ja koulutuserot sekä maahanmuutto ovat heijastuneet seudun kehitykseen, joten alueelliseen eriytymiseen on kiinnitettävä tarkemmin huomiota myös Espoossa. Tulevaisuudessa tulo- ja poismuuton valikoituminen ja asukasrakenteen yksipuolistuminen voivat voimistaa alueellista eriytmistä asuinalueilla.

Yleiskaavan valmistelun yhtenä lähtökohtana on varmistaa, että erilaiset ja eri elämäntilanteissa olevat ihmiset voivat löytää kodin Espoosta myös tulevaisuudessa. Riittävän ja alueellisesti monipuolisen asuntorakentamisen toteutumista ohjataan asumisen alueiden varauksilla ja kaavamääräyksillä. Uuden asuntokannan monipuolisuuden ohjaamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota tiiviinä toteutuvilla alueilla. Jatkosuunnittelussa tulee lisäksi varmistaa kaupunkikuvaltaan laadukkaan ympäristön toteutus erityisesti tiiviillä keskusta-alueilla ja asumisen alueilla.

Yleiskaavaratkaisun vaikutuksia alueelliseen eriytymiseen on arvioitu osana yleiskaavan vaikutusten arviointia.

2.5 Palvelut



Palveluiden kaavaratkaisun tavoitteena on ollut varmistaa kaupungin kasvuun nähden riittävät julkiset ja kaupalliset palvelut kaikille ikäryhmille kaavan tavoitevuonna 2060. Kaavaratkaisun lähtökohtana on turvata monipuolinen, kattava ja helposti saavutettava erilaisten palveluiden verkosto.

Kaavaratkaisu sisältää aluevarauksia erilaisille julkisille palveluille, kaupallisille palveluille ja virkistys-, matkailu- ja liikunta- palveluille. Satamat ja veneiden talvisäilytysalueet ovat osa merellisen Espoon palvelukokonaisuutta. Merkittävä määrä palveluista sijoittuu erilaisten palveluiden alueiden sijaan kaavaratkaisun keskustoihin ja asumisen alueille. Espoon pohjois- ja keski-osien yleiskaavan, Keran osayleiskaavan ja Myntinmäen alueella osa palvelutarpeista on osoitettu kohdamerkinnoilla.

Yleismääräykset

Maankäytön jatkosuunnittelussa on turvattava julkisten palveluiden kehittäminen ja niiden edellyttämät aluevaraukset.

Yleiskaavassa on osoitettu vain suurimmat palveluvaraukset omina aluevarauksinaan. Huomattava osa palveluista tulee sijoittumaan muille aluevarauksille, minkä takia jatkosuunnittelussa on tarpeen selvittää palvelutarpeet suunnittelualueelta laajemmalla alueella sekä osoittaa niille riittävät tilavaraukset. Julkiset palvelut tulee sijoittaa asukkaiden näkökulmasta keskeisesti.

Julkisten palveluiden alue (PY)

Alue varataan julkisille palveluille.

Alueelle voidaan sijoittaa muun muassa peruskouluja, sairaala-alueita, oppilaitoksia ja korkeakouluja sekä näitä palveluita tukevia toimintoja.

Korttelit on toteutettava vihertehokkaina.

Palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla on varmistettava.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnällä on osoitettu merkittävimmät julkisten palveluiden toiminnot, joiden aluevaraus on yli 2 hehtaaria. Aluevaraukset voivat koostua myös useammasta pienempialaisesta palvelusta, jotka sijaitsevat vierekkäin ja täten muodostavat yhdessä riittävän suuruisen kokonaisuuden.

Peruskoulujen aluevaraukset sisältävät joko kokonaan tai osittain koulun liikuntakentän. Tämä mahdollistaa jatkossa koulun rakennuksen ja kentän sijoittumisen parhaalla mahdollisella tavalla. Joiltain osin jatkosuunnittelussa voi olla tarvetta laajentaa koulun pihaa tai kenttiä myös viereisille alueille, kuten virkistykseen osoitetuille alueille.

*Vihertehokkuudella tuetaan ilmastonmuutokseen sopeutumista, **käyttäjien hyvinvointia sekä luonnon monimuotoisuutta. Asemakaavoituksessa vihertehokkuuden määrää ohjataan esimerkiksi viherkerrointyökalulla, jonka tavoitearvoja on pidettävä kunnianhimoisella tasolla.***

Julkisten palveluiden osalta tavoitellaan keskeistä sijaintia suhteessa asukkaisiin sekä hyvää saavutettavuutta erityisesti kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä.

Julkisten palveluiden alueena (PY) on merkitty suurimmaksi osaksi olemassa olevia peruskouluja ja tulevaisuuden peruskoulutarpeiden varaumia. Alle 2 hehtaarin alueilla sijaitsevat pienet peruskoulut sisältyvät toisiin pääkäyttötarkoituksiin kuten keskusta-alueisiin ja asumisen alueisiin. Kaavaratkaisu edellyttää nykyisten peruskoulujen laajentamista keskeisten peruskoulujen osalta, ja uusien peruskoulujen rakentamista niin täydentyville alueille kuin uusille rakentamisen alueille.

Julkisten palveluiden alueet (PY) sisältävät merkittävänä sosiaali- ja terveystalouden alueina Jorvin sairaala-alueen. Merkittävänä erityisasumisen ja palveluiden alueina on esitetty mm. Rinnekoti ja Myllykylän palvelukeskittymä. Laajimmat PY-merkinnällä osoitetut toisen asteen koulutuksen ja korkeakoulujen kampusalueet sijaitsevat Otaniemessä (Aalto-yliopisto), Leppävaarassa ja Espoon keskuksessa.

Julkisten palveluiden palvelutarpeen kasvua on arvioitu yleiskaavan palveluverkkoselvityksessä. Kaupungin kasvun myötä tulee varautua erityisesti uusiin päiväkoteihin ja peruskouluihin. Selvityksessä on arvioitu, että on perusteltua varautua yli 20:n uuteen peruskouluun ja yli 100:n päiväkotiin vuoteen 2060 mennessä. Merkittävä osa julkisista palveluista sijoittuu kaavaratkaisun keskustoihin ja asumisen alueille. Kaupunkitasoisille toiminnoille kuten toisen asteen koulutukselle ja korkeakoulutoiminnoille parhaiksi sijoittumispaikoiksi on tunnistettu kaupunkikeskusten alueet, jotka ovat hyvin saavutettavissa. Terveysasemat sijaitsevat pääosin keskustatoimintojen alueille.

Palveluiden alue (P)

Alue varataan palveluille.

Alueelle voidaan sijoittaa muun muassa kulttuuri- ja liikuntapalveluita sekä muita vapaa-aikaa, matkailua ja koulutusta palvelevia toimintoja ja niiden vaatimia liiketiloja.

Toiminnan on oltava alueen arvoja kunnioittavaa ja rannoilla alueen maisemaan sopivaa. Tontit ja korttelit on toteutettava vihertehokkaina.

Palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla on varmistettava.

Träskändassa on huomioitava luonnonsuojelualueen laajuus ja sen rauhoitusmääräykset.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Asemakaavoitusvelvoite ei koske saaria, joihin kulku on mahdollista ainoastaan vesiteitse.

Merkinnällä on osoitettu yksityisiä ja julkisia palveluita, jotka liittyvät erityisesti vapaa-aikaan ja matkailuun. Aluevaraukset mahdollistavat myös koulutukseen ja majoitukseen liittyviä toimintoja. Palveluiden alueella on mahdollista kehittää erilaisia vapaa-ajan elinkeinoja, myös tehokkaamman rakentamisen keinoin.

Vihertehokkuudella tuetaan ilmastonmuutokseen sopeutumista, käyttäjien hyvinvointia sekä luonnon monimuotoisuutta. Asemakaavoituksessa vihertehokkuuden määrää ohjataan esimerkiksi viherkerrointyökalulla, jonka tavoitearvoja on pidettävä kunnianhimoisella tasolla.

Alueet ovat erikoistuneet monipuolisesti erilaisiin vapaa-ajan ja matkailun palveluihin. Yleiskaavaratkaisussa palveluiden alueina

(P) on merkitty keskusta-alueiden ulkopuolella sijaitsevia kulttuurin alueita, kuten museoita ja teattereita. Laajimpia palveluiden alueita ovat Vermon ravirata ja Korpilampi. Pinta-alaltaan laaja palveluiden alue on myös Margreteberginalue, joka sisältää monipuolisesti erilaisia vapaa-aikaa ja puutarhaan liittyviä toimintoja ja elinkeinoja, mukaan lukien myös ruotsinkielisen toisen asteen oppilaitoksen. Laajoilla palveluiden alueilla yleiskaavaratkaisu mahdollista monipuolisesti toimintojen kehittämisen.

Espoon Rantaraitin varrella on keskeisimmillä paikoilla palveluiden aluevarauksia (P), jotka mahdollistavat merellisten yksityisten ja julkisten palveluiden klustereiden muodostumisen. Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa näille sijainneille vetovoimaisten toimintojen sijoittumisen, mm. erilaisia kahvila-, ravintola-, sauna- ja allastoimintoja, sekä muita merellisten palveluiden elinkeinoja. Merellisten palveluiden keskittymälle on tärkeää olla hyvin saavutettavissa monipuolisesti eri kulkumuodoilla. Sujuvat yhteydet metroasemalle tai muulle runkoyhteyden pysäkillä lisäävät alueiden vetovoimaisuutta.

Hautausmaa-alueet (EH)

Alue varataan hautausmaakäyttöön.

Alueella sallitaan toiminnan edellyttämien kirkollisten rakennusten ja hautausmaan käyttöä palvelevien rakennusten rakentaminen.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnällä on osoitettu suurimmat hautausmaa-alueet. Alueiden läpi kulkevien julkisten virkistysreittien säilyttäminen on suositeltavaa virkistysverkoston toimivuuden näkökulmasta.

Yleiskaavassa on esitetty hautausmaa-alueina (EH) kaupungin laajimmat hautausmaat Kellonummella sekä Espoon kirkon yhteydessä. Näiden yhteydessä olevat kirkolliset rakennukset sisältyvät samaan aluevaraukseen. Muilta osin eri uskontokuntien rakennukset sisältyvät joko asumisen tai keskusta-alueiden aluevarauksiin.

Virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan palveluiden alue (VPM)

Alue varataan virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan toiminnoille. Alueelle voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoitusta palvelevia rakennuksia ja rakenteita, jotka voivat sisältää pääkäyttötarkoitukseen pohjautuvia liiketiloja. Saaristossa merkinnällä osoitetaan merellisen virkistysalueita, jonne virkistystä ja matkailua tukevia pienimuotoisia palveluita keskitetään.

Toiminta sekä rakentamisen määrä ja laatu on sovitettava alueen luonto- ja kulttuuriympäristöarvoihin, maisemaan ja muuhun ympäristöön. Alueen jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota julkisen virkistyskäytön mahdollistamiseen.

Aluetta koskevista toimenpiteistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Asemakaavoitusvelvoite ei koske saaria, joihin kulku on mahdollista ainoastaan vesiteitse.

Merkinnällä on osoitettu alueita, joille on mahdollista kehittää virkistystä, matkailua ja/tai vapaa-aikaa tukevia palveluita. Alueita on tunnistettu erityisesti luontoalueiden yhteyteen, kartanomiljöisiin, Rantaraitin varrelle ja saaristoon.

Alueella oleva tai sinne kehitettävä toiminta voi olla esimerkiksi ratsastuskoulu, kotieläinpiha, ravitsemuspalvelu, pienimuotoinen majoitustoiminta tms. Toiminnan tulee olla alueen luonteeseen sopivaa. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida kunkin alueen sijainti, historia ja ympäristö, kun arvioidaan kyseiseen paikkaan sopivaa toimintaa. Muiden toimintojen lisäksi alueilla tulisi mahdollistaa julkista virkistyskäyttöä.

Mantereella virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan palveluiden alueena (VPM) on esitetty tiiviisti rakennetun eteläisen Espoon hevosalleja ja maatiloja, nykyisiä palveluiden alueita sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia, joilla on katsottu olevan potentiaalia virkistystä, matkailua tai vapaa-aikaa tukevien palveluiden kehittämisen näkökulmasta. Pohjois-Espoossa merkinnällä on osoitettu nykyisiä ja potentiaalisia palveluiden alueita, mutta ei maanviljelyyn liittyvää toimintaa tai hevosalleja.

VPM-merkinnän tavoitteena on edistää palveluverkon kehittämismahdollisuuksia tiiviin kaupunkirakenteen ulkopuolella, turvata kulttuurihistoriallisia rakennuksia sekä vanhaa maatalouteen liittyvää toimintaa, kuten hevosalleja jatkossakin omaleimaisena osana tiivistyvää Espoota. Yleiskaava mahdollistaa näiden kohteiden palveluiden kehittämisen, mutta ei velvoita siihen.

Alueita on kaavatyön yhteydessä tarkasteltu Espoon eri alueilla hieman eri tasolla. Harvaan rakennetuilla alueilla Pohjois-Espoossa sekä Rantaraitin ja saariston alueella merkintä osoittaa alueita, jonne palveluita tulisi keskittää. Tiiviin kaupunkirakenteen keskellä merkintä osoittaa toiminnan luonnetta, mutta monet vastaavista palveluista, kuten ravitsemuspalvelut ja majoituspalvelut sijoittuvat pääosin muiden käyttötarkoitusten alueille, kuten keskustoihin.

Saaristossa merkinnällä on osoitettu saariston palveluiden kehittämisen alueita sekä pienimuotoista majoitustoimintaa mahdollistavia alueita, kuten Furuholm. Tarkoituksena on keskittää

palveluita, parantaa saariston palveluiden järjestämisen kannattavuutta ja suojata toisaalla luontoarvoja kovemmalta kulutukselta. Saaristossa toiminnan tulee olla pienimuotoista. Vaikutuksiltaan suuremman palvelutoiminnan rakentaminen tulee ohjata palveluiden alueille (P).

Espoon rannikolla on paljon kulttuurihistoriallisia, maisemallisia ja luontoarvoja, joiden säilyminen Espoon voimavarana vuoteen 2060 turvataan määräyksellä arvokkaiden ominaispiirteiden vaalimisesta samalla kun merenrantojen toimintoja ja palveluita kehitetään.

Merkinnällä on yleiskaavan yleispiirteisyyden vuoksi osoitettu vain yli 2 hehtaarin alueita mantereelle, mutta saaristossa osa varauksista on pienempiäkin saarten pienipiirteisyyden takia.

Voimassa olevassa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa esitetään virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan palveluiden alueita, joita Espoon yleiskaava 2060 tarkentaa oikeusvaikutuksettomana selvityksenä. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava on esitystavaltaan yleispiirteisempi, joten alueita on tarkennettu vaikutuksiltaan suuremman rakentamisen mahdollistaviksi palveluiden alueiksi (P) tai pienimuotoisemman kehittämisen virkistys-, matkailu ja vapaa-ajan palveluiden alueiksi (VPM).

Urheilupuisto (VU)

Alue varataan monipuolisille urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajan toimintoja tarjoaville urheilupuistoille.

Alueelle voidaan sijoittaa urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajan toimintoja, kuten urheilukenttiä ja -halleja. Kaupunkikeskusten urheilupuistoissa voidaan alueelle sijoittaa myös urheiluun ja virkistykseen liittyvää yritys-, majoitus-, tutkimus-, opetus-, ym. toimintaa. Hallien sijoittelussa on huomioitava liittyminen

kaupunkirakenteeseen sekä arvokkaiden kulttuuriympäristöjen maisemallisesti arvokkaiden avoimien maisematilojen säilyminen.

Aluetta on kehitettävä osana virkistysalueiden verkostoa ja niille on toteutettava vehreitä ulkoilureittejä.

Alueen saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla on varmistettava. Alueella on kiinnitettävä huomiota pysäköintipaikkojen riittävyyteen sekä riittävään kaupunkivihreään.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnällä on osoitettu monipuoliset urheilupuistot, jotka tarjoavat liikunta- ja urheilumahdollisuuksia eri ikä- ja käyttäjäryhmille. Urheilupuistot sisältävät niin kenttä- kuin hallirakentamista.

Urheilupuistoja kehitetään monipuolisina ja laajoina urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajantoiminnan alueina. Urheilupuistojen alueelle on mahdollista sijoittaa erilaisia urheilukenttiä ja -halleja kuten jalkapallokenttiä, jää-halleja ja uimahalleja. Hallit tulee tarkemmassa suunnittelussa osoittaa sellaisille paikoille, ettei niistä ole haittaa viheryhteyksien toimivuudelle eikä kaupunki-/maisemakuvalle. Halleja ei tule sijoittaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi määritellyille avoimille alueille. Maisemallisesti merkittävään alueeseen rajautuessa urheilupuiston hallien sijoittelussa tulee käyttää erityistä harkintaa ja pyrkiä sovittamaan toiminnot laadukkaasti kaupunki ja maisemakuvaan.

Kaupunkikeskusten (Leppävaara, Tapiola, Matinkylä, Espoonlahti, Espoon keskus ja Hista) urheilupuistoihin voi sijoittua myös urheiluun ja virkistykseen liittyvää yritys-, tutkimus-, opetus- ym. toimintaa palvelevia rakennuksia ja rakennelmia. Meren (Otaniemi) tai järven (Laaksolahti) rannalla sijaitsevat urheilupuistot mahdollistavat myös vesiuurheiluun liittyvien toimintojen kehittämisen.

Kohdemerkinällä on osoitettu urheilupuistot yleiskaava 2060:n oikeusvaikutuksettomalla alueella Histassa ja Viiskorvessa, missä urheilupuiston sijainti ja laajuus ratkaistaan maankäytön jatkosuunnittelussa. Näillä alueilla urheilutoimintaan liittyvät hallit tulee tarkemmassa suunnittelussa sijoittaa ensisijaisesti osaksi rakentamisen alueita, esimerkiksi väylien varren TP-alueille.

Urheilupuistot liittyvät osaksi laajempaa virkistysverkostoa ja niiden alueilla tulee tukea julkista virkistyskäyttöä ja toteuttaa ulkoilureittejä. Riittävällä kaupunkivihreällä, esimerkiksi puustolla ja muilla kasvillisilla alueilla, vaikutetaan positiivisesti myös alueiden pienilmastoon ja viihtyisyyteen.

Urheilupuisto (VU) -merkinnällä on osoitettu nykyiset urheilupuistot Leppävaarassa, Tapiolassa, Matinkylässä, Espoonlahdessa, Espoon keskuksessa, Otaniemessä sekä Laaksolahdessa. Uusia urheilupuistovarauksia on esitetty Urheilupuistonselvitykseen 2060 perustuen Latokaskeen, Suurpeltoon, Vanttilaan, Histaan ja Viiskorpeen.

Urheilupuisto (VU)-merkinnällä osoitetaan ainoastaan urheilupuiston kokoluokan liikuntapalvelut, jotka ovat tyypillisesti kooltaan yli 5 hehtaaria. Pienemmän kokoluokan liikuntapalvelut, kuten liikuntapuistot ja lähiliikuntapaikat sijoittuvat muille pääkäyttötarkoituksille. Yleismääräys velvoittaa tarkemmassa suunnittelussa huomioimaan virkistys- ja liikuntapalveluverkoston riittävyyden ja palveluiden hyvän saavutettavuuden. Teemaa täydentää virkistysverkosto 2060 -teemakartta, jossa on informatiivisin merkinnöin osoitettu vuoden 2060 tarpeet liikuntapuistoille. Urheilu- ja liikuntapalveluita kuten uimahalleja voi sijaita myös keskustatoimintojen alueilla.

Urheilupuistot on sijoitettu niin, että ne ovat hyvin saavutettavissa monipuolisesti eri kulkumuodoilla, jotta ne mahdollistavat lasten ja nuorten itsenäisen liikkumisen

2.5.1. Palvelut muilla yleiskaavan aluevarauksilla

Julkisia palveluita sijoittuu myös muille yleiskaavan aluevarauksille. Osa palveluista, esimerkiksi päiväkodit, ovat pinta-alallisesti alle 2 hehtaarin kokoisia, joten ne sisältyvät muihin aluevarauksiin. Nämä pienempialaiset palvelutarpeet ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

Julkisten palveluiden osalta merkittävimmät alueelliset, kaupunkitasoiset ja seudulliset palvelut on keskitetty Espoon viiteen kaupunkikeskukseen, jotka kaavaratkaisussa on osoitettu Kaupunkikeskuksina (C1). Kaupunkikeskukset ovat tulevaisuudessa kin ensisijaisia sijoittumispaikkoja merkittävimmille julkisille palveluille niiden erinomaisen saavutettavuuden takia. Kaupunkikeskuksiin sijoittuu myös monipuolisesti muuta toimintaa, joka mahdollistaa erilaisia synergiaetuja eri toimijoiden kesken. Merkittäviä kaupunkikeskustasoisia palveluita ovat mm. korkeakoulut, toisen asteen oppilaitokset, terveysasemat, Elä ja asu keskukset, aluekirjastot ja merkittävät kulttuuripalvelut.

Asumiseen osoitetuilla alueilla tulee toteuttaa väestön palvelutarpeiden mukaisia lähipalveluita. Palveluiden määrä on riippuvainen alueen väestön määrästä. Palveluiden keskeinen sijainti asukkaisiin nähden ja monipuolisesti eri kulkumuodoilla saavutettavuus ovat tärkeitä sijoittumiseen vaikuttavia tekijöitä.

Rakentamiseen osoitettujen alueiden lisäksi myös virkistysalueille voidaan toteuttaa erilaisia virkistystä ja liikuntaa palvelevia alueita, kuten liikuntakenttiä ja leikkipuistoja.

2.5.2. Kaupan ohjaaminen

Yleiskaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa ennustetun kaupan liiketilan rakentaminen ja ohjata kauppaa hyvin saavutettaville keskusta-alueille sekä maakunnallisille tilaa vaativan kaupan alueille. Yleiskaavassa määritetään koko kaupunkia koskevat

periaatteet kaupan sijoittumiselle, koolle sekä laadulle. Yleiskaa-varatkaisu pohjautuu kaupan nykytilaan, maakuntakaavan ratkaisuun, Espoon kaupan selvityksiin (2023 ja 2026) sekä yleiskaavan tavoitteisiin.

Maakuntakaava pääsääntöisesti sallii yleiskaavan oikeusvaikutteisille alueille (maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeellä) keskustojen ulkopuolelle 10 000 k-m² keskustahakuksen vähittäiskaupan sekä 30 000 k-m² tilaa vaativan kaupan kokonaisuuden (paikallisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön) sijoittumisen.

Väestömäärän kehitys on tärkein yksittäinen tekijä, joka vaikuttaa siihen kuinka paljon kaupallista liiketilaa tarvitaan tulevaisuudessa. Yleiskaavassa varaudutaan ennustettuun kasvuun ja luodaan mahdollisuudet toimivan kaupallisten palveluiden verkoston muodostumiselle ja elinvoiman kasvulle. Espoon kaupan selvityksen (2026) mukaan uuden liiketilan laskennallinen kaavoitustarve on vuoteen 2060 mennessä noin 810 000 kerrosneliömetriä. Tarpeeseen vaikuttaa merkittävästi se, miten ostovoima, tilatehokkuus, verkkokauppa ja ylipäättään kuluttamiskäyttäytyminen kehittyvät. Laskennallisessa kaavoitustarpeessa on huomioitu myös kaavallinen mitoitus eli se, ettei kaikki kaavoitettu liiketila toteudu täysimääräisesti. Liiketilarapeen kasvu kohdistuu erityisesti erikoiskauppaan- ja palveluihin, minkä takia kauppaa ohjataan erityisesti hyvin saavutettavissa oleville keskusta-alueille. Yleiskaavassa kauppaa ohjataan yleismääräyksillä sekä tarkemmin kaavamerkintäkohtaisilla määräyksillä.

Yleismääräykset

Kerrostalovaltaisille, pientalovaltaisille ja monipuolisen asumisen alueille voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan (4 000 k-m²) alittavaa lähialueiden asukkaita palvelevaa kauppaa. Päivittäistavarakaupan osalta enimmäiskoko on 2000 k-m².

Yleiskaavan tavoitteena on ohjata keskustahakuista kauppaa ensisijaisesti keskusta-alueille, joita on osoitettu yhteensä 36 kpl. Vähittäiskaupan suuryksiköt on siten ohjattu keskustoihin tai maakuntakaavan tilaa vaativan kaupan alueille. Kaikki kauppa ei kuitenkaan voi sijoittua keskustoihin, joten asuinalueille voidaan sijoittaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Suurimpia asiointimääriä synnyttävän päivittäistavarakaupan osalta yksittäisen paikan enimmäismitoitus on 2000 k-m². Tämä tarkoittaa myös useammasta myymälästä muodostuvaa keskittymää.

Työpaikka-alueille voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan (4 000 k-m²) alittavaa tilaa vaativaa kauppaa. Olarinluoman työpaikka-alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia (alle 30 000 k-m²) paljon tilaa vaativan kaupan suuryksiköitä.

Yleiskaavan tavoitteena on ohjata kauppaa ensisijaisesti keskusta-alueille ja tilaa vaativan kaupan alueille. Vähittäiskaupan suuryksiköt on siten ohjattu keskustoihin tai maakuntakaavan tilaa vaativan kaupan alueille.

Olarinluoman työpaikka-alueella on merkittävä olemassa oleva tilaa vaativan kaupan keskittymä.

Kaupan edellytykset on tutkittava ja ratkaistava asemakaavoituksessa. Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on

vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään paikalliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

Vähittäiskaupan myymälöiden rakentaminen edellyttää, että korttelialue on asemakaavassa osoitettu tähän käyttöön. Yleiskaavan vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat määräykset koskevat kaikilla aluevarauksilla myös sellaisia useamman myymälän keskittymiä, jotka ovat verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi samalla tai vierekkäisillä kiinteistöillä sijaitsevia myymälöitä, joiden yhteenlaskettu kerrosala on yli 4000 k-m² ja jotka muodostavat kuluttajan kannalta yhtenäisen toiminnallisen kokonaisuuden.

Päivittäistavarakauppa on ensisijaisesti ohjattava tehokkaiden joukkoliikenneyhteyksien pysäkkien läheisyyteen.

Paljon asiointiliikennettä synnyttävä päivittäistavarakauppa tulee ohjata ensisijaisesti yleiskaavaratkaisussa esitettyjen raideyhteyksien asemien ja pysäkkien läheisyyteen.

Kaupan ohjaus keskustoissa

Kaavaratkaisussa Espoon keskustat on jaettu kolmeen luokkaan, jotka ohjaavat kaupan sijoittumista keskenään eri tavalla.

Kaavaratkaisun Kaupunkikeskuksissa (C1) (Matinkylä, Espoonlahti, Espoon keskus, Tapiola, Leppävaara ja Hista) kaupan määrälle ei aseteta maakuntakaavan ohjauksen mukaisesti ylärajaa, vaan niihin voidaan sijoittaa kaikkia kaupan laatuja sekä merkitykseltään seudullisia suuryksiköitä. Keskustahakuisessa kaupassa seudullisuuden raja on maakuntakaavan mukaisesti 10 000 k-m² ja tilaa vaativassa kaupassa 30 000 k-m². Maakuntakaavassa suuryksiköksi luetaan myös useammasta myymälästä muodostuva kokonaisuus. Kaupunkikeskuksiin kohdistuu suurta kasvupainetta etenkin keskustahakuisen erikoistavarakaupan osalta.

Lähikeskuksiin (C2) voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallista kauppaa. Lähikeskuksissa (C2) paikalliseksi kaupaksi keskustahakuisessa kaupassa katsotaan alle 20 000 k-m² yksiköt. Suuryksiköllä tarkoitetaan myös useammasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa paikalliseen suuryksikköön. Kaupan mitoitus poikkeaa maakuntakaavan ohjauksesta, jossa kaupan maksimimitoitus on keskustahakuisen kaupan osalta 10 000 kerrosneliötä. Perusteet Lähikeskusten (C2) suuremmalle kaupalliselle mitoitukselle on tutkittu kaupallisella selvityksellä. Lähikeskukset (C2) ovat jo nykyisin väestöpohjaltaan merkittäviä tai voimakkaasti kasvavia, ja niiden liiketilatarpeen kasvu on arvioitu suureksi. Pohjois-Espoon ja Kauklahten suuralueilla Lähikeskukset (C2) korvaavat suuralueelta puuttuvaa suurempaa keskusta, joten alueille mahdollistettavat laajemmat kaupalliset palvelut ovat tärkeitä. Lähikeskuksina (C2) on osoitettu Kauklahti, Kera, Suurpelto, Kivenlahti, Finnoo, Otaniemi, Keilaniemi ja Viiskorpi.

Lähipalvelukeskittymissä (C3) kauppaa ohjataan maakuntakaavan mukaisesti, mutta yksittäisen myymälän kokoa rajoitetaan. C3-alueilla kaupallisen kokonaismitoituksen tulee olla maksimissaan 10 000 k-m² eli paikallisesti merkittävää. Yksittäisen myymälän suurin sallittu koko on 3 000 kerrosneliötä, jotta useammalle kaupalliselle toimijalle tarjoutuu mahdollisuus pitää yllä kilpailua. Myntinmäen lähipalvelukeskittymän (C3) kaupallista mitoitusta koskee raideliikenteen asemanseudun ajoittamismääräys.

Voimaan jäävien osayleiskaavojen alueella keskusten kaupan periaatteet tarkentavat niiden kaupan ohjausta selvityksenä.

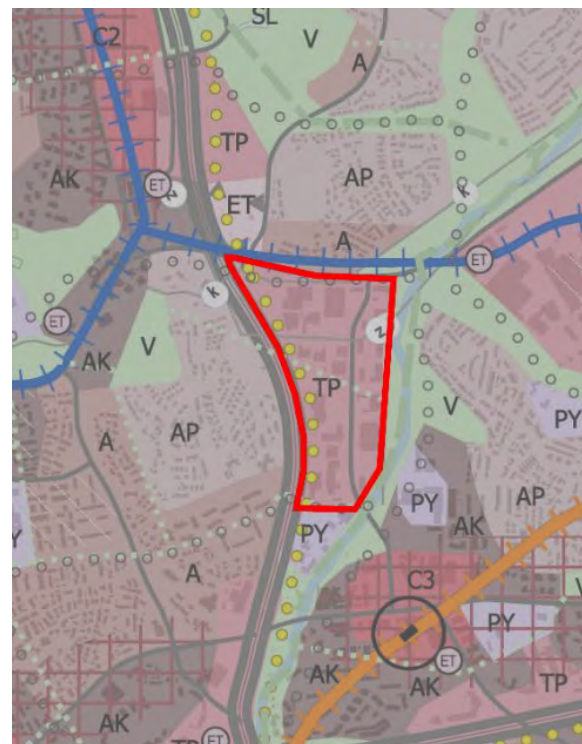
Päivittäistavarakaupan ohjaaminen

Päivittäistavarakaupan ohjaamisen vaikutukset ovat merkittäviä, sillä palvelua käytetään laajasti ja se synnyttää runsaasti liikennettä.

Kaavaratkaisussa päivittäistavarakauppaa sallitaan keskusten lisäksi asumisen alueilla (AK, A ja AP) enintään 2 000 kerrosneliön kokonaisuuksina. Päivittäistavarakaupan mitoituksen tulee perustua paikalliseen kysyntään ja sijainnin tulee nojata hyviin joukko-liikenneyhteyksiin, ensisijaisesti raiteliikenteen asemien ja pysäkinseutuihin. Yleismääräyksen tavoitteena on pyrkiä tuomaan päivittäistavarakaupan palvelut lähelle alueen asukkaita ja välttämään niiden sijoittumista liittymäalueille.

Tilaa vaativan kaupan ohjaaminen

Tilaa vaativaa kauppaa ohjataan maakuntakaavan mukaisesti kaupallisten palveluiden alueille (KM) sekä kaupunkikeskustoihin ja muihin keskustoihin. Tilaa vaativan luonteensa vuoksi toiminnan todennäköisin toteutuminen on kuitenkin kaupallisten palveluiden alueilla KM. Yleiskaavaratkaisu tiukentaa maakuntakaavan kaupallisen mitoituksen ohjausta, ja työpaikka-alueille TP ja asumisen alueille (AK, A, AP) tilaa vaativaa kauppaa saa toteutua suuryksikkörajan (4 000 k-m²) alittavina kokonaisuuksina. Poikkeuksena Olarinluoman työpaikka-alueelle sallitaan maakuntakaavan ohjauksen mukaisesti 30 000 k-m² kokonaisuus tilaa vaativaa kauppaa.



Olarinluoman Työpaikka-alue TP.

Vähittäiskaupan suuryksiköt

Vähittäiskaupan suuryksiköt (yli 4 000 k-m² kokonaisuudet) tulee aina tutkia ja ratkaista asemakaavoituksessa. Suuryksikkö voi muodostua yhdestä tai useammasta myymälästä. Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä C1-, C2- ja C3-alueille, muun keskustahakuisen erikoistavarakaupan suuryksiköitä C1-, C2 ja C3-alueille, sekä tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksiköitä C1-, C2- sekä kaupallisten palveluiden- ja Olarinluoman työpaikka-alueelle.

2.5.3. Satamat ja veneiden talvisäilytys

Meri ja vesistöt ovat tärkeä osa Espoon identiteettiä ja vetovoimaa. Espoon yleiskaava 2060:n tavoitteena on vahvistaa merellisyyttä mahdollistamalla uusien palveluiden kehittäminen ja samalla huolehtia virkistysmahdollisuuksien säilymisestä. Satamat ovat tärkeitä portteja maalta merelle sekä ensimmäisiä kosketuspintoja Espooseen meriteitse muualta saavuttaessa. Satamat tarjoavat palveluita paitsi veneilijöille venepaikkoihin ja talvisäilytyskenttineen, myös muulle yleisölle avoimia ravintoloita, uima- paikkoja jne. Satamien kautta operoidaan myös saariston virkistyspalveluiden huoltoa. Joistain satamista käsin yritykset järjestävät myös muuta rannikon ja saariston huoltoon liittyviä toimintoja.

Satamatoiminta sijoittuu rantaviivalle ja vaatii tilavarauksia sekä vesi- että maa-alueilta. Satamatoimintoihin liittyvän yleiskaavatyön yhteydessä on pyritty selvittämään erityisesti veneiden talvisäilytyksen tilatarpeita. Veneiden talvisäilytys satamissa on merkittävä satama-alueiden käyttömuoto ja telakointi tärkeä osa veneilyharrastusta. Espoon eteläosien yleiskaavassa selvitysalueeksi merkitty Finnoonsatama on nykyisellään Espoon vilkkain ja laajin venesatama sekä kaupungin rantaviivan merkittävin veneiden talvisäilytysalue. Finnoonsatamaan on tavoitteena toteuttaa merellisen asumisen kaupunginosa, jonka myötä alueelle mahtuvien veneiden talvisäilytyspaikkojen määrä vähenee. Finnoonsataman maankäyttömuutoksen vuoksi uusien talvisäilytyspaikkojen mahdollisuuksia on tarkasteltu koko kaupungin laajuisesti.

Yleiskaavatyön luonnosvaiheen yhteydessä on laadittu koko kaupungin laajuinen veneiden talvisäilytyksen ja satamaverkon kehittämisen selvitys (2023). Selvityksessä tarkasteltiin nykyisille satama-alueille ja niiden mahdollisille laajennusalueille konkreettisesti mahtuvien veneiden talvisäilytyspaikkojen järjestelyitä ja määriä. Selvityksen lähtökohtana oli, että kaikki siirtokelpoiset

veneet osoitetaan säilytettäväksi Ämmäsmäkeen. Selvityksen johtopäätöksenä todettiin, että jos, kaupungin nykyisistä talvisäilytysperiaatteista (paikkojen tarjoaminen rannalla ja hinnoittelu) ja talvisäilytyspaikkojen kokonaismäärästä pidetään kiinni, olisi Finnoonsataman alueelle tarpeen osoittaa laajempi talvisäilytysalue, kuin mihin maankäytön suunnittelussa on varauduttu. Talvisäilytyksen osoittaminen vuoden 2023 selvityksen mukaisessa laajuudessa vaikeuttaa Finnoonsataman alueen toteuttamista kaupungin tavoitteiden mukaisesti laadukkaana merellisen asumisen kaupunginosa. Siksi Finnoonsatamassa veneiden talvisäilytykseen varattavaa aluetta varaudutaan asteittain pienentämään alueen maankäytön kehittyessä yleiskaavakartalla esitetyllä tavalla.

Yleiskaavan ehdotusvaiheessa talvisäilytysalueita on lisäksi tarkasteltu vuoden 2023 selvitystä yleispiirteisemmin. Tarkastelun tavoitteena oli tunnistaa uusia mahdollisuuksia talvisäilytykseen kaupungin rantaviivan läheisyydessä. Tarkastelun johtopäätöksenä todettiin, että suurin osa rantaviivasta on jo rakennettua tai alueilla sijaitsee merkittäviä luontoarvoja. Uusia laajoja talvisäilytysalueita ei tunnistettu. Uusia pienialaisia talvisäilytysalueita voi olla järjestettävissä rantaviivan läheisyydessä nykyisten alueiden laajennuksina tai kokonaan uusina alueina. Useisiin mahdollisiin uusiin alueisiin liittyy kuitenkin merkittäviä reunaehtoja ja haasteita.

Venesatama-alue (LV)

Alue varataan venesatamalle ja sitä tukeville palveluille. Alueelle voidaan sijoittaa laiturirakenteita, satamateknisiä laitteita sekä satamatoimintaa tukevia rakennuksia. Rakentamisessa ja toimintojen sijoittelussa on huomioitava virkistyskäytön estevaikutuksen minimointi, alueen viihtyisyys ja sopivuus maisemaan.

Ennen alueella tehtäviä vesirakennustöitä on museoviranomaisen kanssa etukäteen arvioitava vedenalaisinventoinnin tarve.

Maisemaa muuttava kaivamis-, täyttämisen-, ruoppaus- tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Asemakaavoitusvelvoite ei koske saaria, joihin kulku on mahdollista ainoastaan vesiteitse.

Yleiskaavassa kaikki satama-alueet, nykyiset ja uudet on osoitettu merkinnällä venesatama-alue (LV). Yleiskaavavarausten lisäksi yleiskaava-alueella voi olla pienehköjä satama- ja laiturialueita, joita yleiskaavataarkkuus huomioon ottaen ei näytetä yleiskaavassa. Pinta-alallisesti suurin osa aluevarauksista on laiturialueita. Maa-alueilla aluevaraukset sisältävät satamakenttiä, pysäköintialueita, talvisäilytysalueita sekä osin myös satamien palvelurakennuksia.

Satama-alueet rajautuvat usein virkistys-, asumisen- tai palveluiden alueisiin, joten toimintojen sijoittamisessa ja rakentamisessa on huomioitava ympäristön reunaehdot. Sijainti rantaviivalla tarkoittaa myös kulukyhteyksien, kuten Rantaraitin huomioimista. Rajoitetun pääsyn ranta-alueiden saavutettavuutta tulisi helpottaa. Satama-alueiden tarkemmassa suunnittelussa on suositeltavaa huomioida keskeiset näkymälinjat alueelta merelle ja pyrkiä säilyttämään ne avoimina

Ranta-alueiden maankäytön muutokset saattavat aiheuttaa laajoja vaikutuksia ympäristöönsä, joten alueiden maankäyttömahdollisuudet tulee varmistaa tarkemmassa suunnittelussa.

Yleiskaavassa on varaus 24:lle venesatama-alueelle (LV). Pinta-alaltaan suurimmat venesatamavaraukset ovat Soukan Klobben (18 ha) ja Nuottaniemi (16 ha) ja Finnoonsatama (15 ha). Yli 10 ha aluevarauksia ovat myös Keilalahti, Otaranta, Otsolahti, Haukilahti

ja Marinsatama. Satamiksi osoitetut alueet ovat pääasiallisesti jo nykyisellään satamatoimintojen käytössä. Aluevarauksissa laitureille on pyritty esittämään pieniä laajennusmahdollisuuksia nykyiseen laajuuteen. Maa-alueiden osalta on pyritty Finnoonsatamaa lukuun ottamatta mahdollistamaan satamatoiminnot mm. talvisäilytys vähintään nykyisessä laajuudessa. Maa-alueilla laajennuksille ei ole juurikaan ollut tilaa, koska rantaviiva on jo hyvin rakentunut tai luontoarvot estävät laajentamisen. Lisäksi ranta-alueilla on varattava tilaa myös muun palvelutoiminnan kehittämiseksi sekä virkistykselle.

Mantereeseen venesatamat sijoittuvat kohtuullisen tasaisesti kaupungin rantaviivalle ja ovat hyvin saavutettavissa. Satamat monipuolistavat alueiden merellistä ilmettä ja tarjoavat asukkaille merellisiä palveluita. Satamien tulevaisuuden mahdollista palvelupotentiaalia on luokiteltu Merellinen Espoo teemakartalla. Teemakartalla merikeskuksiksi on osoitettu Marinsatama/Kivenlahti, Finnoonsatama ja Keilaniemi. Merikeskuksissa yhdistyvät sekoituneet, kaupunkimaiset toiminnot merellisyyttä edistäviin käyttötarkoituksiin, kuten venesatamiin sekä virkistys- ja palveluiden alueisiin. Palveluiden ja satamatoimintojen kytkennällä on mahdollista lisätä alueiden toiminnallista monipuolisuutta ja vetovoiman kehittymistä. Merikeskusten lisäksi monipuolisia palveluita sisältäviä satama-alueita teemakartalla ovat Soukan Klobben, Nuottaniemi, Nokkala, Haukilahti ja Otsolahti. Riittävät varikkotoiminnot tukevat saariston huoltoa, teemakartalla Espoon kaupungin merellisen huollon varikko on sijoitettu Finnooseen.

Yleiskaavan venesatama-alueet (LV) mahdollistavat nykyiset talvisäilytysalueet Finnoonsatamaa lukuun ottamatta. Satama-alueiden aluerajauksissa on pyritty huomioimaan talvisäilytysalueiden laajennusmahdollisuudet, mutta laajennusalueiden toteutettavuuteen liittyy epävarmuuksia ja mahdollisuudet konkretisoituvat vasta tarkemman suunnittelun tasoilla. Satama-alueiden

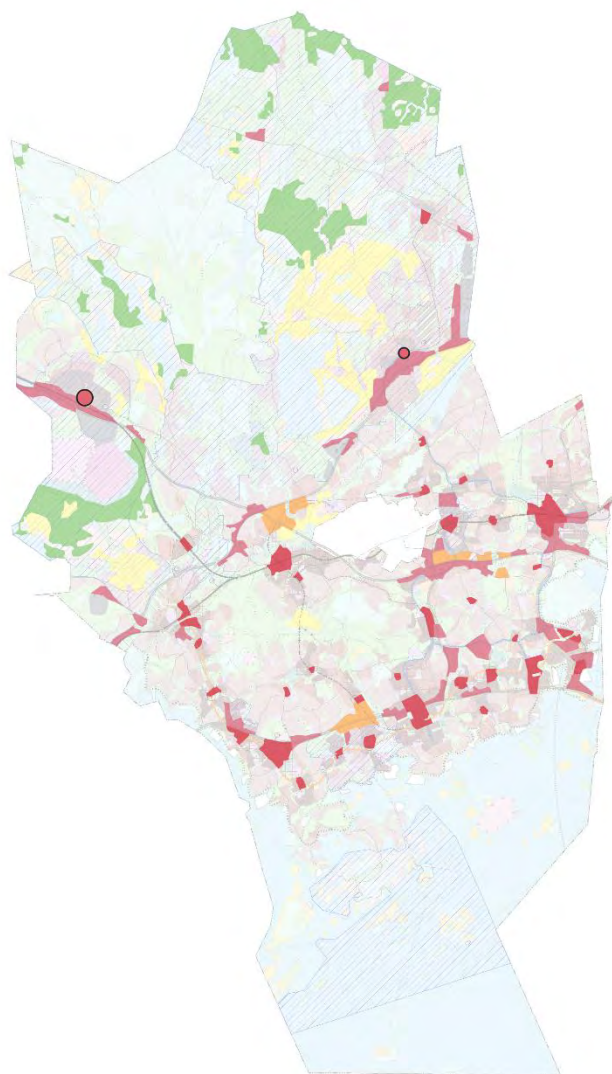
lisäksi talvisäilytys on suuremmassa laajuudessa mahdollista Finnoon yhdyskuntateknisen huollon alueella (ET), kaavan tuotanto- ja varastotoiminnan alueilla (T) sekä Ämmäsmäessä. Yleiskaava-tarkkuus huomioiden pienialaisia talvisäilytysalueita on mahdollista tutkia myös muilta alueilta.

Yleiskaavassa satama-alueita on osoitettu yhteensä noin 184 ha ja nykyisin voimassa olevissa yleiskaavoissa niitä on yhteensä noin 214 ha. Espoon yleiskaava 2060:n myötä poistuvia satama-aluevarauksia ovat mm. Brändholmen, Nykulla (Soukanniemi), Svartholmen, Mustalahden pelto ja Nuottalahti. Merkittävin lisäys satama-alueisiin on Finnoonsatama. Espoon eteläosien yleiskaavassa Finnoonsataman alue on merkitty selvitysalueeksi, jonka maankäyttö ratkaistaan jatkosuunnittelussa (SE). Käytännössä alue on toki nykyisinkin ollut satamakäytössä.

Espoon yleiskaava 2060:n yleiskaavaluonnoksen nähtäville hyväksymisen yhteydessä kaupunkisuunnittelulautakunta päätti, että yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee etsiä meren rannalta uusi noin 800:lle isolle veneelle sopiva talvisäilytysalue. Rantaviivan yleispiirteisessä tarkastelussa näin isoa uutta talvisäilytykseen sopivaa aluetta ei rannan läheisyydestä tunnistettu. Tarkastelun perusteella tehtiin pieniä muutoksia venesatama-alueiden rajauksiin.



2.6 Elinkeinot ja työpaikat



Kaavaratkaisun lähtökohtana on mahdollistaa Espoon työpaikkamäärän ja työpaikkaomavaraisuuden kasvu. Tämä tarkoittaa, että yleiskaavassa tulee varautua noin 230 512000 työpaikkaan vuoteen 2060 mennessä. Yleiskaavan työpaikkamerkinnoillä ja aluevarauksilla mahdollistetaan arvioitu työpaikkamäärien kasvu huomioiden työpaikkojen kasvu eri sektoreilla. Kaavaratkaisun periaatteena on mahdollistaa monipuolisen toimitilan kuten toimistojen, kaupan, palveluiden ja joissain tapauksissa tuotannon sijoittuminen saavutettavuudeltaan parhaimmille alueille kaupunkikeskuksiin, korkeakoulujen yhteyteen ja raideliikenteen solmu-kohtiin. Tilaa vaativa ja mahdollisesti ympäristöhäiriöitä aiheuttava toiminta on ohjattu omille alueilleen suurten väylien läheisyyteen ja kauemmas asutuksesta.

Toimitila-alueet on kaavaratkaisussa jaettu kolmeen luokkaan, työpaikka-alueeksi (TP), kaupallisten palveluiden alueeksi (KM) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan alueeksi (T). Työpaikkoja ja toimitilarakennuksia ohjataan näiden lisäksi keskusta-alueille C1-C2-C3 ja julkisen sektorin työpaikkoja julkisten palveluiden alueelle (PY). Kuten nykyisinkin, työpaikkoja sijoittuu runsaasti myös asumisen alueille.

Työpaikka-alue (TP)

Alue varataan monipuolisille työpaikkatoiminnoille.

Alueelle voidaan sijoittaa muun muassa toimistoja, palveluita sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta tuotantotoimintaa. Alueella voidaan sallia yhdyskuntateknisen huollon toimintoja.

Alueen saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla on varmistettava.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnällä on osoitettu työpaikkavaltaisena kehitettävät alueet, jotka pääasiallisesti sijaitsevat kaupunkirakenteellisesti keskeisesti ja joiden liikenneyhteydet tukevat tulevaisuudessa tehokasta maankäyttöä. Työpaikkatoiminnan laatua ei ole tarkasti rajoitettu, kunhan toiminnasta ei koidu ympäristöhäiriöitä lähialueelle.

Alueiden jatkosuunnittelussa on tärkeää kiinnittää huomiota viihtyisän kävely- ja pyöräily-ympäristön syntymiseen erityisesti tiiviillä työpaikka-alueella.

Alueelle soveltuvat toiminnot tulee ratkaista jatkosuunnittelussa ottaen huomioon ympäristön reunaehdot, esimerkiksi pohjavesialueet.

Tuotanto- ja varastotoiminnan alue (T)

Alue varataan tuotannolle, varastoinnille ja yhdyskuntatekniselle huollolle.

Alueelle ei saa sijoittaa sellaisia toimintoja, jotka häiriintyvät ympäristöhäiriöistä, kuten raskaasta liikenteestä, melusta ja pölystä.

Alueen toimintojen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota ympäristöhaittojen vähentämiseen.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnällä on osoitettu työpaikka-alueet, jonne voi sijoittaa myös häiriöitä aiheuttavaa työpaikkatoimintaa. Alueelle voi sijoittaa myös yhdyskuntateknistä huoltoa, kuten energiahuoltoon, kiertotalouteen tai lumen vastaanottoon liittyviä toimintoja.

Alueelle soveltuvat toiminnot tulee selvittää jatkosuunnittelussa ottaen huomioon ympäristön reunaehdot. Alueille ei saa sijoittaa sellaista esimerkiksi melusta häiriintyvää toimintaa, joka voisi vaikeuttaa alueen

nykyisten toimintojen edellytyksiä tai ehkäistä uusien häiriötä aiheuttavien toimintojen sijoittumisen alueelle. Syntyviä ympäristöhaittoja on vähennettävä esimerkiksi toimintojen sijoittelulla, hulevesien hallinnan rakentein, melusuojauksin tai erilaisin teknisin ratkaisuin.

Kaupallisten palveluiden alue (KM)

Alue varataan monipuolisille työpaikkatoiminnoille sekä tilaa vaativalle kaupalle.

Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksiköitä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voivat sijoittua keskusta-alueen ulkopuolelle. Tilaa vaativalla erikoistavaran kaupalla tarkoitetaan kauppaa, joissa myytävien tuoteryhmien tarvitsemat tilantarpeet ovat suuria, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa. Alueen kaupalliset palvelut eivät saa heikentää keskus-toihin sijoittuvien kaupallisten palveluiden elinvoimaa.

Alueille saa sijoittaa myymälätiloja enintään seuraavasti:

Suomenoja 300 000 k-m²

Nihtisilta-Turvesolmu 200 000 k-m²

Kulloonsilta 100 000 k-m²

Lommila 250 000 k-m²

Alueelle voidaan sijoittaa myös ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, varasto- ja tuotantotiloja.

Alueen saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla on varmistettava.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Kaupallisten palveluiden alueena on osoitettu merkitykseltään seudulliset tilaa vaativan kaupan alueet. Näille alueille on mahdollista sijoittaa merkitykseltään seudullisia tilaa vaativan kaupan suuryksiköitä. Kaupan enimmäismitoitukset alueille on maakuntakaavan mukainen.

Alueita kehitetään tilaa vaativan kaupan ohella monipuolisten ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien elinkeinotoimintojen alueena. KM-alueet eroavat TP-alueista siis lähinnä kaupan sallivuuden näkökulmasta.

Yksityisten palveluiden osuuden Espoon työpaikoista ennustetaan kasvavan. Samalla teollisuuden, varastoinnin ja logistiikan toiminnot hakeutuvat edelleen ulommas kaupunkiseudulla. Toimistotilan tarve kasvanee hieman, mutta määrän kasvua hillitsee työpaikkaväljyyden tehostuminen ja hybridityön vakiintuminen. Uutta, tehokasta ja modernia toimitilaa rakentuu etenkin saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille raideliikenneyhteyksien lähelle, jotka on osoitettu kaavaratkaisussa joko TP- tai C1-C2 merkinnällä.

Kaavaratkaisussa keskusta-alueiden varauksia on laajennettu, mikä mahdollistaa etenkin toimistojen ja liiketilan sijoittamisen hyvin saavutettaville alueille.

Työpaikka-alueina (TP) on osoitettu monipuoliseen työpaikkatoimintaan tarkoitetut alueet, jotka sijoittuvat pääasiallisesti hyvien liikenneyhteyksien varrelle. TP-alueet sisältävät kaavaratkaisussa useita erilaisia työpaikka-alueita Keilaniemen tiiviistä toimistokeskittymästä tilaa vaativampaan toimintaan Juvanmalmilla ja Mankissa. Suurimpina työpaikka-alueina (TP) kaavaratkaisussa on osoitettu merkittävä osa Otaniemi-Keilaniemen alueesta, Olarinluoma-Tontunmäki-alue, Juvanalmi-Koskelo, Sinimäki-Nihtisilta sekä Histan eteläreuna.

Tuotanto- ja varastotoiminnan alueina (T) on osoitettu sellaiset toimitila-alueet, jotka sijaitsevat kauempana asutuksesta ja

muista häiriöille herkistä toiminnoista eikä niiden liikenneyhteydet mahdollista tehokkaampaa työpaikkaratkaisua. Tuotanto- ja varastotoiminnan alueina on osoitettu osa Juvanmalmia ja Histaa, Kulmakorpi sekä osa Mankkia.

Kaupallisten palveluiden alueina (KM) on esitetty Uudenmaan maakuntakaavassa (Uusimaa 2050 kaavassa) määritellyt seudullisesti merkittävän paljon tilaa vaativan vähittäiskaupan alueet, joita Espoossa on neljä kappaletta: Lommila, Suomenoja, Koskelo ja Nihtisilta. Aluevaraukset mahdollistavat ennustetun tilaa vaativan kaupan kasvun eikä alueille tavoitella keskustahakuista kauppaa.

Voimassa olevaan yleiskaavaan verrattuna uusina työpaikka-alueina kaavassa on esitetty Mankin (T, TP) ja Mankinpellon (TP) työpaikka-aluevaraukset. Uusien raideliikennevarausten myötä nykyisten työpaikka-alueiden maankäyttö muuttuu asumiseen Suomenojan pohjoisosassa ja Vanttilassa. Otaniemeen osoitetaan työpaikka- ja korkeakoulutoimintojen lisäksi keskustatoimintoja ja asumista, jotka monipuolistavat alueen rakennetta kaupunkimaisemmaksi.

Elinkeinojen teemakartta kuvaa työpaikka-alueiden tyyppiä tarkemmin kuin kaavakartta. Teemakartta tarkentaa ja selventää Espoon työpaikka-alueiden luonnetta ja tavoiteltua kehitystä. Keskusta-alueet ovat työpaikkojen, asumisen ja palveluiden tiiviitä ja monipuolisia alueita, joissa työpaikkatoiminta on tehokasta. Innovaatioalueita kehitetään erityisesti korkean osaamisen tehokkaina työpaikka-alueina, monipuolisia työpaikka-alueita tehokkaan ja väljemmän työpaikkatoiminnan sekoittuneena alueena ja tilaa vaativan kaupan alueita kaupan ja monipuolisen työpaikkatoiminnan alueina. Tilaa vaativan toiminnan alueet on tarkoitettu väljempään ja tilaa vaativaan työpaikkatoimintaan, jotka voivat aiheuttaa ympäristöhäiriöitä. Teemakartassa esitetään myös

poistuvat työpaikka-alueet, joissa rakenne muuttuu kokonaan tai merkittävästi työpaikoista esimerkiksi asumiseen. Innovaatioalueita ovat Ota-Keilaniemen alueet, osa Leppävaarasta sekä Karjalmin työpaikka-alue, tilaa vaativan toiminnan alueita on Kehä III:n ja Turunväylän varrella ja monipuolisia työpaikka-alueita on ympäri kaupunkia. Tilaa vaativan kaupan kehittämisalueita on suurien väylien varrella. Teemakartta osoittaa myös laajenemisalueita erilaisille työpaikka-alueille. Niiden on tarkoitus havainnollistaa, mitkä alueet muuttuvat nykytilasta kohti kaavakartan tavoitetilaa ja mille alueille erilaiset työpaikkatoiminnot laajentuvat.

2.6.1. Maa- ja metsätaloustoiminta

Yleiskaavaratkaisulla on pyritty turvaamaan maa- ja metsätalouselinkeinojen jatkuminen Espoossa myös tulevaisuudessa. Laajoja yhtenäisiä metsäalueita sekä maatalouden kannalta hyviä ja yhtenäisiä peltoalueita on pyritty säilyttämään kokonaisuuksina, jotta maa- ja metsätalouden toimintaedellytykset säilyvät alueella hyvinä jatkossakin. Maa- ja metsätalousalueiden (M) ja avoimen maisematilan elinkeinoalueiden (AME) lisäksi myös virkistysalueiden (V) määräyksissä on huomioitu maa- ja metsätalouden harjoittaminen.

Elinkeinotoimintaa palveleva rakentaminen on mahdollistettu kaavamääräyksin. Rakentamisen lupamenettelyjä on kuvattu tarkemmin kappaleessa 2.4.1.

Avoimen maisematilan elinkeinoalue (AME)

Alue varataan ensisijaisesti viljelyalueiksi ja laitumiksi tai virkistyskäyttöön. Alueelle sijoitettavien toimintojen on tuettava avoimen maisematilan ja reunametsien säilymistä.

Alueella sallitaan maataloutta, virkistystä tai muuta alueelle soveltuvaa elinkeinotoimintaa palveleva rakentaminen. Rakentaminen on sovitettava arvokkaaseen maisemakuvaan.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Avoimen maisematilan elinkeinoalueita kehitetään avoimen maisematilan ja niitä rajaavien reunametsien säilyttämistä tukevien elinkeinojen alueina. Alueet on tarkoitettu pidettäväksi viljelyssä, laitumina, virkistys- ja matkailukäytössä tai muutoin hyödynnettynä siten, että maisemakuvallisesti arvokkaat avoimet maisematilat ja niihin liittyvä reunapuusto sekä metsäsaarekkeet säilyvät.

Alueilla voi toteuttaa maataloutta ja virkistystä palvelevaa rakentamista. Rakentaminen on sovitettava arvokkaaseen maisemakuvaan. Rakentamisen on lähtökohtaisesti liityttävä sijainniltaan olemassa olevan asutuksen tai tilakeskuksen ja tiestön läheisyyteen. Ranta-alueet ja avoimet maisematilat on suositeltavaa säilyttää vapaina rakentamiselta. Virtavesien varsia tulee kehittää puustoisina ekologisina yhteyksinä.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, kuten maantäyttö tai maa-ainesten ottaminen edellyttää maisematyölupaa.

Kaavamerkinnän tavoitteena on turvata maatalouden toimintaedellytykset, mikä tukee samalla vanhojen kulttuuriympäristöjen avoimien viljelymaisemien sekä niiden reunametsien säilymistä.

Avoimen maisematilan elinkeinoaleiksi (AME) on osoitettu pelto-
viljelykäytössä olevia alueita, joilla maiseman pitäminen avoimena
on tavoitteen mukaista myös maisemallisten arvojen takia. Paras
keino maisemien hoitamiseen on viljelyn, laiduntamisen tms.
maataloustoiminnan jatkuminen alueella. Viljelyalueet, reuna-
metsät, metsäsaarekkeet sekä niiden muodostama peltometsä-
mosaiikki täydentävät osaltaan myös Espoon ekologista verkos-
toa.

Kasvavalla kaupunkiseudulla osassa vanhoista avoimista viljely-
alueista maankäyttö on jo aikojen saatossa muuttunut virkistys-
käyttöön. AME-alueita voidaankin kehittää jatkossa myös esimer-
kiksi avoimen maisematilan säilyttävässä virkistyskäytössä.

Maa- ja metsätalousalue (M)

**Alue varataan maa- ja metsätaloustalouteen sekä muille maaseu-
tuelinkeinoille.**

**Alueella sallitaan haja-asutusluontoinen sekä maa- ja metsä-
loutta palvelevien asuntojen sekä tuotanto- ja taloustilojen ra-
kentaminen. Alueella sallitaan yleistä virkistys- ja ulkoilutoi-
mintaa palveleva rakentaminen.**

**Rakentamisen on sijainniltaan liityttävä olemassa olevan asutuk-
sen, tilakeskuksen ja tiestön läheisyyteen siten, että ranta-alu-
eet ja pellot säilyvät vapaina rakentamiselta.**

**Maisemaa muuttava maanrakennustyö tai muu näihin verratta-
vissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamis-
lain 53 §:ssä on säädetty.**

*Maa- ja metsätalousalueiksi on osoitettu alueet, joilla pääasiallinen
käyttötarkoitus on maa- ja metsätalouselinkeinojen harjoittaminen. Alu-
eille voidaan rakentaa elinkeinotoimintaa palvelevia rakennuksia. Alueilla*

*on sallittua myös virkistyskäyttöä palveleva rakentaminen, kuten ulkoi-
lureittien toteutus. Jatkosuunnittelussa ja käytössä on myös syytä huo-
mioida alueiden rooli osana ekologista verkostoa.*

*Maisemaa muuttava maarakennustyö, kuten maantäyttö tai maa-aines-
ten ottaminen edellyttää maisematyölupaa.*

Merkinnällä on osoitettu sellaisia metsäalueita, joihin ei vuoden
2060 tilanteessa kohdistu merkittävää virkistyskäyttöpainetta
sekä sellaisia peltoalueita, joiden avoimen maisematilan ja kult-
tuuriympäristön arvot eivät ole yhtä merkittävät kuin AME-mer-
kinnällä osoitettujen alueiden.

Yleiskaavassa virkistykseen osoitetuilla alueillakin metsälaki on
voimassa ja metsätalouden harjoittaminen on mahdollista, kun-
han virkistykseen mahdollisuudet turvataan. Puunkaatoja ohjataan
maisematyölupamenettelyn kautta. Yleiskaavaratkaisussa virkis-
tykseen on osoitettu erityisesti sellaisia metsäisiä alueita, joiden
lähellä asukasmäärä ja siten virkistyskäyttöpaine tulevaisuudessa
kasvaa, tai ne ovat yhteydessä laajempiin virkistykselle tärkeisiin
alueisiin.

2.7 Tekninen huolto



Yhdyskuntateknisen huollon kaavaratkaisulla on pyritty varmistamaan teknisen huollon toimintojen edellytysten säilyminen sekä turvaamaan toimintojen monipuolinen sijoittuminen kasvavassa kaupungissa. Yhdyskuntateknisen huollon varauksilla turvataan teknisen huollon verkoston toimivuus, joka on edellytys toimivalle kaupungille ja sen kasvulle. Yleiskaavakartalla osoitetaan kaupungin merkittävimmät energiahuollon, vesihuollon, jätehuollon, yleisten alueiden huollon ja massojen hallinnan tilavaraukset aluevarauksin tai kohdemerkinnöin sekä runkolinjojen pääreitit. Ympäristöhäiriötä aiheuttavien teknisen huollon toimintojen sijoittaminen on mahdollista yhdyskuntateknisen huollon alueilla, erityisalueilla ja teollisuuden alueilla. Ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien toimintojen sijoittaminen on mahdollista myös työpaikka-alueilla.

Yleiskaavaratkaisussa ohjataan rakentamista ja maankäyttöä yleismääräyksiin kohti resurssitehokkuutta, kiertotaloutta ja hiilineutraaliutta. Massojen hallintaa ja olevien rakenteiden hyödyntämistä koskevilla määräyksillä pyritään hillitsemään rakentamisen päästöjä ja luonnonvarojen kulutusta. Energiamääräykset tähtäävät energiatehokkuuteen ja hiilineutraalin energian hyödyntämiseen.

Yleiskaavan teknisen huollon ratkaisua tarkentavat teemakartat Yhdyskuntatekninen huolto 2060 ja Energiahuolto 2060. Teemakartoilla esitetään tarkemmin teknisen huollon ja energiahuollon aluevarausten sekä kohdemerkintöjen olemassa olevia ja tulevaisuudessa tarpeellisia tai mahdollisia toimintoja.

Yleismääräykset

Maankäytön jatkosuunnittelussa on turvattava riittävät tilavaraukset yhdyskuntateknisen huollon järjestelmille.

Kaavassa ei ole osoitettu kaikkia yhdyskuntateknisen huollon toimintoja, joten jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota aluevarauksen riittävyyteen ja sijoittumiseen riittävän lähellä huollettavia alueita ja yhdyskuntateknisiä verkostoja.

Pilaantuneet maat, pohjasedimentit ja happamien sulfaattimaiden esiintymät on tunnistettava ja huomioitava maankäytön jatkosuunnittelussa.

Jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa pilaantuneet maat, pohjasedimentit ja happamien sulfaattimaiden esiintymät. Yleiskaava-alueella sijaitsee alueita, jotka ovat mahdollisesti happamia sulfaattimaita. Näillä alueilla maaperän kaivaminen tai pohjavedenpinnan lasku voi johtaa happamien valumavesien päätymiseen vesistöihin.

Pilaantuneet ja pohjasedimentit maat tulee tunnistaa maankäytön jatkosuunnittelussa riittävän aikaisessa vaiheessa ja suunnitella tarvittaessa niiden kunnostaminen tulevan käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla. Puhdistustarve ja sen ajoittuminen tulee ottaa huomioon alueen rakentamisen vaiheistuksessa.

Maankäytön jatkosuunnittelussa ja rakentamisen vaiheistuksessa on huomioitava suuronnettomuusvaarallisten kohteiden mahdolliset riskit.

Maankäytön jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon ajantasaiset listat Tukesin valvomista kemikaalilaitoksista ja niiden konsultaatiovyöhykeistä sekä listaus Seveso -direktiivin mukaisista suuronnettomuusvaarallisista kohteista. Mikäli suuronnettomuusvaarallisen kohteen

ennakoidaan poistuvan alueelta, jonne suunnitellaan uusia herkkiä kohteita, tulee poistumisaikataulu huomioida alueen rakentamisen vaiheistuksessa.

Maankäytön jatkosuunnittelussa on suunnitelmallisesti edistettävä massojen ja materiaalien kierrätystä ja hyödyntämistä.

Massojen ja materiaalien kierrätystä ja hyödyntämistä on suunnitelmallisesti edistettävä maankäytön jatkosuunnittelussa. Suunnitelmallisuudella tarkoitetaan, että massojen ja materiaalien elinkaari huomioidaan suunnittelemalla kaavoituksen ja muun jatkosuunnittelun yhteydessä maa-ainesten ja materiaalien käsittely-, välivarastointi- ja hyödyntämispaikat erityisesti kohteissa, joissa syntyy merkittävästi purkumateriaaleja ja muita massoja. Lyhyet kuljetusmatkat vähentävät massojen kuljetusten päästöjä ja laskevat kustannuksia. Yleiskaavan yhdyskuntateknisen huollon varaukset mahdollistavat pidempiaikaisia varastointi- ja kierrätysalueita, mutta näitä täydentävät väliaikaiset varastointialueet, joita kaupungissa syntyy esimerkiksi muuttuvan maankäytön alueilla. Massojen ja materiaalien kierrätykseen liittyvä pitkäaikainen käsittely, kuten murskaus edellyttää riittäviä suojaetäisyyksiä herkkiin kohteisiin.

Täydentyvillä alueilla on pyrittävä hyödyntämään olevaa rakennuskantaa ja infrastruktuuria.

Määräyksellä tavoitellaan resurssitehokasta yhdyskuntarakenteen kehittämistä hyödyntämällä ensisijaisesti olemassa olevaa rakennuskantaa ja infrastruktuuria. Täydentyvillä alueilla uutta rakentamista ja toimintoja suunniteltaessa tulee suosia olemassa olevien rakennusten säilyttämistä, uudelleenkäyttöä ja täydennysrakentamista. Ratkaisun tulee tukeutua jo olemassa oleviin katuihin ja kunnallistekniikkaan. Jatkosuunnittelussa tulee arvioida nykyisten alueiden ja rakenteiden kehittämismahdollisuudet ennen uusien alueiden tai rakenteiden toteutusta.

Maankäytön jatkosuunnittelussa on edistettävä hiilineutraaleja energiaratkaisuja. Toimintojen ja rakennusten sijoittamisessa on otettava huomioon energiatehokkuus. Merkittävillä uusilla rakentamisalueilla ja saarekemaisilla asumisen alueilla energiaratkaisuja on tarkasteltava alueellisesti maankäytön jatkosuunnittelun yhteydessä. Energian kannalta merkittävässä asemakaavahankkeissa on laadittava energiasuunnitelma.

Hiilineutraaleissa energiaratkaisuissa voidaan hyödyntää kaukolämpöä, sähköä, erilaisia lämpöpumppuja, aurinkoenergiaa, energian varastointia ja hukkalämpöä. Energiaratkaisuiden tilantarve on huomioitava asemakaavoituksessa. Hukkalämmön hyödyntämistä tukee hukkalämpöä tuottavien toimintojen sijoittaminen lähelle lämmön tarvetta tai kaukolämpölinjaa. Tarkemmat yksittäiset energiatehokkuuteen liittyvät ratkaisut tehdään asemakaavoituksessa ja hankesuunnittelussa.

Energian kannalta merkittävä asemakaavahanke, johon on laadittava energiasuunnitelma, voi olla energiankulutukseltaan suuri, energiaratkaisuiltaan monimutkainen tai vakiintumatonta uutta energiatekniikkaa hyödyntävä.

Maankäytön jatkosuunnittelussa on otettava huomioon maanpuolustuksen tarpeet.

Maankäytön jatkosuunnittelussa on tunnistettava ja otettava huomioon maanpuolustuksen tarpeet. Yli 50 m korkeista tuulivoimaloista on aina pyydettävä Puolustusvoimien lausunto.

Yhdyskuntateknisen huollon alue (ET)

Alue varataan yhdyskuntateknisen huollon toiminnoille.

Toimintojen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota ympäristöhaittojen väh-

entämiseen.

Finnoossa alueelle voidaan sijoittaa satamaa palvelevia toimintoja.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Yhdyskuntateknisen huollon aluemarkintä mahdollistaa toimintoja, jotka voivat aiheuttaa ympäristöhäiriötä. Alueille voi sijoittaa muun muassa vesihuoltoon liittyviä laitoksia, jätehuoltoa palvelevia toimintoja, energiahuollon laitoksia, jakelu- ja varastointitoimintaa, massojen hallintaa ja kiertotaloutta tukevia toimintoja, kaupungin yleisten alueiden huoltoa palvelevia toimintoja sekä tietoliikenneyhteyksiin liittyviä toimintoja. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota ympäristöhaittojen vähentämiseen, esimerkiksi toteuttamalla melusuojausrakenteita, hulevesien laatua parantavia rakenteita tai huomioimalla tarvittavat puus- toiset suojavyöhykkeet ehkäisemään melun ja ilmanlaadun vaikutuksia.

Yhdyskuntateknisen huollon alueita (ET) on osoitettu reuna-alueille ja valtaväylien läheisyyteen. Alueiden käyttö asettaa selkeitä reunaehtoja muuhun maankäyttöön. Yhdyskuntateknisen huollon alueilla on osoitettu teknisen huollon keskeisimpiä ja alueeltaan suurimpia toimintoja, joiden toimintaedellytysten säilyminen tulee turvata. Yhdyskuntateknisen huollon aluevarauksia on osoitettu kaavaratkaisussa yhteensä 267 hehtaaria, joista Ämmäsuon alue on suurin, 176 hehtaaria.

Yleiskaavassa on osoitettu seudullisesti merkittävät Ämmäsuon ekoteollisuuskeskus, Blominmäen jätevedenpuhdistamo ja Järviskylän sähköasema. Seudullisesti merkittävien aluevarausten lisäksi yleiskaavassa on osoitettu kuntatasolla merkittäviä yhdyskuntateknisen huollon toimintoja. Yleisten alueiden huoltoa

palvelevat isommat keskittymät Kaupunginpuutarhassa, Sammalvuorella sekä Gumbölessä. Lisäksi merkinnöin on osoitettu kaksi telemastoa ympäristöineen. Energiahuoltoa koskien alueena osoitetaan Suomenojan voimalaitos ja Espoon sähköasema. Uusi yhdyskuntateknisen huollon aluevaraus on osoitettu Laajalahden alueelle. Alueelle voi sijoittua muun muassa mahdollinen raitiovaunuvarikko.

Erityisalue (E)

Alue varataan erityistoiminnoille.

Toimintojen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota ympäristöhaittojen torjuntaan.

Lahnus: Ampumarata-alue.

Kulmakorpi: Alue varataan maa-ainestoinnalle, yhdyskuntatekniselle huollolle, moottori-, ampuma- ja muille urheilutoiminnoille, virkistykselle sekä aurinkoenergian tuotannolle. Muiden toimintojen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota kiviainesten oton ja ylijäämämassojen sijoittamisen edellytysten säilymiseen.

Erityistoiminnan alueet mahdollistavat tiettyjen erityistoimintojen osoittamisen. Kulmakorpi on tarkoitettu maa-ainestoinnalle, yhdyskuntatekniselle huollolle, urheilutoiminnoille sekä virkistykselle ja aurinkoenergian tuotannolle. Maankäytön jatkosuunnittelussa tulee huomioida pohjois- ja keskiosien yleiskaavan määräykset ja kehittämissuosituks.

Erityisalueen aluevarauksilla on osoitettu kaavaratkaisussa yhteensä 219 hehtaaria, joista Kulmakorven erityisalue on 197 hehtaaria. Erityisalueina on osoitettu Kulmakorven alue sekä Lahnuksen ampumarata-alue. Kaavaratkaisu vastaa Espoon pohjois- ja

keskiosien yleiskaavan ratkaisua, joka ohjaa alueella jatkosuunnittelua.

Yhdyskuntateknistä huoltoa palveleva alue

Yhdyskuntateknisen huollon kohde. Sijainti ohjeellinen.

Nykyiset alueet voidaan ottaa muuhun maankäyttöön vasta, kun yhdyskuntateknisen huollon toiminnoille on osoitettu korvaavat paikat.

Toimintojen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota ympäristöhaittojen vähentämiseen.

Kauklahden, Espoon keskuksen, Keilaniemen, Histan, Myntinmäen ja Viiskorven tulevien lämpökeskusten ja kaukojäähdytysasemien sekä Kauklahden, Matinkylä-Olarin, Leppävaaran ja Tapiolan tulevien sähköasemien sijainnit selvitetään tarkemmassa suunnittelussa.

Yhdyskuntateknistä huoltoa palveleva alue mahdollistaa pienempien teknisen huollon toimintojen sijoittumisen monipuolisesti ympäri kaupunkia. Alueelle on mahdollista sijoittaa erilaisia toimintoja, kuten lämpökeskuksia, kaukojäähdytysasemia, sähköasemia, kiertotaloutta tukevia toimintoja, varastoalueita, tukikohtia ja hiekkasiiloja sekä muita pienempiä yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia toimintoja.

Kaavamääräyksen mukaan nykyisin toiminnassa olevat alueet voidaan ottaa muuhun käyttöön vasta, kun niille on olemassa korvaavat paikat. Määräyksellä turvataan toimintojen edellytysten säilyminen jatkossa ja ohjataan jatkosuunnittelua selvittämään verkostolliset tarpeet. Esimerkiksi Vanttilassa sijaitseva lumen vastaanottoaika voidaan ottaa muuhun maankäyttöön vasta, kun lumen vastaanotolle on osoitettavissa kapasiteetiltaan riittävä korvaava paikka tai paikat.

Kaikkien kohdemarkinnoin osoitettujen uusien kohteiden sijainnit tarkentuvat maankäytön jatkosuunnittelussa. Lueteltujen energiahuollon kohteiden mahdolliset sijainnit ovat muita epävarmempia, ja merkintöjen tarkoitus on osoittaa alueellinen tarve energiahuollon uusille toiminnoille kaupungin kasvaessa. Niiden sijainti tulee ratkaista maankäytön jatkosuunnittelussa ottaen huomioon energiahuollon näkökulman lisäksi muut maankäytön kehittämisen tarpeet.

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia kohteita (ET-kohdemarkintä) on osoitettu monipuolisesti ympäri kaupunkirakennetta. Kohdemarkinnalla on osoitettu nykyisin toiminnassa olevia sekä tulevaisuudessa tarpeellisia pienialaisempia teknisen huollon toimintoja.

Kaavakartalla on esitetty yhdyskuntateknisen huollon kohdemarkinnoilla olevia tukikohtia ja varastoalueita. Uutena merkintänä kaavassa on osoitettu Palomiehentien alue. Yhdyskuntateknisen huollon kohdemarkinnalla on osoitettu myös nykyisin toiminnassa oleva Vantinkulman lumen vastaanottopaikka ja uutena alueena Mankin lumen vastaanottoon soveltuva alue. Uuden Sortti-aseman paikaksi on osoitettu Turvesuon alue Espoon Laajalahdessa. Yhdyskuntateknisen huollon kohdemarkinnat palvelevat myös massojen hallintaa, mutta esimerkiksi murskauksen edellytykset ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa ottaen huomioon ympäristön reunaehdot. Mahdollisten ruoppausten yhteydessä syntyvälle ruoppausjätteelle on Finnoonsataman suunnittelun yhteydessä tunnistettu käytössä olevan Rövargrundetin läjitysalueen lisäksi toinen potentiaalinen läjitysalue. Molemmat meriläjäytysalueet on osoitettu Merellinen Espoo 2060 -teemakartassa. Energiahuoltoon liittyen merkinnällä osoitetaan olemassa olevia sekä tulevia lämpökeskuksia, kaukojäähdytysasemia ja sähköasemia. Tulevien energialaitosten merkintäpaikoissa on huomioitu energiyhtiöiden arviot tulevista laitostarpeista ja maankäytön tarpeet.

Merkittävin muutos voimassa oleviin kaavoihin nähden on yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien kohteiden osoittaminen kaavakartalla. Merkinnän lisääminen mahdollistaa monipuolisen teknisen huollon verkoston turvaamiseen ja tuleviin tarpeisiin varautumisen.

Suojaviheralue

Alue varataan Ämmässuon yhdyskuntateknisen huollon ja Kulmakorven erityisalueen suojaviheralueeksi.

Alueella on turvattava riittävä suojapuusto ja muu suojakasvillisuus.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Suojaviheralueella toimenpiteet tulee suunnitella siten, että alueen potentiaali vähentää Ämmässuon-Kulmakorven alueen ympäristöhaittoja (melu, pöly) ei vähene. Haittoja tulee ehkäistä puustolla ja muulla suojakasvillisuudella. Maisemaa muuttava maanrakennustyö tai puiden kaataminen edellyttävät maisematyölupaa.

Merkintä on osoitettu yleiskaavassa Ämmässuon yhdyskuntateknisen huollon (ET) ja Kulmakorven erityisalueen (E) suojaviheralueeksi. Kaavaratkaisu vastaa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan ratkaisua, joka ohjaa alueella jatkosuunnittelua.

Voimalinja

110 kV ja 400 kV ilmajohtot sekä 150 kV ja 400 kV maakaapelit. Voimajohtokäytävässä voi kulkea useita johtoja.

Johtoalueeseen liittyvät rajoitukset on huomioitava ympäröivässä maankäytössä.

Voimalinjan sijainti on ohjeellinen. Voimajohtoyhteys voidaan toteuttaa myös maakaapelina.

Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti ja alueellisesti merkittävät sähkönsiirron yhteystarpeet. Voimajohtot asettavat rajoituksia ympäristönsä maankäytölle, mikä tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa. Osa rajoituksista on ehdottomia, osa maankäytön suunnitteluun liittyviä suosituksia. Rajoitukset koskevat mm. puuston korkeutta voimajohtoalueella, rakentamisrajoitusalueelle rakentamista sekä sähkö- ja magneettikenttien huomioon ottamista toimintojen sijoittelussa. Rajoitusalueiden leveydet vaihtelevat tapauskohtaisesti, ja ne tulee selvittää maankäytön jatkosuunnittelussa.

Ilmajohtojen saneerauksen tai maankäytön tehostumisen yhteydessä on arvioitava tarve johdon maakaapeloinnille. Maankäytön jatkosuunnittelussa tulee selvittää voimajohtokäyttävän leventämisen ja uusien johtojen tarve erityisesti Hepokorven ja Juvanmalmin välisellä osuudella.

Uusi tai kehitettävä voimalinjayhteys

Olevan voimalinjan siirtäminen tai sijoittaminen maan alle on selvitettävä linjan uusimisen tai ympäröivän maankäytön muutoksen yhteydessä.

Uuden voimalinjayhteyden sijainti ja toteutustapa ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Merkinnällä osoitetaan voimajohtot voimakkaasti tiivistyville alueilla, joilla on tarpeen selvittää voimajohtojen maakaapelointi- tai siirtomahdollisuudet. Tämä voi tapahtua linjan uusimisen tai maankäytön muutoksen suunnittelun yhteydessä. Voimajohtojen muutostarpeet tulee tunnistaa varhaisessa suunnitteluvaiheessa, jotta muutokset on mahdollista sovittaa yhteen alueen rakentumisen ajoituksen kanssa.

Merkinnällä on osoitettu myös kasvavan sähkönkulutuksen vaatimat uudet sähkölinjayhteydet. Niillä on osoitettu yhteystarve sähköasemien välillä, mutta linjan sijainti ja toteutustapa ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Yhteys voi toteutua ilmajohtona tai maakaapelina.

Uuden tai kehitettävän voimalinjayhteyden merkinnöillä mahdollistetaan kasvavan kaupungin ja lisääntyvän sähköntarpeen yhteensovittaminen.

Kaasulinja

Kaasuputki, jonka vaatimat suojaetäisyydet on huomioitava ympäröivän maankäytön suunnittelussa.

Merkinnällä osoitetaan kaasun siirtoyhteys. Kaasuverkossa voi siirtää maakaasua tai biokaasua.

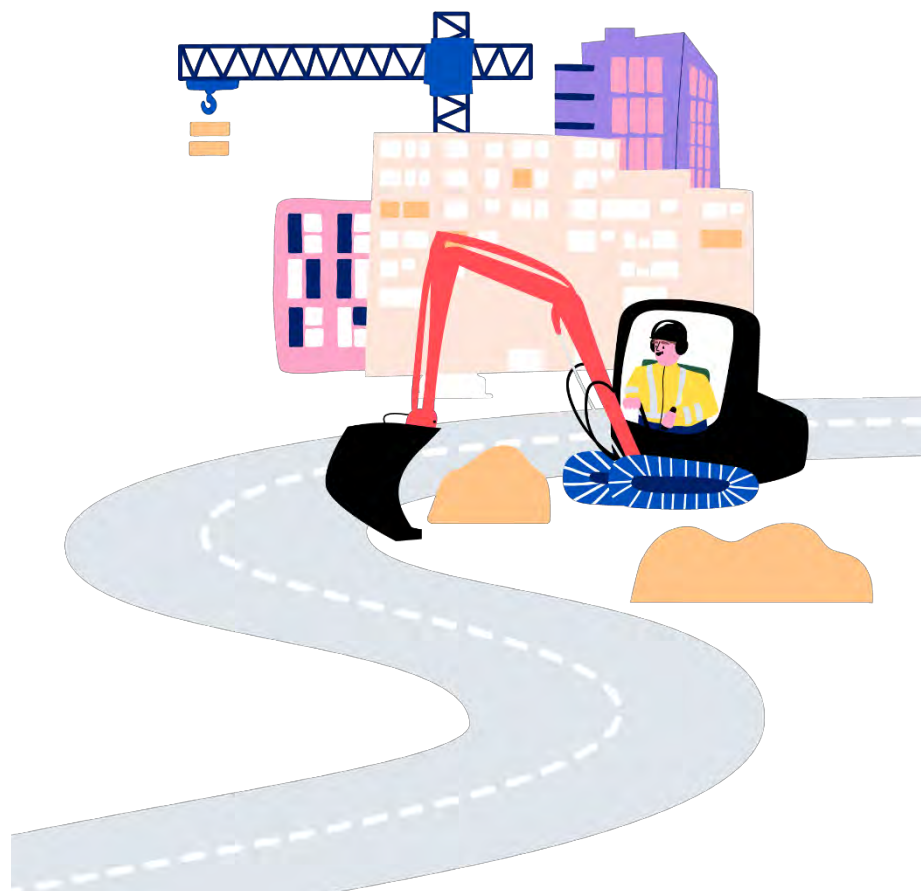
Olevien kaasun runkolinjojen lisäksi merkinnällä on osoitettu lämpölaitoksille menevät kaasuputket.

Vesihuollon yhteystarve

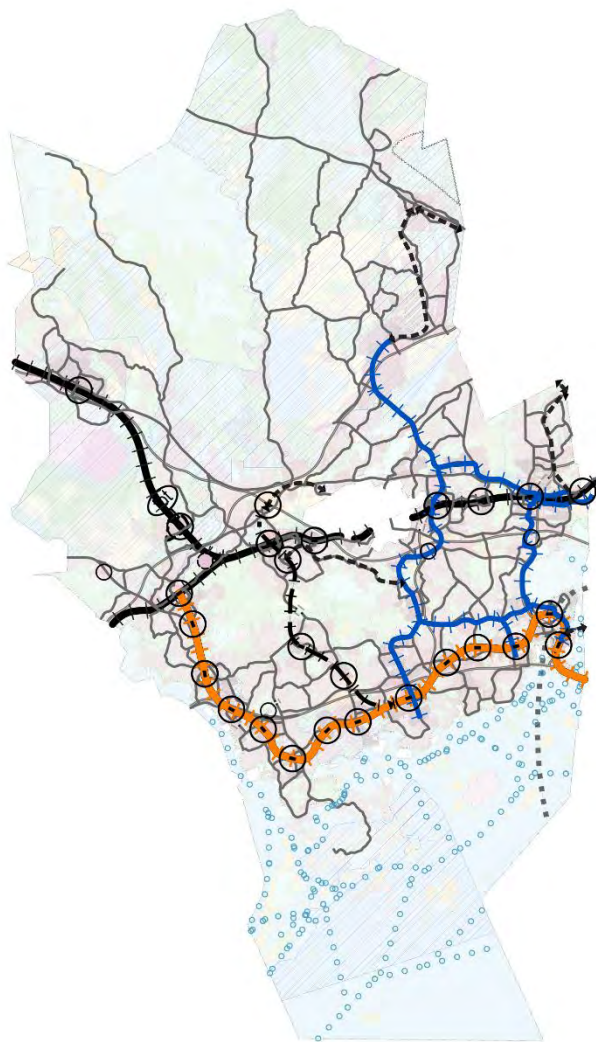
Uusi seudullisesti merkittävä vesihuollon yhteystarve. Sijainti ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Yleiskaavassa on osoitettu vesihuollon yhteystarvemerkeinällä tiedossa olevia tarpeita uusille jätevesitunneleille ja siirtoviemäreille, joiden toteutus ja sijainti ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

Yleiskaavassa on osoitettu vesihuollon yhteystarve merkinnällä Söderskogista Lassilaan ulottuvan jäteveden tuloviemäritunnelin linjaus sekä tuloviemärin vaihtoehtoiset sivuhaarat kohti Järvenperää tai Vantaata. Lisäksi kaavassa on osoitettu yhteystarvemerkeinällä siirtoviemärin yhteystarve Vihtiin. Uuden meripurkutunnelin yhteystarvemerkeinällä varaudutaan tilanteeseen, jossa nykyisen Suomenojan voimalaitoksen ja puhdistamon yhteiskäytössä olevan vanhan purkutunnelin kapasiteetti ei riitä. Olevia jätevesitunneleita ei ole merkitty kaavakarttaan, sillä niitä ei ohjata yleiskaavalla.



2.8 Liikenne



Yleiskaavassa esitettävä liikenneverkko ja erityisesti joukkoliikenneverkko ovat tärkeässä roolissa, kun vastataan kaavan tavoitteisiin kasvusta, verkostokaupungin kehityksestä ja kaupungin elinvoimaisuudesta, toimivuudesta ja houkuttelevuudesta. Väestönkasvu lisää henkilöautoliikennettä, vaikka henkilöautotiheys ja asukaskohtainen ajoneuvosuorite vähenevätkin. Yleiskaavassa määritetään pitkän tähtäimen tavoitteita liikenteen kehittämiseksi ja mahdollistetaan kestävä ratkaisu kokonaisuutena toimivalle liikenteelle, liikenteen haittojen hallinnalle ja erilaisten liikennepalveluiden kattavalle ja monipuoliselle saavutettavuudelle.

Yleiskaavaratkaisu ohjaa liikenneverkon kehittämistä yleispiirteisellä tasolla kaavan tavoitevuoteen 2060. Yleiskaavaratkaisua tarkentaa Liikenne 2060 -teemakartta, jossa esitetään kaavakarttaa tarkemmin kulkumuotoکوhtaiset ratkaisut. Liikenteen teemakarttaa tarkentavat edelleen muut selostuksen liitteet.

2.8.1. Jalankulku

Käveltävää kaupunkiympäristöä synnyttävät maankäytön tiiviys, toimintojen sekoittuneisuus, laadukas kaupunkiympäristö ja joukkoliikennesolmut. Kävelyn kulkutapaosuus kasvaa kaupunkirakenteen tiivistyessä.

Yleiskaavaratkaisussa voimakkaasti kasvavat alueet ovat pääosin kävelyetäisyydellä raskaan raiteen asemilta – nykyisiltä tai uusilta. Lisäksi mainituilla asemilla on lähes poikkeuksetta keskustatoimintoja eli muutakin kuin vain asumista.

Yleiskaavassa käveltävyyttä ohjataan osoittamalla keskustatoimintojen alueille (C1, C2 ja C3) palveluita, liike- ja toimitiloja, puistoja sekä julkisia ulkotiloja. C1-kaupunkikeskuksissa vaaditaan keskeisillä sijainneilla maantasokerrokset mahdollistamaan liike- ja palvelukäytön. C1- ja C2-keskuksia kehitetään kävelyn ehdoilla. AK- ja A-alueiden jatkosuunnittelussa määrätään kiinnitettävän

erityistä huomiota katutilan ja kaupunkiympäristön laatuun ja viihtyisyyteen. AK-alueet tukeutuvat kävelyyn - pyöräilyn ja laadukkaan joukkoliikenteen ohella. Raideliikenteen asemien lähiympäristöjä kehitetään kävelyn ehdoilla, ja kävelyä suunnitellaan osana sujuvia matkaketjuja. Asemille kuten myös pikaraitiotien pysäkeille suunnitellaan laadukkaat kävelyreitit.

Kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeellä on parannettava viihtyisyyttä ja käveltävyyttä. Käveltävyyttä parannetaan toisiinsa kytkeytyvillä puistojen, aukoiden ja ulkotilojen sarjoilla. Viihtyisyys varmistetaan kiinnittämällä erityistä huomiota kaupunkiympäristön elävyyttä ja katutilan aktiivisuutta tukeviin toimintoihin, kaupunkivihreään sekä materiaalien laatuun.

Ulkoilureitit ovat pääosin virkistysalueilla kulkevia vehreitä yhteyksiä, jotka täydentävät kaava-alueen muuta jalankulun verkostoa tarjoten sujuvia arjen kulkuyhteyksiä ja monipuolisia ulkoilumahdollisuuksia asukkaille. Reittien väylien ylitys- ja alitusmahdollisuuksia parannetaan.

2.8.2. Pyöräiliikenne

Kaavaratkaisulla tavoitellaan pyöräilyn edellytysten parantamista ja varataan tila pääverkolle.

Keskustatoimintojen määräyksissä (C1, C2 ja C3) kiinnitetään erityistä huomiota pyöräilyn järjestelyjen toimivuuteen osana kokonaisuutta (kävely, pyöräily, pysäköinti, huoltoliikenne, joukkoliikenne). AK- ja A-alueilla kehittäminen tukeutuu pyöräilyyn - kävelyn ja joukkoliikenteen ohella.

Ulkoilureitit täydentävät kaava-alueen muuta pyöräilyn verkostoa. Reittien ylitys- ja alitusmahdollisuuksia parannetaan.

Pyöräiliikenteen baana

Pitkämatkaisen pyöräiliikenteen runkoyhteys. Baanalle on jatko-suunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus ja se on toteutettava erityisen korkeatasoisena. Sijainti on ohjeellinen.

Pyöräilyn edellytyksiä parannetaan laajentamalla baanaverkostoa ja parantamalla verkoston laatutasoa. Pitkämatkaisen pyöräiliikenteen runkoyhteydet on osoitettu Pyöräiliikenteen baana -merkinnällä. Yleiskaavaratkaisussa esitetään pyöräiliikenteen baanaverkosto sijainniltaan ohjeellisenä ja se tarkentuu jatko-suunnittelussa. Baanat muodostavat laadukkaan pyöräilyverkon Espoon kaupunkikeskusten välille, joka yhdistyy seudulliseen baanaverkostoon. Baanat palvelevat erityisesti pitkämatkaista pyöräilyä, eivätkä ne välttämättä kulje aivan keskusta-alueilla. Niiltä järjestetään hyvät yhteydet asemille ja muihin keskustojen palveluihin.

Nykyinen seutu- ja baanaverkosto on muodostettu HSL:n pääverkon päivitystyön yhteydessä vuoden 2023 aikana. Uusia baanayhteyksiä esitetään Kauklahdenväylälle sekä Kehä II:n itäpuolelle. HSL:n pääverkon päivitystyön seutureitit esitetään Espoossa pääreitteinä, joiden lisäksi pääreiteiksi on tunnistettu muita Espoon sisäisiä tärkeitä pääreittejä. Pääreittien lisäksi liitekartalla (liite 16) esitetään aluereitit, jotka yhdistävät paikalliskeskukseen tai toimintoalueen kaupunkikeskukseen tai lähikeskukseen tai näihin johtavaan pääreittiin. Liitteessä 16 on esitetty näkemys tavoiteltavasta tilanteesta pyöräiliikenteen osalta vuonna 2060 jaoteltuna olemassa oleviin ja parannettaviin yhteyksiin sekä yhteystarpeisiin. Vaikka liitteessä esitetyn mukainen yhteys olisi jo olemassa, eivät nykyisen yhteyden ominaisuudet välttämättä aina vastaa liitteen mukaisen tavoitetilanteen ratkaisua.

Yleiskaavatyön yhteydessä on otettu käyttöön pyöräiliikenteen enustemalli, jolla kuvataan nykytilanteessa Espoon pyöräiliikennemäärät eri verkon osilla ja ennustetaan tulevia määriä vuonna 2060.

2.8.3. Joukkoliikenne

Kaavaratkaisulla vahvistetaan keskusten välisiä poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä ja muodostetaan uusia seudullisestikin merkittäviä joukkoliikenteen solmukohtia. Tulevan joukkoliikennetarkoituksen tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta ja liikenteen sujuvuutta koko Espoossa. Tavoitteena on, että uusi rakentaminen painottuu raiteiden ja merkittävimpien joukkoliikennereittien varrelle ja poikittaiset joukkoliikenneyhteydet paranevat.

Rautatie

Kaavamerkintä esittää nykyiset ja tulevat rautatiet Espoossa.

Metro

Maanalainen raide. Sijainti ohjeellinen.

Kaavamerkintä esittää Länsimetron linjauksen sekä varauksen metron jatkeelle välillä Kivenlahti–Kauklahti. Kivenlahti–Kauklahti-metrolinjaus on ohjeellinen ja esittää tämänhetkistä näkemystä parhaasta linjauksesta.

Pikaraitiotie

Raiteiden ja pysäkkien sekä kestävien kulkumuotojen liityntäyhteyksien tilantarpeet on turvattava. Pysäkeille osoitetaan laadukkaat kävelyreitit. Sijainti ohjeellinen.

Kaavamerkinnällä esitetään nykyiset ja tulevat pikaraitiotiet. Kaavamerkinnän tarkoitus on turvata lupaavimpien pikaraitiotieyhteyksien toteutusmahdollisuus. Uusien pikaraitiotieiden osalta linjaus on ohjeellinen ja voi muuttua jatkosuunnittelussa.

Raideyhteys

Raideyhteyden jatkosuunnittelussa on turvattava Keskuspuiston metsäalueen yhtenäisyys ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus. Sijainti ohjeellinen.

Kaavamerkintä esittää Espoon keskuksen ja Matinkylän välisen raideyhteyden. Yhteys on tarkoitettu toteuttaa ensisijaisesti maanalaisena metrona, mutta kaavamerkintä mahdollistaa yhteysvälille myös pikaraitiotien toteutuksen. Raideyhteys-merkintää ympäröivä maankäytön ratkaisu perustuu yhteyden toteutumiseen metrona.

Kehitettävä joukkoliikenteen runkoyhteys

Joukkoliikenteen runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussein ja myöhemmin raideyhteytenä. Sijainti ohjeellinen.

Kaavamerkinnällä esitetään muut tärkeät joukkoliikenneyhteydet, joita tulee kehittää. Yhteysvälien matkustajakysyntä vuonna 2060 ei välttämättä riitä raideyhteytenä kehittämiseen, mutta sen mahdollisuus tulevaisuudessa halutaan kuitenkin turvata.

Raideliikenneyhteyden selvitystarve

Helsinki–Vantaan lentoasemalle sekä Viroon suuntautuvien raideliikenteen yhteyksien selvitystarve.

Kaavamerkintä mahdollistaa Tallinnan tunnelin ja lentokenttäyhteyden jatkoselvittämisen raideliikenteenä Keilaniemen kautta.

Raideliikenteen asema

Aseman vaikutusalueella on turvattava kaupunkirakenteen kehittäminen tiiviiksi, monipuolisia toimintoja ja palveluita mahdollistavaksi, raideliikenteeseen tukeutuvaksi alueeksi.

Aseman lähiympäristöjä kehitetään kävelyn ehdoilla. Kestävien kulkumuotojen matkaketjut suunnitellaan sujuviksi ja osoitetaan liityntäyhteyksille riittävät tilat. Asemille osoitetaan laadukkaat kävelyreitit.

Sijainti ohjeellinen.

Kaavamerkinnällä esitetään nykyiset ja tulevat rautatie- ja metroasemat Espoossa. Uusien asemien sijainti on ohjeellinen. Kaavamerkinnän tarkoituksena on turvata laadukkaan kaupunkiympäristön toteutuminen asemien lähiympäristössä.

Raideliikenteen asemanseudun ajoittamismääräys

Aluetta voidaan lähteä rakentamaan sen jälkeen, kun asemasta on tehty sitova toteuttamispäätös.

Myntinmäen Lähipalvelukeskittymän (C3) ja Kerrostalovaltaisen alueen (AK) alueella rakentaminen voi käynnistyä, kun asemasta on tehty sitova toteuttamispäätös.

Joukkoliikenteen varikko

Sijainti ohjeellinen.

Merkinnän tarkoituksena on turvata olemassa olevat varikkovaraukset ja mahdollistaa uusien varikkojen kehittäminen tulevaisuudessa.

Joukkoliikenteen varikon selvitystarve

Sijainti ohjeellinen.

Kaupunki selvittää Kauklahdenmetsän lähijunavarikon toteutusmahdollisuuksia.

2.8.4. Kestävät kulkumuodot

Aiemmin todettujen kulkumuotojen kohteiden määräysten lisäksi yleiskaavaratkaisussa on nostettu esiin saavutettavuus kestäville kulkumuodoilla kokonaisuutena.

Keskustatoimintojen alueilla (C1, C2 ja C3) on kiinnitettävä erityistä huomiota kävelyn, pyöräilyn, pysäköinnin, huolto- ja joukkoliikenteen järjestelyjen toimivuuteen kokonaisuutena. Asumisen alueita AK ja A kehitetään tukeutumaan kävelyn ja pyöräilyyn sekä joukkoliikenteeseen. AK-alueet tukeutuvat laadukkaaseen joukkoliikenteeseen.

Maankäyttömerkinnöissä (C1, C2, C3, AK, A, PY, P) määrätään palveluiden saavutettavuudesta kestäville kulkumuodoilla. Lisäksi määrätään alueiden saavutettavuuden varmistamisesta kestäville kulkumuodoilla (TP, KM, VU).

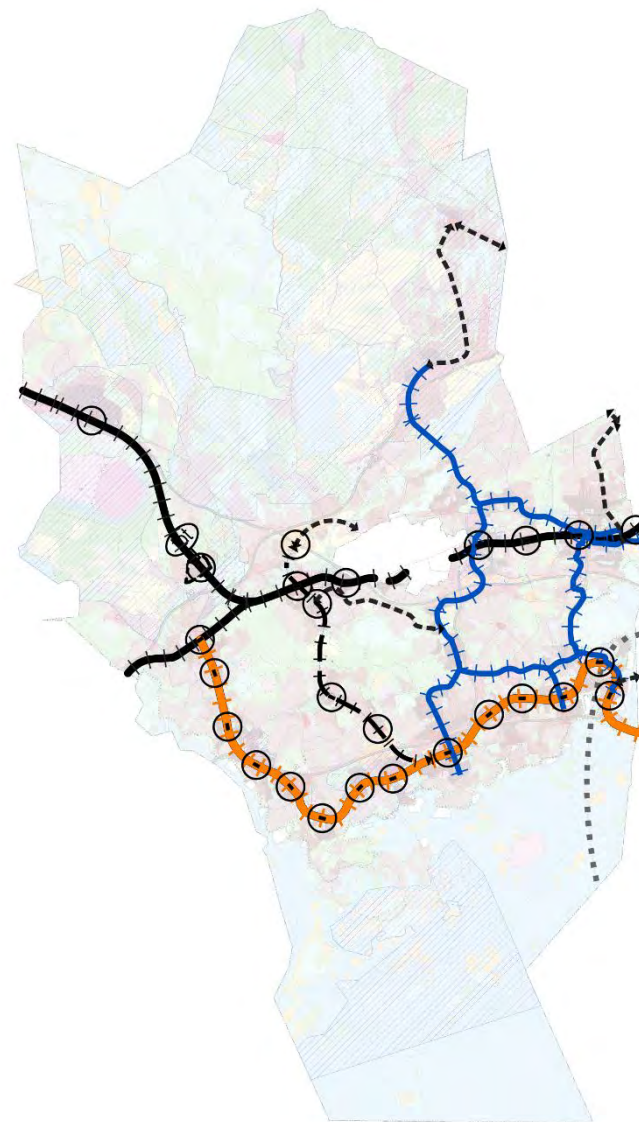
Kestävien kulkumuotojen matkaketjut tulee suunnitella sujuviksi raideliikenteen asemilla. Lisäksi kestävien kulkumuotojen liityntäyhteyksien tilantarpeet on turvattava pikaraitiotieyhteyksien varrella.

Yleiskaavan joukkoliikenneverkko

Yleiskaavaratkaisussa esitetään koko Espoon laajuisen joukkoliikennejärjestelmän päälinjat vuonna 2060. Yleiskaavan luonnosvaiheessa tehtiin liikenteen ja maankäytön skenaariotarkastelu, jonka pohjalta laadittiin esitys joukkoliikenteen verkoksi vuodelle 2060. Ehdotusvaiheen jatkotyössä täsmennettiin skenaarioita ja tutkittiin niiden muodostamien eri maankäytön ja liikenteen kokonaisratkaisujen vaikutuksia monikriteeritarkastelujen avulla.

Kokonaisuudessaan yleiskaavassa on esitetty seuraavat joukkoliikenteen runkoyhteydet:

10. Länsirata (ent. Espoo–Salo–Oikorata)
11. Pikaraitiotie Matinkylä – Leppävaara
12. Metro Kivenlahti – Kauklahti
13. Raideyhteys Matinkylä – Espoon keskus – Muurala (ensisijaisesti metrona, mahdollistaa myös pikaraitiotien)
14. Pikaraitiotie Tapiola – Suurpelto
15. Pikaraitiotie Leppävaara – Viiskorpi
16. Kehitettävä joukkoliikenteen runkoyhteys, Kalajärvi – Viiskorpi (mahdollistaa pikaraitiotien)
17. Kehitettävä joukkoliikenteen runkoyhteys, Leppävaara – Uusmäki (mahdollistaa pikaraitiotien)
18. Kehitettävä joukkoliikenteen runkoyhteys, Otaniemi – Helsinki (mahdollistaa pikaraitiotien)
19. Kehitettävä joukkoliikenteen runkoyhteys, Suurpelto – Espoon keskus (mahdollistaa pikaraitiotien)
20. Kehitettävä joukkoliikenteen runkoyhteys, Muurala – Jorvi (mahdollistaa metron tai pikaraitiotien jatkamisen)



Pikaraitiotie Matinkylä – Leppävaara

Matinkylä-Leppävaara-pikaraitiotietä on tutkittu ja siihen on varauduttu jo Espoon eteläosien yleiskaavassa. Pikaraitiotiestä laadittiin vuonna 2021 maankäytön ja joukkoliikenteen kehittämistarkastelu. Yleiskaavassa esitetty reitti poikkeaa hieman aikaisempien yleiskaavojen reitistä ja kehittämistarkastelun suosituslinjauksesta muun muassa Suurpellon pohjoispuolella, jossa linjaus on osoitettu lähemmäs maankäyttöä.

Uusi linjaus kaupunkiradan pohjoispuolella kulkee Karakallion kautta palvelukseen paremmin Karakallion keskustaa. Karakallion linjaus jatkaa Turuntien kautta Vanhalle maantielle Leppävaaran urheilupuiston saavutettavuuden parantamiseksi. Urheilupuistosta linjaus palaa takaisin Turuntielle, mahdollistaen sujuvan vaihdon Leppävaaran asemalle. Yhteyden reitti tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Länsirata

Yleiskaavaratkaisussa Länsirata mahdollistaa lähijunaliikenteen Histan ja Myntinmäen asemille. Kaukoliikenteen junat pysähtyvät alustavan käsityksen mukaan Leppävaarassa. Espoon kaupunkiradan edellyttämää lähijunavarikkoa varten on esitetty selvitystarvemerkinä Kaukalahdenmetsään (kalliovarikko). Sijainti palvelisi myös Länsiradan liikennöintiä.

Yleiskaavan uudet metroyhteydet

Kivenlahti-Kauklahti-raideyhteyttä on tutkittu ja siihen on varauduttu jo Espoon eteläosien yleiskaavassa. Yleiskaava 2060 tarkentaa merkintää. Matinkylä-Espoon keskus-Muurala-yhteys esitetään yleiskaavapohjassa ensimmäistä kertaa.

Yleiskaavaprosessin aikana teetettiin vuonna 2024 Espoon metrolaajennusten esiselvitys, jossa tutkittiin metroyhteyksien Kivenlahti-Kauklahti sekä Matinkylä – Espoon keskus – Jorvi toteuttamiskelpoisuutta ratatekniikan, kallio- ja geotekniikan sekä liikennöinnin näkökulmista muodostaen samalla alustava karkea kustannusarvio. Selvityksen jälkeen yhteyksiä on päivitetty kaavaratkaisussa.

Esiselvityksen pohjalta metroyhteydet vaikuttavat teknisesti sekä liikenteellisesti toteuttamiskelpoisilta, mutta linjaukset edellyttävät jatkosuunnittelua. Mm. esiselvityksessä tunnistettiin uuden metrovarikon selvitystarve, mikäli molemmat esitetyt metrohaarat toteutuisivat. Yhden metrohaaran toteutuessa nykyinen varikkokapasiteetti on riittävä. Esiselvityksessä nostettiin esiin Länsimetron yleissuunnitteluvaiheessa tutkitut varikot (Harmaakallio ja Bondaksenmäki) sekä selvitysvaiheessa oleva Kaukalahdenmet-sän lähijunavarikko potentiaalisina varikkosijainteina. Jatkosuunnittelussa tulee linjausten lisäksi selvittää uuden varikon toteutsmahdollisuuksia.

Raideyhteys Matinkylä – Espoon keskus – Muurala on ensisijaisesti tarkoitus toteuttaa metrona, mutta myös pikaraitiotieyhteys säilytetään mahdollisena vaihtoehtona. Metroyhteys Matinkylä – Espoon keskus – Muurala muodostaa nopean ja vaihdottoman runkoyhteyden Espoon keskuksen ja Tapiolan välille. Tilanteessa, jossa yhteys toteutetaan pikaraitiotienä, on varauduttava myös pikaraitiotieyhteyden Suurpelto – Espoon keskus toteutukseen.

Kaavaratkaisu mahdollistaa Kivenlahti-Kauklahti-metronjatkeen toteuttamisen.

Muu joukkoliikenteen ohjaus yleiskaavassa

Bussiliikenteen runkoyhteyksiä ei yleiskaavakartalla pääsääntöisesti esitetä. Merkinnällä Kehitettävä joukkoliikenteen runkoyhteys esitetään bussilla tai myöhemmässä vaiheessa pikaraitiotienä toteutettavia yhteyksiä väleillä Leppävaara-Uusmäki, Muurla-Jorvi, Suurpelto-Espoon keskus, Otaniemi-Helsinki, Kalajärvi-Viiskorpi ja Kalajärvi-Vihdintie.

Joukkoliikenteen teemakartalla 2060 esitetään bussirunkoyhteyksiä kattavammin. Ne voivat toimia raideliikennettä edeltävinä tai täydentävinä yhteyksinä. Investointipäätökset busseista raiteisiin siirtymiseksi tehdään myöhemmissä vaiheissa.

Bussivarikkotarpeisiin varaudutaan Klovin laajentumisella ja Manikin mahdollisella uudella varikolla. Myös pienempien varikkojen toteuttamismahdollisuuksien selvittelyä jatketaan. Finnoonniityn olemassa oleva bussivarikko poistuu, mikäli metroasema tulevaisuudessa toteutuu. Pikaraitiovaunuille varataan tilaa Klovista, ja Laajalahden varikkovaraus säilytetään. Varikkotarpeet on osoitettu kaavassa joukkoliikenteen varikkona (jl) ja yhdyskuntateknisen huollon alueina ET. Varikkotarpeet edellyttävät lisätarkasteluja.

Joukkoliikenteen teemakartalta 2060 käyvät lisäksi ilmi raskaan raideliikenteen auto- ja pyöräliityntäpysäköintipaikat. Yleiskaavatyön yhteydessä pitäydytään aiempien suunnitelmien liityntäpaikkamäärissä. Joukkoliikenteen vaihtopaikoissa tukeudutaan maakuntakaavan sijainteihin, jotka palvelevat tarvittaessa myös kaukoliikenteen busseja. Kaukoliikenteen bussien oletetaan käyttävän pääosin Turunväylää, Länsiväylää, Kehä I:tä ja Kehä II:tä.

Yleiskaava 2060 -työssä on tunnistettu Suomen ja Viron välille suunnitellun rautatietunnelin ympäristövaikutusten

arviointimenettelyn (YVA) vaihtoehtoiset linjaukset, joista kaksi kulkee Keilaniemen kautta. Yleiskaavaratkaisussa on esitetty tältä pohjalta raideliikenneyhteyden selvitystarve Helsinki-Vantaan lentoasemalle sekä Viroon suuntautuvien raideliikenteen yhteyksien osalta.

2.8.5. Autoliikenne

Yleiskaavaratkaisun tavoitteena on ajoneuvoliikenteen toimivuudesta ja sujuvuudesta huolehtiminen osana liikennejärjestelmäkokonaisuutta ja liikkumisen kestävyysparantamisen tavoitetta.

Liikennetunneli

Kaavamerkintä esittää nykyiset ja suunnitellut liikennetunnelit Espoossa.

Tärkeä tie tai katu

Kaavakartalla tämän merkinnän alla ovat moottoritiet ja ns. kehätiet.

Tie tai katu

Kaavakartalla merkintä esittää pää- ja kokoojakatuverkon soveltuvien havainnollistavien osin painottaen kaavaratkaisun uusien tai voimakkaasti kehittyvien alueiden olemassa olevia tai suunniteltuja yhteyksiä.

Tie- tai katumerkinnällä yleiskaavaratkaisussa esitetty autoliikenneverkon täydennykset ja muutokset vastaavat kaavaratkaisussa esitettyihin maankäytön muutoksiin tai jo aikaisemmin tunnistettuihin autoliikenneverkon kehittämistarpeisiin.

Tie- ja katuverkon kehittämistarpeita vuoteen 2060 mennessä on esitetty luonnosvaiheen liikenneselvityksessä tehdyn ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksen pohjalta. Verkkoselvitys nojaa

lähtökohdiltaan luonnosvaiheessa määritettyyn maankäytön ja joukkoliikenteen tavoitteelliseen kehityskuvaan ja sisältää auto-liikenteen tie- ja katuverkon kehittämistarveanalyysin.

Yleiskaavakartalla on esitetty selkeyden vuoksi vain osa vuoden 2060 tilanteen teistä ja kaduista. Kaavakartalla ei esitetä tontti-katuja, mutta ei myöskään kaikkia ns. pääverkon katuja. Väylien sijainti on ohjeellinen ja tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Liikenne 2060 -teemakartalla on esitetty suunnittelussa varautu-mista edellyttävä tie- ja katuverkko jaoteltuna olemassa oleviin yhteyksiin ja suunniteltuihin uusiin. Vaikka esitetty yhteys olisi jo olemassa, eivät nykyisen yhteyden ominaisuudet välttämättä aina vastaa tulevan tilanteen mukaista katuluokkaa. Liitteessä 12 Au-toliikenteen teemakartassa on edellisten lisäksi esitetty yhteydet, jotka poistuvat tai joiden luokitus tulevaisuudessa alenee. Liit-teessä 21 Autoliikenteen mahdolliset kehittämistoimet on esitetty vuoteen 2060 mennessä arvioidut yleiskaavaratkaisun edellyttä-mät varautumiset tie- ja katuverkon osalta.

Autoliikenteen liikenneverkon päärunгон Espoossa muodostavat valtion ylläpitämät moottoritiet Turunväylä (vt1) ja Länsiväylä (kt 51) sekä kehätiet I, II ja III. Turunväylälle on esitetty Histaan uusi eritasoliittymä, joka toteutetaan Histan alueen rakentuessa. Tu-runväylä pohjoisesta Kehä III:lle asti ja Kehä III Turunväylältä itään ovat osa kansainvälistä TEN-T-ydinverkkoa, jonka palvelutaso-vaatimus on korkea. Sen vuoksi yhteyden sujuvuuteen tulee kiin-nittää erityistä huomiota.

Kehä II:n jatketta välillä Turuntie–Vihdintie ei esitetä yleiskaa-vassa. Ratkaisu säilyttää mahdollisuuden kadun osoittamiseen alueelle myöhemmin. Kehä II:n jatketta koskevan ratkaisun taus-talla ovat valtion tieverkkoonsa tekemät tarkistukset, joiden pe-rusteella yhteysväliä ei ole seudullista tarvetta. Yhteysväliä ei ole enää esitetty tuoreimmassa maakuntakaavassa, eikä myöskään

Vantaan yleiskaavassa eikä Helsingin maanalaisessa yleiskaa-vassa.

Espoon tärkeimmät pääkadut ja -tiet ovat Merituulentie–Kuitin-mäentie–Martinsillantie, Espoonväylä–Finnoonväylä, Soukan-väylä, Kauklahdenväylä, Espoontie, Turuntie, Nupurintie ja Vihdin-tie.

Espoonväylälle esitetty uusi osuus välillä Hösmärintie–Puolarintie korvaa pääkatuyhteytenä Finnoontien. Nöykkiönkatua jatketaan Espoonväylälle.

Uusia kokoojakatuja on esitetty täydentämään verkkoa ja kytke-mään uusia rakentamisalueita nykyiseen liikenneverkkoon. Mer-kittäviä uusia rakentamisalueita ovat mm. Hista, Myntinmäki, Viis-korpi, Kalajärvi ja Mankki. Lintulaaksontien jatke Vihdintielle on tärkeä myös joukkoliikenteen seudullisten yhteyksien kannalta.

2.8.6. Pysäköinti

Yleiskaavaratkaisussa ohjataan pysäköinnin järjestämistä jatko-suunnittelussa erityisesti kaupunkikeskusten (C1) alueella ja lähi-keskuksissa (C2), joissa pysäköinti tulee toteuttaa ensisijaisesti rakenteellisena ja keskitettynä. Myös C3-alueella pysäköinti on toteutettava ensisijaisesti rakenteellisena. Kaupunkikuvan kehit-tämisvyöhykkeellä tulee välttää katutilaan avautuvia pysäköinti-kenttiä sekä osoittaa liiketoiminnan kehittämistä tukevaa kadun-varsipysäköintiä.

AK-alueilla pysäköinti on toteuttava tehokkaasti hyödyntäen kes-kittämistä. Asuntoalueiden mitoitus perustuu siihen, että tehok-kaimmilla alueilla maantasopysäköintiä ei pääsääntöisesti enää toteuteta. Pysäköinti tapahtuu maanalaisissa ja/tai useammassa kerroksessa sijaitsevilla pysäköintilaitoksissa, jolloin myös pysä-kointipaikkojen vuorottaiskäyttö onnistuu nykyistä paremmin.

Täydennysrakentamisen alueilla voidaan tarkastella nykyisten maantasopysäköintialueiden hyödyntämistä rakentamiseen siirtäen pysäköintiä keskitettyihin laitoksiin.

Urheilupuiston kaavamerkintä (VU) ohjaa kiinnittämään huomiota pysäköintipaikkojen riittävyys. Kaupunkiympäristön kehittämisyöhykkeen määräyksellä pyritään välttämään katutilaan avautuvia pysäköintikenttiä, samalla kun katutilassa toimivan liiketoiminnan kehittämistä tuetaan osoittamalla lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

2.8.7. Tavaraliikenne

Toimiva, turvallinen ja vähäpäästöinen tavaraliikenne edellyttää toimivaa katuverkkoa, jossa tavaravirrat kulkevat sujuvasti. Erityisesti on tärkeää huolehtia pääkatuverkon riittävästä kapasiteetista mutta myös alemman katuverkon soveltuvuudesta jakeluliikenteelle sekä riittävästä lastaus- ja purkutilasta.

Liikenneverkon ja alueiden suunnittelussa huomioidaan tavaraliikenteen toimintaedellytykset. Tavaraliikenne kaupunkialueella muodostuu ensisijaisesti jakeluliikenteen kuljetuksista mutta myös suuremmalla kalustolla tehtävistä pidempimatkaisista kuljetuksista. Myös teollisuus ja rakentaminen edellyttävät suuremman kaluston käyttöä.

Yleispiirteisen yleiskaavan kaavamerkinnoissa tai määräyksissä ei erikseen ohjata tavaraliikenteen järjestämistä. Yleiskaavassa esitettävät autoliikenneverkon kehittämistoimenpiteet vaikuttavat myös tavaraliikenteen toimintaedellytyksiin.

2.8.8. Maatalousliikenne

Maatalousliikenteen tarpeet pyritään huomioimaan liikenneväylien rakentamisessa ja parantamisessa. Tärkeitä reittejä maatalouden kannalta ovat esimerkiksi Röyläntie, Snettansantie,

Bodomintie, Lahnuksentie, Vanhankartanontie, Juvankartanontie–Koskelontie–Matalajärventie ja Kuninkaankartanontie. Maatalouden kannalta tärkeimmät reitit on esitetty kaavaselostuksen liitteessä 18.

2.8.9. Vesiliikenne

Valtaosa Suomen vesiväylistä on Väyläviraston vastuulla. Vesiväylien ylläpidossa ja kehittämisessä otetaan huomioon niin kauppamerenkulun kuin muunkin vesiliikenteen tarpeet. Vesiväylän tarkoitus on osoittaa alue, joka on varmistettu turvalliselle veneilylle. Espoon alueella on sekä ammattimerenkulun 9,6 metrin syvyisiä väyliä, että pienveneväyliä, joiden kulkusyvyys on 1,2–2,4 metriä. Alle 1,2 metrin syvyisiä merkittyjä väyliä ei ole, joten suurimmalla osalla rannikkoalueesta veneily tapahtuu omalla vastuulla. Vesiväylien suurin käyttäjäryhmä ovat huviveneilijät, jotka käyttävät pienveneväyliä. Merellinen Espoo 2060 teemakartalla on esitetty eroteltuina matalat (syväys alle 2,4 m) ja syvät (syväys 2,4 m tai enemmän) vesiväylät.

Vesiväylä

Merkinnällä on osoitettu kaiken tasoiset Espoon merialueiden viralliset vesiväylät. Merkintä sisältää sekä kauppamerenkulunväyliä ja hyötylieikenteen väyliä, että veneväyliä ja -reittejä.

Vesiväylät on lisätty kaavakartalle yleiskaavan luonnosvaiheen jälkeen. Vesiväylät on tuotu yleiskaavakartalle, jotta pystytään paremmin hahmottamaan merialueella yhteensovittamista vaativia asioita (esim. luonnonsuojelu ja väylät). Yleiskaavassa ei esitä muutoksia nykyisiin olemassa oleviin vesiväyliin.

2.8.10. Liikenteen ympäristöhäiriöt

Kaavaratkaisun tavoitteena on turvata nykyisille ja uusille espoolaisille terveellinen, turvallinen ja viihtyisä elinympäristö.

Yleiskaavaratkaisun määräyksillä ohjataan minimoimaan melun, runkomelun, tärinän ja ilmanlaadun haitalliset vaikutukset jatkosuunnittelussa. Kaavaratkaisun vaikutuksia terveellisyys- ja turvallisuuteen on kuvattu osana yleiskaavan vaikutusten arviointia.

Yleismääräykset

Maankäytön jatkosuunnittelussa on huomioitava lentoliikenteen, liikenteen ja muiden toimintojen melusta ja päästöistä johtuvat rajoitukset maankäytön sijoittumiselle sekä näihin liittyvät suojaustarpeet. Raideliikenteen läheisyydessä on lisäksi otettava huomioon mahdolliset runkomelu- ja tärinähaitat.

Jatkosuunnittelussa on tehtävä tarkentavia melu-, tärinä- ja runkomeluvuorokausia ajantasaisten ennusteiden sekä tehtävä mahdollisesti tarkentavia mittauksia, jotta ympäristöhäiriöiden haitat pystytään minimoimaan riittävällä tasolla suunnittelussa ja toimintojen sijoittamisessa.

*Valtioneuvosto on antanut päätöksen melutason ohjearvoista (993/1992) meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön turvaamiseksi. Ohjearvoja sovelletaan maankäytön ja rakentamisen suunnittelussa, eri liikenne- ja rakennusmuotoja koskevassa liikenteen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyissä. Melualueelle rakennettaessa on edellytettävä sellaisia meluntorjuntatoimenpiteitä, etteivät valtioneuvoston asettamat ohjearvot ylity. Myös olemassa oleville alueille voidaan joutua tekemään melusuojausta alueiden kehittymisen ja mahdollisen lisääntyvän liikenteen vuoksi. Tarkemmassa suunnittelussa toimintaa vastaavan hyvän äänim-
päästöjen saavuttamiseen voidaan vaikuttaa myös huoneistojen pohjaratkaisulla ja rakennusmassojen sijoittelulla.*

Raideliikenteen läheisyydessä mahdollisesti esiintyvät runkomelu- ja tärinähaitat selvitetään tarkemmin alueen jatkosuunnittelun yhteydessä. Tällöin arvioidaan sekä nykyisen että suunniteltavan raidelinjan vaikutukset. Alueen olosuhteet tarkastellaan kokonaisuutena, ja mikäli

selvitykset sitä edellyttävät, rakennusten tai alueen suunnittelussa voidaan käyttää erityisiä ratkaisuja runkomelun ja tärinän vähentämiseksi, kuten perustamistavan optimointia, rakenteellisia vaimennusratkaisuja tai rakennusten sijoittelun ohjausta.

Yleiskaava edellyttää, että jatkosuunnittelussa laaditaan tarvittavat ilmanlaatuselvitykset terveellisten ja turvallisten elinolosuhteiden varmistamiseksi. Ilmanlaadun turvaamiseksi maankäytön jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon ilmanlaatuvoimavarojen mukaiset suojaetäisyydet asumisen ja herkkien kohteiden osalta. Tarkemmassa suunnittelussa ilmansaasteille altistumista voidaan ehkäistä muun muassa rakennusmassojen sijoittelulla, ilmanvaihdon keinoilla kuten suodatuksella ja ilmanoton sijainnilla, oleskelualueiden sijoittumisella sekä varaamalla riittävästi tilaa kaupunkivihreälle.

*Lentomelualue (Lden yli 55 dB) on osoitettu kaavakartalle. Merkinnän kuvaus ja jatkosuunnitteluohjeet esitetään kaavamerkinnän Lentomelualue (Lden yli 55 Db) kohdalla. Alemman melutason alueilla (ns. puskurivyöhykkeellä, Lden 50-55 dB) ja laskeutumisvyöhykkeellä ääneneristävyyden arvioidaan tapauskohtaisesti jatkosuunnittelussa ja lopullisesti rakennuslupavaiheessa Finavian ajantasaisen lentomelukartan perusteella. Lentomelun ennusteet sisältävät epävarmuutta. Lentomelun vyöhykkeet voivat muuttua vuoteen 2060 mennessä lentoliikenteen kehityksen, kiitoteiden käytön ja ilmailupolitiikan muutosten seurauksena. Liian tiukat määräykset voisivat johtaa tarpeettomiin kustannuksiin alueilla, joilla melu ei toteudu ennustetusti. Laskeutumisvyöhyke ja lentomelu-
vyöhykkeet löytyvät sekä Finavian sivuilta että Espoon karttapalvelusta.*

Lentomelualue (Lden yli 55 dB)

Alueelle ei saa sijoittaa uusia asuinalueita eikä melulle herkkiä toimintoja. Nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen on sallittu. Asuinrakennusten ja muiden melulle herkkien toimintojen rakennusten ulkovaipan äänitasoero vaatimuksen lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Kaavakartalle on merkitty Finavian ennusteisiin pohjautuva Lden 55 dB ylittävä lentomelualue. Lentomelualue rajoittaa uusien asuinalueiden ja melulle herkkien toimintojen sijoittelua. Nykyisten asuinalueiden täydentäminen on kuitenkin mahdollista, kun rakennukset suunnitellaan vähintään 35 dB:n ulkovaipan äänitasoero vaatimuksen mukaisesti.

Merkittävimmät melualueet kaava-alueella sijoittuvat moottoritietasoisten väylien kuten Länsiväylän, Turunväylän, Kehä I:n, Kehä II:n ja Kehä III:n varsille. Ilmanlaadun kannalta haastavimmat kohdat painottuvat tiivistyvien keskusta-alueiden pääkatujen varilla sekä väylien läheisyydessä sijaitsevilla nykyisillä asuinalueilla.

Lentomelualue sijoittuu Kalajärven pohjoispuolelle. Lentomelu on huomioitu rakentamisen alueiden suunnittelussa, eikä uusia rakentamisen alueita ole osoitettu lentomelualueelle. Lentomelualueelle sijoittuu suojelu- tai virkistysalueita sekä Metsämaan ja Korttesmäen olemassa olevat pientaloalueet.



2.9 Luonto, virkistys ja kaupunkivihreä



Monimuotoinen luonto on ekosysteemien toiminnan perusta. Se on pohja myös ekosysteemipalveluille eli luontohyödyille, joita viheralueet, muu kaupunkivihreä ja vesiympäristöt tarjoavat asukkaille. Ne tukevat asukkaiden hyvinvointia sekä ilmastomuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista.

Yleiskaavaratkaisun periaatteena on turvata yhtenäinen, monipuolinen, hyvin saavutettava ja ekologisesti monimuotoinen viheralueiden ja vesiympäristöjen verkosto Espoossa. Yleiskaavaratkaisun keskeinen viheralueverkosto koostuu muun muassa virkistysalueista, suojelualueista, maa- ja metsätalousalueista, avoimen maisematilan elinkeinoalueista, suojaviheralueista ja viheryhteyksistä. Kaavakartassa osoitettua viheralueverkostoa täydentävät jatkosuunnittelussa osoitettavat kaupunkirakenteen sisäiset virkistysalueet, muu kaupunkivihreä ja kaupunkivedet, joiden huomioon ottamista ohjataan yleismääräyksillä.

Yleiskaavaratkaisulla turvataan keskeisimmät luontokokonaisuudet ja ekologiset yhteydet sekä tuodaan esiin niiden kehittämistarpeet. Yleiskaavalla ohjataan myös lähivirkistysalueiden säilymistä ja riittävää kaupunkivihreää, jotka on tunnistettu erityisen tärkeäksi teemaksi tiivistyvässä eteläisessä Espoossa. Kaavaratkaisun lähtökohtana on virkistysalueverkoston monihyötyisyys kasvavassa kaupungissa. Viheralueverkostosta on nostettu esiin virkistyksen ja luonnon kehittämiskokonaisuuksia kuten Keskuspuisto ja Rantaraitti, joiden merkitystä monipuolisina viheraluekokonaisuuksina halutaan edistää.

2.9.1. Virkistysalueverkosto

Kaavakartan merkinnöillä sekä virkistykseen liittyvillä määräyksillä on pyritty turvaamaan virkistystä palvelevien alueiden riittävä määrä ja koko sekä hyvä saavutettavuus ja verkoston kytkeytyneisyys kaikkialla kaupungissa. Riittävien virkistysalueiden turvaaminen kaupungin kasvaessa on tärkeää, jotta kasvavalle

väestömäärälle riittää virkistysalueita ja jotta viheralueiden luontoarvot ja ekologinen laatu kyetään säilyttämään virkistyskäyttöpaineen kasvusta huolimatta. Virkistysalueiden kehittämisen tavoitteena on tukea niiden moninaiskäyttöä, jossa rinnakkain kehitetään sekä monipuolisia virkistysmahdollisuuksia että luonto-
hyötyjä ja kaupunkiluonnon monimuotoisuutta.

Virkistysalue (V) merkinnällä on kaavaratkaisussa osoitettu laajat virkistys- ja ulkoilualueet, tärkeät kaupunkirakenteen sisäiset vihersormet sekä asuinalueiden sisäiset, muodoltaan yhtenäiset yli 2 ha lähivirkistysalueet. Virkistysaluemerkinnällä osoitetut laajat metsäalueet ovat virkistyskäytön lisäksi myös Espoon luonnon ydinalueita. Lähivirkistysmahdollisuuksia tarjoavat yleiskaavan virkistysalueiden lisäksi myös niiden väliset viheryhteydet.

Myös yleiskaavan rakentamisalueisiin sisältyy ja tulee jatkossakin toteuttaa virkistysalueita. Virkistysalueiden riittävyttä on ohjattu kaavaratkaisussa asuinalueiden ja keskusta-alueiden määräysten ja yleismääräysten kautta. Uusilla ja keskeisesti kasvavilla alueilla tulee tarkemman suunnittelun yhteydessä laatia laaja-alainen virkistysalueverkoston kokonaissuunnitelma turvaamaan riittävät virkistysalueet, virkistyspalvelut ja luonnon monimuotoisuus.

Virkistyspalveluista kaavakartalla ohjataan ulkoilureittien keskeistä verkostoa, siirtolapuutarhoja ja urheilupuistoja. Muita virkistyspalveluista yleiskaavalla ohjataan yleismääräyksellä.

Virkistyskäytön kehitettäviä kohdealueita ovat kaavakartassa omilla merkinnöillään osoitetut Rantaraitti, Keskuspuisto ja joki-laaksojen vyöhykkeet. Alueilla kehitetään rinnakkain niin virkistysmahdollisuuksia kuin luonnon monimuotoisuutta, ekologisia yhteyksiä ja kulttuuriympäristön arvojakin. Espoon merenrannan ja saariston virkistyskäyttöä ohjataan kaavamerkintöjen lisäksi myös yleismääräyksillä. Merellisyydestä on myös oma teemakarttansa.

Kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeillä on tunnistettu erityinen tarve turvata nykyisiä virkistysalueita ja lisätä kaupunkivihreän määrää. Näitä teemoja on alueilla ohjattu kaavamääräysten avulla.

Virkistysverkosto 2060 -teemakartassa on esitetty virkistykseen soveltuvien alueiden verkostollinen kokonaisuus.

Yleismääräykset

Virkistys- ja liikuntapalveluita on kehitettävä hyvin saavutettavana verkostona.

Yleiskaavan mahdollistama asukasmäärän voimakas kasvu synnyttää myös virkistys- ja liikuntapalveluiden lisäämistarpeen. Palveluita tulee jatkosuunnittelussa kehittää niin, että ne ovat asukkaille hyvin saavutettavissa ja verkosto on kattava.

Maankäytön jatkosuunnittelussa turvataan korkeintaan 300 metrin etäisyys asunnosta virkistyskäyttöön soveltuvalla alueelle.

Espoon tavoitteena on, että kaikilla asukkailla olisi virkistyskäyttöön soveltuva alue enintään 300 metrin päässä kotoa. Tavoitteen toteutuminen tulee turvata tarkemmassa suunnittelussa osoittamalla asemakaavoituksessa riittävästi puistoja, lähimetsiä ja muita virkistyskäyttöön soveltuvia alueita asuinalueille.

Rakentamattomat rannat on asemakaavoituksessa varattava yleiseen virkistykseen, jollei erityinen tarve edellytä alueen osoittamista muuhun käyttöön.

Asemakaavoituksessa tulee rakentamattomat rannat lähtökohtaisesti osoittaa julkiseen virkistyskäyttöön. Määräyksellä turvataan Espoon

meren, jokien ja järvien mahdollisimman hyvä saavutettavuus kaikille asukkaille ja mahdollisuus virkistäytyä veden äärellä.

Rannikon saavutettavuutta ja merellisen Espoon virkistysmahdollisuuksia ja -palveluita kehitetään ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä vaalien.

Merellä kehitetään merelliseen virkistykseen liittyviä palveluita ja rannikon saavutettavuutta. Tätä tukevat mm. kaavakartan rannikolle ja saaristoon sijoitetut palveluiden (P) ja virkistys-, matkailu-, ja vapaa-ajanpalveluiden (VPM) merkinnät. Rannikon kehittämisen tarkemmassa suunnittelussa tulee erityisesti ottaa huomioon ympäristö ja sen arvokkaat ominaispiirteet, jotka liittyvät esimerkiksi luontoarvoihin, kulttuurihistoriallisiin arvoihin tai maisemakuvaan.

Virkistysalue (V)

Alue varataan yleiseen virkistystoimintaan ja ulkoiluun.

Virkistyskäyttöä kehitetään monipuolisesti alueelliset erityispiirteet huomioiden. Alueelle voidaan yksityiskohtaisemman suunnitelman pohjalta toteuttaa virkistystä ja liikuntaa palvelevia alueita, rakennuksia ja rakenteita.

Alueita kehitetään ekosysteemipalveluiden ja luonnon monimuotoisuuden kannalta monihyötyisinä. Kehittämisessä turvataan luontoarvot, ekologisten yhteyksien jatkuvuus ja toimivuus sekä viheralueiden säilyminen yhtenäisinä aluekokonaisuuksina.

Alueella sallitaan maa- ja metsätalouden harjoittaminen. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Virkistysalueet turvaavat Espoon virkistysalueverkoston keskeisen rungon. Alueilla tulee mahdollistaa niiden julkinen virkistyskäyttö.

Alueelle voidaan toteuttaa virkistystä ja liikuntaa palvelevia alueita, rakennuksia ja rakenteita kuten liikuntakenttiä ja leikkipuistoja. Alueiden kehittämisessä on huomioitava paitsi virkistyskäytön edellytykset myös monipuolinen ekosysteemipalveluiden tarjonta, ekologisen verkoston toimivuus sekä luonnon monimuotoisuuden tukeminen.

Alueiden käyttöä kehitettäessä tulee suunnittelun lähtökohdaksi ottaa kunkin viheralueen ominaispiirteet, kuten luonnonarvot, topografia, merkitys ekologisen verkoston kannalta, sijainti kaupunkirakenteessa, virkistyskäyttöpaine, virkistyspalveluiden tarve ja maisemakuva. Virkistysalueilla on sallittu maa- ja metsätalouden harjoittaminen.

Virkistysalueet voivat olla keskenään hyvin erityyppisiä luonnon-tilaisen kaltaisesta virkistysmetsästä rakennettuun puistoon. Merkinnällä on osoitettu myös sellaisia yksityisiä maa- ja metsätaloustaloustaloudessa olevia alueita, joilla lisääntyvän väestönkasvun myötä virkistyskäyttöpaine kasvaa olennaisesti vuoteen 2060.

Viheryhteys

Yleiskaavan virkistysalueita yhdistävä viheralueiden muodostama viheryhteys.

Maankäytön jatkosuunnittelussa yhteys on osoitettava jatkuvana virkistysalueena tai toisiinsa kytkeytyneiden lähivirkistysalueiden sarjana.

Merkinnällä on osoitettu sekä toimivia yhteyksiä että yhteyksiä, joita on kehitettävä ja vahvistettava kaupunkirakenteessa. Yhteyksien viheralueita on kehitettävä riittävän laajoina ja vehreinä, virkistyskäytön, luonnon monimuotoisuuden ja

ekosysteempipalveluiden kannalta monipuolisina sekä puustoisuudeltaan jatkuvina.

Viheryhteydet ovat yleiskaavan virkistysalueita yhdistäviä rakentamisen alueiden sisäisiä virkistysalueita tai toisiinsa kytkeytyneiden puistojen, kaupunkimetsien tai muiden lähivirkistysalueiden sarjoja tai näiden yhdistelmiä.

Yhteyksille sijoittuvien virkistysalueiden tulee tarjota mahdollisuuksia lähivirkistykseen ja oleskeluun. Alueiden laajuus ja sijainti ratkaistaan tarkemmin maankäytön jatkosuunnittelussa. Jatkosuunnittelussa tulee kehittää viheryhteyksien toimivuutta sekä turvata niiden vehreys, jatkuvuus, kytkeytyvyys ja riittävä leveys kaupunkirakenteessa.

Viheryhteyksille sijoittuvia virkistysalueita tulee kehittää virkistyspalveluiden, luonnon monimuotoisuuden ja luontohyötyjen kannalta monipuolisiksi. Suunnittelussa tulee huomioida olemassa olevan luonnon ja maiseman arvokkaat ominaispiirteet. Puustoisuudella tulee tukea ekologisten yhteyksien toimivuutta.

Osa yhteyksistä on olemassa olevia ja osa sellaisia uusia yhteystarpeita, joita tulee jatkosuunnittelussa kehittää jatkuviksi, riittävän leveiksi virkistysalueiksi tai toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden sarjoiksi, mikäli alueen maankäyttö muuttuu vuoteen 2060 mennessä.





Viheryhteydet voivat toteutua erityyppisinä erilaisilla asuinalueilla. Esimerkkikuvassa 1 viheryhteys on asuinalueen läpi jatkuva yhtenäinen virkistysalue, jolla sijaitsee asuinalueen lähimetsää, lähivirkistyspalveluita sekä ulkoilureittejä. Esimerkkikuvassa 2 on kuvattu urbaanimman kaupunkirakenteen viheryhteyttä, joka muodostuu vehreästä reitistä ja sen varrelle sijoittuvien puistojen sarjasta.

Yhteydet voivat olla keskenään erilaisia. Niiden merkitys viheralueverkoston jatkuvuuden, virkistysalueiden riittävyyden, virkistyspalveluiden sekä luontoarvojen kannalta tulee tunnistaa jatkosuunnittelussa. Koulujen ja päiväkotien lähellä on tärkeää tunnistaa alueiden merkitys myös oppimisen tukena. Monet yhteyksistä ovat asukkaille tärkeitä lähivirkistysalueita.

Sellaiset viheryhteydet ja -käytävät, joilla on asuinalueetta laajempi merkitys viheralueverkoston osana, on yleiskaava 2060 kartassa pyritty osoittamaan pääkäyttötarkoitukseltaan virkistysalueiksi (V). Paikallisemmat viheryhteys-merkinnällä osoitetut yhteydet ovat kuitenkin vastaavasti asemakaavassa pääosin virkistysalueiksi tai puistoiksi osoitettavia alueita. Viheryhteyden

leveydelle ei ole yksiselitteistä ohjetta, vaan se voi vaihdella. Kaapeiden kohtien tulisi kuitenkin olla vain lyhyitä osioita yhteyden varrella, jotka ohjaavat seuraavalle virkistysalueelle.

Tiivistä rakennetuilla alueilla, yhteyksien toimivuutta voidaan jatkosuunnittelussa tukea esimerkiksi uusilla vehreillä virkistysalueita toisiinsa kytkevillä reittiyhteyksillä, olemassa olevia virkistysalueita yhdistävillä uusilla virkistysalueilla tai urbaanissa kaupunkirakenteessa lisäämällä taskupuistoja ja vehreitä aukioita yhteyden varrelle.

Niiltä osin kuin viheryhteyden alueella kulkee keskeinen eri asuinalueita tai ulkoilualueita yhdistävä yleiskaavatasoinen ulkoilureitti, on merkinnät osoitettu kaavakartassa samassa kohtaa. Tarkoituksenmukaista kuitenkin on, että kaikkia viheryhteyksiä pitkin kehitetään ulkoilureittiyhteys, mikäli se on alueen ominaispiirteet, reittiverkosto, luontoarvot ja kaupunkirakenne huomioiden tarkoituksenmukaista.

Ulkoilureitti

Merkinnällä on osoitettu keskeiset ulkoilureitit.

Ulkoilureitit ovat pääosin virkistysalueilla kulkevia vehreitä yhteyksiä, jotka täydentävät kaava-alueen muuta jalankulun ja pyöräilyn verkostoa. Reittien muodostama verkosto tarjoaa sekä sujuvia arjen kulkuyhteyksiä että monipuolisia ulkoilumahdollisuuksia asukkaille. Reitit voivat toteutua erityyppisinä ympäristön ominaispiirteet huomioiden.

Reittien väylien ylitys- ja alitusmahdollisuuksia on parannettava.

Reittien sijainnit ovat ohjeellisia, ja ne tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Kaavassa osoitetut ulkoilureitit ovat pääulkoilureittejä, jotka katkeamattomana yhdistävät laajoja ulkoilualueita tai asuinalueita toisiinsa. Ulkoilureitit sijoittuvat tarkemmassa suunnittelussa pääosin virkistysalueille. Ulkoilureittimerkintä on ohjeellinen ja reittien luonne, leveys ja tarkempi sijainti yhteysvälillä määräytyy jatkosuunnittelussa.

Jatkosuunnittelussa on tärkeää parantaa ulkoilureittien väylien ylitystai alitusmahdollisuuksia, jotta reittien jatkuvuus ja toimivuus sekä liikumisen sujuvuus voidaan turvata.

Jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa kaavakartassa osoitettujen pääulkoilureittien lisäksi myös tarkemman ulkoilureittiverkoston tarve ja turvata esimerkiksi hyvät kävely-yhteydet kouluille, päiväkodeille ja keskeisten palveluiden ääreen.

Suvisaaristoon esitetyn reittiyhteyden jatkosuunnittelua varten tulee tehdä alueen kokonaisvaltainen virkistyskäyttösuunnitelma. Ulkoilureitin ja siihen liittyvien siltojen tarkempi sijainti ratkaistaan jatkosuunnittelussa tarkempiin tarkasteluihin perustuen.

Ulkoilureitit voivat tarkemmassa suunnittelussa alueiden arvot ja ominaispiirteet huomioiden toteutua hyvin erityyppisinä. Pohjois-Espoon luontoretkeilyn alueella reitit saattavat olla polkumaisia seudullisia yhteyksiä, kuten reitti 2000. Rakennetummilla alueilla reitit voivat olla leveitä valaistuja yhteyksiä, jotka mahdollistavat rinnakkain sekä kävelyn, pyöräilyn että hiihdon. Reittien suunnittelun tulee lähteä aina alueen tarpeiden ja ominaispiirteiden sekä arvojen tunnistamisesta ja huomioon ottamisesta. Myös tiiviin kaupunkirakenteen arvokkailla luontoalueilla yleiskaavassa osoitetut reitit voivat tapauskohtaisesti toteutua polkumaisina ja valaisemattomina, mikäli se on tarkoituksenmukaista virkistystyksen ja luontoarvojen yhteensovittamiseksi ja mahdollista reitin sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmasta.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, jossa on erityinen virkistyskäytön yhteensovitustarve (luo2)

Luontoarvoiltaan huomionarvoinen alue, jossa on kiinnitettävä erityistä huomiota luontoarvojen ja virkistyskäytön yhteensovitamiseen.

Alueella on tarpeen kehittää ja ohjata luontoarvot huomioivaa virkistyskäyttöä. Alueen arvoa luontokokonaisuutena ei saa merkittävästi heikentää, ja alue on säilytettävä luontoarvoiltaan monipuolisena.

Alueelle voidaan tarvittaessa osoittaa tarkempiin selvityksiin perustuen yhteiskunnallisesti merkittäviä kunnallisteknisiä rakenteita.

Avohakkuu metsänhoidollisena toimenpiteenä on kielletty. Kielto ei koske lakisääteisiä velvollisuuksia, kuten metsätuhojen torjuntaa. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Alueen rajausta on ohjeellinen.

Merkinnällä on osoitettu metsäisiä alueita, joilla on arvoa luontokokonaisuutena ja lähivirkistysalueina. Ne sijoittuvat ekologisen verkoston tai suojelualueen yhteyteen lähelle asutusta.

Alueet tulisi säilyttää yhtenäisinä ja laajoina metsäisinä kokonaisuuksina. Jatkosuunnittelussa tulee etsiä keinoja kehittää alueiden virkistyskäyttöä siten, että voidaan välttää merkittävät heikennykset alueen luontoarvojen kokonaisuudelle. Esimerkiksi hyvin suunnitellut ja ylläpidetyt reitit, ulkokuntosalit ja muut pienimuotoiset virkistyspalvelut auttavat ohjaamaan virkistyskäyttöä kulumiselle ja häiriöille herkkien osien

ulkopuolelle. Lisäksi on tärkeää huolehtia riittävästä virkistysalueista ja -palveluista luontoarvokohteiden ulkopuolella.

Yhteiskunnallisesti merkittäviä kunnallisteknisiä rakenteita voidaan tarvittaessa rakentaa, jos tarkemmat selvitykset osoittavat, että alueen arvoa luontokokonaisuutena ei merkittävästi heikennetä. Yhteiskunnallisesti merkittävä rakentaminen voi olla esimerkiksi energiansiirtoon liittyviä rakenteita ja liikenneyhteyksiä. Luontoarvoiltaan keskeisen kokonaisuuden rajausta voidaan tarkentaa maankäytön jatkosuunnittelussa.

Yleiskaavan oikeusvaikutuksettomalla alueella suojelumääräykset ja toimenpiderajoitukset eivät ole oikeusvaikutteisia.

Merkinnällä on osoitettu Espoon luonnon monimuotoisuuden toimenpideohjelmassa ja selvityksessä tunnistettuja maakunnallisesti arvokkaita, kulumiselle herkkiä alueita, jotka on tunnistettu keskeisiksi myös lähivirkistystyksen näkökulmasta ja joissa on voimakas virkistyskäyttöpaine. Luo2-alueen erityismerkinnällä on osoitettu Soukka-Hanikka, Karakallion lehtokorpi, Hannusmetsä, Myntinmäki ja Oittaa. Alueiden pääkäyttötarkoitus on virkistysalue, jotta alueille voidaan osoittaa riittävät virkistysrakenteet virkistyskäyttöpaineen ohjaamiseksi kestävästi. Myntinmäessä on myös erityistä yhteensovitustarvetta Länsiradan ja sen asemanseudun rakentamisen kanssa.

2.9.2. Virkistystyksen ja luonnon kehittämiskokonaisuudet

Kaavakartalle on nostettu kolme virkistystyksen ja luonnon kehittämiskokonaisuutta omilla päällekkäismerkinnöillään: Keskuspuisto, Jokilaaksojen kehittämisvyöhyke ja Rantaraitti. Nämä ovat sellaisia Espoon viheralueverkoston keskeisiä osia, joiden kehittämisen merkitystä on haluttu korostaa ja joiden merkitystä kaupungin virkistysalueina halutaan edistää.

Kaavan yhtenä tavoitteena on ollut turvata lähiluonto ja hyvin saavutettavat virkistysalueet muun muassa laajentamalla Keskuspuistoa. Keskuspuisto onkin kaavassa osoitettu omalla merkinnällään ja sille on annettu kehittämiseen liittyviä määräyksiä niin virkistystyksen kuin luonnonkin näkökulmasta.

Rantaraitin merkinnällä on haluttu korostaa Rantaraitin ja siihen kytkeytyvien virkistysalueiden keskeistä roolia koko eteläisen Espoon virkistysverkoston helmenä ja tuoda esiin raitin kehittämisen tavoitteita.

Espoonjokilaakso muodostaa viheralueiden ja niitä ympäröivien rakennettujen alueiden kanssa monimuotoisen arvokokonaisuuden. Se sijoittuu koko Uudenmaan halkaisevaan kallioperän muroslineen, joka on suotuisana asumisen alueena houkutelut ihmisiä puoleensa tuhansien vuosien ajan. Gumbölenjoki- ja Mankinjokilaaksot omaavat vastaavia arvoja ja vyöhykkeen kehittämisen kytkee erityisesti jokivarren uudet ja vanhat asuinalueet toisiinsa. Jokilaaksojen vyöhykkeitä on tarkoitus kehittää alueiden historiaa ja luonnonarvoja sekä maisemallisia ja kaupunkikuvallisia arvoja korostavina ulkoilu- ja luontoalueina.

Keskuspuisto

Keskuspuistoa ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisenä ja monipuolisena viheraluekokonaisuutena vahvistaen sen virkistys-, luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvoja.

Keskuspuiston virkistysalueilla avohakkuu metsänhoidollisena toimenpiteenä on kielletty. Kielto ei koske lakisääteisiä velvollisuuksia, kuten metsätuhojen torjuntaa.

Keskuspuistoa kehitetään virkistys- ja ulkoilualueena turvaten ja kehittämällä alueen luontoarvoja ja luonnon monimuotoisuutta samalla vahvistaen virkistysmahdollisuuksia. Keskuspuiston kehittämisessä on otettava

huomioon erilaiset tarpeet ja yhteensovittettava ne niin, että viheraluekokonaisuus säilyy yhtenäisenä ja monipuolisena.

Alueella on tärkeää säilyttää laajoja metsäalueita, joihin ei osoiteta reittien lisäksi muita virkistyspalveluita. Metsäiset alueet tarjoavat hiljaisuutta ja luonnonrauhaa. Vuoteen 2060 mennessä Espoon asukasmäärän kasvaessa syntyy kuitenkin tarvetta kehittää Keskuspuistoa myös muiden virkistyspalveluiden näkökulmasta. Tällaisia palveluita voivat olla esim. lähivirkistystä palvelevat kentät, maastopyöräreitit ja frisbeegolfradat. Jatkosuunnittelussa tulee määritellä erilaisten virkistystoimintojen painopistealueet.

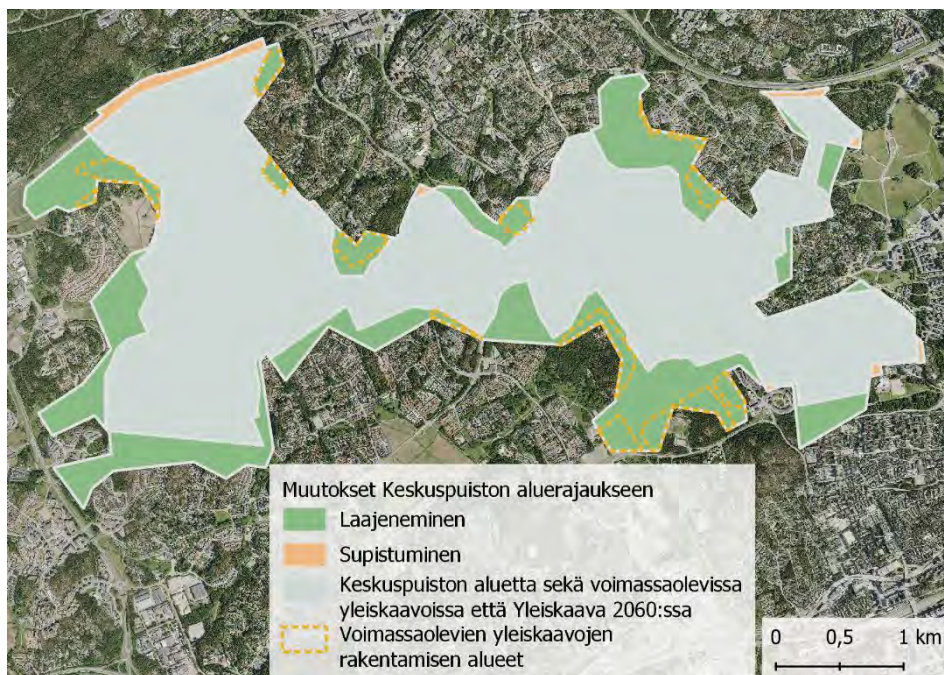
Virkistyspalveluiden suunnittelun tulee tapahtua tarkempaan kokonaiskuvaan pohjautuen ja aktiivisia toimintoja keskittäen. Arvokkailla luonto-kohteilla tulee pyrkiä löytämään keinoja sekä virkistyskäytön edistämiseen että luontoarvojen vahvistamiseen. Tämä voi tapahtua esimerkiksi kulkua ohjaavan toiminnan tai rajoittavan kasvillisuuden avulla ja aktiivisilla ennallistamistoimilla. Keskuspuiston alueella on myös kulttuurihistoriallisia arvoja, jotka tulee jatkosuunnittelussa huomioida ja turvata.

Keskuspuistoon sisältyy suojelun ja virkistystyksen lisäksi myös muita pääkäyttötarkoituksia, joiden arvot tai kehittämisedellytykset tulee jatkosuunnittelussa turvata.

Keskuspuisto on laaja luonnon ydinalue, jonka metsäalueiden säilyminen yhtenäisenä on Espoon ekologisen verkoston toimivuuden kannalta keskeistä. Virkistyksellisesti alue on tärkeä sekä seudullisena virkistysalueena että lähivirkistysalueena.

Keskuspuiston rajausta on laajennettu voimassa olevien Keskuspuiston osayleiskaavojen I ja II rajaukseen nähden siten, että alueeseen on sisällytetty aiemman rajauksen ulkopuolisia, asutukseen rajautuvia virkistysalueita. Lisäksi alueeseen sisältyy metsäalueita, jotka voimassaolevat yleiskaavat osoittavat rakentamiseen, mutta joita ei vielä ole rakennettu. Yleiskaavassa 2060

Keskuspuisto-merkinnällä osoitetun alueen pinta-ala on 1115 ha, mikä on noin 300 ha suurempi kuin Keskuspuiston osayleiskaavoissa I ja II. Keskuspuiston alue kasvaa siis Keskuspuiston osayleiskaavoihin I ja II nähden noin kolmanneksella.



Kaavassa esitetty Keskuspuiston alueen rajaus laajenee (vihreä sävy) ja supistuu (oranssi sävy) suhteessa voimassa oleviin Keskuspuiston osayleiskaavoihin I ja II. Keltaisella katkoviivalla on osoitettu voimassaolevien yleiskaavojen rakentamiseen osoitetut alueet, jotka nyt on liitetty keskuspuiston rajaukseen.

Rantaraitti

Merenrantaan sijoittuva ulkoilureitti ja siihen liittyvät viheralueet.

Rantaraitille ja rantojen virkistysalueille on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus. Viheryhteys on toteutettava korkealaatuisena, vehreänä, viihtyisenä ja maisemaltaan vaihtelevana kokonaisuutena. Virkistysyhteyksiä muuhun ulkoilureittiverkostoon kehitetään.

Rantaraitti luo Espoon rannikolle rantaviivaa mukailevan laajan virkistysaluekokonaisuuden, joka kokoaa ulkoilijoita ja virkistäytyjiä koko Espoosta. Kaavamerkintä korostaa paitsi raitin, myös sitä ympäröivien virkistysalueiden, merkitystä Espoon keskeisenä ulkoilualueena.

Tavoitteena on parantaa myös Rantaraitin luonto-, maisema- ja virkistysarvoa. Rantaraitti tulee toteuttaa korkealaatuisena, vehreänä ja viihtyisenä. Alueiden omaleimaisuus ja maisemallinen vaihtuvuus sekä näkymät saaristoon ja merelle tulee ottaa huomioon reitin vetovoimatekijöinä.

Rantaraitin saavutettavuutta parannetaan kehittämällä yhteyksiä muuhun ulkoilureittiverkostoon.

Kaavaratkaisulla tavoitellaan Rantaraitin kulkemista mahdollisimman suurelta osin rannassa ja Rantaraitin sekä sen varren virkistysalueverkoston mahdollisimman hyvää kattavuutta Espoon rannikolla. Raitti on kaavakartalla osoitettu rantaan kaikkialla muualla paitsi siellä, missä sille on asemakaavoituksessa jo osoitettu toinen linjaus. Rantaraitti on tiiviissä eteläisessä Espoossa keskeinen ulkoilualuekokonaisuus. Erityisesti alueilla, joilla laajempien ulkoilualueiden saavutettavuus on heikko, Rantaraitti luo mahdollisuuden ulkoiluun laajalla yhtenäisellä ranta-alueella, avarien merimaisemien äärellä.

Kaavakartassa osoitetut ulkoilureitit tukevat Rantaraitin saavutettavuutta. Ulkoilureittimerkinnöin on pyritty luomaan paikoin myös Rantaraittia tukevia rinnakkaisia ulkoilureittiyhteyksiä, joiden tarkoituksena on tasata Rantaraitille kohdistuvaa virkistyskäyttöpainetta. Nämä on osoitettu merellinen Espoo 2060 -teemakartassa.

Rantaraitti-merkintä ja sen määräys yleiskaavassa turvaa reitin ja sen kehittämisen lisäksi myös virkistysalueet sen varrella. Reitin varrella on nykytilassa sekä luonnonrantoja että rakennetumpia puistoja, mutta myös kohtia, joissa Rantaraitin ympäristö ei vastaa merkinnän laatutavoitteita. Jatkosuunnittelussa raitin varrelle tulisi mahdollisuuksien mukaan asemakaavoittaa myös uusia virkistysalueita ja pyrkiä toteuttamaan reitti mahdollisimman kattavasti rannassa. Keskeisimmät Rantaraitin laadullisen kehittämisen vyöhykkeet on kaavan laadinnan yhteydessä tunnistettu ja ne on osoitettu merellinen Espoo 2060 -teemakartassa.

Jokilaakson kehittämisvyöhyke

Yhtenäisinä kokonaisuuksina kehitettävät jokilaaksot, joilla on erityisiä maisema-, historia-, kaupunkikuva-, luonto- ja virkistysarvoja.

Vyöhyke muodostuu Espoonjoen sekä Mankinjoen–Gumbölenjoen jokilaaksojen viheralueista ja kulttuuriympäristöistä.

Jokilaaksoja kehitetään niiden virkistyskäyttöedellytyksiä ja yhteyksiä sekä ekosysteemipalveluita ja ekologista toimivuutta vahvistaen. Arvokkaat kulttuuriympäristöt huomioidaan alueen voimavarana ja niitä kehitetään ominaispiirteitä vaalien.

Merkinnällä on osoitettu sellaiset Espoon jokilaaksot, joita halutaan kehittää Espoon keskeisinä ulkoilu- ja luontoalueina vuoteen 2060.

Merkintä kattaa sekä Espoonjokilaakson että Mankinjoki- ja Gumbölenjokilaaksot. Jokilaaksot ovat monipuolisia arvokokonaisuuksia, joita kehitetään niiden olemassa olevista arvoista lähtien. Jokilaaksoissa on sekä lähivirkistysalueita, rakennetun kulttuuriympäristön arvoalueita, arvokkaita kulttuurimaisemia että arvokkaita luonnonalueita.

Alueille tulee laatia suunnitelma, jonka pohjalta alueita kehitetään koko kaupunkiseutua palvelevana yhtenäisinä, monipuolisena virkistysaluekokonaisuuksina. Kehittämisen tulee vahvistaa alueen virkistyskäyttömahdollisuuksia, vetovoimaa, erityispiirteitä, saavutettavuutta, kytkeytyneisyyttä ja tunnettavuutta. Alueiden kehittämisessä tulee huomioida sekä seudulliset että paikalliset virkistystarpeet ja jatkosuunnittelussa tunnistaa erilaisten virkistystoimintojen painopistealueet.

Niiltä osin kuin jokilaaksojen merkintä on osoitettu tuleville rakentamisen alueille, kuten Gumbölenjoen jokilaaksossa, tulee uusi rakentaminen sovitaa jatkosuunnittelussa erityisen hyvin jokilaakson maisemaan ja arvoihin.

Merkintä ja sen määräykset osoittavat jokilaaksoille kehittämistavoitteita tulevaisuuteen. Alueista on tarkoitus muodostua yhtenäisiä ulkoilualueita, joiden kehittäminen perustuu alueen olemassa oleviin arvoihin ja voimavaroihin. Yleiskaavaratkaisulla tavoitellaan sitä, että jokilaaksoista kehittyy eri asuinalueita ja virkistysalueita yhdistäviä seudullisia ulkoilualueita samalla kun ne tukevat lähivirkistystä sekä luonto- ja kulttuuriympäristöarvojen vahvistamista.

2.9.3. Ryhmä- ja siirtolapuutarhat

Yleismääräys

Uusien siirtolapuutarhojen sijoittumista voi tarkemmassa suunnittelussa selvittää yleiskaavassa osoitettujen ryhmä- ja siirtolapuutarha-alueiden ulkopuolelle. Uudet siirtolapuutarhat täytyy yhteensovittaa alueen arvoihin ja toimintoihin.

Yleismääräys ohjaa, että uusia siirtolapuutarhojen sijoittumista voi tarkemman suunnittelun yhteydessä selvittää yleiskaavassa osoitettujen ryhmä- ja siirtolapuutarha-alueiden ulkopuolelle yhteensovittaen alueen arvoihin ja toimintoihin. Tällaisia huomioitavia toimintoja ovat esimerkiksi maanviljelyksen toimintaedellytysten ja riittävien julkisten virkistysalueiden turvaaminen tai muut maankäytön tarpeet. Arvojen suhteen tulee huomioida niin alueen luonto, kulttuurihistoria kuin virkistysarvot sekä erilaiset rajoitteet toiminnalle, kuten tulvavaara. Alueiden tulee olla olosuhteiltaan hyvin viljelykäyttöön sopivia. Alueiden tulee olla hyvin saavutettavissa pyörällä ja joukkoliikenteellä.



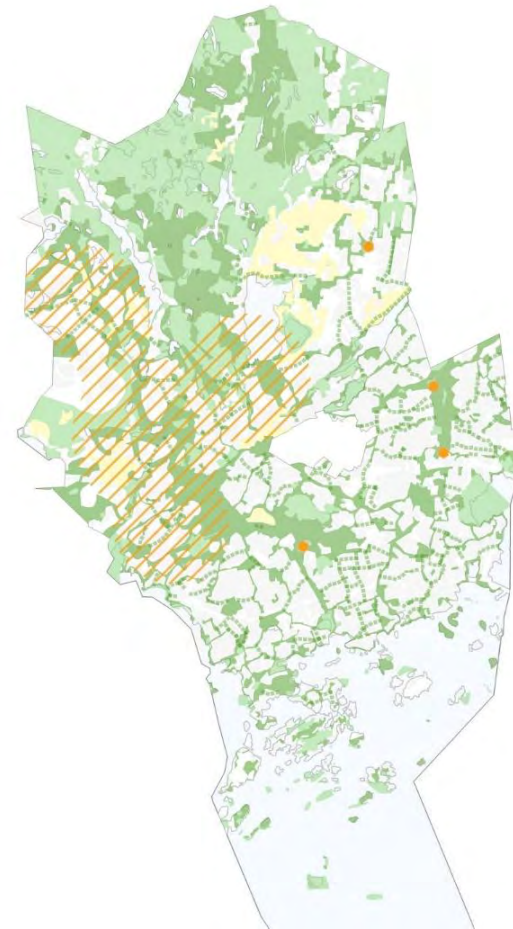
Ryhmä- ja siirtolapuutarhojen alue (RP)

Merkinnällä on osoitettu olemassa olevat ryhmäpuutarha-alueet. Alueet on varattu viljelypalstoille ja pienimuotoisille lomarakennuksille. Alueella sallitaan lisäksi alueen käytön edellyttämiä yhteistiloja.

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkintä turvaa olemassa olevien ja asemakaavoitettujen siirtolapuutarhojen säilymisen ja nykyisten toimintojen kehittämisen. Alueiden julkista virkistyskäyttöä tulee kehittää pääkäyttötarkoituksen mahdollistamissa rajoissa.

Olevat siirtolapuutarhat on osoitettu omalla pääkäyttötarkoitukseksi merkinnällään: ryhmä- ja siirtolapuutarha (RP). Kaavatyön yhteydessä on tunnistettu, että verkostollisesta näkökulmasta erityisesti Kauklahti-Hista alueelle uusiakin siirtolapuutarhoja olisi saavutettavuuden näkökulmasta tarpeen perustaa. Niiden tarkkaa sijaintia ei ole kuitenkaan nähty tarpeelliseksi lukita yleiskaavaratkaisussa. Yleismääräyksen mukaan uusien siirtolapuutarhojen toteuttaminen on mahdollista tarkemman selvittämisen ja suunnittelun kautta.



Yleiskaavakartalla osoitetut nykyiset ryhmä- ja siirtolapuutarha-alueet (oranssi piste) sijoittuvat pääosin itäiseen ja –keskiseen ja pohjoiseen Espooseen. Verkostollisesti on tunnistettu, että uusille toimintoille olisi kysyntää erityisesti Kauklahti-Hista-Oittaa vyöhykkeellä (oranssi viivoitus).

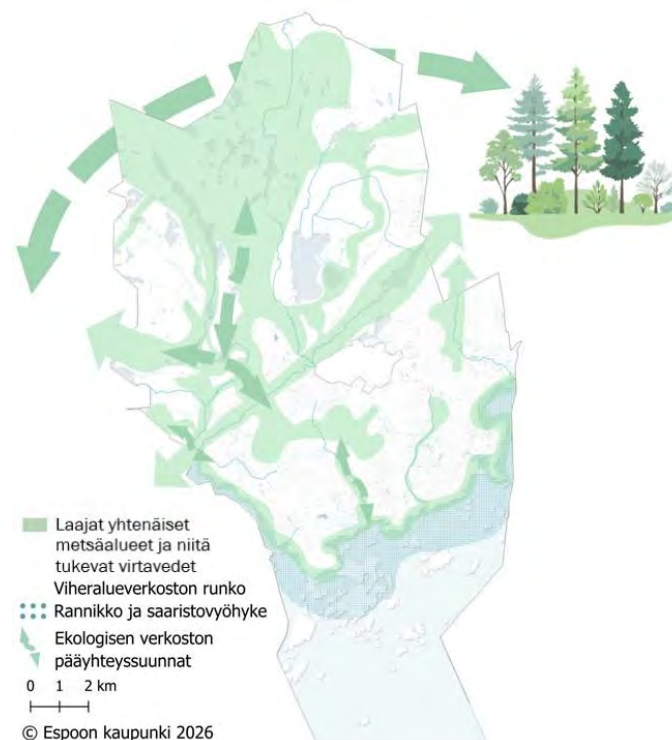
2.9.4. Ekologinen verkosto

Yleiskaavassa on osoitettu Espoon ekologinen verkosto vuonna 2060, jolla pyritään turvaamaan suojelualueverkoston kattavuus ja ekologisten yhteyksien toimivuus tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Toimiva ekologinen verkosto ylläpitää eri lajien elinympäristöjä ja luontotyyppien kirjoa, mahdollistaa lajien levittäytymisen uusille alueille ja on edellytys luonnon monimuotoisuuden vahvistumiselle ja lähiluonnon elinvoimaisuudelle.

Ekologinen verkosto koostuu luonnon ydinalueista ja niitä yhdistävistä ekologisista yhteyksistä. Ekologisen verkoston ydin muodostuu luonnonsuojelualueista sekä Nuuksion ja Keskuspuiston laajoista yhtenäisistä metsäalueista. Ne on osoitettu virkistys-, luonnonsuojelu- ja suojelualueen sekä Keskuspuiston merkinnällä. Luonnonsuojelu- ja suojelualueiden merkinnöillä sekä erityisominaisuuksia kuvaavilla luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen (luo1 ja luo2) ja Natura-alueen merkinnöillä turvataan lisäksi aluekohtaisia luontoarvoja aina saaristosta merenlahtiin ja mantereelle. Kaavassa osoitetaan täydennyksiä Espoon suojelualueverkostoon. Natura-alueista valtaosa on jo rauhoitettu.

Ekologisen runkoyhteyden merkintä osoittaa yleiskaavatasoisten ekologisten yhteyksien suunnat ja ekologisten runkoyhteyksien kannalta tärkeiden virkistys- ja muiden viheralueiden sekä virtavesien sijainnin. Erityisesti näillä alueilla tulee turvata ekologisten runkoyhteyksien toimivuus. Virkistys- ja suojelualueiden ohella ekologista verkostoa ylläpitävät suojaviher-, maa- ja metsätalous- sekä avoimen maisematilan elinkeinoalueiden merkinnällä osoitettu alueet. Ne muodostavat yhdessä laajempia kokonaisuuksia ja viheralueiden sarjoja läpi kaava-alueen sekä Espoon rajojen ulkopuolelle seudulliseen viherkehään.

Ekologisten runkoyhteyksien keskeisimmät yhteyssuunnat ovat rannikolta Keskuspuistoon ja Keskuspuistosta Nuuksioon ja Kirkkonummen suuntaan. Runkoyhteyksillä kytetään Espoon sisäisiä luonnon ydinalueita toisiinsa ja Espoon viheralueita ympäröivään seudulliseen viherkehään.



Ekologisen verkoston pääyhteyssuunnat. Ekologinen verkosto koostuu luonnon ydinalueista ja niitä yhdistävistä ekologisista yhteyksistä. Luonnon ydinalueet muodostuvat muun muassa laajoista yhtenäisistä metsäalueista. Tärkeimmät yhteyssuunnat ovat jokivarsia pitkin rannikolta Keskuspuistoon ja keskuspuistosta Nuuksion ja Kirkkonummen suuntaan. Espoon ekologinen verkosto kytkeytyy Nuuksion kautta pääkaupunkiseutua kiertävään viherkehään.

Virtavedet toimivat paitsi elinympäristöinä, myös lajiston luontaisina leviämisreitteinä. Merkittävän virtaveden merkinnällä turvataan virtavesiä myös osana ekologista verkostoa. Merkittävän virtaveden merkinnällä osoitetut purot ja joet kytkevät rannikon Keskuspuistoon ja pohjoisiin metsäselänteisiin. Jokilaakson kehittämisyöhykkeen merkinnällä turvataan Espoonjoen ja Mankinjoen-Gumbölen jokilaaksojen luontoarvoja ja niiden ekologista toimivuutta.

Suojelualueverkosto sekä ekologiset runkoyhteydet ja niiden kehittämiskohdat on tunnistettu Espoon omien aineistojen ja analyysien, valtakunnallisten metsä- ja viheralueita koskevien aineistojen sekä Uudenmaan liiton tarkastelujen perusteella. Taustatiedot koostuvat Espoon ekologisten verkoston nykytilatyön ekologisista yhteyksistä, metsäverkostosta ja lähiluonnon ydinalueista sekä luontoselvityksissä inventoiduista ekologisista yhteyksistä ja luontoarvoista. Edelleen ekologisten verkoston periaatteiden tarkastelu, Espoon viherkudelman, Espoon ekosysteemipalvelutarkastelu sekä Uudenmaan liiton tarkastelut esimerkiksi maakunnallisesti arvokkaista kohteista ja Zonation-analyysistä ovat olleet runkoyhteyksien taustalla.

Ekologisten verkoston kaavaratkaisua täydentävät kaavaselostuksen teemakartta Ekologinen verkosto 2060 ja liite suojelualueista, jossa avataan luonnonsuojelualueiden rauhoitustilanne ja keskeiset suojeluarvot. Ekologisten verkoston teemakartalla on tunnistettu laajempia yhtenäisiä metsä- ja muita viheralueita, joilla on kokonsa ja kytkeytyneisyytensä vuoksi erityistä merkitystä osana ekologista verkostoa. Nämä luonnon ydinalueet koostuvat yli 40 hehtaarin kokoisista suojelu-, virkistys- ja muista viheralueiden kokonaisuuksista. Ekologiset runkoyhteydet kytkevät ne toisiinsa. Ydinalueiden yhtenäisyyden ja monipuolisten elinympäristöjen turvaaminen on välttämätöntä luonnon monimuotoisuuden kannalta.

Kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu ekologisten runkoyhteyksien periaatteita. Ne käsittävät ohjeellisia vähimmäis- ja tavoitevevyyksiä sekä suosituksia yhteyksien laadulle. Periaatteita esitellään kuvassa Ekologisten runkoyhteyksien ohjeelliset vähimmäisvevyydet ja tukiyhteydet, jossa on näytetty ohjeellisena myös runkoyhteyksiä täydentäviä paikallisen tason tukiyhteyksiä.

Yleismääräykset

Luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi maankäytön jatkosuunnittelussa on otettava huomioon arvokkaiden luontotyyppien ja lajien kannalta merkittävät alueet ja yhteydet sekä arvioitava niihin kohdistuvat vaikutukset.

Yleiskaavassa turvataan valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita alueita, merkittävien luontoarvojen kokonaisuuksia sekä koko kaupungin ekologisten verkoston kannalta tärkeitä alueita. Maankäytön jatkosuunnittelussa on tarpeen inventoida luontoarvot ja arvioida niihin kohdistuvat vaikutukset aluekokonaisuuksia tarkemmalla tasolla. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon myös pienialaisemmat ja paikalliset luontoarvot, yksittäisten lajien elinympäristöt ja paikalliset ekologiset yhteydet. Jotkin luontokohteet kuten kosteikot, virtavedet ja ekologiset yhteydet voivat ulottua varsinaisen suunnittelualueen ulkopuolelle. Niiden turvaaminen voi edellyttää kaava-alueen laaja-alaisempia tarkasteluja, selvityksiä ja suunnitelmia. Jatkosuunnittelussa tulee myös huomioida ympäristön laatu varsinaisten luontokohteiden ulkopuolella ja huolehtia muun muassa riittävästä reunavyöhykkeestä esimerkiksi luonnontilaisten virtavesien ympäristössä.

Maankäytön jatkosuunnittelussa Natura-alueen läheisyydessä on varmistettava, ettei sen suojeluperusteille aiheuteta merkittävää heikennystä.

Natura-alueella tai sen ulkopuolella ei saa toteuttaa hankkeita tai toimia, jotka vaarantavat alueen suojeluperusteena olevien luontotyyppien

tai lajien elinympäristöjen suotuisan suojelutason. Suunniteltaessa maankäyttöä Natura-alueiden läheisyydessä, vaikutukset alueen suojeluarvoihin on tarvittaessa arvioitava ja huomioitava maankäytössä.

Luonnonsuojelualue (SL)

Luonnonsuojelulain nojalla suojeltu tai suojeltavaksi tarkoitettu alue.

Alueella ei saa suorittaa sellaisia toimenpiteitä, jotka saattavat vaarantaa alueen suojeluarvoja. Perustettavan luonnonsuojelualueen tarkka raja ja suojelun perusteet määritellään luonnonsuojelulain mukaisella raja- tai perustamispäätöksellä.

Alueella saa suorittaa toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen sen suojeluarvon säilyttämiseksi tai palauttamiseksi. Alueella sallitaan ulkoilureittien rakentaminen siten, että alueen suojeluarvo ei vaarannu.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Merkinnällä on osoitettu luonnonsuojelulla suojellut sekä sellaiset suojeltavaksi tarkoitetut alueet, joista on riittävän tuoreet luontotiedot ja luonnonsuojelulain 43 § luonnonsuojelualueen perustamisedellytykset täyttyvät. Alueen suojeluarvoja ei saa vaarantaa, mutta esimerkiksi ulkoilureittien ja muiden pienimuotoisten virkistysrakenteiden toteuttaminen voi olla tarpeen virkistyskäyttöpaineen suuntaamiseksi pois kulumiselle ja häiriöille herkiltä alueilta. Luonnonsuojelualueiden rajaukset on esitetty rajauspäätöksiensä mukaisesti jo suojeltujen alueiden osalta. Vielä rauhoittamattomat luonnonsuojelualuevaraukset on osoitettu yleispiirteisesti ja niiden rajauksia tulee tarkentaa suojelualueen perustettaessa.

Yleiskaavan oikeusvaikutuksettomalla alueella suojelumääräykset ja toimenpiderajoitukset eivät ole oikeusvaikutteisia.

Luonnonsuojelualueen (SL) merkinnällä on osoitettu suojellut alueet, Natura-alueet, valtakunnallisten luonnonsuojeluohjelmien alueet, voimassa olevien yleiskaavojen luonnonsuojelu- ja suojelualuevaraukset, joiden rajauksia on päivitetty tuoreiden luontotietojen perusteella. Luonnonsuojelumerkinnällä on lisäksi Espoon luonnon monimuotoisuuden toimenpideohjelmassa ja selvityksessä suojeltavaksi tarkoitettuja alueita, maakunnallisesti arvokkaita alueita sekä ekoyhteys- ja tukialueita. SL-merkinnällä osoitetuilta alueilta on inventoitu luonnonsuojelulain mukaan suojeltavia arvoja ja suojelu on alueille tarkoituksenmukainen pääkäyttötarkoitus. Espoon merialueelle tehtiin erillinen tarkastelu huomionarvoisista vedenalaisista luontoarvoista hyödyntäen Vedenalaisen meriluonnon karttapalvelua (VELMU). Karttapalvelun vedenalaisten laji- ja luontotyyppitietojen pohjalta yleiskaavakartalle osoitettiin uusia vedenalaisia luonnonsuojelualuevarauksia.

Yleiskaavassa osoitetaan luonnonsuojelualueen merkinnällä yhteensä 5432 hehtaaria. Siitä 4080 hehtaaria on jo perustettuja suojelualueita, voimassa olevien yleiskaavojen suojelualuevarauksia on 444 hehtaaria ja kokonaan uusia suojelualuevarauksia 908 hehtaaria. Yleiskaavan luonnonsuojelualuevarauksien toteuduttua Espoon suojellun alueen pinta-ala kasvaisi noin 8 %:sta noin 10 %:iin Espoon kokonaisalasta.

Suojelualue (S)

Alueella on linnustollisia ja muita lajistollisia arvoja, arvokkaita elinympäristöjä, maisema-arvoja tai erityisiä luonnonesiintymiä.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Suojelualueen merkinnällä on osoitettu luontoarvoiltaan huomionarvoisia alueita. Niiden luontoarvot tulisi säilyttää kaavoituksella tai muulla keinoin. Alueen rajausta, sekä se miten suojelu on käytännössä toteutettu, tarkentuu maankäytön jatkosuunnittelussa. Alueilla voidaan tehdä toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen suojeluarvojen säilyttämiseksi tai palauttamiseksi. Pienimuotoisten virkistysrakenteiden kuten ulkoilureittien toteuttaminen voi olla tarpeen virkistyskäyttöpaineen suuntaamiseksi pois kulumiselle ja häiriöille herkiltä alueilta.

Yleiskaavan oikeusvaikutuksettomalla alueella suojelumääräykset ja toimenpiderajoitukset eivät ole oikeusvaikutteisia.

Suojelualueena on osoitettu kaksi aluetta: Finnoon lintuallas ja Storaisarinin luoto. Voimassa olevan yleiskaavan mukaisen merkinnän muuttamiseen ei ole perusteita suunnittelutilanteen tai luontotiedon perusteella näillä kohteilla. Suojelualueet kattavat kaikkiaan noin 31 hehtaaria.

Natura-alue

Suojelun perusteena olevia luontoarvoja ei saa merkittävästi heikentää.

Natura-alueella tai sen ulkopuolella ei saa toteuttaa hankkeita tai toimia, jotka vaarantavat alueen suojeluperusteena olevien luontotyyppien

tai lajien elinympäristöjen suotuisan suojelutason. Merkinnällä on osoitettu Espoon Natura 2000 -verkoston alueet.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo1)

Luontoarvoiltaan huomionarvoinen alue, joka on säilytettävä luontoarvoiltaan monipuolisena. Alueen arvoa luontokokonaisuutena ei saa merkittävästi heikentää.

Luontoarvot huomioiva pääkäyttötarkoitusta palveleva rakentaminen on sallittu. Alueelle voidaan tarvittaessa osoittaa tarkempiin selvityksiin perustuen yhteiskunnallisesti merkittäviä kunnallisteknisiä rakenteita.

Avohakkuu metsänhoidollisena toimenpiteenä on kielletty. Kielto ei koske lakisääteisiä velvollisuuksia, kuten metsätuhojen torjuntaa. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Alueen rajausta on ohjeellinen.

Merkinnällä on osoitettu metsäiset alueet, joilla on arvoa luontokokonaisuutena ja jotka sijoittuvat ekologisen verkoston ja/tai suojelualueen yhteyteen. Alueet tulisi säilyttää yhtenäisinä ja laajoina metsäisinä kokonaisuuksina. Alueelle voidaan osoittaa jatkosuunnittelussa esimerkiksi ulkoilureittejä ja muuta pääkäyttötarkoitusta palvelevaa rakentamista alueen luontoarvot säilyttäen. Alueilla on nyt ja tulevaisuudessa keskeinen merkitys myös virkistyskäytön kannalta. Yhteiskunnallisesti merkittäviä kunnallisteknisiä rakenteita voivat olla esimerkiksi energiansiirtoon liittyvät rakenteet ja liikenneyhteydet. Luontoarvoiltaan keskeisen kokonaisuuden rajausta voidaan tarkentaa maankäytön jatkosuunnittelussa. Luontoarvojen turvaamiseksi avohakkuu on kielletty metsänhoidollisena toimenpiteenä.

Yleiskaavan oikeusvaikutuksettomalla alueella suojelumääräykset ja toimenpiderajoitukset eivät ole oikeusvaikutteisia.

Luo1 -merkinnällä on osoitettu Espoon luonnon monimuotoisuuden toimenpideohjelmassa ja selvityksessä tunnistettuja maakunnallisesti arvokkaita alueita sekä ekoyhteys- ja tukialueita. Luo1-alueilla on säilytettäviä luontoarvoja, mutta suojelualueen sijaan muu pääkäyttötarkoitus on tarkoituksenmukainen. Luo1-alueet on pääsääntöisesti osoitettu virkistysalueina. Lisäksi alueiden osia voi sijoittua muulle pääkäyttötarkoitukselle. Luo1-alueita ulottuu lisäksi maa- ja metsätalousalueelle (M), venesatama-alueelle (LV), suojaviheralueelle (EV) ja virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan palveluiden alueelle (VPM).

Yleiskaavan osoittamien maankäyttötarpeiden ja luontoarvojen säilyttäminen tulee yhteensovittaa maankäytön jatkosuunnittelussa. Erityistä yhteensovitustarvetta on Kauklahdenmetsässä, jossa luo1-alueelle sijoittuu Länsirata ja joukkoliikenteen varikon selvitystarvemerkinä sekä Henttaalla, jossa luo1-alueelle on osoitettu kehitettävä joukkoliikenteen runkoyhteys. Espoonkartanossa luo1 -merkintä sijoittuu osin virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan palveluiden alueelle, jossa toimintojen kehittämisessä tulee huomioida kartanopuiston luontoarvot. Luo1-alueet voivat sisältää myös nykytilassaan luonnontilaltaan heikompia osia, joissa on ennallistamispotentiaalia. Luo2-merkintä on kuvattu kappaleessa Virkistys.

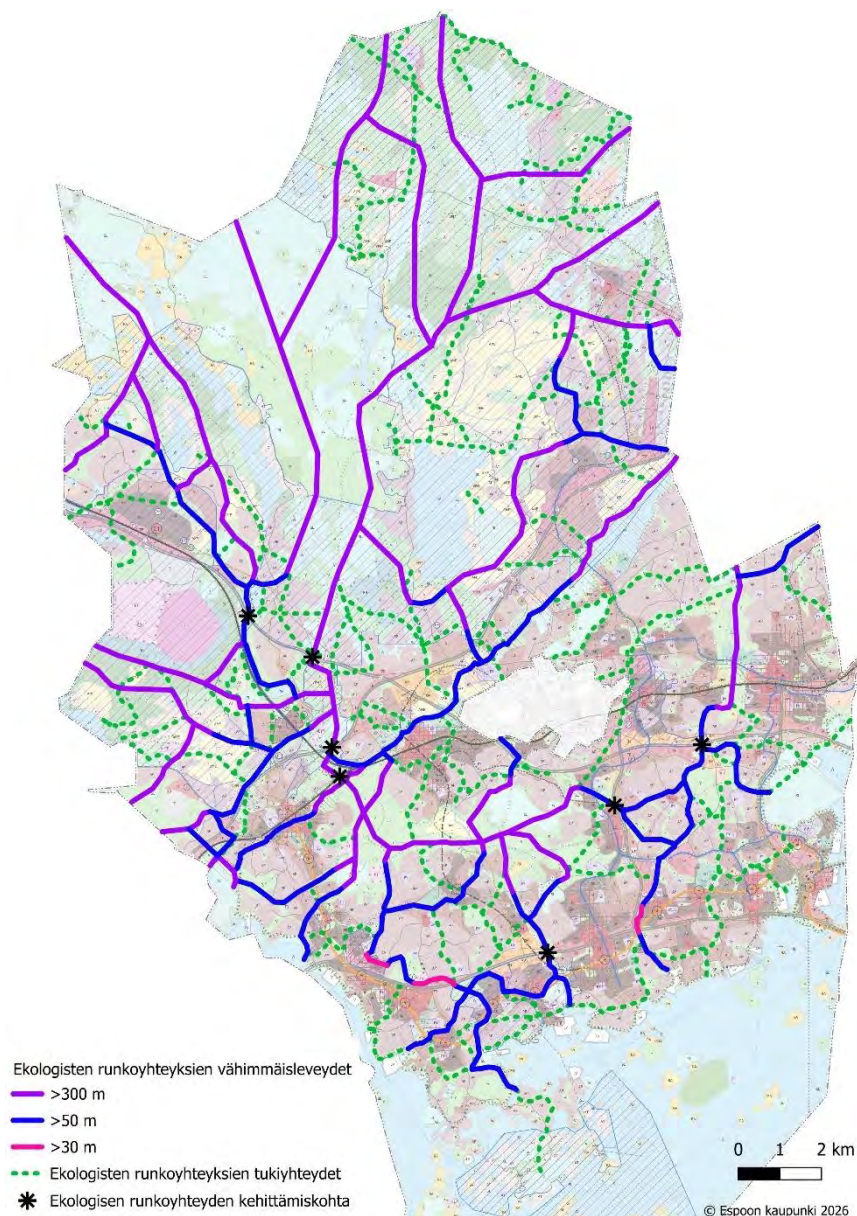
Metsäalueiden ja niitä yhdistävien viheralueiden muodostama ekologisten yhteyksien runko, joka turvaa eliölajien liikkumista ja luonnon monimuotoisuuden säilymistä.

Yhteyttä on kehitettävä luonnonympäristöltään monipuolisena, puustoisena, jatkuvana ja mahdollisimman leveänä arvokkaat ominaispiirteet huomioiden. Metsänhoidollisissa toimenpiteissä on otettava huomioon ekologisen runkoyhteyden jatkuvuus.

Merkinnällä on osoitettu maakunnalliset ja keskeiset paikalliset ekologiset yhteydet, jotka ovat olennaisia Espoon ekologisen verkoston toimivuuden kannalta. Viivamerkinä osoittaa yhteyden suunnan ja sijainnin yleiskaavatarkkuudella, mutta ei sellaisenaan kuvaa sen leveyttä. Runkoyhteyksien tulee ensisijaisesti tukeutua laajempiin metsäisiin alueisiin reunavaikutuksen ja häiriöiden vähentämiseksi. Kuitenkin muun muassa pienvedet, kosteikot, niityt ja lehdot monipuolistavat verkoston toimivutta erilaisia ympäristöjä suosivalle lajistolle. Yhteyksien leveyttä ja laatua tulee ylläpitää ja kehittää jatkosuunnittelussa. Metsänhoidossa tulee huomioida, etteivät yhteysalueet jää täysin puuttomiksi ja että niillä säilyy lajistolle riittävä suojakasvillisuus.

Runkoyhteyden toimivuus on turvattava tukiyhteyksillä ja metsityksin jos yhteys jää vähimmäisleveyteen tai yhteyden toimivuus sitä muutoin edellyttää. Ohjeellisia tukiyhteyksiä on esitetty kuvassa Ekologisten runkoyhteyksien ohjeelliset vähimmäisleveydet ja tukiyhteydet.

Ekologinen runkoyhteys



Ekologisten runkoyhteyksien ohjeelliset vähimmäisleveydet ja tukiyhteydet. Kaavakartalla esitetyt ekologiset runkoyhteydet on kuvassa luokiteltu ohjeellisten vähimmäisleveyksien mukaan. Kuvassa on myös ohjeellisia tukiyhteyksiä ekologisille runkoyhteyksille. Lisäksi kuvassa esitetään kaavakartalla olevat ekologisten runkoyhteyksien kehittämiskohdat.

Ekologiset runkoyhteydet on lähtökohtaisesti osoitettu virkistys- ja suojelualueille. Ne on pyritty myös kytkemään virtavesien varteen. Runkoyhteyksien toimivuutta tukevat lisäksi kaavan muut viheralueet kuten suojaviher-, maa- ja metsätalous- sekä avoimen maisematilan elinkeinoalueiden merkinnällä osoitetut alueet. Runkoyhteys on osoitettu rakentamisalueen poikki kohdissa, joissa virkistysalueet ovat yleiskaavan mittakaavaan nähden pieniä ja vaativat tarkempaa suunnittelua. Tällaisia kohtia on esimerkiksi Mankissa, Sammalvuoren ja Hannusmetsän välillä, Friisilässä ja Mankkaalla. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan alueella ekologisen runkoyhteyden merkintä on ohjeellinen ja vastaa pääosin maakunnallisen ekologisen yhteyden merkintää. Pieniä tarkistuksia maakunnallisiin yhteyksiin on tehty muun muassa Gumbölen, Halujärven ja Vanhakartanon alueella.

Runkoyhteyksien leveydelle ja laadulle on määritetty ohjeelliset periaatteet yleiskaavatyön yhteydessä. Ne perustuvat viheralueverkoston nykytilatarkasteluun verkoston kytkeytyneisyydestä, metsäisten ja puustoisten alueiden leveydestä sekä luonnonympäristön laadusta ja monipuolisuudesta. Runkoyhteydet on osoitettu kaavakartalla pääasiassa vähimmäisleveyden mukaisilla tai sitä leveämmillä virkistysaluevarauksilla. Yhteyksien ohjeelliset leveydet on kuvattu taulukossa Ekologisten runkoyhteyksien ohjeelliset periaatteet erilaisessa kaupunkiympäristössä. Yhteyksissä voi olla leveyttään lyhyempiä jaksoja huomioiden kuitenkin lajikohtaiset tarpeet kuten puustoisten yhteyksien jatkuvuus liito-oravalle. Lähtökohtaisesti tulisi pyrkiä turvaamaan yhteyksien tavoiteleveydet ja leventämään kaventuneita yhteyksiä nykyisestä

erityisesti muuntuvilla alueilla, joissa maankäyttö muuttuu merkittävästi.

Metsäisellä alueella yhteyden tulee koostua yhtenäisistä metsä-alueista, joita täydentävät muut kasvulliset alueet. Yhteyksien tulee sisältää monipuolisesti erilaisia luontotyyppejä sekä tukeutua mahdollisuuksien mukaan virtavesien varteen. Kaupunkiympäristön yhteyksien tulee tukeutua mahdollisimman kytkeytyneisiin, puustoiisiin tai pensaikkoiisiin yhteysalueisiin. Niiden tulee sisältää mahdollisuuksien mukaan erilaisia luontotyyppejä ja tukeutua virtavesien varteen, jos mahdollista.

Kolme yhteyskohtaa on ohjeellisissa periaatteissa tunnistettu nykytilassaan niin kapeiksi, että kaupunkiympäristön ekologisen runkoyhteyden vähimmäistasoiset yhteydet eivät toteudu alueiden rakentuneisuuden vuoksi. Nämä kaupunkiympäristön yhteydet tiiviissä kaupunkirakenteessa sijaitsevat Tiilismäessä, Martin sillantiellä ja Gräsanojanvarressa. Yhteys muodostuu pienialaisista, katkonaisista puustoisista alueista, puuriveistä tai muista viheralueista. Ekologinen toimivuus on turvattava lisäämällä puuston jatkuvuutta sekä vahvistamalla toimivuutta tukiyhteyksin.

Ekologisten runkoyhteyksien ohjeelliset periaatteet erilaisessa kaupunkiympäristössä. Yhteydet on kuvattu kartalla Ekologisten runkoyhteyksien ohjeelliset vähimmäisleveydet ja tukiyhteydet.

Tavoite 2060	Suosituustaso	Vähimmäistaso
Metsäisen alueen ekologinen runkoyhteys	500 m Maakunnalliset ekologiset yhteydet. Koostuu yhtenäisistä metsäalueista ja muista laajemmista viheralueista.	300 m Kytkeytyneitä metsäalueita, jotka on turvattava tukiyhteyksillä, jos yhteys jää vähimmäisleveyteen tai yhteyden ekologinen toimivuus sitä edellyttää.
Kaupunkiympäristön ekologinen runkoyhteys	< 300 m-100 m Maakunnalliset ja keskeiset paikalliset yhteydet. Kytkeytyneiden puustoisten tai monipuolisten luonnonympäristöjen alueita.	50 m Pääsääntöisesti puustoisten tai luonnonympäristöltään monipuolisten ja kytkeytyneiden viheralueiden sarja. Yhteys on turvattava tukiyhteyksillä, jos yhteys jää vähimmäisleveyteen tai yhteyden ekologinen toimivuus sitä edellyttää.
Kaupunkiympäristön yhteys tiiviissä kaupunkirakenteessa	50 m Mahdollisimman kytkeytyneitä puustoisia viheralueita.	30 m Tukeutuu pienialaisiin puustoiisiin viheralueisiin, jotka toimivat ekologisina askelkivinä tai useampaan kytkeytyneeseen puuriviin. Puustoa tulee lisätä ja kytkeytyneisyyttä tulee parantaa.

Ekologisen runkoyhteyden kehittämiskohta

Ekologisen runkoyhteyden keskeinen kehittämiskohta, jonka toimivuutta on parannettava. Jatkosuunnittelussa on huomioitava yli- tai alikulun tarve sekä virkistysyhteyksien kehittämistarpeet.

Kehittämiskohdan sijainti määritetään maankäytön jatkosuunnittelussa.

Merkinnällä on osoitettu runkoyhteyksien kriittisiä kohtia, joissa yhteys on vaarassa katketa ja jotka ovat keskeisiä koko Espoon ekologisen verkoston kannalta. Näissä kohdissa ekologisen yhteyden toimivuuden kehittäminen on välttämätöntä ja ensisijaista suhteessa muihin ekologisten yhteyksien pullonkauloihin. Kehittämiskohtien parantaminen vaatii tarkempaa suunnittelua ja erityisiä toimia maankäytön jatkosuunnittelussa.

Jatkosuunnittelussa on arvioitava tarve yli- tai alikululle. Muita keinoja toimivuuden parantamiseksi voivat olla esimerkiksi metsittäminen, pieneläinlikulut tai aitaamattomuus. Yhteyksien parantaminen tai uusien yhteyksien toteuttaminen tulee tehdä riittävän aikaisessa vaiheessa, jotta yhteydet ovat ehtineet kehittyä toimiviksi ennen maankäytön muutoksia. Parantamistoimenpiteissä on huomioitava mahdollisuudet kehittää samalla myös keskeisiä virkistysyhteyksiä.

Kaavakartan seitsemän kehittämiskohtaa sijoittuvat suurempien liikenneväylien tai junaradan kohdalle. Näillä alueilla meluaidat, kallioleikkaukset ja muu rakentaminen heikentävät lajien kulkua väylien poikki. Erityisen kriittistä on kehittää yhteyksiä Keskuspuistosta Blominmäen, Gumbölen ja Nupurin kautta Nuuksiin sekä Kirkkonummen suuntaan. Näiden yhteyksien katkeaminen estäisi lajien levittäytymisen Keskuspuiston ja muiden luonnon ydinalueiden välillä ja heikentäisi merkittävästi Espoon luonnon monimuotoisuutta pitkällä aikavälillä.

Keskeisissä ekologisissa yhteyksissä on tunnistettu muitakin kehittämistä vaativia kohtia kapeammilla väylillä ja muussa kaupunkirakenteessa. Pullonkauloja on tunnistettu muun muassa ekologisen verkoston nykytilatyössä (Espoon kaupunki 2021) ja Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavatyössä (Espoon kaupunki 2021).

2.9.5. Luontohaittojen lieventämishierarkia ja ekologinen kompensatio

Luontohaittojen lieventämishierarkia on maankäytön suunnittelussa keskeinen toimintamalli, jonka tarkoituksena on minimoida ihmisen toiminnasta aiheutuvat haitat luonnon monimuotoisuudelle. Lieventämishierarkian mukaan tulee ensisijaisesti välttää luontohaittojen syntymistä ja toissijaisesti lieventää haittoja. Viimesijainen keino luontohaittojen ehkäisemisessä on ekologinen kompensatio, jossa jäljelle jäävät luontohaitat kompensoidaan toisaalla tehtävin hyvitystoimin.

Lieventämishierarkia on huomioitu yleiskaavaratkaisun laadinnassa siten, että uudesta maankäytöstä 75 % sijoittuu jo kertaalleen asemakaavoitetulle alueelle ja yleiskaavatasolla keskeiset luontoarvot on pyritty huomioimaan kaavaratkaisussa. Lisäksi kaavamääräyksiin on ohjattu luontohaittojen lieventämistä, esimerkiksi hulevesien hallintaa ja kaupunkivihreän lisäämistä. Yleiskaava sisältää myös kehittämistavoitemerkintöjä, jotka ohjaavat luonnon tilan parantamiseen paikallisesti. Kaikilla suunnittelutasoilla on kuitenkin mahdollista välttää tai lieventää luontohaittoja. Yleiskaavassa jatkosuunnittelua ohjataan tähän yleismääräyksellä. Ekologista kompensatiota tai sen tarvetta ei ratkaista yleiskaavalla, vaan periaatteet sen soveltamiseen päätetään erillisellä prosessilla.

Yleismääräykset

Luonnon monimuotoisuudelle aiheutuvia haittoja on ensisijaisesti vältettävä tai lievennettävä. Espoon yleiset periaatteet ekologisesta kompensaatiosta on otettava huomioon maankäytön jatkosuunnittelussa.

Maankäytön muut tavoitteet huomioon ottaen maankäytön jatkosuunnittelussa tulee ensisijaisesti tiivistää jo ennestään rakennettuja alueita ja välttää rakentamisessa ekologisesti arvokkaimpia alueita ja ekologisista yhteyksiä. Lieventämistä voi olla esimerkiksi kasvillisuuden istuttaminen rakennuspaikalle tai melua aiheuttavien rakentamistoimien ajoittaminen. Lieventämiskeinoja voivat olla myös ekologisten yhteyksien parantaminen tai ennallistamistoimet suunnittelualueella.

Espoossa kehitetään yleisiä periaatteita ekologisen kompensaation soveltamisesta maankäytössä ja kulloisiakin periaatteita tulee noudattaa maankäytön suunnittelussa ja toteutuksessa.

Yleiskaavassa ei oteta kantaa ekologisen kompensaation toteutukseen, mutta yleiskaavaratkaisu mahdollistaa ekologisen kompensaation hyvitysalueiden toteutuksen. Ainakin luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeillä alueilla (luo1) ja luonnonsuojelualueilla on ennallistamiseen soveltuvia alueita. Ennallistamisesta ja alueiden mahdollisesta käyttämisestä ekologisen kompensaation hyvitysalueina päätetään tapauskohtaisesti tarkempien selvitysten ja erilaisten tavoitteiden yhteensovituksen perusteella.

2.9.6. Hiilinielut ja -varastot

Virkistysalueet ja maa- ja metsätalousalueet ovat yleiskaavaratkaisun keskeisimpiä hiilinieluja ja -varastoja. Metsän- tai muun luonnonhoidon vaikutuksia hiilinieluihin ei ohjata yleiskaavalla, mutta kaavan avohakkuut kieltävät määräykset Keskuspuiston

virkestysalueilla ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeillä alueilla (luo1 ja luo2) ohjaavat osaltaan myös hiilinieluja turvaaviin metsänkäsittelytapoihin.

Maankäytön suunnittelun suurin vaikutus hiilivarastoihin ja -nieluihin tapahtuu maankäytön muutosten kautta. Yleiskaavaratkaisu asettaa maankäytön muutosalueille karkeat reunaehdot, mutta asemakaavoituksessa rakentamisalueiden maankäyttö tarkentuu. Maankäytön jatkosuunnittelussa on keskeisintä turvata merkittäviä olevia hiilivarastoja, joista voi maankäytön muutosten myötä vapautua runsaasti hiiltä ilmakehään. Yleiskaavassa hiilinielujen ja -varastojen turvaamista maankäytön suunnittelussa ohjataan yleismääräyksellä, joka koskee virkestysalueiden lisäksi myös rakentamiseen osoitettuja alueita.

Hiilivarastojen säilyttäminen turvaa useimmiten samalla myös luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluita.

Maankäytön jatkosuunnittelussa on huomioitava kasvillisuuden ja maaperän hiilivarastot ja pyrittävä ratkaisuihin, jotka edistävät hiilensidontaa.

Maankäytön jatkosuunnittelussa on tunnistettava, sijaitseeko alueella merkittäviä hiilivarastoja, kuten järeitä metsiä tai suoalueita. Nämä on otettava huomioon suunnittelussa ja pyrittävä ensisijaisesti sijoittamaan esimerkiksi virkestysalueet siten, että niillä voidaan turvata merkittävien hiilivarastojen säilyminen.

Kaikessa maankäytön jatkosuunnittelussa on pyrittävä ratkaisuihin, joilla vahvistetaan hiilen sidontaa paikallisesti esimerkiksi puustoon, muuhun kasvillisuuteen ja maaperään. Rakennetuilla alueilla tulee huolehtia riittävästä katu- ja kortteli/tonttipuustosta ja selvittää mahdollisuudet luontaisen maaperän ja kasvillisuuden säilyttämisen. Viheralueiden suunnittelussa tulee suosia hiiltä sitovia ratkaisuja ja materiaaleja ja olevien hiilivarastojen turvaamista.

2.9.7. Kaupunkivihreä ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Ekosysteemipalvelut eli luontohyödyt ovat luonnonprosesseja, jotka vaikuttavat positiivisesti asukkaiden terveyteen ja hyvinvointiin. Espoolainen luonto ja kaupunkivihreä tarjoaa asukkaille monia hyötyjä, joiden merkitys asukkaiden hyvinvoinnille korostuu tulevaisuudessa, kun ilmastonmuutoksen myötä sään ääri-ilmiöt lisääntyvät.

Tiiviillä kaupunkialueella asukkaiden hyvinvoinnin kannalta keskeisiä ekosysteemipalveluita ovat esimerkiksi pienilmaston säätely, lähivirkistys ja tuulisuuden säätely. Näitä tuottavat erityisesti kaupungin metsät, puistot, pihat ja pienikin kaupunkivihreä, kuten katupuut ja viherkatot. Laajat metsät ja muut kasvulliset alueet taas ovat tärkeitä erityisesti hiilinielujen, veden kierron säätelyn ja tulvasuojelun näkökulmasta.

Kaupunkivihreään ja ekosysteemipalveluihin liittyvillä kaavamääräyksillä turvataan kaupunkiympäristön viihtyisyyttä ja entistä parempaa kykyä sopeutua ilmastonmuutoksiin tuomiin sään ääri-ilmiöihin sekä tuetaan kaupunkiluonnon monimuotoisuutta myös rakennetussa ympäristössä.

Yleismääräykset

Maankäytön jatkosuunnittelussa on vahvistettava ekosysteemipalveluiden tarjontaa ja edistettävä ilmastonmuutokseen sopeutumista luontopohjaisin ratkaisuin.

Keskustoissa ja asuinalueilla on turvattava riittävä kaupunkivihreän määrä ja latvuspeittävyys.

Asumiseen muuntuvilla työpaikka-alueilla on lisättävä puustoa ja viherpeitteisen vettä läpäisevän maanpinnan määrää.

Kaikessa jatkosuunnittelussa tulee vahvistaa ekosysteemipalveluiden tarjontaa ja edistää kaupungin kykyä sopeutua ilmastonmuutokseen luontopohjaisin ratkaisuin. Luontopohjaisilla ratkaisuilla voidaan parantaa kaupunkiympäristön ilmastokestävyyttä sekä lieventää suunnitelmien vaikutuksia ekosysteemipalveluihin, kuten esimerkiksi tulviin, hulevesien hallintaan, hiilinieluihin ja pienilmastoon. Keinot voivat olla vaihtelevan taseisia laajoista valuma-alueitasoisia ratkaisuista pieniin kasvullisiin alueisiin, kuten viherkattoihin. Suunnittelun pohjaksi tulee huomioida kunkin alueen merkitys ekosysteemipalveluiden tarjonnassa ja ilmastonmuutokseen sopeutumisessa. Monipuolisia ekosysteemipalveluita tarjoavat parhaiten monimuotoiset ja monikäyttöiset viheralueet, sekä monipuolinen katu- ja kaupunkivihreä rakennusten välissä, kuten maanvaraiset, vehreät pihat ja mikrometsät.

Kaupunkivihreän ja latvuspeittävyys on erityisen tärkeää turvata alueilla, joilla ihmiset asuvat. Näillä alueilla on syytä erityisesti parantaa luontopohjaisten ratkaisujen toteutukseen sekä puuston määrän lisäämiseen ja säilyttämiseen, kunkin alueen lähtökohdat ja ominaispiirteet huomioiden.

Asumiseen muuttuvat työpaikka-alueet ovat usein varsin puuttomia suurine pysäköintikenttineen ja pienilmasto on usein paahteinen. Näillä alueilla jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota puuston ja viherpeitteisten vettä läpäisevien pintojen riittävään määrään, kun maankäyttö muuttuu asumiseen. Alueilla tulee jatkosuunnittelussa pyrkiä säästämään olevia viheralueita sekä lisäämään virkistysalueita ja maanvaraisia vehreitä pihoja.

Yleismääräyksen lisäksi kaupunkivihreän määrää ohjataan kaavaratkaisuissa monien eri merkintöjen määräysten kautta.

Keskustoissa, julkisten palveluiden alueilla (PY), palveluiden alueilla (P) sekä asuinalueilla (AK, A, AP) on määräys kortteleiden toteuttamisesta vihertehokkaina. Tämä osaltaan turvaa kaupunkivihreää lähellä asukkaita. Asuinalueilla (AK, A) teemaa turvaa

lisäksi määräys siitä, että pihat tulee toteuttaa ensisijaisesti maanvaraisina. Vihertehokkuuden ja maavaraisten pihojen määrysten tavoitteena on turvata puuston latvuspeitteen, monipuolisen kasvillisuuden ja vettä läpäisevän maanpinnan määrää. Tämä vahvistaa kykyä sopeutua ilmastonmuutokseen sekä tukee asukkaiden hyvinvointia ja monimuotoista kaupunkiluontoa.

Urheilupuiston määräys (kpl 1.5 Palvelut) ohjaa kiinnittämään jatkosuunnittelussa huomiota riittävään kaupunkivihreään, jolla pysytään sekä lisäämään alueiden viihtyisyyttä että parantamaan pienilmastoa. Kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeellä (kpl 1.10.1 Kaupunkikuva) määrätään lisäksi asemakaavoitettujen puistojen ja virkistysalueiden pinta-alan turvaamisesta, sillä alueella on voimakas virkistyskäyttöpaine ja vähän kaupunkivihreää.

Virkistysverkosto 2060 -teemakartan merkintä ”kaupunkivihreän kehittämisvyöhyke” tarkoittaa millä Espoon alueilla on tunnistettu erityisesti tarvetta lisätä kaupunkivihreän määrää. Teemakartan vyöhykkeet perustuvat yleiskaavatasoihin tarkasteluihin Espoon kaupunkirakenteen ilmastonkestävyyden ja virkistyskäyttöpaineen nykytilasta ja muutoksista vuoteen 2060.

2.9.8. Kestävä vesien hallinta

Vesienhallinnan teema pitää sisällään pinta- ja pohjavedet sekä hulevesien hallinnan ja tulvat. Kaavaratkaisun vesien hallinnan tavoitteena on mahdollistaa pinta- ja pohjavesien hyvän tilan taivottelu, turvata vesiympäristöön liittyviä luontoarvoja ja ehkäistä tulvista aiheutuvia haittoja. Kaavan lähtökohtana on osoittaa kaavakartalla isoimmat vesialueet, merkittävät virtavedet ja luokitellut pohjavedet. Monet vesien hallintaan liittyvät ratkaisut tehdään tarkemmassa suunnittelussa, ja ratkaisuja ohjataan yleiskaavassa määräyksin. Tällaisia teemoja ovat esimerkiksi hulevesien hallinta sekä vesistöjen luontoarvojen ja tulvien huomiointi.

Yleismääräykset

Maankäyttöratkaisujen on edistettävä vesien hyvän tilan säilymistä tai saavuttamista. Hulevesisuunnittelu on tehtävä valuma-aluelähtöisesti huomioiden sekä laadullisen että määrällisen hallinnan tarpeet. Maankäytön jatkosuunnittelussa on turvattava riittävät aluevaraukset hulevesien hallinnan luontopohjaisille ratkaisuille. Hulevesien muodostumista on ensisijaisesti ehkäistävä minimoimalla läpäisemättömien pintojen määrä. Rakentamisen aikaisten hulevesien hallintaan on kiinnitettävä erityistä huomioita.

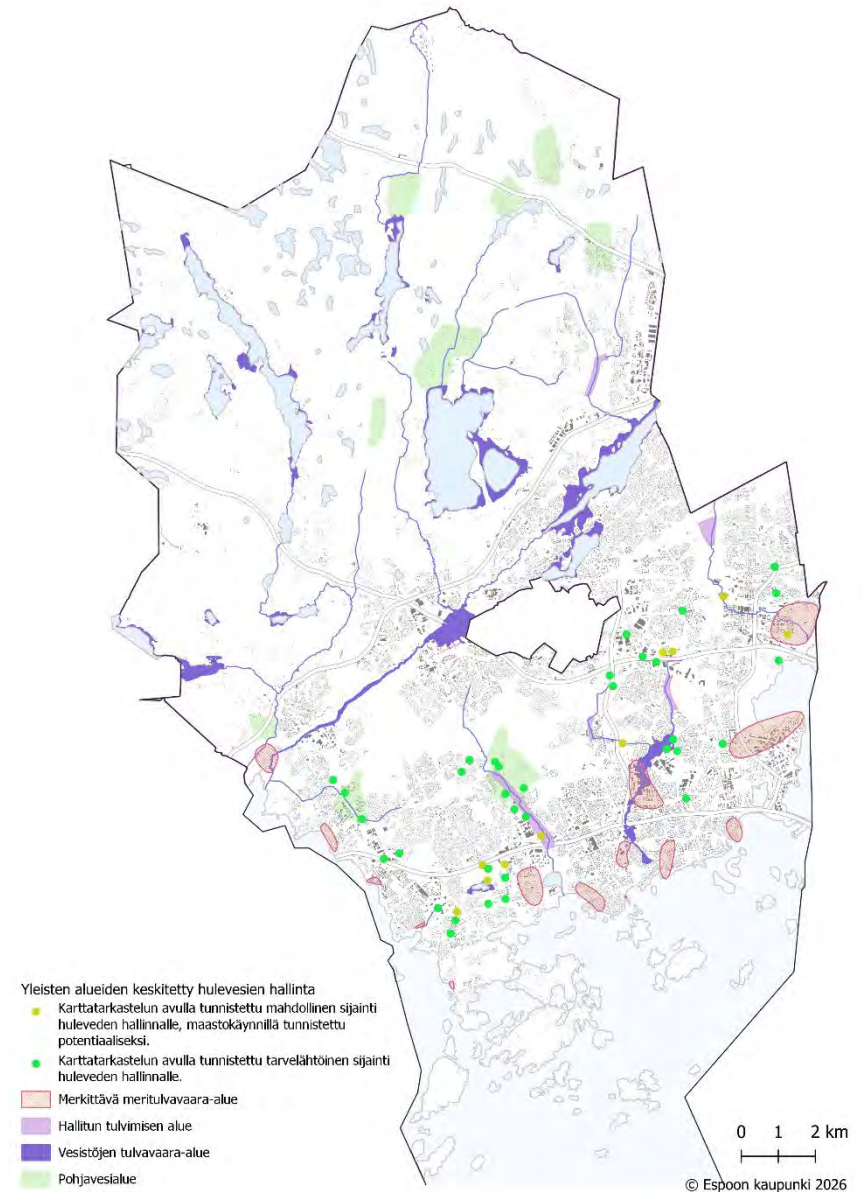
Kaikki maankäyttöratkaisut tulee suunnitella niin, että ne edistävät vesien hyvän tilan säilymistä ja saavuttamista. Valuma-aluelähtöinen hulevesisuunnittelu käsittää laadullisen ja määrällisen hallinnan tarpeet huomioiden vesistöjen erityispiirteet, kuten herkat luontokohteet tai erityisen tulvaherkkyyden. Laadullisella hallinnalla estetään haitallisten epäpuhtauksien ja kiintoaineksen pääsy vesistöihin ja määrällisellä hallinnalla pyritään ehkäisemään kuivuutta, tulvia ja liiallisia virtaamia.

Jatkosuunnittelussa on turvattava riittävät aluevaraukset hulevesien hallinnan luontopohjaisille ratkaisuille, kuten kosteikoille tai viivytys- ja imeytysrakenteille. Hulevesien muodostumista tulee ensisijaisesti ehkäistä minimoimalla läpäisemättömien pintojen määrä hyödyntämällä esimerkiksi viherkattoja, kasvullisia alueita pihoiden tai vettä läpäiseviä pihamateriaaleja.

Rakentamisen aikaisten hulevesien hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota, sillä vesistökuormitus on rakentamisen aikana käytön aikaista suurempaa. Työmaavesien käsittely tulee Espoossa suunnitella ja toteuttaa noudattaen pääkaupunkiseudun työmaavesiohjetta.

Yleiskaavan vesien hallinnan ratkaisua täydentää Yleiskaava 2060 – hulevesien hallinnan periaatteet selvitys. Selvityksessä muodostettiin Espoon eteläosien valuma-alueille hulevesien hallinnan periaatteet sekä selvitettiin mahdollisia yleisten alueiden hallintapaikkoja (kuva).

Kartalla on esitetty vesistötulvavaara-alueet, hallitun tulvimisen alueet, pohjavesialueet ja yleisten alueiden hulevesien hallinnan tarvealueita. Meritulvavaara-alueista esitetään merkittävimpiä tulvavaara-alueita, joilla erityinen tarve riskien hallintaan.



Meren ja vesistöjen rannoilla sekä muilla alavilla alueilla on huolehdittava tulvasuojelusta riittävällä rakentamiskorkeudella. Tulvareitit on selvitettävä maankäytön jatkosuunnittelussa.

Vesistöjen ja meren rantavyöhykkeellä tulee kiinnittää erityistä huomiota riittävään rakentamiskorkeuteen. Suunnittelun pohjaksi on selvitettävä ajantasaiset suositukset alimmista rakentamiskorkeuksista. Ranta-alueilla tulee huomioida myös aaltoiluvara.

Itämeren rannalla meritulvaan varautumisen suositusten perustana nykyisten suositusten mukaisesti on vedenkorkeus, jonka ylittymisen todennäköisyys vuoden 2100 aikana on 1/250 (0,4 %). Pääkaupunkiseudun rannikolla tämä alin suositeltava rakentamiskorkeus on ilman aaltoiluvaraa N2000 +2,80 m. Jatkosuunnittelussa on huomioitava ajantasaiset suositukset.

Asemakaavoituksessa on selvitettävä tulvareitit ja varmistettava niiden välityskyvyn riittävyys myös ilmaston muuttuessa tulevaisuudessa.

Oheisessa kartassa on esitetty nykyiset vesistötulvavaara-alueet ja purojen ympäristöjä, joilla on jatkosuunnittelussa mahdollistettava purojen hallittu tulviminen (hallitun tulvimisen alue). Meritulvavaara-alueista on kartassa nostettu esiin erityisesti alueet, joilla on täydennysrakentamisen yhteydessä kiinnitettävä erityistä huomioita tulvareittien säilymiseen ja uuden rakentamisen sovitamiseen olevaan rakenteeseen.

Ruoppauksia ja täyttöjä edellyttävien maankäyttöratkaisujen suunnittelussa on riittäviin selvityksiin perustuen otettava huomioon ympäristövaikutukset.

Maankäytön jatkosuunnittelussa on arvioitava riittäviin selvityksiin perustuen toimenpiteiden vesistö- ja luontovaikutukset. Täyttöjen ja ruoppauksen laajuudesta ja paikasta riippuen vaikutusten selvittäminen voi edellyttää hankealuetta laajempia selvityksiä. Selvityksiltä tarvittava

tarkkuustaso riippuu suunnitelman tehtävästä ja tarkkuustasosta. Ruoppauksen ja täyttöjen suunnittelussa on huomioitava mahdollinen vesi- ja ympäristönsuojelulain mukaisen luvan tarve.

Vesialue (W)

Maisemaa muuttava kaivamis-, täyttämis-, ruoppaus- tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Alueelle suunniteltavissa toimenpiteissä on toimenpiderajoituksen lisäksi huomioitava mahdollinen vesilain mukaisen luvan tarve.

Vesialueena on osoitettu kaikki yli 1 ha kokoiset järvet ja meri-alue.

Merkittävä virtavesi

Virtavesiuoman jatkuvuus, ekologinen toimivuus ja merkitys tulvareittinä sekä uoman reunavyöhykkeen riittävä leveys on otettava huomioon maankäytön jatkosuunnittelussa.

Virtavesillä on kaupunkirakenteessa monia eri merkityksiä ja kohteen mukaan erityisominaisuuksia ja -arvoja. Riittävä reunavyöhykkeen leveys riippuu muun muassa uoman luonnontilasta. Rakennetussa ympäristössä virtavesiä tulee kehittää pääosin avoimina vesielementteinä osana virtustalouksena. Purojen luonnonmukaisuutta ja ekologista toimivuutta on suositeltavaa edistää kunnostamalla. Virtavesien toimivuus tulvareittinä tulee varmistaa turvaamalla uomien riittävä välityskyky.

Purojen varsia tulisi kehittää tulvaherkillä alueilla siten, että se tarjoaa mahdollisuuksia veden viivytykseen ja tulvasuojeluun esimerkiksi

tulvatasanteiden avulla. Puronvarren viheralueiden voidaan myös sallia peittyvän tulvavedellä harvinaisessa tulvatilanteessa.

Merkittävä virtavesi merkinnällä on osoitettu isoimmat joki- ja purouomat. Kaavakartalla ei ole esitetty pienempiä vesiuomia tai erikseen luonnontilaisia uomaosuuksia. Pienemmät purot, norot ja lähteet otetaan huomioon maankäytön jatkosuunnittelussa. Näitä ohjataan yleiskaavassa yleismääräyksellä huomionarvoisten luontotyyppien ja lajien kannalta arvokkaiden alueiden ja yhteyksien huomioon ottamisesta. Luonnontilaisten uomien ympärille on suositeltavaa jättää 50 metrin levyinen vyöhyke, jossa ei sallita toimia, jotka heikentävät puron vesitasetta tai luonnontilaa.

Myös vesilaki suojaa pieniä luonnontilaisia vesistöjä. Vesilaki kielittää norojen, lähteiden, fladojen, kluuvijärjvien ja pienten lampien luonnontilan vaarantamisen. Lupaviranomainen voi myöntää poikkeusluvan, jos kyseisen luontotyypin suojelutavoitteet eivät huomattavasti vaarannu. Hankkeella, joka vaarantaa purouoman luonnontilaisuuden, tulee olla vesitalouslupa.

Pohjavesialue (pv)

Maankäytön jatkosuunnittelussa on turvattava riittävä pohjaveden muodostuminen, pinnantason säilyminen ja paineellisen pohjaveden purkautumisen ehkäisy. Puhtaat hulevedet on imeytettävä maaperään. Alueelle ei saa sijoittaa toimintoja, joista voi aiheutua pohjaveden pilaantumisvaaraa.

Aluetta koskevat toimenpiteet on suunniteltava ja toteutettava siten, että heikentävät vaikutukset pohjaveden laatuun ja määrään ovat mahdollisimman vähäiset.

Pohjavesialueella yksityiskohtaisemman suunnittelun tulee perustua suunnittelualueella tehtyihin maaperä- ja pohjavesitutkimuksiin.

Kaavakartalla on osoitettu luokitellut pohjavedet (luokat 1, 2 ja E). Jatkosuunnittelussa on turvattava pohjaveden muodostuminen esimerkiksi riittävillä viheralueilla tai hulevesien imeytyksellä erityisesti niillä alueilla, joissa maaperä on vettä läpäisevää. Pohjavesialueilla vain puhtaat hulevedet voidaan imeyttää maaperään. Pinnantason säilyminen tulee turvata ja ehkäistä paineellisen pohjaveden purkautuminen.

Pohjavesialueille ei saa sijoittaa sellaisia toimintoja, joista voi aiheutua pohjaveden pilaantumisvaaraa. Pohjavesialueilla tulee huomioida ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säännökset hankkeiden luvanvaraisuudesta. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida vesilain mukaiset suoja-alueet. Pohjaveden pilaantumisella tarkoitetaan sellaisia toimintoja, joista voi päästä pohjaveteen haitallisia aineita, jolloin se voi muuttua terveydelle vaaralliseksi tai käyttökelvottomaksi.

Pohjavesialuetta koskevat toimenpiteet on suunniteltava ja toteutettava siten, että heikentävät vaikutukset pohjaveden laatuun ja määrään ovat mahdollisimman vähäiset. Heikentävillä vaikutuksilla tarkoitetaan esimerkiksi pohjaveden antoisuuden vähenemistä tai pilaantumista vähäisempiä vaikutuksia pohjaveden laatuun. Heikentyminen voi olla seurausta esimerkiksi liiallisesta vedenotosta, ravinnekuormituksen lisääntymisestä tai rakentamisesta. Pohjavesioloja muuttavien hankkeiden suunnittelussa tulee huomioida vesilain säännökset hankkeiden luvanvaraisuudesta.

Pohjavesialueille on osoitettu kaavakartalla merkittäviä raidelinjauksia, jotka tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Raidelinjausten toteuttaminen pohjavesialueelle tulee vaatimaan vesilain mukaisen luvan.

Lähteet:

Espoon kaupunki (2026). Yleiskaava 2060 – Hulevesien hallinnan periaatteet.

2.9.9. Yleiskaava 2060 tarkistaa viheralueverkoston kaavaratkaisua

Voimassa olevien yleiskaavojen merkintöihin on tehty jonkin verran tarkistuksia tuoreiden luontoselvityksien perusteella. Yleiskaavaan on osoitettu uusia luonnonsuojelualuevarauksia ja päivitetty voimassa olevien yleiskaavojen luonnonsuojelu- ja suojelualuevarauksia. Voimaan jäävien yleiskaavojen Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan sekä Soukanniemi-Suvisaariston osayleiskaavan alueilla tehdyt muutokset ovat informatiivisia. Oikeusvaikutuksettomalla alueella kaavamääräykset kuten suojelualueiden suojelumääräykset ja toimenpiderajoitukset eivät ole oikeusvaikutteisia.

Ekologisen verkoston jatkosuunnittelua ohjataan yleiskaavassa kokonaisuutena suhteessa voimassa oleviin yleiskaavoihin. Ekologiset yhteydet osoitetaan yleiskaavassa ensimmäistä kertaa koko Espoon alueelle. Myös luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo1 ja luo2) osoitetaan ensimmäistä kertaa osayleiskaavoja laajemmassa yleiskaavassa. Ekologisen yhteyksien kehittämistä ohjataan runkoyhteyden kehittämiskohdan merkinnällä, joka on uusi Espoon yleiskaavoissa. Keskuspuisto on ekologisen verkoston kannalta tärkeä alue ja keskuspuiston muodostavaa viheralueiden verkostoa on laajennettu suhteessa voimassa oleviin yleiskaavoihin muun muassa vähentämällä asumisen alueita ja poistamalla laaja hautausmaa-alue (EH) Lugnetinniityn eteläpuolelta.

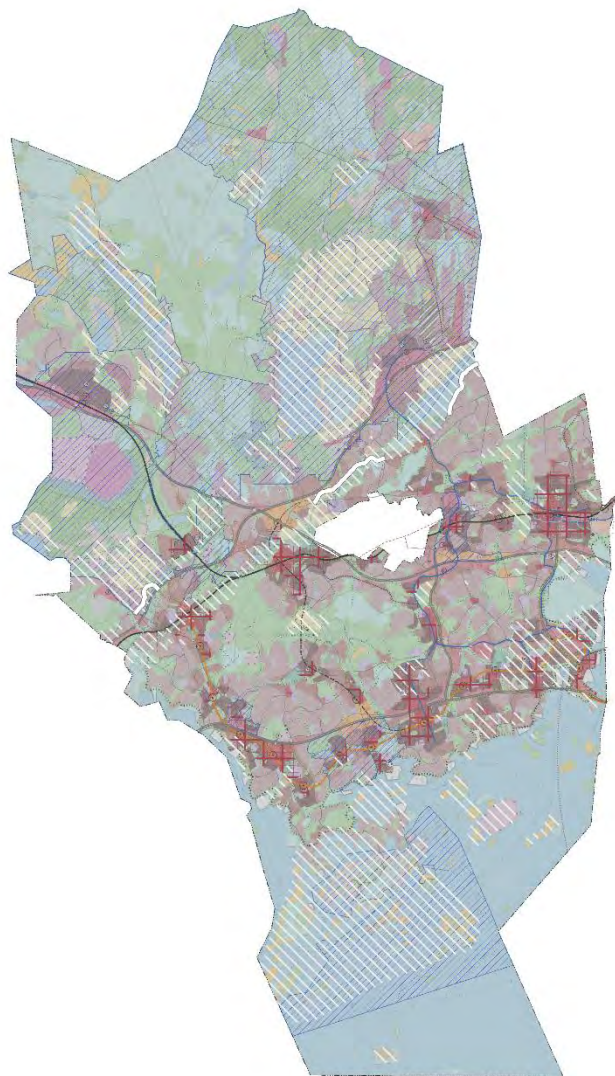
Voimassa oleviin kaavoihin nähden yleiskaavaratkaisussa korostuu virkistysalueiden osalta lähivirkistysalueiden tasapuolisen saavutettavuuden turvaaminen sekä kaavamerkinnöissä että määräyksissä. Muutos voimassa oleviin kaavoihin on myös erityisten virkistysaluekokonaisuuksien nostaminen esiin. Rantaraitin ja joki-laaksojen merkinnät ovat Espoon eteläosissa uusia merkintöjä yleiskaavatasolla. Eteläisen Espoon voimassa oleviin kaavoihin

verrattuna yleiskaava 2060 osoittaa myös merkittävät virtavedet kaavakartalla.

Kaupunkivihreän merkitys, ilmastonmuutokseen sopeutuminen sekä hiilinielut ja -varastot on nostettu voimassa olevia kaavoja vahvemmin esiin määräystasolla.



2.10 Kaupunkikuva, kulttuuriympäristö ja maisema



Yleiskaavassa ohjataan kaupunkikuvan ja maisemakuvan muu-
tosta, jotta kaupunkiympäristö olisi jatkossakin laadukasta ja ole-
massa oleva arvoja ja ominaispiirteitä pystytään säilyttämään
kasvavan kaupungin voimavarana.

Yleiskaavassa on varattu huomattavasti aiempaa enemmän tilaa
keskustatoiminnoille. Keskustatoimintojen ja niitä ympäröivien
tiivisti rakennettavien alueiden määräykset ohjaavat jatkosuun-
nittelua huomioimaan mm. laadukkaan ja monipuolisen kaupun-
kitilan syntymisen, sujuvat kävely-yhteydet sekä ympäristön ke-
hittämisen vihertehokkaasti.

Arvokas kulttuuriympäristö on tärkeä osa espoolaista historiaa ja
identiteettiä. Kulttuuriympäristön kokonaisratkaisussa on pyritty
varmistamaan, että koko Espoon kannalta merkittävimpien kult-
tuuriympäristöjen ja maisemallisten kokonaisuuksien arvot huo-
mioidaan tarkemmassa suunnittelussa ja espoolaista historiaa
säilyy myös tuleville polville. Maisemakuva tulee arvokokonai-
suuksien lisäksi huomioida erityisesti herkillä ranta-alueilla sekä
virkistys- ja luonnon kehittämiskokonaisuuksien alueilla.

2.10.1. Kaupunkikuva

Kaupunkiympäristön kehittämisvyöhyke

**Vyöhykkeellä on parannettava viihtyisyyttä ja käveltävyyttä sekä
luotava edellytyksiä yhteisön kohtaamispaikoille. Toimenpiteitä
suunniteltaessa on tunnistettava ja huomioitava paikalliset eri-
tyispiirteet. Jatkosuunnittelussa on varmistettava omaleimaisen
ja laadukkaan kaupunkiympäristön muodostuminen.**

**Vyöhykkeellä kiinnitetään erityistä huomioita katutilan elävyyttä
ja aktiivisuutta tukeviin toimintoihin, kaupunkivihreän määrään**

sekä käytettyjen materiaalien laatuun. Korttelirakenteen ja rakennusten arkkitehtuurin on tuettava viihtyisän katu ympäristön muodostumista.

Vyöhykkeen käveltävyyttä parannetaan toisiinsa kytkeytyvillä laadukkailla ja turvallisilla reittien, puistojen, aukoiden ja toiminnallisten ulkotilojen sarjoilla.

Olemassa olevien tiivistyvien asemanseutujen kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeillä asemakaavoitettujen puistojen ja virkistysalueiden pinta-alaa ei saa lähtökohtaisesti vähentää ja puustoa on pyrittävä lisäämään.

Katutilaan avautuvia pysäköintikenttiä on vältettävä. Katutilaan avautuvan liiketoiminnan kehittämistä tuetaan osoittamalla lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Vyöhyke sijoittuu uusiin, runsaasti täydentyviin ja oleviin ympäristöihin, sekä ympäristöihin missä on havaittu kaupunkivihreän vähäinen määrä tai muita ympäristön kehitys tarpeita esimerkiksi viihtyisyyden saralla. Vyöhykkeen tavoitteena on luoda edellytyksiä aktiiviselle ja käveltävälle kaupungille ja lisätä yhteisölle arvokkaita viihtyisiä kohtaamispaikkoja.

Alueella kaupunkiympäristöä kehitetään käveltävyyden näkökulmasta. Vyöhykkeen osoittamilla alueilla kävelyreittien ja niiden varrelle sijoittuvien kohtaamispaikkojen tulee muodostaa selkeä verkosto. Vyöhykkeiden määrittämällä alueilla katuverkkoa ja korttelirakennetta rajataan esimerkiksi lyhyillä kortteliväleillä ja suurien tonttien läpikäveltävillä julkisilla kävely-yhteyksillä. Alueella luodaan elinvoimaa ja mahdollisuuksia kivistä jalkaliiketoimiltoille. Kivistä jalkaliiketoimiltojen sijoittuminen määritellään jatkosuunnittelussa, ja niiden tulee sijoittua keskeisten katuosuuksien varteen kaupunkirakenteellisesti merkittäviin sijainteihin.

Vyöhykkeen osoittamilla alueilla katuverkkoa täydennetään viihtyisillä katureiteillä sekä puistojen ja aukoiden sarjoilla. Reittien tulee olla

selkeitä ja turvallisia sekä niiden tulee muodostaa sujuvia yhteyksiä esimerkiksi lähiasemalle, pysäkille ja laajemmille viheralueille.

Katutilojen aktiivisuutta lisätään tuomalla kivistä jalkatasoon aktiivista ja toiminnallista tilaa, esimerkiksi yhteiskäyttötiloja, leikki tai urheilutiloja, kaupunkitalomaisia maantasohuoneistoja, sisäänkäyntejä ja liiketilaa. Katutilan miellyttävyyttä voidaan myös lisätä runsaalla katutasoon avautuvalla viherrakentamisella.

Jo rakennettujen, tiivistyvien asemanseutujen kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeillä (Olari/Kuitinmäki-Matinkylä, Espoonkeskus-Suvela, Kauklahti, Leppävaara, Espoonlahti-Kivenlahti, Niittykumpu, Tapiolan urheilupuisto, Tapiola ja Otaniemi -Keilaniemi) asemakaavoitettujen puistojen ja virkistysalueiden määrää ei saa lähtökohtaisesti vähentää ja puustoa on pyrittävä lisäämään. Riittävät viheralueet ja korkea puuston määrä niin viheralueilla ja pihoilla kuin kaduilla ja aukioillakin tekee alueista entistä ilmastokestävämpiä ja viihtyisämpiä. Uusilla tai maankäytöltään muuttuvilla asemanseuduilla tai keskuksissa (mm. Myntinmäki ja Vanttila) lähiviheralueiden sijainti ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Vyöhyke sijoittuu uusiin, voimakkaasti täydentyviin ja oleviin kaupunkirakenteisiin. Merkinnälle on havaittu tarvetta ympäristön viihtyisyyden, runsaan uudis- tai täydennysrakentamisen tai kaupunkivihreän lisäämisen perusteella. Vyöhykkeen päätarkoitus on lisätä alueiden viihtyisyyttä, käveltävyyttä sekä luoda potentiaalia elinvoimaiselle kivistä jalkaliiketilalle sekä yhteisön kohtaamispaikoille. Arkkitehtuurin tulee olla kokonaisuudessaan laadukasta rakennusten hahmosta katutason toteutukseen. Riittävät viheralueet, kasvillisuus ja puusto auttavat viilentämään vyöhykkeen alueiden pienilmastoa hellehuippuina ja hillitsevät rankkasateiden aiheuttamia tulvahuippuja.

2.10.2. Kulttuuriympäristö

Yleismääräykset

Maankäytön jatkosuunnittelussa ja muissa toimenpiteissä on otettava huomioon muinaisjäännösrekisterin mukaiset muinaismuistolain nojalla suojellut kiinteät muinaisjäännökset sekä arvokkaiden maisema- ja kulttuuriympäristöalueiden erityispiirteet. Alueita koskevista toimenpiteistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.

Valtakunnallisesti merkittäviä arkeologisia kohteita kuten muitakin kiinteitä muinaisjäännöksiä suojaa muinaismuistolaki. Kulttuuriympäristöt on esitetty Espoon kulttuuriympäristö -selvityksessä, joka toimii kaavoituksen, rakentamisen ja muiden toimenpiteiden lähtötietona. Selvitys on yleiskaavatasoinen, joten tavoitteena on, että tietoja tarkennetaan ja täydennetään yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä.

Suuri Rantatie

Valtakunnallisesti merkittävä historiallinen tielinja, Suuri Rantatie.

Tielinja, tiehen liittyvät rakennelmat, puusto ja tiemaisema on otettava huomioon ja sovitettava yhteen aluetta koskevissa toimenpiteissä ja maankäytön jatkosuunnittelussa.

Tielinjaan liittyvistä toimenpiteistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.

Määräyksellä turvataan valtakunnallisesti merkittävän historiallisen tien linjausta ja ympäristöä, jotta ne otettaisiin huomioon alueen suunnitelmassa ja toteutuksissa.

Arvokas kulttuuriympäristö

Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt.

Aluetta koskevissa toimenpiteissä ja tarkemmassa suunnittelussa on tunnistettava alueen rakennushistorialliset, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot. Arvokasta kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvokkaat ominaispiirteet otettava huomioon ja sovitettava jatkosuunnittelussa yhteen maankäytön muiden tavoitteiden kanssa.

Aluetta koskevista toimenpiteistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.

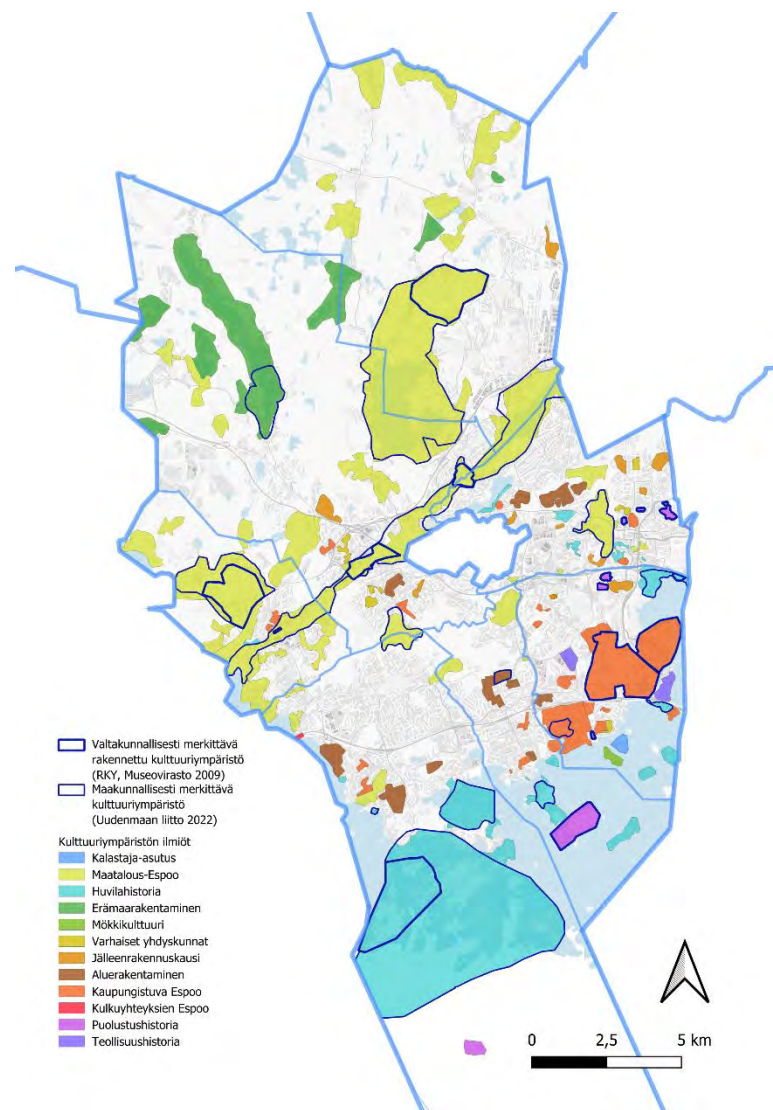
Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin Rakentamislain 53 §:ssä on säädetty.

Arvokas kulttuuriympäristö -merkintä sisältää koko Espoon kannalta merkittävät kulttuuriympäristöt. Jos näiden arvot tuhoutuvat, menetetään merkityksellisestä espoolaisuudesta jotain pysyvästi. Kyse ei ole suojelumerkinnästä, vaan tavoitteena on tunnistaa alueiden arvot ja kehittää niitä mahdollisten muutosten myötä entistä paremmiksi. Tavoitteena on vahvistaa alueiden identiteettiä ja viihtyisyyttä. Tarkemman suunnittelun tehtäväksi jää sovittaa yhteen erilaisia tavoitteita kulttuuriympäristöarvot huomioiden.

Kaavakartan 'Arvokas kulttuuriympäristö' -merkintä sisältää Espoon kulttuuriympäristöistä valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY, Museoviraston inventointi) sekä maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt, joiden rajaukset on yleiskaavatyön yhteydessä tarkistettu.

Lisäksi kaavakartalla on esitetty koko Espoon kannalta merkittävät paikalliset kulttuuriympäristöt. Ne kuvaavat merkittäviä espoolaisia ilmiöitä, joita on kuvattu tarkemmin Espoon kulttuuriympäristö -selvityksessä. Näiden ilmiöiden teemoja ovat asutuksen ja elinkeinojen osalta Maatalous-Espoo, Kalastaja-asutus, Varhaiset yhdyskunnat, Jälleenrakennuskausi, Aluerakentaminen ja kaupungistuva Espoo. Tärkeiksi tunnistettuja ilmiöitä ovat myös Kulkuyhteyksien Espoo, Teollisuushistoria ja Puolustushistoria, sekä vapaa-aikaan ja virkistykseen liittyen Huvilahistoria, Erämaarakentaminen ja Mökkikulttuuri.

Ilmiöiden edustavuuden lisäksi paikallisten kulttuuriympäristöjen valinta kaavakartalle on perustunut alueiden erityisiin piirteisiin (merkittävä historia, tunnettuus tai maamerkki, korkeatasoisuus, erityinen arkkitehtuuri, harvinaisuus) ja kulttuuriympäristöselvityksen arvotuksen korkeisiin pisteisiin.



Espoolaiset ilmiöt kuvastavat Espoon kehittymisen vaiheita aina varhaisesta historiasta viime vuosikymmeniin asti.

Kulttuuriympäristön ja maiseman huomioimisesta on mainintoja myös näissä määräyksissä (kappaleet 2.5 ja 2.9):

- Jokilaakson kehittämisvyöhyke (2.9)
- VPM Virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan palveluiden alue (2.5)
- LV Venesatama-alue (2.5.)
- VU Urheilupuisto (2.5)
- Keskuspuisto (2.9)
- Rakentamattomat rannat ... -yleismääräys (2.9)

Espoon kulttuuriympäristöä on selvitetty yleiskaavatasoisissa inventoinneissa, joiden tulokset on koottu koko kaupungin kattavaksi raportiksi. Espoon kulttuuriympäristö -raporttikokonaisuus on mukana kaavan selvityksissä.

Kaavakartalla esitetyt kulttuuriympäristöalueiden rajaukset ovat osin pienemmät kuin raportissa. Syynä tähän on joidenkin alueiden voimakkaasti muuttuva maankäyttö, joka ei mahdollista esimerkiksi avoimen viljelymaiseman säilymistä alkuperäisen laajuutena. Tällöin arvokkaan avoimen alueen osalta tulee huomioida näkymät ja avoimen alueen ehjä rajautuminen. Lisäksi voimakkaasti muuttuvilla maankäytön alueilla avoimen maiseman rajaa voidaan muokata siten, että vaikutuksia lievennetään. Näitä tavoitteita tukee myös kulttuuriympäristön yleismääräys.

Voimassa oleviin yleiskaavoihin verrattuna on tunnistettu uusia arvokkaita kulttuuriympäristöalueita, mutta tietojen päivittämisen ja arvottamisen myötä on myös joitakin alueita jätetty merkittämättä kaavakartalle. Espoon kulttuuriympäristö -selvityksessä alueet on esitetty kattavammin.

2.10.3. Maisema

Yleismääräykset

Ranta-alueilla rakentaminen ja muut toimenpiteet on sovitettava maisemaan ja muuhun ympäristöön. Rantoja kehitetään mahdollisimman laajasti luonnonmukaisina.

Määräyksellä turvataan rantojen luonnonmukaisuutta ja maisema-arvoja.

Ranta-alueille rakennettaessa tulee toiminnot sovittaa erityisen huolellisesti rantamaisemaan ja ympäristön arvoihin. Rantoja tulee kehittää ja ylläpitää mahdollisimman laajasti luonnonmukaisia. Urbaaneillakin alueilla rakennetut rannat on suositeltavaa suunnitella rantaluonnon prosesseja tukien. Määräys tukee paitsi luontovirkistysmahdollisuuksien kehittämistä veden äärellä myös rantaluonnon säilymistä osana Espoon ekologista verkostoa ja maisema- ja kaupunkikuvaa vuoteen 2060.

Kaavaratkaisussa ja määräyksissä on tunnistettu sellaisia alueita, toimintoja ja vyöhykkeitä, jossa maiseman arvojen huomioiminen on jatkosuunnittelussa erityisen tärkeää. Yleismääräyksen ja arvokkaiden kulttuuriympäristöjen lisäksi maiseman arvot tulee erityisesti ottaa jatkosuunnittelun keskiöön esimerkiksi avoimen maisematilan elinkeinoalueilla (AME) (kappale 2.6), virkistys-, matkailu ja vapaa-ajan palveluiden alueilla (VPM) (kappale 2.5), sekä jokilaaksojen vyöhykkeillä.

Avoimen maisematilan elinkeinoalueet (AME) turvaa vanhojen avointen viljelymaisemien avoimen maisematilan ja eheiden reu-
navyöhykkeiden säilymistä. Viljelymaisemien säilyminen avoimena turvataan parhaiten tukemalla maaseutuelinkeinojen jatkumista.

Maisemaa muuttava puunkaato, maanrakennustyöt, sekä muu niihin liittyvä toiminta on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty

- loma-asuntojen alueilla (RA)
- virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan palveluiden alueilla (VPM)
- suojaviheralueilla (EV)
- virkistysalueilla (V)
- luonnonsuojelualueilla (SL)
- suojelualueilla (S)
- arvokkaiden kulttuuriympäristöjen alueella
- luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeillä alueilla (luo1 ja luo2).

Maisemaa muuttavat maanrakennustyöt tai muut vastaavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty

- maa- ja metsätalousalueilla (M)
- arvokkaan maisematilan elinkeinoalueilla (AME).

Maisemaa muuttava kaivamis-, täyttämisen-, ruoppaus- tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin rakentamislain 53 §:ssä on säädetty

- vesialueilla (W)
- venesatama-alueilla (LV).

Myös virkistys- ja luonnon kehittämiskokonaisuuksien alueilla maisemakuvan arvot korostuvat. Jokilaaksojen vyöhykkeet ovat yhtenäisinä kokonaisuuksina kehitettäviä alueita, joilla on erityisiä maisema-, historia-, kaupunkikuva-, luonto- ja virkistysarvoja. Keskuspuistoa ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisenä ja

monipuolisena viheraluekokonaisuutena vahvistaen sen virkistys-, luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöarvoja. Rantaraitti-merkinnällä on osoitettu merenrantaan sijoittuva ulkoilureitti ja sen varren virkistysalueet. Raitin varsi on toteutettava korkealaatuisena, vehreänä, viihtyisänä ja maisemaltaan vaihtelevana kokonaisuutena.

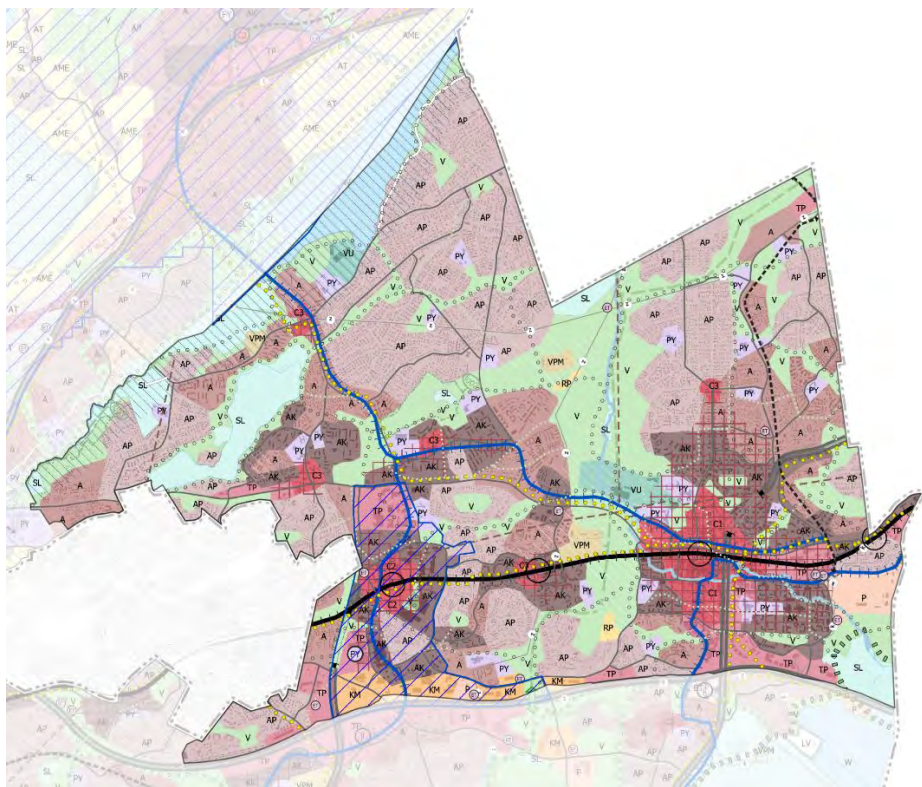
Virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan palveluiden alueilla (VPM) rakentamisen määrä ja laatu on sovitettava alueen luonto- ja kulttuuriympäristöarvoihin, maisemaan ja muuhun ympäristöön. Venesatamien alueilla (kappale 2.5) rakentamisessa ja toimintojen sijoittelussa on huomioitava virkistyskäytön estevaikutuksen minimointi, alueen viihtyisyys ja sopivuus maisemaan. Urheilupuistoissa (kappale 2.5) tulee hallien sijoittelussa huomioida liittymien kaupunkirakenteeseen sekä arvokkaiden kulttuuriympäristöjen maisemallisesti arvokkaiden avoimien maisematilojen säilyminen.

Osassa merkintöjä (kts taulukko) on lisäksi määräyksissä vaatimus maisematyöluvasta, jonka avulla pystytään käytännön tasolla ohjaamaan maisemassa tapahtuvia muutoksia ja niiden voimakkuutta kaupungissa esimerkiksi puunkaatoon ja maanrakennustöihin liittyen. Maisematyölupaa jyrkempi ohjaus puunkaatoon on kaavassa määrätty luo-alueille ja Keskuspuiston virkistysalueille, joilla määräyksessä kielletään avohakkuut.

2.11 Yleiskaava alueittain

Seuraavassa kappaleessa on kuvattu yleiskaavaratkaisu suuralueittain sekä erikseen Espoon rannikon ja merialueiden osalta.

2.11.1. Suur-Leppävaara



Suur-Leppävaara kytkeytyy tiiviisti muuhun seutuun, rajautuen Helsinkiin, Kauniaisiin ja Vantaaseen. Alueen keskeinen sijainti ja monipuoliset liikenneyhteydet ovat tehneet siitä houkuttelevan paikan maankäytön kehittämiseksi, kiinteistösijoituksille, kaupallisille toiminnoille ja työpaikoille. Asukas- ja työpaikkamäärät ovat kasvaneet viime vuosikymmeninä voimakkaasti erityisesti Leppävaaran keskukseen kytkeytyvillä alueilla.

Keskustat ja raideverkko

Leppävaara on koko Espoon kannalta merkittävä kaupan ja elinkeinoelämän keskus jatkossakin. Leppävaaran keskus ja Kera ovat tulevaisuudessa Rantaradan varren vahvoja, hyvin saavutettavia palveluiden ja tiiviin asumisen keskittymiä. Paikallisempia lähipalveluiden keskuksia ovat Lintuvaara, Karakallio, Viherlaakso, Lähderanta ja Kilo. Yleiskaavamääräykset tähtäävät näiden alueiden kehittämiseen viihtyisinä palveluiden ja kohtaamisten paikkoina.

Suuralueen keskeiset sijainnit kytketään raideverkkoon uusilla pikaraitiotieyhteyksillä, joihin on varauduttu jo aikaisemmassa yleiskaavapohjassa. Pikaraitiotieyhteyksiin varaudutaan välillä Leppävaaran keskustasta Karakallion kautta Suurpeltoon ja Matinkylään sekä Leppävaaran keskustasta Karakallion ja Lähderannan kautta Viiskorppeen. Joukkoliikenteen kannalta kehitettävänä yhteyksinä on tunnistettu myös yhteys Viiskorvesta Kalajärvelle ja Leppävaarasta Uusmäen kautta Vantaan suuntaan. Uudet liikenneyhteydet kytkevät Suur-Leppävaaran asuinalueita entistäkin paremmin rantarataan ja metroom.

Väestö ja asumisen alueet

Suur-Leppävaarassa asuu nykyisin yli 80 000 asukasta ja se on kasvanut voimakkaasti viime vuosikymmeninä erityisesti Leppävaaran keskukseen kytkeytyvillä alueilla. Yleiskaavaratkaisu varautuu 30 000 uuteen asukkaaseen Suur-Leppävaarassa. Näistä yli puolet sijoittuu jo asemakaavoituksessa oleville Keran ja Pohjois-Leppävaaran (Leppävaaransilta) alueille. Yleiskaava 2060 osoittaa uusia kaupunkimaisen asumisen mahdollisuuksia erityisesti kaavassa esitetyn Matinkylä-Leppävaara-pikaraitiotieyhteyden vaikutusalueelle Turuntien varteen ja Karakallioon. Yleiskaavassa laajoja pientaloalueita on edelleen osoitettu pientalovaltaisiksi, esimerkiksi Lintuvaarassa ja Laaksolahdessa.

Pientalomaisempaa asumista voidaan laajentaa Luuvanmäen eteläosassa ja Uusmäessä.

Työpaikat

Leppävaara on seudullisesti vetovoimainen työpaikkojen keskitelmä, jota kaavaratkaisu vahvistaa edelleen osoittamalla riittävät työpaikka-aluevaraukset liikenteellisesti hyvälle sijainnille ja lähellä keskuksen palveluita. Yleiskaava mahdollistaa 50 000 työpaikkaa Leppävaaran suuralueelle, ja ne painottuvat Leppävaaran keskusta-alueelle ja Keran osayleiskaavan alueelle. Keran osayleiskaavassa on varauduttu yhteensä 10 000 työpaikan sijoittumiseen alueelle, mikä edellyttää työvoimaintensiivisten toimintojen, kuten toimistojen ja palveluiden, sijoittumista alueelle. Keskusta-alueiden lisäksi työpaikka-alueita on osoitettu väylien varsille Perkkäällä ja Kerassa sekä raideliikenteen yhteyteen. Uuden pikaraitiotieyhteyden toteutuminen tukee Turuntien ja Rantaradan välisen työpaikka-alueen (TP) kehittymistä Mäkkylässä.

Kävely, pyöräily ja ajoneuvoliikenteen verkko

Kävely-ympäristön kehittämistä ohjataan erityisesti kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeellä Leppävaaran keskuksen alueella ja pienempien keskusten ympäristössä. Pyöräilyn edellytyksiä parannetaan osoittamalla pyöräliikenteen baanayhteyksiä Espoon kaupunkikeskuksiin sekä Helsinkiin. Baanayhteyksiä esitetään Rantaradanbaanalle eli Kauklahden ja Leppävaaran välille jatkuen Pitäjänmäenbaanana Leppävaaran ja Helsingin rajan välillä, Laajalahdenbaanalle Leppävaaran ja Tapiolan välille sekä Tarvonbaanalle eli Leppävaaran ja Helsingin rajan välille. Lisäksi osoitetaan baanayhteydet Leppävaaran ja Kalajärven välillä sekä Leppävaaran pohjoispuolen Kehä I:n suuntainen reitti jatkuen Helsingin rajalle.

Autoliikenteen osalta keskeisiä kehittämishankkeita ovat Lintulaakson tien jatke Vihdintielle sekä Leppävaaran keskustan kehittämistä palveleva katuverkko, mm. Lintuvaarantie, Portijanvartiantie, Vanha maantie ja Ratsukatu. Aiemmin yleiskaavoissa osoitettua Kehä II:n jatketta Turuntieltä Hämeenlinnanväylälle ei enää osoiteta maantieyhteytenä.

Virkistys ja luonto

Virkistysosalla kaavaratkaisu tunnistaa keskeisimpinä alueina Leppävaaranpuiston ja siellä sijaitsevan urheilupuiston, Kilon kartanon alueet sekä Viherlaakson ja Karakallion metsät. Näiden saavutettavuus asuinalueilta on varmistettu osoittamalla niille johtavia viheryhteyksiä ja reittejä. Leppävaaran puisto on merkittävä alue myös maakunnallisesti virkistysosalla, ekologisten yhteyksien ja maisema-arvojen näkökulmista. Viihtyisyyden ja hyvinvoinnin näkökulmasta asuin- ja keskusta-alueiden sisäisiä pienempiä viheralueita tulee erityisesti Leppävaaran keskuksen ja Keran alueilla osoittaa jatkosuunnittelussa riittävästi.

Urheilupuisto

Leppävaaran urheilupuisto on koko kaupungin näkökulmasta keskeinen kohde, joka tarjoaa jopa kansainvälisen tason puitteet hiihdossa ja yleisurheilussa. Lisäksi siellä sijaitsee Espoon ainoa maauimala. Urheilupuiston sijainti Leppävaaranpuiston kupeessa on virkistysreittien näkökulmasta erinomainen, mutta joukkoliikennesaavutettavuus ei nykyisellään ole riittävä. Uuden pikaraitiotien linjaaminen Vanhan maantien kautta Leppävaaran keskustaan parantaa urheilupuiston saavutettavuutta suuraluetta merkittävästi laajemmalla alueella. Se yhdistää urheilupuiston metrokäytävään Matinkylässä ja junarataan Kerassa ja Leppävaaran keskustassa, joista viimeisessä on myös runsas bussitarjonta ja yhteys pikaraitiolinja

15:een. Pikaraitiotieyhteys tukee myös urheilupuiston laajentamista lännen suuntaan. Leppävaaran keskusta-alue laajenee länteen radan pohjoispuolen kehittymisen myötä, ja samalla myös urheilupuisto kytkeytyy kaupunkirakenteellisesti paremmin keskukseen.

Vermo

Vermon nykyisen raviradan alue on erittäin potentiaalinen suurten tapahtumien ja muun paljon tilaa vievän palvelu- ja virkistystoiminnan sijoittumispaikkana, joista on erityisesti pääkaupunkiseudun kunnissa pulaa ja nykyisiin alueisiin kohdistuu paineita muuttaa niitä muuhun käyttöön. Alue on erinomaisesti saavutettavissa joukkoliikenteellä Mäkkylän juna-aseman ollessa hyvin lähellä ja pikaraitiotielinja 15:n pysäkkejä on alueen molemmilla laidoilla. Vermossa on nyt jo järjestetty konsertteja ja festivaaleja ja vastaava toiminta tulee alueella tulevaisuudessa painottumaan entisestään. Tähän mennessä ravitoiminta ja muut tapahtumat ovat voineet toimia rinta rintaan, mutta suurempimittakaavainen tapahtumatoiminta tarvitsee tuekseen myös lisärakentamista, jolloin ravitoiminnan edellytyksiä alueella ei voida ylläpitää.

Vermon alueen kehittämisessä on tärkeää huomioida vaikutukset Laajalahden suojelualueeseen ja Vermonojaan sekä laadukkaat virkistysreitit asuinalueilta Laajalahdelle Talin puolelle. Tapahtumatoiminta ja virkistystoiminta voivat alueella myös tukeutua toisiinsa ja muodostaa vetovoimaisen kokonaisuuden.



2.11.2. Suur-Tapiola



Suur-Tapiola sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien ympäröimänä eteläisessä Espoossa. Alueelle sijoittuu Tapiolan kulttuuriympäristöltään merkittävä puutarhakaupunki ja sen ympärille levittäytyvät pientaloalueet, sekä Otaniemen yliopistokampus ja Keilaniemen työpaikka-alue, jotka yhdessä muodostavat koko maan mittaluokassa merkittävän yrityskeskittymän. Viime vuosina alueen kehitys on painottunut erityisesti metroasemien läheisyyteen, ja erityisesti Otaniemeen ja Keilaniemeen on rakentunut uutta kaupunkia. Tapiolan suuralueen yleiskaavaratkaisussa korostuu alueen arvokkaan rakennetun ympäristön, vehreyden sekä merellisyyden tukeminen.

Keskustat ja raideverkko

Suuralueen merkittävimmät kaupalliset palvelut keskittyvät jatkossakin Tapiolan keskukseen. Sen ympäristöön sijoittuu myös kaupunkitasoisesti merkittäviä kulttuuripalveluita kuten Espoon kulttuurikeskus, WeeGeen näyttelykeskus ja Espoon kaupungin teatteri, sekä hieman kauempana Tapiolan urheilupuisto, joka tarjoaa puitteet merkittäville urheilu-, liikunta- ja viihdetapahtumille. Kaavaratkaisussa on tunnistettu myös kaupunkirakenteen yhdistämisen tarve Tapiolan ja Westendin asemanseudun välillä.

Otaniemen ja Keilaniemen keskukset metro- ja ratikkayhteyksien varrella täydentävät tarjontaa keskeisissä joukkoliikenteen solmukohdissa. Paikallisempia lähipalveluiden keskittymiä ovat Urheilupuisto, Niittykumpu, Haukilahti, Mankkaa ja Laajalahti. Niiden viihtyisyyttä ja palvelutarjontaa kehitetään yleiskaavamääräyksillä.

Kaavaratkaisu kytkee Tapiolan raideyhteyksillä vahvemmin Espoon muihin alueisiin. Kaavassa mahdollistettavat metron jatkeet tuovat Tapiolasta nopeat yhteydet Kauklahteen ja Espoon keskukseen (Muuralaan). Pikaraitiotieverkostolle varataan

laajentumisen edellytykset Suurpellon, Tapiolan ja edelleen Otaniemen välillä, josta edelleen varataan mahdollisuus myös Helsinkiin Lehtisaaren kautta suuntautuvalla yhteydelle (ns. Tiedertikka). Tapiolan keskuksen merkitys joukkoliikenteen solmukohdana vahvistuu uusien raideyhteyksien toteutuessa.

Otaniemen ja Keilaniemen alueelle on esitetty yleiskaavassa raiteliikenneyhteyden selvitystarve. Kaavamerkintä mahdollistaa Tallinnan tunnelin ja lentokenttäyhteyden jatkoselvittämisen raiteliikenteenä Keilaniemen kautta.

Väestö ja asumisen alueet

Suur-Tapiolan alueella asuu yli 55 000 asukasta. Kaavaratkaisussa varaudutaan Suur-Tapiolan alueella noin 20 000 uuteen asukkaaseen. Maankäytön kehitys painottuu jatkossakin metron asemanseuduille ja joukkoliikenteen runkoyhteyksien tuntumaan. Merkittävin uusi asumisen potentiaali on Otaniemen ja Keilaniemen nopeasti kehittyvillä alueilla. Yleiskaava mahdollistaa Kehä I:n tunneloinnin Hagalundinkallion kohdalla, jolloin alueelle on mahdollista osoittaa uusia asumisen alueita. Toteutuessaan tunnelointi vähentää myös estevaikutusta ja kytkee Otaniemen ja Tapiolan tiiviimmin yhteen ja mahdollistaa esim. ulkoilureitti- ja viheralueverkoston vahvistamisen alueella. Urheilupuiston ja Niitykummun metroasemien välistä kaupunkirakennetta yhtenäistään ja tehostetaan ja niiden ympäristöt kytketään selkeämmin toisiinsa. Muilla alueilla yleiskaava mahdollistaa maltillista täydennysrakentamista, jonka edellytykset arvioidaan tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä alueen arvot tunnistaen ja huomioiden.

Työpaikat

Keilaniemi on jatkossakin Suur-Tapiolan ja koko Espoon merkittävin työpaikkakeskittymä. Yleiskaava mahdollistaa meritäyttöön perustuvan rakentamisen alueella, mikä lisää tilaa työpaikoille sekä merellisen virkistykseen kehittämiseksi Rantantaraitin varrella. Yleiskaava ohjaa Otaniemen muuttumista aiempaa monipuolisemmaksi tutkimuksen, palveluiden ja asumisen alueeksi, mikä tukee osaltaan myös Keilaniemen kehittymismahdollisuuksia. Työpaikat sijoittuvat lisäksi keskustatoimintojen alueille ja Otaniemi-Keilaniemen alueelle, sekä Orionin, Sinimäen ja Olarinluoman työpaikka-alueille ja Länsiväylän varteen Niittykumpuun. Työpaikkapotentiaalia on lisäksi Turvesuontien ja Kilonväylän varrella. Tapiolan suuralueelle voi yleiskaavan myötä sijoittua yhteensä 70 000 työpaikkaa, joista 20 000 on uusia.

Kävely, pyöräily ja ajoneuvoliikenteen verkko

Kävely-ympäristöä parannetaan erityisesti kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeellä Tapiolan kaupunkikeskuksessa, Otaniemen ja Keilaniemen lähikeskuksissa ja näiden välillä sekä lähialuekeskittymissä.

Tapiolassa pyöräilyn edellytyksiä parannetaan osoittamalla pyöräliikenteen baanayhteyksiä Leppävaaran suuntaan, Helsingin rajalle ja länteen Länsiväylää ja metrolinjaa mukaillen. Lisäksi baanaverkostoa pitkin Espoon keskus, Kera, Suurpelto ovat varsin hyvin saavutettavissa.

Autoliikenteen osalta keskeisiä kehittämishankkeita Suur-Tapiolan alueella ovat Kehä I:n Hagalundinkallion tunneli ja sen yhteydessä tapahtuva Tapiolantien yhdistäminen Kehä I:n poikki Tekniikantien ja Miestentien liittymään, Keilaniemestä etelään Länsiväylälle suuntautuvat rampit, Turunväylän Turvesolmun

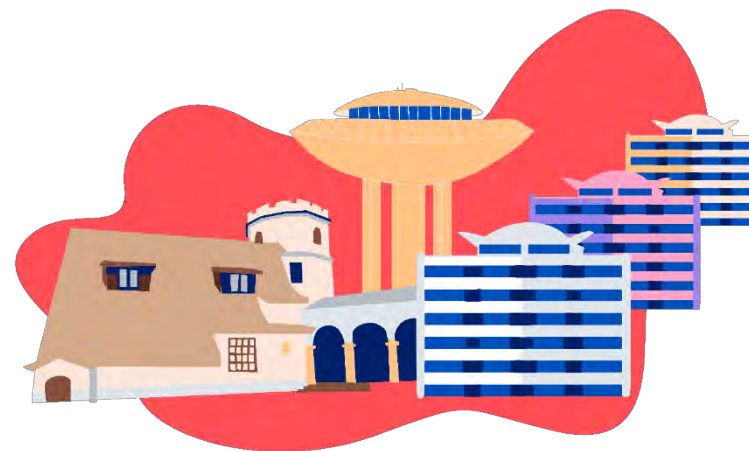
eritasoliittymän täydentäminen täydelliseksi eritasoliittymäksi lännensuuntaisin rampein, Taavinkylän kokoojakatuyhteys Lukusolmun ja Klovinpellontien välillä.

Virkistys, luonto ja kulttuuriympäristö

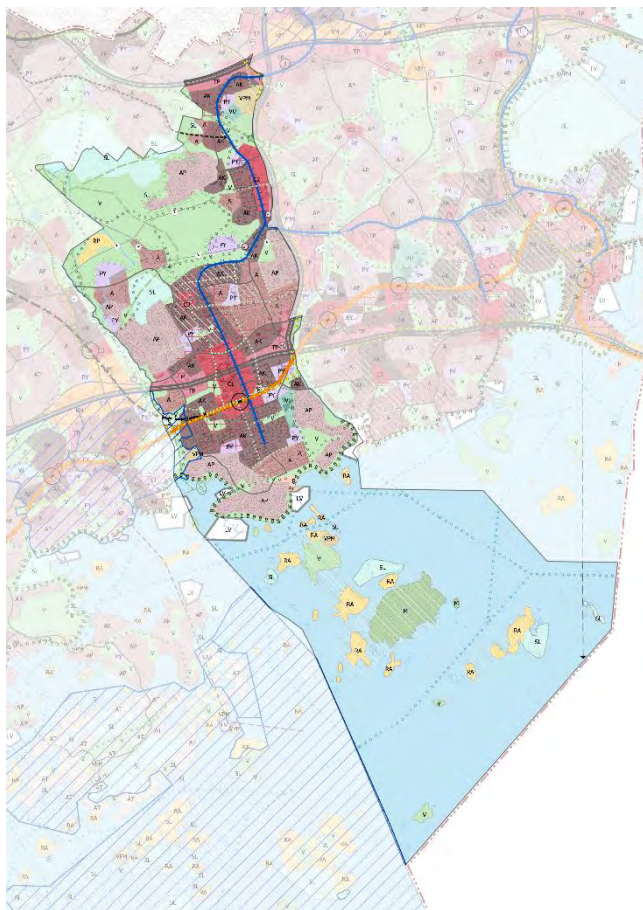
Suur-Tapiolan nykyinen viheralueverkoston runko säilyy kaavaratkaisussa. Otaniemessä, Keilaniemessä, Westendissä ja Niittykummussa nykyisiin viheralueisiin kohdistuu suurta käyttöpainetta. Väestönkasvun myötä erityisesti Niittykummun jatkosuunnittelussa on tärkeää huomioida riittävät piha-alueet, leikkipuistot ja muu vihreä osana rakentamista. Myös sujuvat reitit laajemmille viher- ja puistoalueille tulee varmistaa. Otaniemeen on merkitty uusi viherakseli turvaamaan alueen linkittymistä laajempaan viherverkostoon mukaan lukien Rantaraitti. Otaniemen erityisyyttä lisää Laajalahden Natura-alue, joka tulee huomioida aluetta kehitettäessä. Otaniemen ja Tapiolan alueella viheryhteydet ovat tärkeitä myös liito-oravan liikkumiselle.

Merellisen virkistysmahdollisuuksia vahvistetaan Rantaraitin kaavallisella ohjauksella ja yhteyden osoittamisella mahdollisimman lähelle rantaa. Tapiolan suuralueella Rantaraitti kytkee yhteen merkittäviä palvelualueita: Tarvaspään museoalueen, Villa Elfvikin luontokeskuksen, Otaniemen merellisen urheilupuiston, Keilaniemen merelliset virkistyspalvelut, Hanasaaren hotellialueen ja Karhusaaren taidekeskuksen sekä Haukilahden satama-alueen.

Kaavaratkaisussa on otettu huomioon Suur-Tapiolan alueen valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY, maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt sekä osoitettu uusina koko Espoon näkökulmasta merkittävinä kulttuuriympäristöinä esimerkiksi Hanasaari ja Haukilahden hyvin säilynyt asuinalue aiempaa laajempaan.



2.11.3. Suur-Matinkylä



Suur-Matinkylä on kasvanut ja kehittynyt viime vuosina merkittävästi, ja alueella yhdistyvät monipuolinen asuminen, toimivat joukkoliikenneyhteydet, työpaikka-alueet ja merkittävät virkistys-alueet. Vaikka alue on pitkälti rakentunut, on Suur-Matinkylä edelleen vetovoimainen sijaintinsa ja palveluidensa vuoksi ja

alueella on tulevaisuudessakin nähtävissä merkittävää täydennysrakentumisen potentiaalia.

Keskustat ja raideverkko

Yleiskaavaratkaisu vahvistaa Matinkylän kaupunkikeskuksen asemaa joukkoliikenteen solmukohtana, kun alueelta mahdollistetaan metron jatke Espoon keskuksen suuntaan sekä pikaraitiotie Suurpellon kautta Leppävaaraan. Varaus pikaraitiotielle Matinkylästä Leppävaaraan sisältyy jo aikaisempaan yleiskaavapohjaan. Matinkylän kaupalliset palvelut keskittyvät jatkossakin metroaseman tuntumaan ja alueen rooli merkittävänä kaupunkitasoisena kaupallisena keskittymänä tulee vahvistumaan. Keskustapalveluita on lisäksi osoitettu Suurpeltoon, jossa keskustamerkintä mahdollistaa raideyhteyden varrelle kaupunkitasoisten keskustatoimintojen sijoittumisen. Lisäksi Olariin on osoitettu pienempi lähipalvelukeskittymä.

Matinkylä-Leppävaara pikaraitiotien linjaus sijoittuu kaavaratkaisussa voimassa olevan yleiskaavan linjausta etelämmäksi lähemmäksi ranta-alueen palveluita. Kaavaratkaisu mahdollistaa lisäksi Väestö ja asumisen alueet

Matinkylän suuralueella asuu nykyisin 50 000 asukasta ja kaavaratkaisu varautuu yli 15 000 asukkaan kasvuun alueella vuoteen 2060 mennessä. Näistä merkittävä osa sijoittuu Suurpellon alueelle, jossa asemakaavoitus on jo käynnissä. Yleiskaavaratkaisu perustuu pitkälti alueelle laadittuun Sepänkallio-Storhemt kaavarunkoon sekä valmistuneisiin asemakaavoihin. Muilla alueilla yleiskaava mahdollistaa täydennysrakentamista erityisesti keskusta-alueiden lähiympäristöissä ja joukkoliikenteen runkoyhteyksien varressa.

Työpaikat

Matinkylä on tärkeä työpaikkakeskittymä Espoossa ja sen työpaikkamäärät ovat kasvaneet prosentuaalisesti paljon, vaikka kokonaistyöpaikkamäärä on pienempi kuin Leppävaarassa tai Tapiolassa. Alueella on nykyisin 10 000 työpaikkaa ja yleiskaava 2060 mahdollistaa alueelle 10 000 uutta työpaikkaa. Työpaikka-alueet sijoittuvat jatkossakin erityisesti Länsiväylän, Kehä II ja Turunväylän lähiympäristöön keskusta-alueiden läheisyyteen ja hyvin saavutettaviin sijainteihin. Matinkylän keskustaa ja Suurpellon keskustaa on laajennettu työpaikkojen elinvoiman ja sijoittumisen tueksi. Kuitinmäentien ympäristöä kehitetään keskustatoimintojen, työpaikkojen ja asumisen risteämiskohtana. Työpaikkamäärien tasainen ja hyvä kasvu luo tulevaisuudesta vakaan ja houkuttelevan kuvan. Erityisesti teollisuus, tietotyö ja kauppa vetävät Matinkylään keskustahakuisia yrityksiä.

Kävely, pyöräily ja ajoneuvoliikenteen verkko

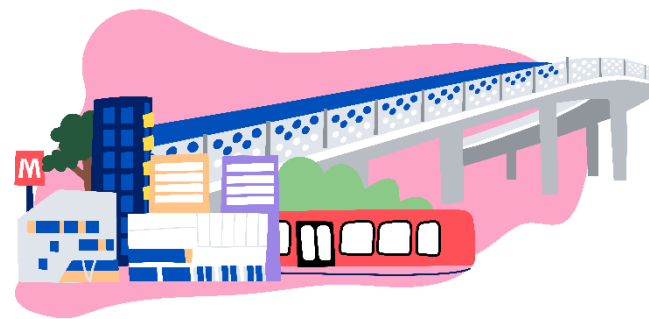
Alueen liikennejärjestelmää kehitetään monipuolisen liikkumisen ehdoilla. Matinkylän keskustan ja sen eteläosien sekä Kuitinmäentien palveluiden muodostama kokonaisuus on osoitettu kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeellä, mikä tarkoittaa, että aluetta tulisi kehittää kävelypainotteisena ja kaupunkikuvallisesti laadukkaana ympäristönä. Lisäksi yleiskaava mahdollistaa Länsiväylän kattamisen Olarin ja Matinkylän välillä. Ratkaisun tavoitteena on edistää keskustan kehittymistä ja parantaa alueen käveltävyyttä ja viihtyisyyttä.

Myös Olarin ja Suurpellon keskusta-alueille on osoitettu kävelyä ja kaupunkikuvallista laatua korostavaa kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykettä.

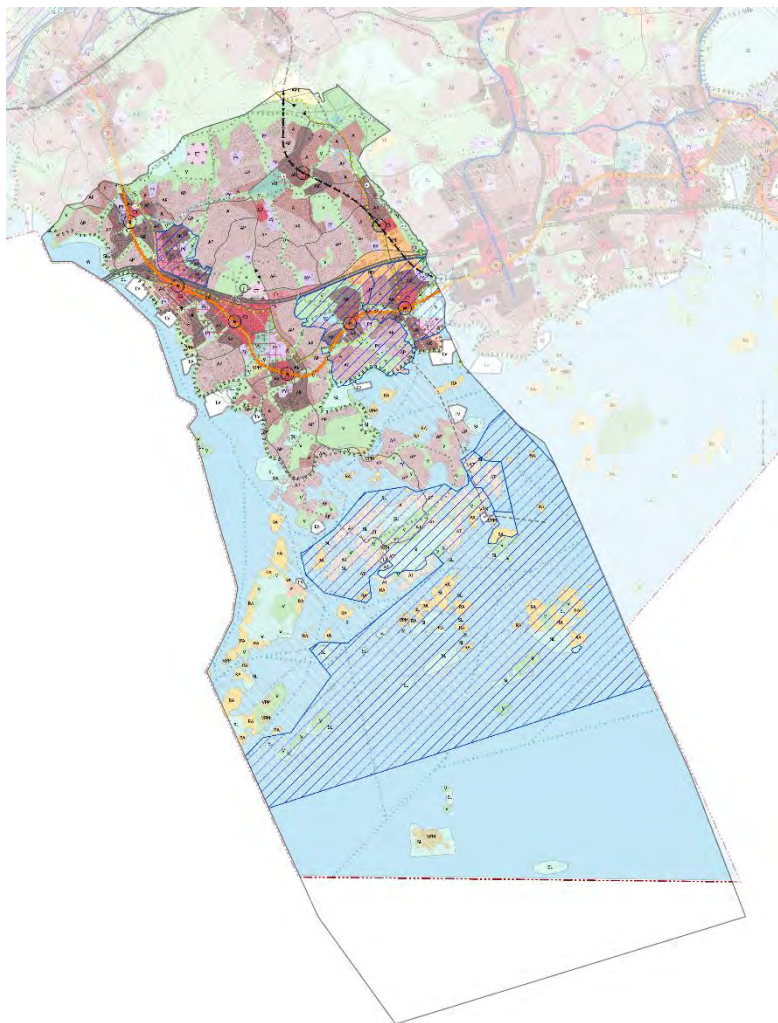
Pyöräilyn baanaverkkoa laajennetaan osoittamalla alueelle 3 pääasiallista pyöräbaanaa. Länsibaana, Kehä II:n suuntainen baana ja Espoonväylän baana parantavat merkittävästi pyöräilyn mahdollisuuksia alueella. Autoliikenteen osalta keskeinen kehittämis kohde on Länsiväylän, Piispan sillan ja Kehä II:n muodostama liittymäkokonaisuus. Puolarintien ja Ylismäentien välinen katutunneli on jätetty pois yleiskaavasta.

Virkistys ja luonto

Matinkylän ja Olarin alueilla virkistyskäyttöpaine on tunnistettu poikkeuksellisen suureksi. Tämän vuoksi kaavaratkaisussa on pyritty turvaamaan olemassa olevat toiminnallisesti merkittävät virkistysalueet sekä tunnistettu uusia kehitettäviä viheryhteyksiä. Viheryhteys- ja virkistysreitimerkinnöillä turvataan jatkossakin olevat yhteydet laajempiin virkistysalueisiin, kuten Keskuspuistoon, Rantaraitille ja Finnobäckenin jokilaaksoon. Urheilupuistot sijoittuvat Matinkylän keskusta-alueen itäpuolelle ja Suurpeltoon koulun yhteyteen Kyläseppän alueelle. Palveluiden alueena on osoitettu Matinkylässä sijainnut entisen hevostallin alue, sekä Matinkylän ranta. Ranta-alueelle tavoitellaan merellisten palveluiden keskittymää sijoittumaan Rantaraitin varrelle. Virkistys, palveluiden ja matkailun alueeksi on osoitettu Gerkin kartanoalue, mikä tukee alueen matkailuista ja kulttuurillisesta kehittämistä.



2.11.4. Suur-Espoonlahti



Suur-Espoonlahti kasvaa Länsimetron jatkeen myötä voimakkaasti. Suuralueella on kolme tuoretta osayleiskaavaa (Finnoon oyk, Kaitaa-livisniemen oyk, Kiviruukin oyk) jotka tiivistävät kaupunkirakennetta ja tuovat alueelle yli 25 000 uutta asukasta ja 9000 uutta työpaikkaa, kouluja ja muita palveluita. Yleiskaavaratkaisu tukee käynnissä olevaa kasvua kytkemällä Saunalahden ja suuralueen koillisosan metroverkostoon.

Kaupunkirakenteen tiivistämisen taustalla on jo aikaisemmassa Espoon eteläosien yleiskaavassa raidevaraus Kivenlahti-Kauklahti-välille. Yleiskaava 2060 jatkaa tätä kehitystä tarkentamalla alueen joukkoliikennetarkistusta.

Keskustat ja raideverkko

Espoonlahden keskustan kaupallinen merkitys kasvaa tulevaisuudessa merkittävästi keskustan saavutettavuuden vahvistumisen ja alueen väestönkasvun myötä. Palveluiden kasvua tukee Espoonlahden ja Kivenlahden toimiminen joukkoliikenteen vaihtopaikkana Helsingin ja Kirkkonummen välillä. Metron jatkaminen Kauklahden suuntaan kytkee viime vuosikymmeninä tiiviiksi rakentuneen Saunalahden vahvan joukkoliikenteen piiriin ja korostaa sen asemaa paikalliskeskuksena. Suur-Espoonlahden koillisosaan on tutkittu Matinkylästä Espoon keskukseen kulkevan metrohaaran toteuttamista, mikä kehittäisi huomattavasti nykyisin autoiluun perustuvan alueen joukkoliikenteen saavutettavuutta.

Väestö ja asumisen alueet

Espoonlahden Suuralueella asuu nykyisin 60 000 asukasta ja kaa-varatkaisu varautuu yli 50 000 asukkaan lisäykseen alueella vuoteen 2060 mennessä.

Suur-Espoonlahti kasvaa tulevaisuudessa voimakkaasti, ja merkittävä osa kasvusta kohdistuu viime vuosina hyväksytyjen osayleiskaavojen alueelle. Finnoon ja Kaitaa-livisniemen osayleiskaavat mahdollistavat kasvun lähes 20 000 asukkaalle. Finnoon osayleiskaavan mitoituksesta on asemakaavoitettu tai toteutunut jo merkittävä osa ja Kaitaa-livisniemen mitoituksesta noin kolmannes. Kiviruukin alueella varaudutaan 9000 asukkaan kasvuun, kun alue muuntuu nykyisestä elinkeinokäytöstä asumiseen. Kiviruukin asemakaavoitus on alkuvaiheessa. Espoon yleiskaava 2060 esittää merkittävimmät muutokset nykyiseen maankäyttöön Espoonväylän ympäristössä Eestinmalmin ja Pisan alueilla.

Työpaikat

Suur-Espoonlahden työpaikkaomavaraisuus on tällä hetkellä kaikista Espoon suuralueista heikoin, lukumääräisesti työpaikkoja on nykyisellään 8000. Jatkossa Espoonlahti tukeutuu nykyisiin työpaikka-alueisiin ja kasvaa työpaikkojen osalta pääasiassa keskusta-alueilla. Kiviruukin elinkeinoalue muuntuu pääasiassa asumiseen, mutta työpaikkamäärän odotetaan kasvavan, kun nykyinen tuotantotoiminta muuntuu tilatehokkaammaksi tietopainotteiseksi toiminnaksi. Kiviruukkiin on suunnitteilla muun muassa kiertotalouteen perustuva Cleantech garden ja lukio. Eestinmalmin kaupallinen alue säilyy väylien läheisyydessä tilaa vaativan kaupan toiminnassa, mutta alueen profiiliin odotetaan muuntuvan lähempänä yleiskaavassa mahdollistettavaa metrokeskusta. Kaava mahdollistaa suuralueella 20 000 uutta työpaikkaa ja yleiskaavan myötä suuralueella voi olla yhteensä 30 000 työpaikkaa.

Kävely, pyöräily ja ajoneuvoliikenteen verkko

Kävely-ympäristöä kehitetään erityisesti keskustojen alueella ja Kivenlahti-Espoonlahti-Soukka -välille on osoitettu yhtenäinen Kaupunkiympäristön kehittämisvyöhyke. Merkinnällä ohjataan alueen kävely- ja kaupunkiympäristön laatua. Tavoitteena on mahdollistaa keskustojen välisen kaupunkirakenteen kehittymisen muun muassa ohjaamalla palveluita rakennusten kivijalkoihin ja tukemalla katuverkon ulkopuolisia kävely-yhteyksiä.

Yleiskaava 2060 parantaa pyöräilyverkostoa Suur-Espoonlahden alueella osoittamalla baanayhteyksiä Kivenlahden ja Kaukalahden välille Kaukalahdenväylälle, Kivenlahden ja Helsingin rajan välille eli Länsibaanalle, joka yhdistää Suur-Espoonlahden alueella Länsimetron metroasemat sekä Espoon keskuksen ja Finnoon välille Espoonväylälle. Jalankulun ja pyöräliikenteen merkittävin uusi avaus on rengasreitin osoittaminen Suvisaaristoon, erityisesti silta- tai lossiyhteyden kehittäminen Soukanniemen ja Moisön välille. Tavoitteena on mahdollistaa Suvisaariston merellinen virkistyskäyttö laajemmin kaikille espoolaisille. Autoliikenteen osalta keskeinen tärkeä kehittämiskohde on Espoonväylän toteuttaminen Espoonlahden ja Espoon keskuksen kaupunkikeskukset yhdistävänä alueellisena 2+2-kaistaisena pääkatuna Finnoon ja Lommilan välillä.

Virkistys ja luonto

Suur-Espoonlahdessa on monipuolisesti virkistysmahdollisuuksia rannikon merellisestä ympäristöstä Keskuspuiston metsäisiin luontoalueisiin. Espoonlahti erottuu Matinkylästä ja Tapiolasta laajemmilla yhtenäisillä viheralueillaan, joita Yleiskaava 2060 turvaa virkistyskäyttöpaineen väistämättä kasvaessa. Kaukalahden ja Matinkylän vastaisilla rajoilla on tunnistettu espoolaisittain erittäin merkittävät rannikon ja Keskuspuiston yhdistävät käytävät

Finnobäckenin ja Brinkinmäen ympäristössä. Niin ikään keskeisimpien rakentuneiden alueiden sisältä on tunnistettu virkistys- ja ekologian kannalta merkityksellisiä viheryhteyksiä.

Finnoonsatama

Finnoonsataman maankäyttö muuttuu nykytilanteesta Suomenojan satama-alueella, jonne on suunniteltu metroaseman vaikutuspiiriin Finnoonsataman asuinalueita. Nykyistä satamaniemeä hieman laajentamalla alueelle voidaan toteuttaa merellinen asuinalue palveluineen Rantaraitin varrelle sekä säilyttää satamatoimintoja ja talvisäilytysaluetta nykyistä pienimuotoisempana. Niemen laajennus täytöin on määritelty ottaen huomioon meren pohjaolosuhteet, täyttöjen kustannukset ja toteuttamiskelpoisuus sekä luonto- ja vesistövaikutukset.

Kiviruukki

Kiviruukin alue muuntuu osayleiskaavan mukaisesti nykyisestä tuotantoon pohjautuvasta elinkeinokäytöstä asumiseen. Rakentamisen, palveluiden ja työpaikkojen painopiste keskittyy Kivenlahden metroaseman vaikutusalueelle Tiilismäen ja Kiviruukinkadun ympäristöön. Osayleiskaavassa hahmoteltu pikaraitiotielinjaus Ruukintiellä korvautuu osin Saunalahden ja Kivenlahden metrosaavutettavuudella. Tavoitteena on kehittää Kiviruukin pohjoisosan ja Saunalahden välistä kävely-yhteyttä.

Pisa

Espoon keskus – Matinkylä -välille osoitettu raideyhteys mahdollistaa uuteen metrohaaraan tukeutuvan asuinalueen ja

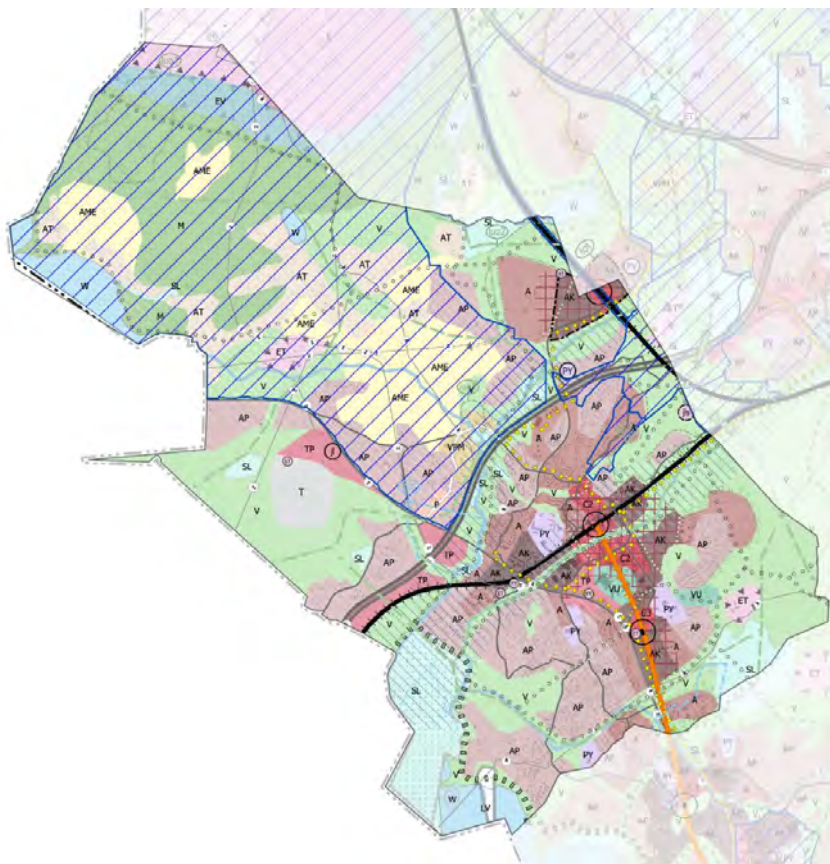
lähipalvelukeskittymän kehittämisen Pisaan. Pääasiassa nykyisin rakentumattomalle alueelle kasvava metroasemanseutu tuo toteutuessaan palveluita ja vahvan joukkoliikenteen nykyisin autoiluun perustuvalle alueelle. Lisäksi rakenteilla oleva Latokasken urheilupuisto ja uusi yhtenäiskoulu kytkeytyvät laajemmin espoolaisten saavutettaville. Uusi metroasemanseutu pyrkii säilyttämään alueelle tärkeät diagonaaliset virkistysyhteydet rannikon ja Keskuspuiston välillä.

Suvisaaristo

Suvisaariston alueella Espoon yleiskaava 2060 laaditaan oikeusvaikutteisena Soukanniemen ja Svinön sekä Bergön eteläosaan ja Stora Bodön pohjoisosaan. Näillä tiheään rakennetuilla alueilla laajempi lisärakentaminen edellyttää asemakaavoitusta riittävien palveluiden, katuyhteyksien, vesihuollon ja virkistysalueiden turvaamiseksi, ja toisaalta alueen kulttuuriympäristö-, maisema- ja luontoarvojen turvaamiseksi. Alueilla on jo käynnissä asemakaavoitus tai siihen on tarve lähivuosina varautua. Tämän takia on ollut tarpeen ottaa alueet oikeusvaikutteisina Espoon yleiskaava 2060:een.



2.11.5. Suur-Kauklahti



Suur-Kauklahdessa Espoon historian eri vaiheet yhdistyvät nykyiseen ja tulevaan. Alueen vaiheet kytkeytyvät kulkureitteihin: esihistoriallisiin yhteyksiin mereltä jokia pitkin sisämaahan, keskiajalla alueen läpi kulkeneeseen Suureen rantatiehen, myöhemmin Rantaradan tuomaan rautatieyhteyteen sekä autoilun

laajentumisen myötä Kehä III:n toteutukseen. Lähitulevaisuudessa on näkyvissä Länsiradan rakentuminen eli Suur-Kauklahden alueella Rantaradasta haarautuva uusi rautatieyhteys Histan ja Lohjan suuntaan.

Keskustat ja raideverkko

Kauklahden suuralueen keskustapalvelut sijoittuvat Kauklahden juna-aseman läheisyyteen. Sen ympärille sijoittuu suuralueen kaupunkimaiset toiminnot ja tiiviimpi yhdyskuntarakenne. Länsiradan myötä kaupunkimainen rakenne jatkuisi Kauklahdesta pohjoiseen ja keskusverkko täydentyisi Myntinmäen alueella. Myntinmäen asemanseudun kehittymistä kuvataan tarkemmin kappaleessa Vanha-Espoo.

Yleiskaava mahdollistaa Suur-Kauklahden joukkoliikenneyhteyksien merkittävän kehittymisen metrona tutkittavalla raideyhteydellä Kivenlahdesta Kauklahteen. Raideyhteyttä on tutkittu ja siihen on varauduttu jo aikaisemmassa yleiskaavapohjassa, mutta Yleiskaava 2060 tarkentaa sen ratkaisua. Toteutuessaan metroasemat luovat ympärilleen merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia ja Kauklahden keskuksessa merkittävimpiä kasvualueita ovat juna-aseman ympäristö ja etelään suuntautuva joukkoliikennevyöhyke.

Väestö ja asumisen alueet

Suur-Kauklahden alueella asuu nykyisin vajaat 15 000 asukasta ja vuonna 2060 arvioiden mukaan yli 35 000 asukasta. Kauklahden alue on lähitulevaisuudessa voimakkaassa muutoksessa, kun juna-aseman ympäristö ja Lasihytin alue lähtevät uudistumaan kerrostaloasumiseen asemakaavoituksen mukaisesti. Yleiskaava 2060 mahdollistaa Kauklahden keskustan kehittymisen edelleen, kun keskustatoimintojen alue laajenee radan eteläpuolelle.

Työpaikat

Alueen kehittyminen avaa uusia mahdollisuuksia työpaikkojen sijoittumiselle. Suuralueella työpaikkoja on nyt 1700 ja yleiskaava mahdollistaa 5000 uutta työpaikkaa. Osa Vantinkulman ympäristöstä on osoitettu työpaikka-alueeksi, joka ohjaa alueen kehittymistä tulevaisuudessa aiempaa tiiviimmäksi ja mahdollisesti toimisto- ja palvelupainotteisemmaksi. Muutosta tukevat uusien vahvojen joukkoliikenneyhteyksien kehittyminen. Alueelle voi sijoittua myös nykyisenkaltaisia toimintoja, jos ne eivät aiheuta häiriötä ympäristölle ja lisääntyvälle asutukselle. Yleiskaava mahdollistaa merkittävän uuden työpaikkakesittymän syntymisen Mankinpellon alueelle radan ja Kehä III:n kylkeen. Mankkiin on osoitettu myös tuotanto- ja varastotoiminnan alue Lapinkyläntien varteen nykyiselle peltoalueelle. Yleiskaava mahdollistaa Vantinkulman nykyisen lumenvastaanottopaikan siirtymisen tulevaisuudessa Mankin alueelle, mikä vapauttaisi rakentamismahdollisuuksia uuden raideyhteyden varressa.

Kävely, pyöräily ja ajoneuvoliikenteen verkko

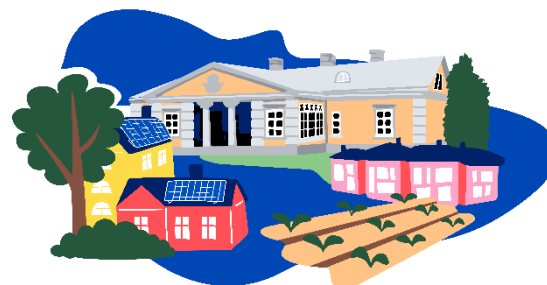
Alueen liikennejärjestelmää kehitetään monipuolisen liikkumisen ehdoilla. Kauklahden keskustan, sen eteläosien ja Vanttilan muodostama kokonaisuus on osoitettu kaupunkiympäristön kehittämisyöhykkeellä, mikä tarkoittaa, että aluetta tulisi kehittää kävelypainotteisena ja kaupunkikuvallisesti laadukkaana ympäristönä.

Kehittyvät liikenneyhteydet parantavat läheisten kaupunkikeskusten monipuolisten palveluiden saavutettavuutta. Espoon keskuksen ja Espoonlahden laaja palvelutarjonta ovat saavutettavissa nopeiden raideyhteyksien lisäksi myös pyöräillen baanayhteyksiä pitkin. Pyöräiliikenteen baanayhteyksiä esitetään kauklahdenväylälle välille Kivenlahti ja Kauklahti sekä

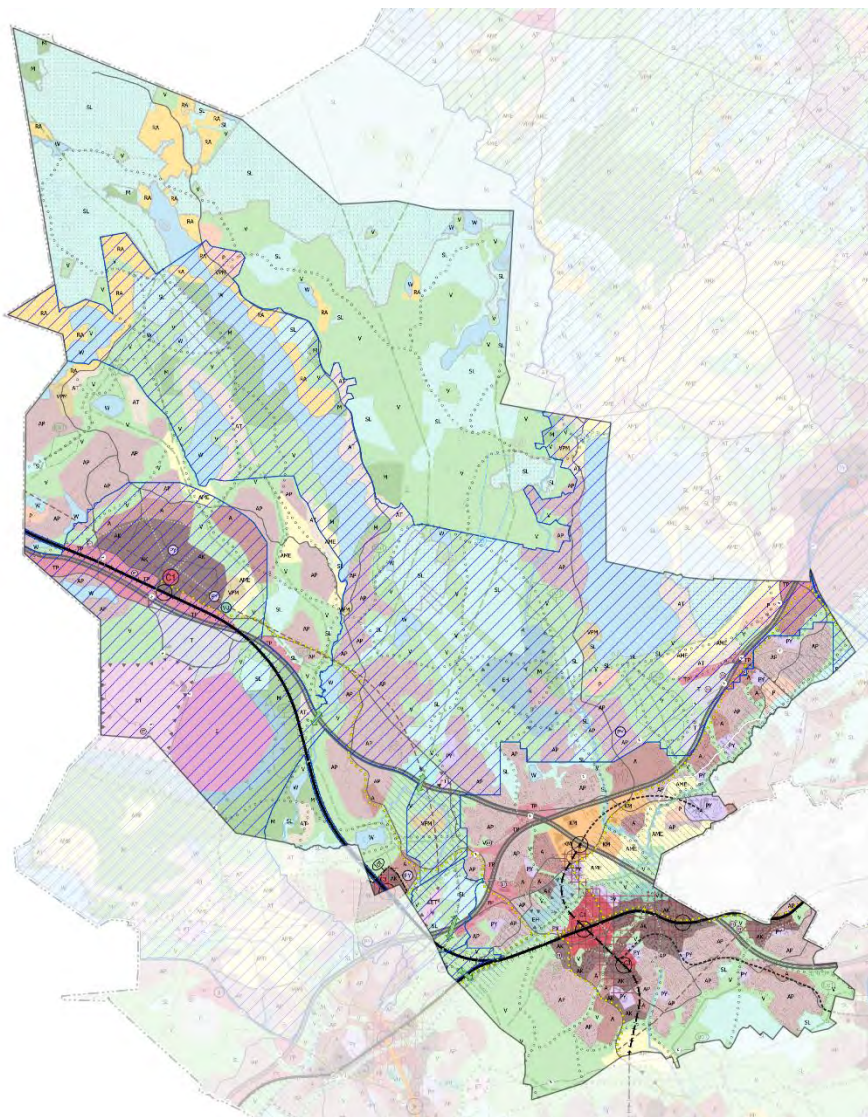
Rantaradanbaanalle Kauklahden ja Leppävaaran välille jatkuen Helsingin rajalle, lisäksi baanayhteydet ulottuvat Histan ja Mynntinmäen uusiin keskuksiin. Autoliikenteen osalta Suur-Kauklahden alueen keskeisiä päätie- ja -katuverkon kehittämishankkeita ovat Kehä III:n parantaminen kaksiajorataiseksi 2+2 -kaistaiseksi maantiekseksi Muuralansolmun liittymästä länteen sekä Kauklahdenväylän parantaminen kaksiajorataiseksi 2+2 -kaistaiseksi kaduksi. Kokoojakatuverkolla keskeisiä kehittämiskohteita ovat mm. kokoojakadut jotka yhdistävät Kehä III:lta Muuralansolmun, Nupurintien Nupurissa ja Gumbölentien Gumbölessä sekä Lasimäentien ja Mustanlahdentien yhdistävä kokoojakatu Lasilaaksossa.

Virkistys ja luonto

Viheralueet ovat verraten hyvin saavutettavissa kaikilta asuinalueilta Kauklahden alueen kehittyessä nauhamaisena etelään metrolinjan varteen. Jokimiljööt ovat alueelle luonteenomaisia ja Rantaraitti ja Espoon Keskuspuisto hyvin saavutettavissa. Espoon jokilaakso sekä Gumbölen ja Mankinjoen laaksot on yleiskaavassa osoitettu omalla kehittämismerkinnällään, joka tähtää luonnon- ja kulttuuriympäristön sekä virkistysmahdollisuuksien yhteensovittamiseen. Espoonkartanon peltomaisemat tarjoavat erilaisia virkistysmahdollisuuksia.



2.11.6. Vanha-Espoo



Vanha-Espoon suuralue on pinta-alaltaan suuri ja toiminnoiltaan monipuolinen. Valta-osa alueesta on metsäistä, kylämäistä ja pientalovaltaista. Alueen eteläosassa sijaitsee alueen kaupunkikeskus Espoon keskus ja sen kaupunkimaiset toiminnot ja tiiviimpi yhdyskuntarakenne. Länsiradan myötä kaupunkimainen rakenne jatkuisi Espoon keskuksesta luoteeseen ja keskusverkko täydentyisi uusilla Myntinmäen ja Histan alueilla. Vanha-Espoon monipuolisuutta kuvaa se, että samalla suuralueella ovat niin Ämmässuo, Nuuksio, Oittaa, Jorvi kuin Lommila ja Espoon keskus.

Keskustat ja raideverkko

Espoon keskus on Espoon historiallinen ja hallinnollinen keskus ja se on tärkeä osa kaupunkikeskusten verkostoa. Alueen kehittäminen ja houkuttelevuuden parantaminen edellyttävät saavutettavuuden parantamista. Kaupunkirata vahvistaa yhteyksiä Helsinkiin, mutta tasapainoinen kaupunkirakenne vaatii Espoon keskuksen kytkemistä tiiviimmin muuhun Espooseen. Poikittaisten joukkoliikennenyhteyksien parantamisella Espoon keskuksen vahvuudet – sairaalapalvelut, elinkeinoelämä, kaupalliset palvelut, koulutus, virkistysalueet ja kulttuurihistorialliset kohteet – saavutetaan paremmin eri puolilta kaupunkia ja seutua. Espoon keskuksen maankäyttöä tehostetaan ja ajantasaistetaan niin asumisen, työpaikka-alueiden kuin palveluiden osalta ja uudistuva kaupunkirakenne kytketään aiempaa tiiviimmin tehokkaan joukkoliikenteen äärelle. Keskuksen ydinalueella tuetaan laadukkaan ja jalkankulupainotteisen keskusta-alueen kehittymistä ja samalla Espoon hallinnollisen keskuksen ympäristössä pyritään vahvistamaan myönteistä aluekehitystä.

Yleiskaava mahdollistaa Espoon keskuksen joukkoliikennenyhteyksien merkittävän kehittämisen ja sen vahvistumisen joukkoliikenteen solmukohtana. Yleiskaavassa mahdollistetaan Espoon keskuksen ja Matinkylän välisen metroyhteyden toteutuminen

pitkällä aikavälillä. Etelään suuntautuva uusi raideyhteys vahvistaa Espoon keskuksen kytkeytymistä Länsimetron käytävälle ja lisää maankäytön kehittämispotentiaalia linjan varrella. Yleiskaava mahdollistaa metrovaihtoehtoa tukevan uuden maankäytön, mutta raideyhteys toteuttamistapaa ja niihin liittyvää maankäytön kehittymistä tarkennetaan jatkosuunnittelussa. Metroyhteys edellyttää muita joukkoliikennetapauksia tehokkaampaa maankäytön kehittymistä. Uusia metroasemina tutkittavia raide liikenteen asemia tällä suuralueella on kaksi. Yleiskaavaluonnoksessa vielä Hösmärissä sijainnut asemamerkintä on siirretty Suvelaan, missä on jo tämänhetkisen väestön painopiste. Toinen asemista sijaitsee Muuralan/Lommilan kaupallisen palveluiden alueella.

Väestö ja asumisen alueet

Vanha-Espoon suuralueella asuu nykyisin yli 40 000 asukasta ja yleiskaavaratkaisu varautuu asukasmäärän kaksinkertaistumiseen lähes 40 000 uudella asukkaalla. Yleiskaava 2060 osoittaa uusia kaupunkimaisen asumisen mahdollisuuksia erityisesti kaavassa esitetyn Espoon keskus-Matinkylä-raideyhteyden vaikutusalueelle sekä Länsiradan uusien asemien seuduille. Suuralueella mahdollistetaan myös osien pientalovaltaisten alueiden maltillinen täydennysrakentaminen ja nykyiset pientaloalueet liittyvät entistä vahvemmin osaksi verkostomaista kaupunkirakennetta. Kyliä ja maaseutumiljöitä kehitetään niiden kulttuuriympäristön arvoja kunnioittaen.

Työpaikat

Vanha-Espoon alueella on merkittäviä työpaikka-alueita ja niiden kehittymistä tuetaan yleiskaavalla. Suuralueella työpaikkoja on nyt 10 000 ja yleiskaava mahdollistaa 15 000 uutta työpaikkaa. Vanha-Espoon palvelut ja työpaikat keskittyvät ennen kaikkea

Espoon keskukseen, mutta Lommilan ja Jorvin alueet säilyvät myös merkittävinä. Uusi poikittainen raideyhteys parantaa toteutuessaan näiden alueiden saavutettavuutta myös julkisilla yhteyksillä. Lisäksi väylien varsille on Hirvisuolla, Mikkilässä ja Muuralassa osoitettu työpaikka-alueita. Länsiradan toteutuminen mahdollistaa työpaikkatoiminnan kehittämisen myös radan ja Turunväylän ympäristöön.

Kävely, pyöräily ja ajoneuvoliikenteen verkko

Alueen liikennejärjestelmää kehitetään monipuolisen liikkumisen ehdoilla. Espoon keskuksen, Tuomarilan, Suvelan ja Muuralan muodostama kokonaisuus on osoitettu kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeellä, mikä tarkoittaa, että aluetta tulisi kehittää kävelypainotteisena ja kaupunkikuvallisesti laadukkaana ympäristönä.

Pyöräilyn edellytyksiä parannetaan osoittamalla useita pyöräiliikenteen baanayhteyksiä. Espoon keskuksessa risteävät useat pyöräilyn baanayhteydet: Rantaradanbaana, Vanhankartanonbaana ja Histanbaana. Niitä pitkin erityisesti Kauklahti, Leppävaara ja Matinkylä ovat erinomaisesti saavutettavissa pyöräillen.

Autoliikenteen osalta keskeisiä päätieverkon kehittämishankkeita Vanhan Espoon alueella ovat Turunväylän uusi eritasoliittymä Histaan, Kehä III:n parantaminen kaksiajorataiseksi 2+2 kaistaiseksi Muuralansolmun liittymästä länteen sekä Turunväylän kolmannet kaistat Tuomarilan liittymästä länteen. Pää- ja kokoojakatuverkon tärkeitä hankkeita ovat mm. Espoonväylän toteuttaminen välillä Hösmärintie -Puolarintie, Bassenkyläntien ja Mikkilänkallion yhdistävä Kehä III:n eteläpuolinen kokoojakatu, Kunnarlantien oikaisu Korsbackassa, Järvenperäntien jatke Kulloon sillalle sekä Espoonväylän, Espoontien, Kirkkokadun ja Tuomari-lantien parantaminen 2+2-kaistaisiksi.

Virkistys ja luonto

Espoonjokilaakso on paitsi kulttuurihistoriallisesti arvokas, myös tärkeä virkistysalue, jota kehitetään koko kaupunkiseutua palvelevana virkistysaluekokonaisuutena. Jokilaakson kautta on hyvät yhteydet laajemmille virkistysalueille Espoon Keskuspuistoon ja Nuuksioon. Vanhan-Espoon merkittävin virkistysalue on Nuuksio, joka on varsin lähellä osaa suuralueen pientaloalueista. Suuralueen lounaisosan viheralueet ovat osa Espoon tärkeintä Keskuspuiston ja Nuuksion välistä ekologista runkoyhteyttä. Yhteys kulkee pääosin virkistysalueilla, mutta yhteyden toimivuuden kannalta kriittisiä ovat suurten väylien ja radan ylityskohdat, joissa yhteyden toimivuus on uhattuna. Nämä kohdat on kaavassa osoitettu ekologisten runkoyhteyden kehittämiskohta-merkinnällä.

Tekninen huolto

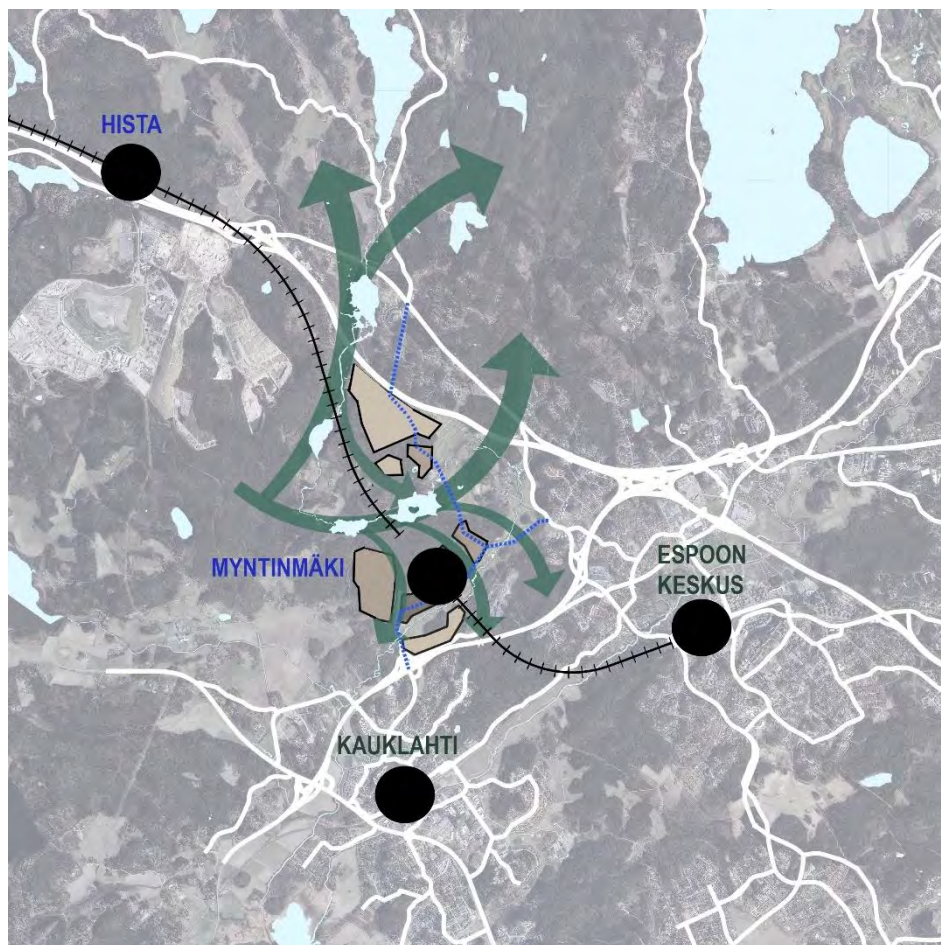
Vanha-Espoon alueella on merkittäviä teknisen huollon alueita. Ämmässuo-Kulmakorvessa on jätehuollon, kiertotalouden ja maa-aineshuollon keskittymä ja Hepokorvenkallion datakeskus on merkittävä energihuollon näkökulmasta.

Länsiratakäytävän maankäyttö

Espoon keskuksen asema paikallisesti ja seudullisesti merkittävänä joukkoliikenteen solmukohtana vahvistuu Länsiradan toteutuessa. Ratayhteys asemineen avaa uusia maankäytön mahdollisuuksia erityisesti Histan ja Myntinmäen alueilla. Länsiradan ratakäytävä sekä uusi Espoon kaupunkikeskusten verkostoa täydentävä Histan keskus on osoitettu vuonna 2024 voimaan tullessa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa. Espoon yleiskaava 2060:ssä on lisäksi osoitettu uusi asemanseudun alue Myntinmäkeen. Histan ja Myntinmäen asemanseutujen toteuttaminen on yleiskaavoissa sidottu radan toteutuspäätökseen.

Histasta muodostuu Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan ja ratasuunnitelmien mukainen asemanseutu noin 15 000 uudelle asukkaalle. Hista rakentuu tiiviin ja kaupunkimaisen asemanseudun lisäksi ympäröivinä pientalovaltaisina alueina Histan kartanon kulttuurimaisemien ympärille. Espoon yleiskaava 2060 on oikeusvaikutukseton Histan asemaympäristön keskeisellä alueella. Pohjois- ja keskiosien yleiskaavan ruutumuotoiset aluemarkinnat on sovitettu muun yleiskaavan piirtotapaan. Aluemarkintöjen lisäksi Histan alueelle on osoitettu kohdemerkintöinä nyt käynnissä olevassa yleiskaavatyössä tunnistettuja palvelutarpeita julkisille palveluille ja urheilupuistolle. Histan keskusta-alueetta ympäröivän lähialueen aluevaraukset osoitetaan Espoon yleiskaava 2060:ssä. Yleiskaava osoittaa keskustaa ympäröiville alueille Histan keskustarakenteeseen tukeutuvia pientalovaltaisia alueita sekä näitä halkovia virkistysalueita. Virkistysalueilla kulkee ekologistia runkoyhteyksiä eteläisen Espoon ja Nuuksion välillä.





Länsiradan kehityskäytävä Espoon keskuksen ja Histan välillä. Myntinmäki kytkeytyy Espoon keskuksen ja Kauklahteen yhdyskuntarakenteisiin mahdollistaen samalla alueen ekologiset yhteydet.

Myntinmäki on Länsiradan ratasuunnitelmassa asemavarauksena, mikä tarkoittaa, että ratageometriassa on huomioitu riittävä tila- varaus myöhemmin toteutettavalle asemapaikalle. Ratasuunnitelma ei mahdollista muuta asemavarausta Espoon keskuksen ja Histan välille. Myntinmäkeen muodostuu uusi asemanseutu noin 10 000 uudelle asukkaalle. Myntinmäen tiiviimmän asemanseudun ympärille on osoitettu uusia pientalovaltaisia asuinalueita siten, että kaupunkirakenne kytkeytyy Espoon muihin asuinalueisiin. Osa uudisrakentamisesta osoitetaan Forsbackaan ja Espoonkartanoon, hyvin saavutettaville Myntinmäen aseman lähialueille. Palvelutarpeet on Myntinmäessä osoitettu kohdemerkintöinä, koska alueella on haluttu jättää väljyyttä jatko suunnitteluun. Rakentamisen alueita ympäröivät Gumbölen jokilaakson sekä Högabergetin ja Dämman-järven ympäristön virkistysalueet. Virkistysalueet tukevat alueella kulkevia ekologisia yhteyksiä. Myntinmäki on kokonaisuudessaan saavutettava ja luonteva yhdyskuntarakenteen laajenemissuunta, josta on hyvät yhteydet Espoon keskukseen ja Kauklahteen. Myntinmäen suunnittelu pohjautuu Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan yhteydessä aloitettuun suunnittelutyöhön ja kaavaratkaisussa on huomioitu lisäksi aluetta koskien annetut jatkovalmisteluohjeet jättämällä Högaberget rakentamisen ulkopuolelle, huomioimalla viitesuunnittelussa luontoarvoja ja ekologisia yhteyksiä, virkistysarvoja ja kulttuurimaisemaa ja osoittamalla aluerakennetta aiempaa pientalovaltaisemmaksi.

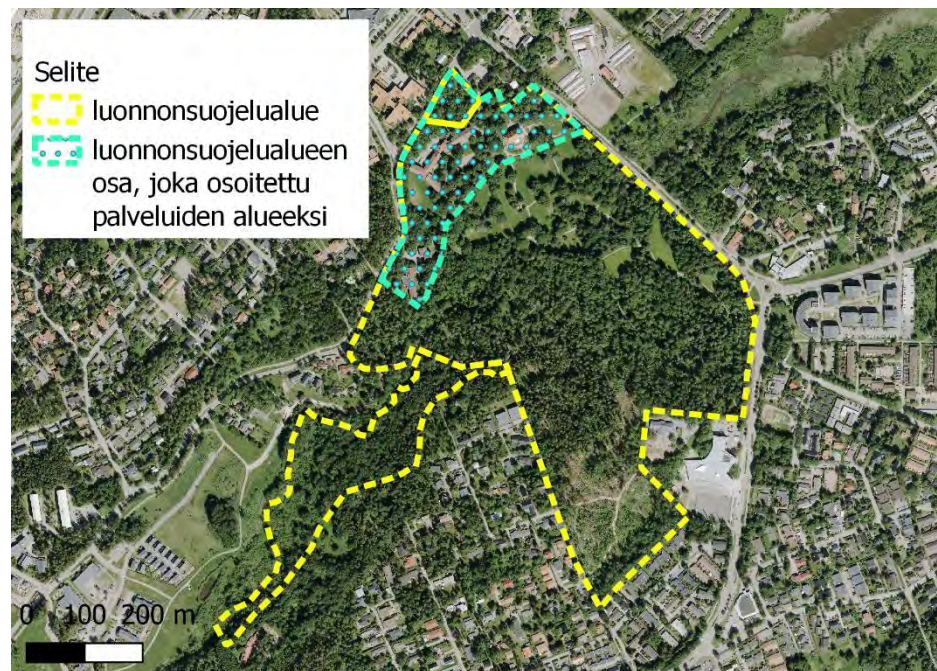
Myntinmäen tulevassa aluerakenteessa korostuvat kattavat ja nopeat kävelyreitit asemalle ja Histassa on mahdollisuuksia kehittää kävelykeskustaa aseman yhteyteen. Uudet asemanseudut kytkeytyvät pyöräilyn baanaverkolla Espoon keskukseen ja Kauklahteen. Rataliikennettä ja tiiviitä asemanseutuja tukevat lisäksi lähialueita palvelevat bussiyhteydet.

Träskändan kartano

Träskändan kartanon alueella yleiskaavan tavoitteena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY) säilyminen mahdollistamalla arvokkaiden rakennusten käyttö ja kehittäminen, sekä varmistaa alueelle 1961 perustetun luonnonsuojelualan arvojen säilyminen. Ilmeistä on, että alueelle aikanaan perustetun luonnonsuojelualan rajaukseen sisältyy myös joukko rakennuksia siitä syystä, että näiden muodostama kokonaisuus on haluttu säilyttää. Luonnonsuojelualan suurin luonnonsuojelullinen arvo ovat vanhat lehtipuut.

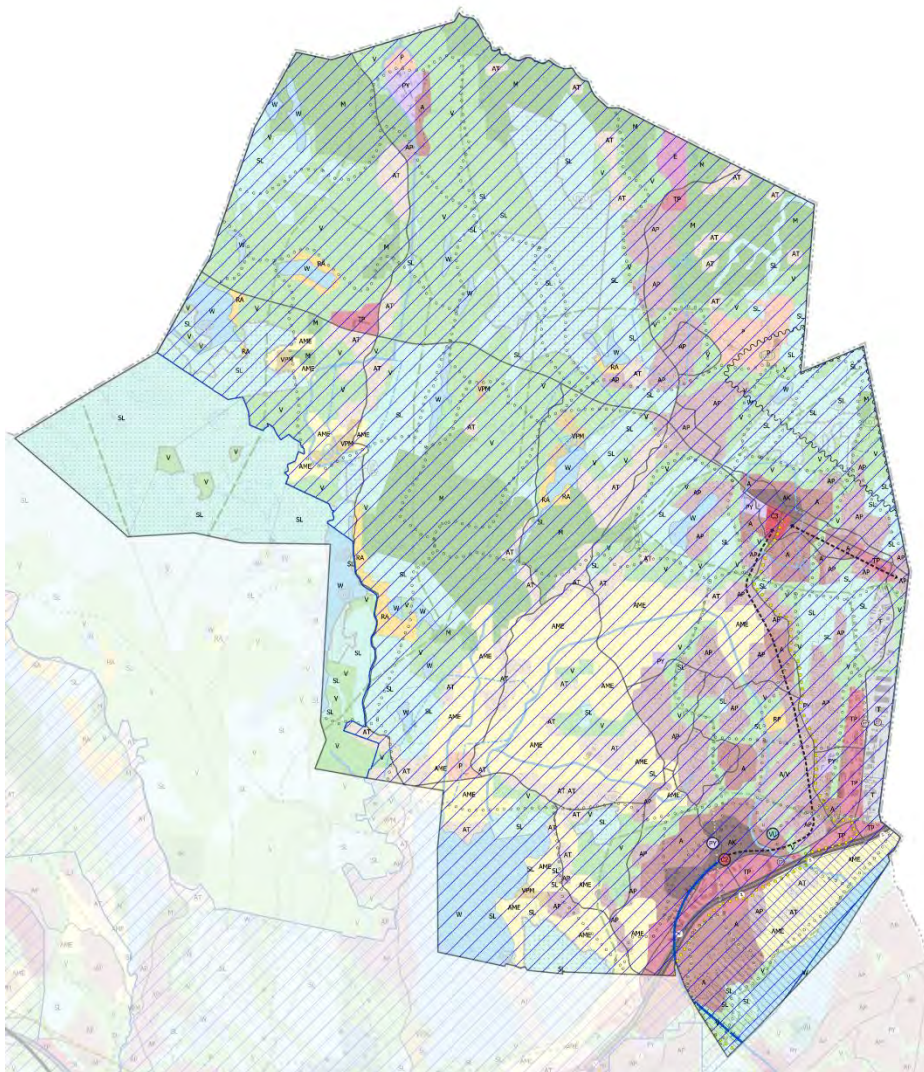
Yleiskaavassa Träskändan kartanon alueesta suojelualueeksi (SL) on osoitettu suurin osa olemassa olevasta suojelualueesta. Loput alueesta on osoitettu palveluiden alueeksi (P), jotta kartanon rakennusten säilyttämisen edellytyksenä olevalle toiminnalle luodaan edellytykset. Palveluiden alueen määräyksen mukaan alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi ja lisäksi edellytetään erikseen, että Träskändassa on huomioitava luonnonsuojelualan laajuus ja sen rauhoitusmääräykset.

Vaikka perustetun luonnonsuojelualan rajausta ei sellaiseen esitetä yleispiirteisessä yleiskaavassa, ei ratkaisu vaaranna alueen luonnonsuojelullisia arvoja. Yleiskaavaratkaisulla ei muuteta perustetun luonnonsuojelualan rajausta, vaan ohjataan erityisesti ottamaan ne huomioon alueen tarkemmassa suunnittelussa. Sen sijaan kaavaratkaisu auttaa turvaamaan RKY-alueen arvot. Träskändan lähtökohtia ja kaavaratkaisua on käsitelty tarkemmin Maankäyttötarkastelujen raportissa.



Träskändan luonnonsuojelualueista pienelle osalle on merkitty yleiskaavan pääkäyttötarkoitukseksi palveluiden alue.

2.11.7. Pohjois-Espoo



Pohjois-Espoon metsäiset ja maatalousvaltaiset alueet pientalo-alueineen rajautuvat Vihtiin, Nurmijärveen ja Vantaaseen. Nuuksion kansallispuisto ja muut luonnonsuojelualueet kattavat suuren osan alueesta. Alueen muutos viljelysalueiden, kylien ja kartanoiden Espoosta kohti pientaloalueiden kirjomaa aluetta on kiihtynyt jälleenrakennuskaudelta alkaen. Kehä III:n varsi ja Juvamalmi ovat vuosikymmenten aikana kehittyneet vetovoimaiseksi tilaa vaativan kaupan, pienyritysten ja -teollisuuden alueeksi.

Pohjois-Espoon osalta yleiskaavaratkaisu noudattaa pääsääntöisesti keuhällä 2024 lainvoiman saanutta Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaa. Espoon yleiskaava 2060 on oikeusvaikutuksen Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan alueella. Ruutu-muotoiset aluemerkinnät on sovitettu muun yleiskaavan piirtotapaan ja alueisiin on tehty tarkennuksia esimerkiksi luonnonsuojelualueiden rajauksiin (uutta selvitystietoa tai uusia perustettuja luonnonsuojelualueita), keskusta-alueiden ja palveluiden merkintöihin.

Suuralueen rooli pientaloalueiden kokonaisuutena säilyy tulevaisuudessa ja pientaloalueet laajenevat. Alueen nykyistä Kalajärven keskusta kehitetään ja alueelle suunnitellaan uutta Viiskorven keskusta asuinalueineen. Viiskorven on tulevaisuudessa mahdollista yhdistyä pikaraitiotiellä Leppävaaraan ja Kalajärvi kytkeytyy Viiskorpeen joukkoliikenteen runkoyhteydellä. Nuuksion järviylängön rooli seudun merkittävänä luonnon ydinalueena virkistyspalveluineen säilyy jatkossakin.

Väestö ja asumisen alueet

Suuralueella asuu nykyisin noin 10 000 ihmistä. Yleiskaavaratkaisu varautuu yli 15 000 uuteen asukkaaseen alueella, merkittävin osa tulee sijoittumaan Kalajärven ja Viiskorven alueille. Työpaikkoja

alueella on noin 5000. Kaavaratkaisu mahdollistaa uusia työpaikkoja hieman yli 4000, jotka sijoittuvat pääosin työpaikka-alueille pääliikenneväylien varsille sekä keskuksiin. Alueen kaupalliset palvelut sijoittuvat ensisijaisesti keskuksiin sekä tilaa vaativan kaupan alueelle Kulloonsiltaan. Pohjois-Espoossa turvataan myös erityisesti maaseutuelinkeinojen kehittyminen ja jatkuvuus sekä maisemakuvan säilyminen ja maisemallisesti arvokkaat avoimet maisematilat.

Kävely, pyöräily ja ajoneuvoliikenteen verkko

Sekä voimassa olevassa yleiskaavassa että Espoon yleiskaava 2060:ssa määräyksillä ohjataan panostamaan kävelyyn ja pyöräilyyn etenkin keskustoissa Kalajärvellä ja Viiskorvessa sekä asuin-kerrostaloalueilla. Lähderannassa kävelyä ja pyöräilyä ohjataan lisäksi kaupunkiympäristön kehittämisvyöhyke-merkinnällä. Pyöräliikenteen osalta keskeisiä Pohjois-Espoon yleiskaavaratkaisun mahdollistamia kehityshankkeita ovat Lähderannanbaana, Vanhankartanonbaana ja Niipperinbaana. Autoliikenteen osalta keskeisiä Pohjois-Espoon kehittämishankkeita ovat Kehä III:lla Koskelonsolmun eritasoliittymän täydentäminen länsisuunnan rampeilla, Gobbäckantien puuttuvan osuuden toteuttaminen Perusmäessä, uusi kokoojakatu Röyläntieltä Vihermäentien kautta Bodomintielle sekä Vihdintien rinnakkaiset kokoojakatuyhteydet Kalajärvellä.

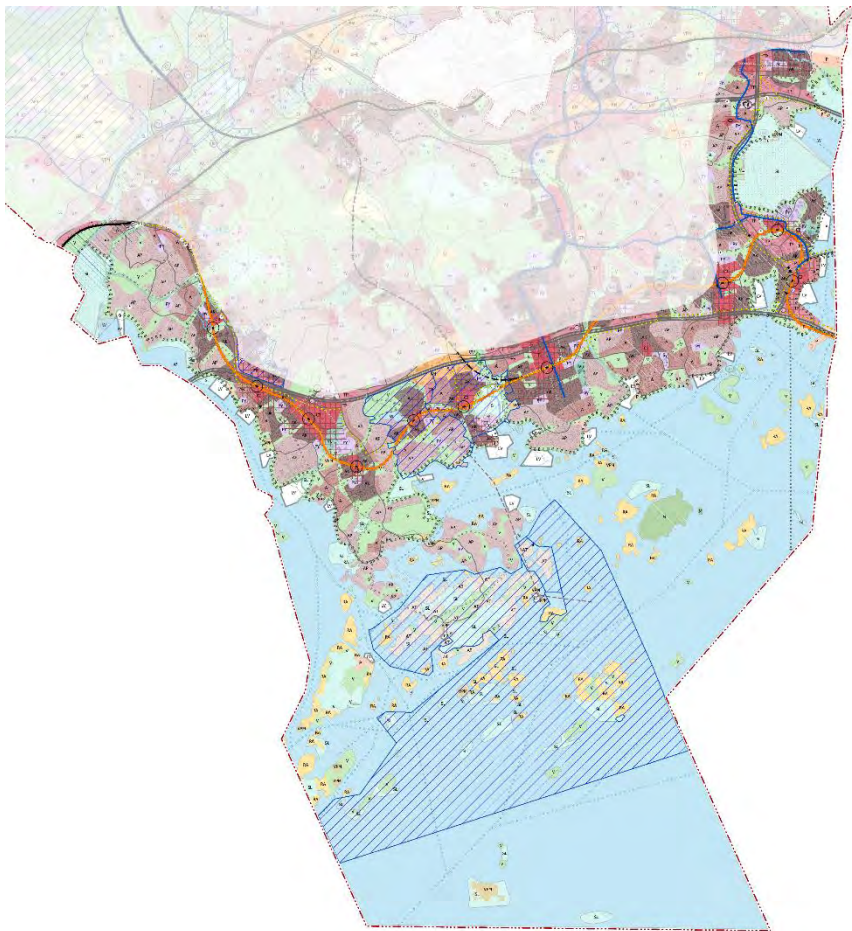
Virkistys ja luonto

Alueelle sijoittuu seudullisesti merkittäviä ulkoilualueita, kuten Nuuksion kansallispuisto ja Luukkaan ja Vaakkoin ulkoilualueet, joita yhdistää ulkoilureittien verkosto. Virkistysverkostoa täydentävät myös avoimet maisematilat, kulttuuriympäristöt ja tiivistä rakennettujen alueiden julkiset ulkotilat. Tiivistyvillä Viiskorven ja Kalajärven alueilla kaavaratkaisussa on osoitettu kattava

lähivirkistysalueiden verkosto ja sitä tukevat viheryhteydet. Eri-tyisesti Viiskorvesta on tärkeää turvata toimivat virkistysyhteydet Pitkäjärven suuntaan. Viiskorpeen on osoitettu uusi urheilupuisto.



2.11.8. Espoon rannikko ja saaristo



Merialue koko rantaviivan matkalta, samoin kuin laaja saaristo-alue, ovat Espoon keskeisiä vetovoimatekijöitä ja myös osa monen espoolaisen identiteettiä. Yleiskaava 2060 vahvistaa osaltaan Espoon merellistä luonnetta.

Kaupunkirannikon merelliset ratkaisut

Espoon rannikko jakaantuu neljään osakokonaisuuteen: Espoonlahden alueeseen, Suvisaaristoon, eteläisen Espoon rannikkoalueeseen ja Laajalahden alueeseen. Näistä Suvisaaristo muodostaa omanlaisensa merellisen pientaloasumisen alueen, mutta muut alueet ovat nk. kaupunkirannikkoa. Koska Espoon rantaviiva on hyvin pitkä, on tarkoituksenmukaista varmistaa kaupunkirannikon osakokonaisuuksille riittävät merelliset palvelut. Näitä ovat hyvin saavutettavat palveluiden keskittymät, satama-alueet, merelliset virkistysaaret ja toisaalta rannikon virkistysalueet ja -reitit palveluineen.

Kaupunkirannikon palveluita on yleiskaavaratkaisussa keskitetty kolmeen hyvin saavutettavaan sijaintiin metron läheisyydessä: jo kaupunkimaisina kehittyneet Kivenlahti ja Keilaniemi sekä uutena avauksena keskeisesti sijaitseva Finnoonsatama. Yleiskaavan merkinnät ohjaavat kehittämään näitä monipuolisina espoolaisen merellisen elämän keskittyminä palveluineen. Nämä alueet toimivat myös keskeisinä portteina kaupungista merelle ja houkuttelevat parhaimmillaan myös yksityisiä palveluntarjoajia.

Uusia asumisen alueita merellisissä sijainneissa on esitetty Finnoonsatamaan ja Svinöhön. Lisäksi Keilaniemeen ja Otaniemeen on uusien keskusta-alueita koskevien merkintöjen myötä mahdollista kehittää asumista rannan välittömään läheisyyteen. Tivjälpin saareen on yleiskaavatyön yhteydessä tutkittu asumista, mutta sitä ei merkittävien luontoarvojen takia ole esitetty yleiskaavassa.

Rantaraitti on esitetty kokonaisuudessaan yleiskaavassa. Se koostaa rantojen palvelut saman reitin varteen. Rantaraittiin kytkeytyy mm. Tarvaspään museoalue, Villa Elfvikin luontotalo, Karhusaaren huvila, satama-alueet, uimarannat, kahvilat jne.

Rantaraittiin yhdistyy myös Otaniemen merellinen urheilupuisto-alue, jolla luodaan uusia mahdollisuuksia merellisille urheilutoiminnoille sisäsaariston suojassa. Lisäksi Finnoonsatamaan on varattu tilaa merellisille palveluille esimerkiksi ravintolatoimintoja, julkista saunaa tai vaikka merellistä vierailukeskusta varten.

Kaupunkirannikolla luodaan edellytykset myös merellä tapahtuville toiminnoille. Kaavassa onkin esitetty kattava satama-alueiden verkosto, joka mahdollistaa satamapalveluiden ja venepaikkojen lisäksi veneiden talvisäilytystä ja erilaisia varikkotoimintoja.

Lisäksi satama-alueille on mahdollista kehittää Espoosta puutuva korkean palvelutason vierasvenesatama. Vierasvenesatamalle soveltuvia sijainteja ovat sellaiset satama-alueet, joiden yhteydessä on mahdollista järjestää käyttäjille riittävät palvelut kuten ravintola, sauna, polttoaineen jakelu ja septitankkien tyhjenyspalvelu. Lisäksi vierasvenesatamasta on hyvä olla kävely-yhteydet kaupallisiin palveluihin ja julkiseen liikenteeseen sekä mielellään myös kiinnostaviin vierailukohteisiin.

Loma-asuminen

Espoon saaristossa loma-asutus on jo nykyisellään tiivistä. Uusia loma-asumisen alueita ei osoiteta, sillä rakentamattomat alueet ovat joko merkittäviä virkistysaaria tai luonnonsuojelualueita. Poikkeuksena on Brändholm, joka on osoitettu loma-asumiseen toteutuneen tilanteen mukaisesti. Loma-asumiseen osoitetut saaret ovat enimmäkseen tehokkaasti rakentuneita, ja loma-asuntopaikkojen lisääminen näihin edellyttää tarkempaa suunnittelua. Yleiskaava 2060 ei siis määrittele tarkemmin loma-asumisen määrää, vaan rakentamisen määrää ja luonnetta on tarpeen tutkia tarkemmalla kaavoituksella. Voimaan jäävä Soukanniemi-Suvisaariston osayleiskaava ohjaa rakentamista alueellaan. Muuten uusia loma-asumisen rakentamismahdollisuuksia saaristossa

on tutkittu vireillä olevassa Saariston osayleiskaavassa. Lainsäädännön ja toimintaympäristön muutosten takia Espoon yleiskaava 2060 -ehdotuksen nähtävillä olon jälkeen arvioidaan, miten saariston osayleiskaava-alueen tarkempaa kaavoitusta on tarkoitukseenmukaista edistää.

Virkistykseen ja matkailun palvelut saaristossa

Kaavaratkaisun tavoitteena on parantaa saariston saavutettavuutta ja tarjota monipuolisempia virkistysmahdollisuuksia.

Suvisaariston virkistyskäyttöä on esitetty parannettavaksi rengasreitillä, joka yhdistää Svinön, Bergön ja Ramsön saaret Soukanniemeen.

Kaavakartalla on osoitettu VPM-merkinnällä Virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan palveluiden alueita, joihin merellisiä palveluita on tarkoituksenmukaista keskittää. Näitä alueita sijoittuu mm. Pentalaan, Stora Herröön, Högkopplaniin ja Isoon Vasikkasaareen.

Saariston luonto on kuitenkin herkkää, minkä vuoksi on tärkeää ohjata kävijävirtoja siten, että osa virkistysalueista jää kevyemmälle kulutukselle. Palveluiden keskittäminen tukee tätä tavoitetta sekä parantaa palveluiden järjestämisen edellytyksiä ja kannattavuutta. Merellisen majoituksen, palveluiden ja virkistykseen alueiden kehittämispotentiaalia on esitetty Merellinen Espoo teemakartalla.

Espoon saariston virkistysalueiden saavutettavuus vaihtelee kulukyhteyksien mukaan. Saaristovene mahdollistaa veneettömille pääsyn useille saarille, ja omalla veneellä saavutettavissa on myös useita virkistysaaria. Rannikon läheisyydessä saariin pääsee helposti myös esimerkiksi soutuveneellä, meloen ja suppilaudalla.

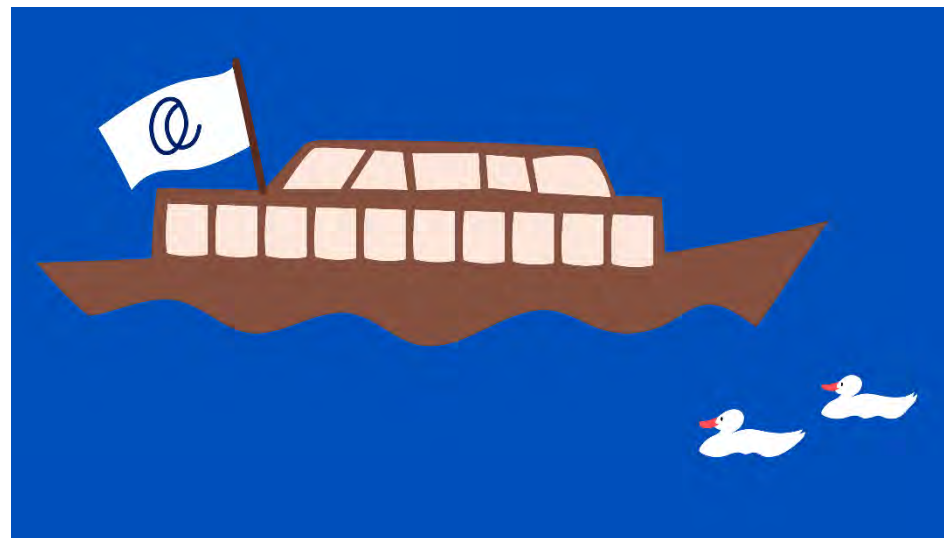
Palvelutasoltaan kattavimmat kohteet ovat lännessä Pentala ja idässä Iso Vasikkasaari, joissa on mm. ravintolapalveluita. Nämä ovat saavutettavissa saaristoveneellä, samoin kuin läntisessä saaristossa Stora Herrö sekä pienet virkistysaaret Rövaren ja Gåsgrund.

Lisäksi länsisaaristossa omalla venekyydillä tavoitettavia virkistysaaria ovat Kaparen, Rövargrundet ja Knapperskär ja itäsaaristossa Torra Lövö, Käärmesaari, Korkeasaari ja Tvijälp.

Luonto- ja kulttuuriympäristöarvot

Saariston luontoa turvataan ensisijaisesti luonnonsuojelu- ja suojeluvarauksilla sekä luo1-alueilla. Rauhoitettavaksi tai muutoin suojeltavaksi tarkoitettuja alueita osoitetaan muun muassa Kaitalahteen (Espoonlahti), Suvisaariston Ramsön ja Bergön alueille sekä useille saariston lintuluodoille. Kaavakartalle osoitettu luonnonsuojelualuevarauksia myös vedenalaisten arvojen tarkastelujen pohjalta (esim. Kytö ja Halsholmen). Niistä on lisätietoa kapaleessa Ekologinen verkosto 2.9.4. Alueet kattavat voimassa olevien yleiskaavojen varauksia, joita ei ole vielä rauhoitettu sekä luonnonmonimuotoisuuden toimenpideohjelmassa osoitettuja kohteita.

Saaristossa on luontoarvojen lisäksi monipuolinen kulttuurihistoria. Saaristossa on manteretta paremmin säilynyt vanhaa kalastaja- ja huvila-asutusta sekä puolustukseen liittyviä historiallisia ympäristöjä. Näitä arvoja turvataan arvokas kulttuuriympäristö -merkinnällä.



3 YLEISKAAVARATKAISUN SUHDE LAAJEMPIIN TAVOITTEISIIN

Yleiskaavan laadintaa ohjaavat monet lait, tavoitteet ja suunnitelmat. Maankäytön suunnittelujärjestelmän pääperiaatteena on tarkentuva suunnittelu, jossa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä yleispiirteiset kaavat, eli maakuntakaava ja yleiskaava, ohjaavat yksityiskohtaisten asemakaavojen suunnittelua.

Maankäytön suunnittelun yleinen ohjaus perustuu alueidenkäyttölakiin (AKL). Yleiskaavaa laadittaessa on huomioitava yleiskaavalle asetetut sisältövaatimukset ja yleiskaavoituksen tulee edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Yleiskaava laadittaessa tulee myös ottaa huomioon Uudenmaan maakuntakaavojen ratkaisut.

Yleiskaavan valmistelussa on huomioitu myös Espoon kaupungin strategia, Espoo-Tarina, sekä Helsingin seudun MAL-suunnitelmassa esitetty kokonaiskuva seudun maankäytöstä, asuntorakentamisesta sekä liikennejärjestelmästä.

Kaavan laadinnassa tulee lisäksi huomioida monipuolinen erityislainsäädäntö, kuten luonnonsuojelulaki, ympäristönsuojelulaki sekä laki vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä.

3.1 Alueidenkäyttölaki

Yleiskaavan valmistelua ohjaavat muun muassa alueidenkäyttölain yleiskaavan sisältövaatimukset. AKL 39§:n yleiskaavan sisältövaatimusten mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon:

” 1) yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;

2) olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;

3) asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;

4) mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla;

5) mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;

6) kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;

7) ympäristöhaittojen vähentäminen;

8) rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen; sekä

9) virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

Edellä 2 momentissa tarkoitetut seikat on selvitettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin laadittavan yleiskaavan ohjaustavoite ja tarkkuus sitä edellyttävät.

Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa.”

Espoon yleiskaava 2060 tukee AKL 39§:n yleiskaavan sisältövaatimuksia.

Yleiskaava ei ohjaa ranta-alueiden rakentamista AKL 72 §:n tarkoittamalla tavalla. Yleiskaavan laatimisessa on kuitenkin soveltuvilta osin otettu huomioon AKL 73§:n mukaiset ranta-alueiden

loma-asutusta koskevan yleis- ja asemakaavan erityiset sisältövaatimukset:

”Laadittaessa yleiskaavaa tai asemakaavaa (ranta-asemakaava) pääasiassa loma-asutuksen järjestämiseksi ranta-alueelle on sen lisäksi, mitä yleis- tai asemakaavasta muutoin säädetään, katsottava, että:

- 1) suunniteltu rakentaminen ja muu maankäyttö sopeutuu ranta-maisemaan ja muuhun ympäristöön;
- 2) luonnonsuojelu, maisema-arvot, virkistystarpeet, vesiensuojelu ja vesihuollon järjestäminen sekä vesistön, maaston ja luonnon ominaispiirteet otetaan muutoinkin huomioon; sekä
- 3) ranta-alueille jää riittävästi yhtenäistä rakentamatonta aluetta.

Laadittaessa kaavaa alueelle, johon kuuluu olemassa olevaa kyläaluetta, ei kyläalueella sovelleta mitä 1 momentin 3 kohdassa säädetään edellyttäen, että virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys otetaan huomioon.”

3.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Yleiskaavan valmistelua koskevat 1.4.2018 voimaan tulleet uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisien toiminnassa. Tavoitteet jakautuvat viiteen kokonaisuuteen, jotka ovat 1) toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen, 2) tehokas liikennejärjestelmä, 3) terveellinen ja turvallinen elinympäristö, 4) elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat, 5) uusiutumiskykyinen energiahuolto.

Kaikki valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet koskevat Espoon yleiskaavaa 2060, ja ne on otettava huomioon yleiskaavan suunnittelussa. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumisesta on arvioitu tarkemmin liitteessä 25.

3.3 Maakuntakaava

Maakuntakaava on pitkän aikavälin suunnitelma maakunnan yhdyskuntarakenteesta ja alueidenkäytöstä. Se sovittaa yhteen valtakunnalliset ja maakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Yleispiirteisimpänä kaavana se on ohje kuntien kaavoitukselle ja muulle alueidenkäytön suunnittelulle.

Espoon yleiskaava 2060:n ohjeena on Helsingin seudun vaihemaa-kuntakaava, joka kuuluu koko Uudenmaan alueen kattavaan Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuuteen. Maakuntakaavan tavoitevuosi on 2050 ja se kattaa kaikki maakuntakaavalla ratkaistavat maankäytön teemat.

Espoon yleiskaava 2060 tavoitteet ovat pitkälti yhteneväiset maakuntakaavan tavoitteiden kanssa. Molemmissa kaavoissa tavoitellaan mm. kestävää kasvua, joukkoliikenteeseen tukeutuvaa kaupunkirakennetta sekä monipuolista keskusta- ja palveluverkkoa. Espoon yleiskaava 2060 yhteensovittaa nämä tavoitteet maankäytön ja liikenteen kokonaisratkaisuksi yleiskaavoituksen keinoja hyödyntäen. Espoon yleiskaavan 2060 kokonaisuus perustuu ilmaston kannalta kestäville periaatteille, kuten kestäville liikku- mismuodoille ja resurssiviisaudelle.

3.3.1. Espoon yleiskaava 2060 suhteessa maakuntakaavaan

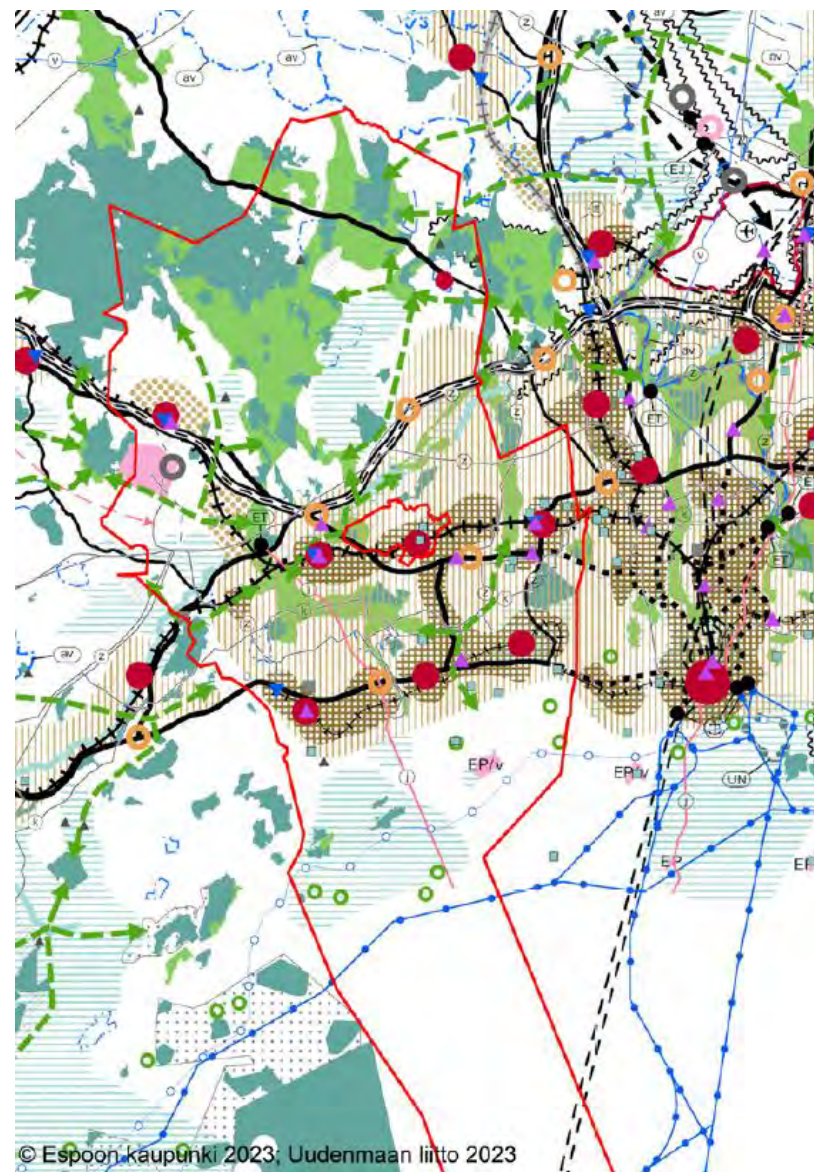
Uusimaa-kaava 2050 osoittaa seudullisesti merkittävän keskusverkon, viherverkon, kaupan alueet, liikenneyhteydet ja yhdyskuntateknisen huollon alueet, ja jättää niiden tarkentamisen kuntatason suunnitteluun. Espoon yleiskaava 2060 tukee voimassa olevan maakuntakaavan ratkaisua.

Maankäyttö ja liikenne:

Maakuntakaavassa Kehä III:n eteläpuoliset alueet ja Viiskorpi on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Länsimetron ja Rantaradan käytävät, Kehä II:n varsi sekä Kauklahden asemanseutu on osoitettu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi. Hista ja Myntinmäki on osoitettu uudeksi raideliikenteeseen tukeutuviksi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Espoon yleiskaava 2060:n merkittävät rakentamisen varaukset sijoittuvat kokonaisuudessaan näille vyöhykkeille, eikä kaavaratkaisussa osoiteta maakuntakaavaratkaisusta poikkeavia uusia rakentamisen aluevarauksia.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen yhdyskuntarakennetta tulee suunnittelumääräyksen mukaan tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuihin tukeutuen ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen. Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä kehitetään lisäksi kaupunkirakenteeltaan tehokkaampana. Yleisten suunnittelumääräysten mukaan olemassa olevia taajamia tulee kehittää niiden maankäyttöä täydentäen ja tehostaen ja niiden toiminnallista rakennetta monipuolistaen.

Espoon yleiskaava 2060 toteuttaa näitä määräyksiä, ja uusista asukkaista ja työpaikoista suurin osa on osoitettu maakuntakaavan erilaisille taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeille olemassa olevien ja uusien raidelinjojen vaikutusalueelle.



Maakuntakaavassa esitetyillä pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeellä ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä kyse on olemassa olevan kaupunkirakenteen kehittämisestä.

Espoon yleiskaava 2060 tarkentaa maakuntakaavan liikenneverkkoa. Maakuntakaavan yleisten suunnittelumääräysten mukaan keskusten välisten liikenneyhteyksien kehittämistä on tuettava erityisesti joukkoliikenteeseen perustuen. Yleiskaavatyössä on tunnistettu, että yleiskaavan tavoitevuoteen mennessä on tarpeen varautua keskusten välisten, erityisesti poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseen raiteisiin perustuen. Nykyisen bussiliikenteen kehittäminen ei riitä maakuntakaavassa esitettyjen tavoitteiden täyttämiseen kokonaisuutena. Tavoitteiden saavuttamiseksi Yleiskaava 2060:ssa on varattu raidekäytävät olemassa olevaan rakenteeseen Kivenlahden ja Kauklahden sekä Espoon keskuksen ja Matinkylän välillä. ½. Uudet raidevaraukset parantavat Länsimetron ja Rantaradan käytävien ja niiden keskusten välistä kytkeytyneisyyttä, ja muodostavat Espoon viiden kaupunkikeskuksen välille verkostollisen kokonaisuuden, jota yleiskaavassa esitetyt pikaraitioteiden varaukset edelleen täydentävät. Uudet raideyhteydet täydentävät myös seudullista liikennejärjestelmää.

Maakuntakaavan mukaan Länsiradan varrelle sijoittuvien uusien asemanseutujen - Histan ja Myntinmäen - maankäytön ja raide-liikenneyhteyden suunnittelu tulee kytkeä toisiinsa. Histasta mainitaan erikseen, että toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Espoon yleiskaava 2060:ssa Myntinmäkeen on osoitettu ajoitusmääräys. Histaan on osoitettu ajoitusmääräys Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa.

Maakuntakaavassa on osoitettu liikennetunnelin (ns. Tallinnan-tunneli) ohjeellinen varaus. Maakuntakaavan tarkkuus ja

olosuhteiden muuttuminen sen laatimisajankohdan jälkeen puoltavat kokonaisuuden tarkastelua vaihtoehtojen kautta. Yhdistettynä tarpeeseen kehittää seudun yhteyksiä Keilaniemen saavutettavuuden näkökulmasta, on yleiskaavassa osoitettu raideliikenneyhteyden selvitystarve Keilaniemestä Helsinki-Vantaan lentokentän ja Viron suuntiin.

Kauppa ja elinkeinot:

Espoon yleiskaava 2060:ssa on esitetty maakuntakaavan mukaiset kaupan alueet. Maakuntakaavassa on osoitettu liiketilan enimmäismitoitukset vain kaupan alueille. Maakuntakaavassa määritellään kokorajat seudullisesti merkittävälle kaupalle, mutta maakuntakaava mahdollistaa niiden tarkistamisen selvitysten perusteella. Yleiskaavatyön tueksi on laadittu kaupan jatkoselvitys, jonka pohjalta on tarkennettu kaupan mitoituskaavaratkaisussa.

Virkistys ja viherverkosto:

Maakuntakaavassa on osoitettu mm. yli 50 ha virkistysalueet, alle 50 ha virkistyskäytön kohdealueet, suojelualueet, Natura 2000-alueet ja viheryhteystarpeet. Yleiskaavaratkaisussa nämä on osoitettu viheralueina, tarkentaen maakuntakaavan rajauksia ja viiva-merkintöjä. Ekologisten yhteyksien verkostoa on tarkennettu aluevarausmerkintöjen ja ekologisten runkoyhteyden merkintöjen avulla.

Kehä II:n kohdalla ekologisten runkoyhteyden sijaintia on jouduttu tarkistamaan suhteessa maakuntakaavaan perustuen Espoon selvityksiin. Yleiskaavalla toteutetaan maakuntakaavan tavoitteita luonnon ydinalueiden yhdistämisestä maakunnallisilla ekologisilla yhteyksillä.

Maakunnallisten virkistysalueiden ja viheryhteystarpeiden lisäksi yleiskaavalla osoitetaan pienempialaisia yli 2 ha virkistysalueita, virkistysyhteyksiä ja ekologisia runkoyhteyksiä, jotka edistävät maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksiä ekologisen verkoston kytkeytymisen, virkistysmahdollisuuksien ja virkistysyhteyksien turvaamisesta. Suunnittelumääräystä luonnon arvojen turvaamisesta tukevat yleiskaavamääräysten lisäksi erityisominaisuuksia kuvaavat merkinnät, kuten luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden merkinnät.

Energia ja tekninen huolto:

Yleiskaavaratkaisussa on osoitettu maakuntakaavan mukaiset energiansiirtoyhteydet ja vesihuollon yhteystarpeet. Yleiskaava tukee myös maakuntakaavan määräyksiä kestäväan energijärjestelmään siirtymisen edistämisestä. Espoon yleiskaava 2060:llä luodaan edellytyksiä vähäpäästöisen energian hyödyntämiselle varaamalla tilaa energiainfrastruktuurille. Kaavassa on osoitettu merkittävimpien energiansiirtoyhteyksien lisäksi nykyisten ja tunnistettujen uusien energiantuotantolaitosten ja sähköasemien tilavaraukset, jotka mahdollistavat hiilineutraalin energian hyödyntämisen. Yhdyskuntateknisen huollon aluevarauksin ja kohde-merkinnöin toteutetaan myös maakuntakaavan suunnittelumääräystä teknisen huollon verkostojen ja laitosten toimintamahdollisuuksien ja kehittämistarpeiden huomioimisesta. Maakuntakaavan yhdyskuntateknisen huollon ja jätehuollon alueet on osoitettu myös yleiskaavassa.

3.3.2. VISIO-kaavan valmistelu käynnissä

Uudenmaan liitto on käynnistänyt uuden maakuntakaavan valmistelun. Kaavan nimi on VISIO – Innovatiivinen vihreä siirtymä, Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaava. VISIO-kaava täydentää lainvoimaista kaavakokonaisuutta vihreään ja puhtaaseen siirtymään liittyvien teemojen osalta ja tähtää vuoteen 2050.

VISIO-kaavan teemat ovat 1) Energia, 2) Teollinen tuotanto, kiertotalous ja maa-aineishuolto, 3) Luonto ja hiilensidonta, 4) Logistiikka ja pitkän matkan henkilöliikenne, 5) Vesihuolto ja vesivarat, 6) Maanpuolustus.

Kaavatyö etenee vaiheittain käynnistyspäätöksestä hyväksymiseen ja toteutukseen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä keväällä 2025. Kaavaluonnos tulee nähtäville keväällä 2026 ja ehdotusvaihe ajoittuu vuosiin 2026–2027. Tavoitteena on viedä kaava valtuuston hyväksyttäväksi vuonna 2027.

Kaava kattaa koko Uudenmaan alueen, lukuun ottamatta voimassa olevan Östersundomin maakuntakaavan aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla. Alueen kunnat ovat tärkeä VISIO-kaavan valmistelun sidosryhmä.

3.4 Kaupungin ja seudun yleiset tavoitteet

3.4.1. Maankäytön, asumisen ja liikenteen -suunnitelma ja -sopimus

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL-suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

MAL 2023 -suunnitelman visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.



MAL-suunnitelma tiivistää ne keskeiset yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän ja asuntotarjonnan kehittämisen toimenpiteet ja seudun tavoitellut ominaispiirteet, jotka toteuttavat suunnitelmalle asetettuja tavoitteita. Kiteytetysti MAL 2023 -suunnitelman sisältö voidaan kuvata viiden kohdan mukaan:

1. Jatketaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen.
2. Rakennetaan Helsingin seudun asukkaiden tarpeisiin monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja ja uudistetaan määrätietoisesti asuinalueita, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeen.
3. Panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävä liikennejärjestelmän kehittämiseen ja varmistetaan tehokas joukkoliikennejärjestelmä myös tulevaisuudessa.
4. Seudullisella ja kansallisella tasolla toteutetaan monipuolisia toimenpiteitä, joilla vähennetään liikenteen päästöjä ja asumisen energiankulutusta.
5. Vahvistetaan Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kehittämällä keskeisiä elinkeinoalueita sekä parantamalla kansainvälistä saavutettavuutta ja logistiikan tehokkuutta.

Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2040 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamistavoitteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2035 aloitettavat liikennehankkeet ja toimenpiteet.

Espoon yleiskaava 2060 vastaa MAL-suunnitelman tavoitteisiin. Kaupungin kasvu tukeutuu vahvasti olemassa oleviin ja mahdollisiin tulevaisuuden raidekäytäviin tai muuten joukkoliikenteellä hyvin saavutettaviin sijainteihin. Yleiskaavan kokonaisuus vahvistaa Espoon verkostomaista luonnetta, jossa kaupunkikeskukset palveluineen ja työpaikkoineen ovat yhteydessä toisiinsa. Ne ovat hyvin saavutettavissa paitsi Espoon eri alueilta myös laajemmin seudulta, joka parantaa koko seudun elinvoimaa. Yleiskaavan tavoitteena on myös tukea aiempaa moninaisemman asuntotuotannon syntymistä ja säilyttää viherverkosto kattavana sekä virkistyksen että ekologisten yhteyksien näkökulmasta. Yleiskaavaratkaisun uudesta asumisen kerrosalasta arviolta 92 % sijoittuu MAL-suunnitelman maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille tai joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyville ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille.

Samanaikaisesti yleiskaavan valmistelun kanssa on käynnistynyt MAL 2027 -suunnitelman valmistelu. MAL-suunnitelman liitteeksi valmistellaan Helsingin seudun 14 kuntaa ja Siuntiota koskeva liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka on lakisääteinen. Helsingin seudun liikenne (HSL) vastaa liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnasta. MAL-suunnitelman valmistelussa otetaan huomioon kuntien ajankohtaiset maankäytön suunnitelmat ja kuntastrategiat.

3.4.2. Espoo-tarina

Espoo-tarina on Espoon strategia. Se suuntaa kaupungin toimintaa selkeiden yhteisten tavoitteiden mukaisesti eli kertoo mitä kaupungissa tehdään ja kehitetään. Espoo-tarinan tavoitteet ja siihen liittyvät poikkihallinnolliset kehitysohjelmat päivitetään aina valtuustokauden vaihtuessa.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi uuden Espoo-tarinan syksyllä 2025. Uuden Espoo-tarinan keskeinen painopistealue on lasten ja

nuorten mahdollisuuksien ja arjen tukeminen. Tavoitteena on myös toteuttaa kaupungin kasvu hallitusti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla, siten että kaikki Espoon kaupunginosat säilyvät viihtyisinä ja turvallisina. Erityisesti tällä valtuustokaudella kiinnitetään huomiota omistusasuntojen sekä pientalojen tarjonnan lisäämiseen.

Yleiskaava tukee Espoo-tarinan tavoitteita. Yleiskaavaa toteutetaan harkitusti ohjelmoimalla asemakaavoituksen käynnistymistä. Huomioimalla talouden kantokyky ja liikenneinvestointien ajoitus, ohjelmoinnissa voidaan varmistaa strategian tavoitteiden mukaisesti hallittu kasvu.

Yleiskaava ohjaa Espoo-tarinan mukaisesti keskustaympäristöjen laadun ja elinvoimaisuuden tukemiseen kaavamerkinnöillä sekä ohjaamalla kaupan kasvua voimakkaasti keskustatoimintojen alueille. Suurimman osan väestönkasvusta arvioidaan sijoittuvan keskustan vaikutusalueelle. Yleiskaava mahdollistaa suurimpien keskustan välisten raideyhteyksien merkittävän parantamisen.

Asuinalueita kehitetään strategian mukaisesti huomioiden monipuolinen asuntotarjonta ja erilaisten asukkaiden tarpeet. Kaikilla suuralueilla on osoitettu riittävät tilavaraukset palveluille ja virkistykselle. Kaavaratkaisu mahdollistaa kerrostalojen ja perinteisten omakotitalojen väliin sijoittuvan tiiviin ja matalan rakentamisen, kuten kaupunkipientalot. Yleiskaavaratkaisu sisältää myös merkittävästi mahdollisuuksia pientalojen ja rivitalojen tarjonnan lisäämiseen.

Espoo-tarina ohjaa kiinnittämään huomiota työpaikka-alueiden vetovoiman kasvattamiseen ja riittävään työpaikkatarjontaan. Yleiskaavassa on esitetty riittävät tilatarpeet Espoon työpaikkaomavaraisuuden kasvulle. Keskeisten työpaikka-alueiden saavutettavuutta parannetaan kaikilla kulkumuodoilla. Otaniemen alueella kaavaratkaisu mahdollistaa voimassa olevaa yleiskaavaa

paremmin alueen kehittämisen yliopistotoimintojen lisäksi asu-
miseen, elinkeinotoiminnalle ja palveluille.

Kaavamääräykset velvoittavat jatkosuunnittelua turvaamaan alle
300 metrin etäisyyden lähivirkistykseen Espoo-tarinan mukai-
sesti. Tiiviillä asumisen alueilla velvoitetaan runsaaseen kaupun-
kivihreän määrään. Espoon merellisyyttä vahvistetaan osoitta-
malla rannikolle ja Rantaraitin varrelle uusia palvelukehittämisen
mahdollisuuksia. Saaristoon ja merialueille on osoitettu uusia
suojelualueita.

Yleiskaavassa osoitetaan uusia luonnonsuojelualuevarauksia sekä
luonnon monimuotoisuutta turvaavia varauksia sekä esitetään
ekologisten runkoyhteyksien verkosto. Kaavamääräykset ohjaavat
luontohaittojen lieventämiseen sekä kompensatioperiaatteen
huomioimiseen jatkosuunnittelussa.

Espoo-tarinan tavoitteiden mukaan kaupungin asukaskohtaiset
ilmastopäästöt ovat pääkaupunkiseudun pienimmät ja hiilineut-
raalius saavutetaan 2030 mennessä. Uuden maankäytön kasvun
ohjaaminen tukee tavoitteiden saavuttamista. Kaavamääräyksin ja
kaavamerkinnöin edistetään hiilineutraaliin energiantuotantoon
siirtymistä ja rakentamisen päästöjen vähentämistä. Hiilinielut ja
-varastot on huomioitu kaavaratkaisun laadinnassa ja jatkosuun-
nittelua ohjataan yleismääräyksellä. Yleiskaava tukee ilmaston-
muutokseen ja sään ääri-ilmiöihin varautumista yleismääräyksillä
ja kaavamääräyksillä kaupunkivihreän ja latvuspeittävyuden tur-
vaamisesta.



4 YLEISKAAVAN VAIKUTUKSET

4.1 Vaikutusten arvioinnin menetelmät

Vaikutusten arviointi kaavoituksessa perustuu alueidenkäyttölaakiin (AKL). Kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia (AKL 9 §).

Vaikutusten arviointi tuottaa tietoa kaavan toteuttamisen merkittävistä vaikutuksista. Tietoa tuotetaan ja hyödynnetään läpi koko kaavaprosessin. Yleiskaavan vaikutusten arviointi perustuu kaupunkisuunnittelukeskuksen asiantuntija-arviointiin ja sitä tukeviin paikkatietoanalyysiin. Liikenteellisissä vaikutuksissa on hyödynnetty HELMET-mallitarkastelua ja ilmastovaikutuksia arvioitaessa yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutusten arviointityökalua. Taloudelliset vaikutukset, luontovaikutukset ja Natura-alueisiin sekä meluun ja ilmanlaatuun kohdistuvat vaikutukset on arvioitu konsulttityönä.

Espoon yleiskaava 2060 vaikutuksia on arvioitu maankäyttö- ja rakennusasetuksen § 1 mukaisesti ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön; maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon; kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin; alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen; kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön. Tämän lisäksi

arvioinneissa on huomioitu myös seudulliset vaikutukset sekä maakunnallisten verkostojen ja yhteyksien jatkuvuus kaava-alueen ulkopuolelle.

Kaavan yleispiirteisen luonteen takia vaikutusten kohdistuminen on arvioitu suunnitelman sallimalla tasolla. Eri teemoista jatko-suunnittelussa huomioitavat asiat on nostettu esille laaditun vaikutusten arvioinnin yhteydessä.

Seuraavissa kappaleissa kuvataan yleiskaavan keskeisimmät vaikutukset teemoittain. Vaikutuksia on kuvattu tarkemmin erillisissä teemakohtaisissa raporteissa.

4.2 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, keskusverkkoon ja liikenteeseen

Yleiskaava tukee ja vahvistaa Espoon verkostomaista aluerakennetta. Yleiskaava luo edellytykset aidolle raideverkostokaupungille, joka vahvistaa liikkumisen näkökulmasta merkittävimpien alueiden saavutettavuutta kestävästi. Etelä-Espoo kehittyy nopeiden raideyhteyksien verkostokaupunkina. Raideratkaisu yhdistää Länsimetron Rantarataan ja vahvistaa siten Leppävaaran, Espoon keskuksen, Kauklahden ja Keran merkitystä keskuksina ja joukkoliikenteen solmukohtina.

Uuden maankäytön sijoittuminen tukeutuu vahvoihin joukkoliikenneyhteyksiin ja pääsääntöisesti myös nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Maankäytön kasvu ohjataan pääasiassa raideyhteyksien pysäkin- tai asemanseuduille sekä keskuksiin, mikä edistää kestävästi liikkumisen mahdollisuuksia ja eheyttää yhdyskuntarakennetta useilla olemassa olevilla alueilla. Lähes 90 % ennustetusta asukkaiden ja työpaikkojen kasvusta sijoittuu 600 metrin

etäisyydelle yleiskaavaratkaisussa esitetystä joukkoliikenneyhteydestä tai 1 kilometrin etäisyydelle raideliikenteen asemasta. Noin 75 % uudesta maankäytöstä sijoittuu jo kertaalleen asemakaavoitetuille alueille. Kasvun suuntaaminen ensisijaisesti olemassa olevan kaupunkirakenteen yhteyteen säästää myös taajamaa ympäröiviä laajoja viheralueita rakentamiselta.

Yleiskaava mahdollistaa Espoon keskustojen verkoston monipuolistumisen ja vahvistumisen esittämällä uusia ja laajentuvia keskustavarauksia, tukemalla niiden välistä ja seudullista saavutettavuutta sekä ohjaamalla kasvua niiden yhteyteen. Kaavassa osoitetusta useasta kymmenestä keskuksesta vain muutama sijoittuu raideliikennevarauksen vaikutusalueen ulkopuolelle. Nämäkin keskusta-alueet sijoittuvat tiiviin yhdyskuntarakenteen sisään ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen.

Yleiskaavan ehdotusvaiheen liikennetarkastelujen perusteella kestävien kulkutapojen osuus kasvaa Espoosta alkavilla matkoilla nykytilanteeseen verrattuna lähes kymmenen prosenttiyksikköä. Kasvu perustuu erityisesti raideliikenteen laajenemiseen ja poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien merkittävään paranemiseen.

Yleiskaava mahdollistaa kahden uuden metron jatkeen toteuttamisen. Molemmille jatkeille arvioidaan syntyvän riittävästi kysyntää ja metron kapasiteetti riittää myös pitkällä aikavälillä. Kävelyn osuuden ennustetaan kasvavan 35 prosentista 38 prosenttiin ja pyöräilyn osuus nousee noin prosenttiyksikön.

Uudet metrolinjat lyhentävät selvästi matka-aikaa Espoon keskuksesta ja Kauklahdesta Etelä-Espooseen, jolloin joukkoliikenteen matka-ajat keskusten välillä ovat tulevaisuudessa kilpailukykyisiä henkilöauton kanssa. Samalla henkilöautoliikenteen matka-aikojen ennustetaan kasvavan liikennemäärien lisääntyessä. Tehokas joukkoliikenne vähentää autoriippuvuutta ja pienentää tarvetta investoida uuteen tieverkkoon. Vaikka

autoliikenteen kokonaissuorite kasvaa vuoteen 2060 mennessä puolella, suorite asukasta kohden laskee ja autotiheys vähenee.

Yleiskaavaratkaisu lisää Espoosta suuntautuvien seudullisten henkilöautomatkojen määrää, mutta joukkoliikenteen paremman kilpailukyvyn takia niiden kulkutapaosuus laskee. Metron laajentaminen ja uudet vaihtopaikat Kauklahdessa ja Espoon keskuksesta vahvistavat koko seudun raideliikenneverkostoa ja parantavat seudun joukkoliikennejärjestelmän kokonaiskestävyyttä.

4.3 Sosiaaliset vaikutukset

4.3.1. Vaikutuksen väestönkasvuun, asumisen mahdollisuuksiin ja alueelliseen eriytymiseen

Yleiskaavan mitoitus mahdollistaa Espoon väestönkasvun yli 500 000 asukkaaseen vuoteen 2060 mennessä. Yleiskaavallinen mitoitus on joustava ja mahdollistaa myös erilaisiin toteutumiseen liittyviin epävarmuuksiin varautumisen.

Kaavaratkaisu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja erilaisen espoolaisen erilaisiin elämäntilanteisiin niin urbaaneilta keskusta-alueilta kuin luonnonläheisemmiltä pientaloalueilta. Uutta asuntorakentamista ohjataan erityisesti keskuksiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin, mutta myös keskuksia ympäröiville väljemmän asumisen alueille. Kaava lisää asuntotuotannon mahdollisuuksia erityisesti hyvin saavutettavilla alueilla, mikä voi hillitä hintojen nousua ja ehkäistä pullonkauloja asuntotuotantotarpeeseen vastaamisessa.

Yleiskaavan keinot vaikuttaa alueellisen eriytymisen ehkäisyyn liittyvät erityisesti alueiden saavutettavuuden parantamiseen, kaupunkiympäristön laadun ohjaukseen ja monipuolisen asutuskannan turvaamiseen. Yleiskaava tukee sitä, että Espoon

kaupunkirakenteen on mahdollista kehittyä alueellisesti tasapainoisesti myös tulevaisuudessa.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota alueiden toteuttamisen ajoitukseen sekä asuntotyyppijakauman monipuolisuuteen. Mikäli uudet alueet lähtevät toteutumaan ilman asukaille tärkeitä palveluita tai niille sijoittuu liikaa pieniä asuntoja, on riskinä asukaskunnan valikoituminen yksipuolisesti ja leimaantuminen.

4.3.2. Vaikutukset virkistysmahdollisuuksiin

Yleiskaava 2060 mahdollistaa kaupungin kasvun siten, että keskeiset virkistyskäyttöön soveltuvat alueet ja viheryhteydet säilyvät kaupunkirakenteessa. Kaavaratkaisu osoittaa laajat ulkoilualueet, yli 2 hehtaarin kokoiset lähivirkistysalueet sekä tärkeät viheryhteydet. Kaavan yleismääräys ohjaa turvaamaan virkistysalueen enintään 300 metrin etäisyydellä asuinrakennuksesta. Alle 2 hehtaarin lähivirkistysalueita ja viheryhteyksien tarkkaa sijaintia ei osoiteta yleiskaavassa, mikä siirtää yksityiskohtaiset ratkaisut asemakaavoitukseen. Kaupunkirakenteen tiivistyessä virkistysalueiden määrä todennäköisesti vähenee. Kaavan määräykset kuitenkin velvoittavat varmistamaan virkistysalueiden riittävyyden ja saavutettavuuden asumisen alueilla ja keskustoissa.

Kaava ohjaa kehittämään virkistysalueita monihyötyisinä aluekokonaisuuksina, joissa turvataan luontoarvot, ekologisten yhteyksien toimivuus ja ekosysteemipalvelut. Virkistyskäyttöpaine kasvaa kaupunkirakenteen tiivistyessä, mikä lisää tarvetta yhteensovittavaa erilaisia virkistystoimintoja ja arvoja.

Laajojen ulkoilualueiden saavutettavuus säilyy yleiskaavaratkaisussa pääosin hyvänä. Seudullisesti virkistyskäyttöpaine kasvaa vuoteen 2060 mennessä merkittävästi. Kaava mahdollistaa uusien laajojen ulkoilualueiden ja niihin liittyvien virkistystoimintojen

kehittymisen ja tukee jatkuvien virkistysyhteyksien muodostumista naapurikuntiin. Myös kaavassa osoitetut jokilaaksojen vyöhykkeet, Keskuspuisto ja Rantaraitti, tarjoavat mahdollisuuksia sekä paikallisten että seudullisten virkistysmahdollisuuksien vahvistamiseen.

4.3.3. Vaikutukset koettuun viihtyisyyteen identiteettiin ja ympäristön laatuun

Espoon tulevaisuuden kehittyminen vaikuttaa merkittävästi asukkaiden kokemaan viihtyisyyteen, ympäristön laatuun ja identiteettiin. Yleiskaava pyrkii vahvistamaan arvokkaita ympäristöjä, kuten kulttuuriympäristöjä, Rantaraittia ja Keskuspuistoa, joilla katsotaan olevan suuri merkitys espoolaisen identiteetin näkökulmasta. Kasvun ohjautuessa joukkoliikenteen solmukohtiin, tiivistyvillä ja uusilla alueilla kaupunkikuvalliset muutokset voivat olla merkittäviä. Näitä vaikutuksia on pyritty ohjaamaan positiivisesti laatua ohjaavilla kaavamerkinnoilla ja määräyksillä.

Kaavamääräykset ohjaavat erityisesti tiivistyvillä ja uusilla alueilla uusien kohtaamispaikkojen ja käveltävän kokonaisuuden muodostumista. Vihertehokkuuden, katutilan aktiivisuuden ja elävän turvallisen ympäristön ohjaus kaavassa voi parantaa olevia alueita, sekä luoda uusille kehittyville alueille oman muuhun Espooseen kytkeytyvän identiteetin.

Vaikutuksien määrä ja laatu riippuu pitkälti siitä, miten suunnitteluperiaatteet toteutuvat jatkosuunnittelussa käytännössä.

4.3.4. Vaikutukset palveluihin ja työpaikkoihin

Yleiskaavassa on varauduttu ennustetun väestönkasvun mukaisesti kasvavaan palvelutarpeeseen. Ratkaisu parantaa lähes kaikkien nykyisten merkittävien palvelu- ja vapaa-ajan keskittymien saavutettavuutta niin Espoon sisällä kuin seudullisestikin. Kasvun ohjaaminen tukee olemassa olevien keskusten vahvistumista,

monipuolistaa niiden palvelutarjontaa ja parantaa arjen palveluiden lähisaavutettavuutta. Samalla syntyy myös uusia keskuksia. Lähikeskusten kehittämismahdollisuuksien lisääminen vahvistaa niiden roolia arjen tärkeinä solmukohtina.

Merkittävimpien julkisten palveluiden ja peruskoulujen kehittäminen on turvattu omilla käyttötarkoituksmerkinnöillään, jotka sijoittuvat hyvin saavutettaville alueille. Muiden alueiden julkisten palveluiden riittävyttä ja saavutettavuutta ohjataan yleismääräyksillä. Jatkosuunnittelussa on tärkeää varmistaa riittävät tilavaraukset julkisille palveluille esimerkiksi voimakkaasti kasvavilla asumisen alueilla.

Yleiskaavaratkaisu tukee työpaikkaomavaraisuuden kasvua ja tasaisempaa työpaikkojen sijoittumista eri puolille Espoota. Yhä useammalla espoolaisella on mahdollisuus asua lähellä työpaikkaansa. Samalla työpaikka-alueiden saavutettavuus julkisella liikenteellä paranee merkittävästi. Useiden työpaikka-alueiden houkuttelevuuden vahvistuminen on kuitenkin kytkeytynyt uusien raidehankkeiden toteutumiseen.

4.3.5. Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen

Yleiskaavan määräyksillä varmistetaan, että melu, runkomelu, tärinä ja ilmanlaatu huomioidaan jatkosuunnittelussa. Suurimmat häiriölähteet ovat jatkossakin moottoritiet ja pääkadut, mutta metro vähentää merkittävästi pintamelua ja tärinää pikaratikkaan verrattuna. Uusia asuinalueita ei sijoiteta lentomelun haitta-alueille. Kaupungin keskeiset hiljaiset viheralueet säilyvät rakentamisesta huolimatta.

Tulvariskeihin varaudutaan ohjaamalla suunnittelua erityisesti merialueilla ja hulevesien hallinnan kautta. Vaikka vettä läpäisemättömien pintojen määrä kasvaa, uutta rakentamista ei osoiteta

vesistötulvien alueille, ja tulvaherkät puro-osuudet jätetään pääosin rakentamisen ulkopuolelle.

Kaava-alueella voi sijaita pilaantuneita maita, ja osa uusista toiminnoista voi aiheuttaa maaperän likaantumista. Yleiskaava-alueella sijaitsee myös Tukesin valvomia suuronnettomuus- ja ympäristöriskejä aiheuttavia laitoksia, jotka sijoittuvat pääosin yhdyskuntateknisen huollon ja työpaikan alueille. Maankäytön tiivistyminen voi rajoittaa niiden laajentamista, ja laitosten konsulttativyöhykkeet ulottuvat osin asumisen alueille.

4.3.6. Vaikutukset liikkumisen mahdollisuuksiin

Yleiskaavaratkaisu parantaa merkittävästi saavutettavuutta ja monipuolistaa liikkumismahdollisuuksia niin asuinalueiden arjen matkoilla, kaupunkikeskusten välillä kuin seudullisestikin. Tiiviimmät asumisen keskittymät lyhentävät asiointimatkoja ja vahvistavat lähisaavutettavuutta. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat, poikittaiset joukkoliikenneyhteydet vahvistuvat ja eri kulkumuotojen yhdistäminen helpottuu. Palvelut sijoittuvat siten, että arjen matkat voidaan hoitaa mahdollisimman lyhyesti ja ilman henkilöautoa. Kaavaratkaisu tukee näin myös henkilöautoriippuvuuden vähenemistä ja edistää liikkumisen sosiaalista tasaa arvoa

4.4 Vaikutukset kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön

4.4.1. Vaikutukset kaupunkikuvaan

Espoon kaupunkikuvan muutosten arvioidaan vuoteen 2060 mennessä kohdistuvan erityisesti alueille, joilla täydennysrakentaminen ja toimintojen monipuolistuminen ovat merkittäviä. Voimakkaasti täydentyvät alueet sijoittuvat pääasiassa joukkoliikenteen solmukohtiin, joissa rakentamisen määrän kasvu muuttaa kaupunkikuvaa sekä rakenteellisesti että toiminnallisesti. Muutosten laatu riippuu siitä, miten uusi maankäyttö sovitetaan olemassa

olevaan ympäristöön ja miten kaupunkikuvallinen jatkuvuus onnistutaan säilyttämään.

Uusilla ja rakentumattomilla alueilla kaupunkikuvan muutos on väistämättä suuri, mutta yleiskaavan arvioidaan luovan edellytyksiä uuden, tunnistettavan ja laadukkaan ympäristön muodostumiselle. Vastaavasti joukkoliikenteen reiteistä syrjässä sijaitsevilla pientaloalueilla kaupunkikuvan arvioidaan säilyvän pääosin nykyisen kaltaisena, vaikka myös näillä alueilla tiivistyminen on mahdollista. Vaikutusten suuruus määräytyy erityisesti sen perusteella, miten rakentaminen sopeutetaan ympäröivään mittakaavaan ja rakennuskantaan.

Asuinalueiden osalta vaikutusten arvioidaan olevan neutraaleja tai myönteisiä, mikäli jatkosuunnittelussa huomioidaan alueiden ominaispiirteet ja identiteetti. Keskustatoimintojen alueilla keskeisenä riskinä on autoliikennepainotteinen rakenne ja laajojen rakennusalojen mittakaavavaikutus, jotka voivat heikentää katu-tilan laatua. Kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeen ohjauksen arvioidaan tukevan eheän ja kaupunkikuvallisesti laadukkaan ympäristön muodostumista.

4.4.2. Vaikutukset maisemaan

Yleiskaava sisältää vain vähän maisemaan suoraan liittyviä merkintöjä, mutta kaavan mahdollistamat maankäytön muutokset vaikuttavat maisemakuvaan sekä paikallisesti että kaukomaisemassa. Suurimmat muutokset kohdistuvat alueille, jotka muuttuvat pelto- tai metsämaisemasta kaupungiksi, kuten Myntinmäessä, Histassa ja Viiskorvessa. Keskeiset arvokkaat viljelymaiset, kuten Röylä ja Espoonkartano, on jätetty kaavaratkaisussa rakentamisen ulkopuolelle, mutta esimerkiksi Kauklahdessa ja Viiskorven eteläpuolella rakentaminen saattaa vaikuttaa merkittävästi myös arvokkaiden avointen viljely- ja kylämaisemien näkymiin. Kerrostalovaltainen uusi rantarakentaminen Finnoossa ja

Keilaniemessä voi näkyä maisemaan laajasti merelle. Kaukomaisemaan vaikuttavat myös mahdollinen korkea rakentaminen muualla kaupungissa, uudet voimalinjat ja teollisuusalueet.

Maisemamuutoksia voidaan jatkosuunnittelussa lieventää esimerkiksi tunnistamalla ja huomioimalla espoolaisen maiseman ominaispiirteet jatkosuunnittelussa ja sopeuttamalla rakentamisen maisemaan esimerkiksi arvokkaiden avoimien alueiden reu-navyöhykkeillä. Korkea rakentaminen on suositeltavaa keskittää rajatuille alueille, jotta kaupunkisiluetti säilyy tasapainoisena.

4.4.3. Vaikutukset kulttuuriympäristöön

Yleiskaavan merkittävimmät vaikutukset kulttuuriympäristöön aiheutuvat suurista liikennehankkeista, avoimiin maisematiloihin kohdistuvasta rakentamisesta ja keskuksiin sekä raideyhteyksiin tukeutuvasta täydennysrakentamisesta.

Rakentaminen heikentää valtakunnallisesti merkittävien arkeologisten alueiden (Leppävaara, Myntinmäki) sekä Mäkkylän linnoitteen säilymisedellytyksiä ja muuttaa avoimia maisemia muun muassa Kilon viljelyaukeilla, Suurpellossa, Korsbackassa, Myntinmäessä, Mankinjoen laaksossa ja Espoonjokilaakson alueilla. Vaikutukset jäävät vähäisemmiksi alueilla, joilla rakentaminen kohdistuu jo umpeenkasvaneille alueille (Söderskog). Asutuksen tiivistyminen muuttaa alueen luonnetta erityisesti Espoon kirkonmäellä ja Suvisaaristossa, ja liikennehankkeista Länsirata sekä Pitkäjärven silta muokkaavat merkittävästi maisemaa; Mustalahdessa satama-alue uhkaa kadottaa viimeiset merkit entisestä tiilitehtaasta.

Yleiskaava mahdollistaa täydentämisrakentamisen arvoalueille, mutta lopulliset vaikutukset määräytyvät tarkemman suunnittelun kautta.

Yleiskaava huomioi kulttuuriympäristöt pääpiirteissään hyvin. Valmistelun aikana tietopohjaa on päivitetty kokoamalla yhtenäinen yleiskaavatasoinen selvitys koko Espoon kulttuuriympäristöistä. Samalla on tunnistettu arvoja ja espoolaisia ilmiöitä. Selvitys toimii muun muassa jatkosuunnittelun lähtötietona. Se tukee siten arvojen huomioimista sekä kannustaa rakentamaan ympäristöä kunnioittavasti.

4.5 Vaikutukset elinkeinoihin, tekniseen huoltoon ja luonnonvaroihin

4.5.1. Vaikutukset elinkeinoihin

Yleiskaavalla mahdollistetaan työpaikkamäärien merkittävä kasvu. Espooseen arvioidaan syntyvän 92 000 uutta työpaikkaa 2060 mennessä, mikä tarkoittaa yhteensä 230 000 työpaikkaa vuonna 2060. Työpaikkamäärien kasvu suuntautuu erityisesti TP-alueille ja keskustoihin. Keskusta-alueet laajenevat ja ne ovat tulevaisuudessa entistä tärkeämpiä työpaikkojen keskittymiä.

Yleiskaava johtaa myös toimitilojen merkittävään tiivistymiseen ja tehostumiseen, sillä työpaikka-alueiden pinta-ala ei kasva yhtä paljon kuin työpaikkojen määrä. Tehostumiseen vaikuttaa työpaikkaväljyyden pieneneminen, etätöiden määrän vakiintuminen ja työpaikkarakenteen muuttuminen. Yleiskaavassa osoitetaan useita uusia raideliikenneyhteyksiä, jotka parantavat erityisesti työpaikka-alueiden saavutettavuutta. Yleiskaavan myötä yhä useampi työpaikka voi sijaita raideliikenneyhteyden lähellä ja työpaikkojen saavutettavuus julkisella liikenteellä paranee.

Espoon työpaikkojen toimialarakenne muuttuu. Yleiskaavan vaikutuksesta tehostuvat työpaikka-alueet muuttuvat kohti palvelupainotteisempaa ja tiiviimpää. Teollisuus, kuljetus- ja varastointi

sekä muu tilaa vaativa toiminta vähenee ja palvelu- ja toimistotyöpaikat lisääntyvät.

Kuljetuksen- ja varastoinnin työpaikat painottuvat Mankin, Juvanmalmin ja Histan alueille ja kaupungin reunoille, palvelutyöpaikat kaupunkirakenteen sisään erityisesti keskusta-alueille, monipuolisille työpaikka-alueille ja hyvin saavutettaville sijainneille.

4.5.2. Vaikutukset kauppaan

Yleiskaavan kaupan mitoituksella varaudutaan ennustettuun väestönkasvuun ja palvelukysyntään. Yleiskaava ohjaa kauppaa vahvasti keskusta-alueille, mikä tukee keskustojen elinvoimaa. Keskustoihin osoitetut uudet ja laajenevat aluevaraukset lisäävät merkittävästi kaupallisia rakentamismahdollisuuksia, ja tiheä keskusverkko turvaa lähipalvelut laajalta alueelta Espoossa. Vuoteen 2060 mennessä noin 85 % espoolaisista arvioidaan asuvan alle kilometrin päässä keskustoista, mikä vahvistaa paikallisten palveluiden kysyntää. Tilaa vaativan kaupan alueilla (KM) kaupan ohjausta on rajattu selkeästi, jotta ne eivät heikennä keskustojen kehittämisedellytyksiä.

Kaupan saavutettavuus paranee, sillä useimmat keskuksat ja merkittävät seudullisen kaupan alueet sijoittuvat yleiskaavassa esitetyn raideyhteyden läheisyyteen. Asumisen alueille sallittu pienimuotoinen päivittäistavarakauppa täydentää keskusten monipuolisia palveluita, mutta voi joissain tapauksissa ohjata kauppaa pois keskuksista.

Riskinä on, että keskuksista ei löydy riittävästi käyttökelpoisia sijainteja, jolloin kauppa hakeutuisi heikommin saavutettaville ja henkilöautoiluun tukeutuville alueille. Jatkosuunnittelussa on tärkeää varmistaa, että kaupalle löytyy keskuksista riittävästi houkuttelevia sijainteja, ja kauppa sijoittuu joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille.

4.5.3. Vaikutukset maa- ja metsätalouteen

Espoossa aktiivisessa maa- ja metsätaloustaloudessa olevat alueet sijaitsevat pääosin voimassa olevan Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan alueella, joten Yleiskaava 2060 ei muuta näiden alueiden tilannetta. Vaikutukset maa- ja metsätalouteen jäävätkin kokonaisuudessaan vähäisiksi.

Metsätalouteen vaikuttavat erityisesti aluevaraukset, koska metsälain soveltaminen riippuu kaavamerkinnöistä. Oikeusvaikutteisilla M- ja V-alueilla metsälaki on voimassa ja metsätalouden tukia voidaan hakea, vaikka tukisummat ovat olleet Espoossa pieniä. Metsäalueet on kaava-alueella merkittävästi osin osoitettu M- tai V-alueiksi. Maatalouden tukien saantiin yleiskaava ei suoraan vaikuta.

Suurimmat vaikutukset syntyvät toimenpiderajoitusten ja suojelumääräysten kautta. Yleiskaava 2060:ssä rakentamislain 53 §:n mukainen toimenpiderajoitus on asetettu M-, AME- ja V-alueille. Päällekkäismerkinnöistä arvokas kulttuuriympäristö-, luo1- ja luo2-merkinnät sisältävät toimenpiderajoituksen. Luo1-, luo2- ja Keskuspuiston V-alueilla avohakkuut on kielletty, lukuun ottamatta lakisääteisiä velvollisuuksia, kuten metsätuhojen torjuntaa. Lupien hakemisesta syntyy kuluja ja kaikki toimet eivät ole sallittuja, jolloin maanomistajan tulot esimerkiksi metsänhakkuusta voivat jäädä pienemmiksi kuin muussa tilanteessa voisi olla mahdollista.

4.5.4. Vaikutukset tekniseen huoltoon ja energiaan

Kaupunkirakenteen tiivistyessä yleiskaava turvaa erilaisten teknisen huollon toimintojen säilymisen ja kehittymisen monipuolisesti ympäri kaupunkia. Yleiskaavaratkaisu vahvistaa teknisen huollon verkostoa osoittamalla myös pienempiä yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia toimintoja kohdemerkinnöin.

Vaikka yleiskaava turvaa yhdyskuntateknisten toimintojen säilymisen ja kehittymisen monipuolisesti ympäri kaupunkia ei yleiskaava osoita tai ota kantaa toimintojen tarkkaan sijaintiin tai kaikkiin yhdyskuntateknisen huollon tarpeisiin, vaan ne ratkaistaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Tarkemmassa suunnittelussa voi olla vaikea löytää tilaa tiiviistä kaupunkirakenteesta, mikä voi johtaa esimerkiksi pitkiin kuljetusmatkoihin tai kalliisiin, esimerkiksi maanalaisiin, ratkaisuihin.

Kaupunkirakenteen tiivistyminen ja asumisen painottuminen Espoon eteläosiin tuo rajoituksia yhdyskuntateknisen huollon toiminnolle. Tämä voi johtaa siihen, että ympäristöhäiriötä aiheuttavat toiminnot joutuvat siirtymään kauemmas. Erittäin vaikeasti sijoitettavia toimintoja ovat erityisesti massojen hallintaan ja varastointiin liittyvät toiminnot.

4.6 Vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin

4.6.1. Vaikutukset luontoon

Yleiskaavassa osoitetaan merkittävästi uusia luonnonsuojelualueita verrattuna jo perustettuihin suojelualueisiin, mikä tukee luonnon suojelua pitkällä aikavälillä. Lisäksi myönteistä on ekologisten runkoyhteyksien, niiden kehittämiskohtien ja muiden ekologisia yhteyksiä tukevien merkintöjen osoittaminen. Nämä yhdessä kaavan suojelu- ja virkistysalueiden kanssa muodostavat kattavan ekologisen verkoston. Kaavan yleismääräykset edellyttävät huomioimaan ja säilyttämään myös luontoarvot, joita ei ole osoitettu kaavakartalla, mikä antaa hyvät edellytykset haittojen lieventämiselle myöhemmässä suunnittelussa.

Yleiskaavan merkittävimmät kielteiset vaikutukset kohdistuvat laajojen yhtenäisten metsäelinympäristöjen supistumiseen, arvokkaiden luontotyyppien pirstoutumiseen sekä liito-oravan elinympäristöjen ja kulkuyhteyksien heikkenemiseen. Metsäverkkoston supistuminen voi tuottaa paikallisesti suuria kielteisiä

vaikutuksia. Kokonaisuutena kaavan merkittävimmät kielteiset luontovaikutukset ovat kuitenkin korkeintaan kohtalaisen kielteisiä.

Laajat ja yhtenäiset metsäiset alueet vähenevät noin 14 prosentilla nykytilaan nähden, kun tarkastellaan koko kaava-aluetta. Merkittävimmin rakentaminen supistaa metsäalueita Myntinmäessä ja Histassa, jossa yhtenäiset metsäalueet supistuvat. Sen myötä ekologiset yhteydet muuttuvat paikoin käytävämäisiksi ja elinympäristöjen väheneminen heijastuu paikalliseen metsälajistoon. Metsäalueet supistuvat lisäksi Mankissa ja Uusmäessä, mikä lisää virkistyskäytön aiheuttamaa kulumista. Näillä alueilla ekologisen verkoston aluemaisen luonteen arvioidaan kuitenkin säilyvän.

Yleiskaavan toteutus vaikuttaa vain vähäisessä määrin Pohjois-Espoon yhtenäisiin metsäalueisiin ja ekologiseen verkostoon. Etelä-Espoon tiiviissä kaupunkirakenteessa ekologiset yhteydet ovat monin paikoin hyvin kapeita jo nykyisellään ja sijoittuvat tavanomaiseen kaupunkimaiseen siniviherympäristöön. Niihin kohdistuu kaavan mukaisesta asukasmäärän kasvusta lisääntyvää virkistyskäyttöpainetta ja kulumista.

Keskuspuiston rooli osana ekologista verkostoa on erittäin merkittävä. Keskuspuiston poikki on osoitettu tieyhteys (osin tunnelissa) ja raideyhteys -merkintä. Tieyhteyden toteuttaminen osin tunnelissa huomioi lajien liikkumisen todennäköisesti riittävällä tavalla. Kaava ei ota kantaa raideyhteyden toteuttamistapaan, mutta raideyhteyden kaavamääräys edellyttää turvaamaan ekologisen yhteyden jatkuvuuden. Keskuspuistoon kohdistuvat vaikutukset ovat vähäisiä kielteisiä.

Vesistöihin kohdistuvien vaikutusten arvioidaan jäävän vähäisiksi kohtalaisiksi, sillä vesistöihin ei ole osoitettu muuttuvaa maankäyttöä ja kaavamääräykset edellyttävät huomioimaan vesistöt.

Tiivistyvä kaupunkirakenne lisää kuitenkin hulevesien määrää, jolla on osin kielteinen vaikutus valuma-alueilla huolimatta kaavan yleismääräyksestä hulevesiä koskien. Vesistövaikutusten vähentämiseen on panostettava myös jatkosuunnittelussa. Satama-alueista aiheutuvat mahdolliset vaikutukset liittyvät vesistöarakentamiseen, jota ratkaistaan lupamenettelyssä. Kaava ei ota suoraan kantaa satama-alueen toteuttamistapaan. Finnoonsatamassa ja Keilalahdessa kaava mahdollistaa merialueiden täyttämisen, jolloin syntyy paikallisia vaikutuksia virtauksiin ja veden viipymään ja merenpohjaa jää täyttöjen alle. Muutokset ovat pienialaisia.

Luontotyypeistä merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat metsäisiin luontotyyppeihin. Pinta-alallisesti laajin vaikutus kohdistuu kangasmetsiin, lehtoihin ja soihin. Toisaalta näiden luontotyyppien kokonaispinta-alat ovat verraten suuret, joten niitä säilyy laajalti rakentuvien alueiden ulkopuolella. Näistä pääluontotyypeistä rakennetuille tai rakennettavaksi tarkoitetuille alueille jää laskennallisesti noin 16-20 % luontotyyppiryhmien tunnetusta kokonaisalasta koko kaava-alueella. Suhteessa suurin vaikutus on perinnebiotooppeihin, joilla on pieni kokonaisala. Tunnetuista perinnebiotoopeista laskennallisesti noin 29 % sijoittuu rakennetuille tai rakennettaville alueille. Laskelmissa ei ole huomioitu, että yleiskaavan rakentamisalueet sisältävät myös virkistysalueita, joilla on mahdollista säilyttää luontokohteita.

Lajistoon kohdistuvista vaikutuksista merkittävin kielteinen vaikutus kohdistuu liito-oravaan. Rakentaminen väistämättä pirstoo elinympäristöjä pinta-alallisesti ja laadullisesti sekä heikentää elinympäristöjen välisiä yhteyksiä erityisesti tiiviin rakentamisen alueilla. Lisäksi tiiviin rakentamisen alueille (C/AK), jotka ovat nykyisin luonnonympäristöä, sijoittuu kaikkiaan noin 50 liito-oravan ydinaluetta. Ydinalueita sijoittuu metroasemien ympäristöön mm. Mynttilässä, Vanttilassa ja Saunalahdessa, jossa lajin

elinympäristöjen säilyminen elinvoimaisina on epätodennäköistä. Tunnetut ydinalueet voidaan pääosin huomioida jatkosuunnittelussa, mutta osalla alueista voidaan jatkosuunnittelussa joutua tarkastelemaan mahdollisuuksia lajin suojelusta poikkeamiseen.

Linnustoon kohdistuvat vaikutukset ovat Espoon tasolla korkeintaan kohtalaisia kielteisiä ja johtuvat elinympäristön menetyksistä ja häiriöstä. Laajalahden ympäristöön osoitetaan jonkin verran asuntorakentamista, mikä voi lisätä liikkumisen aiheuttamaa häiriötä. Finnoonsatama on osoitettu yleiskaavassa nykyistä hieman laajempaan. Mikäli satama-alue laajenee kaavavarauksen mukaisesti, sillä voi olla vähäisiä kielteisiä vaikutuksia merenlahdella pesiviin lintulajeihin. Muihin arvioituihin lajeihin kohdistuvat vaikutukset ovat korkeintaan vähäisiä kielteisiä. Vaikka luonnonympäristöt tulevat vääjäämättä pienenemään jonkin verran, on kasvullisten ympäristöjen pinta-ala vielä kaavan mukaisen rakentamisen toteuduttua suuri.

Vaikutusten arvioinnissa on esitetty keinoja vaikutusten lieventämiseen sekä suosituksia jatkosuunnitteluun. Merkittävin keino lieventää lajeihin kohdistuvia vaikutuksia on pyrkiä säilyttämään rakentamisalueilla mahdollisimman monimuotoisia ympäristöjä ja huolehtia elinympäristöjen kytkeytyneisyydestä.

Kaavan vaikutukset luontoarvoihin ratkeavat jatkosuunnittelussa, jossa tulee varmistaa, että kaavamääräysten lisäksi myös yleismääräyksissä nostetut asiat turvataan yleiskaavaa tarkentavissa asemakaavaratkaisuissa. Tämä vaatii monin paikoin yksittäisiä kortteleita laajempia tarkasteluja ja ekologista verkostoa tarkentavia viherverkostosuunnitelmia. Niiden laatiminen on ensiarvoisen tärkeää, jotta ymmärretään alueen laajempi kokonaiskuva ja kytkeytyneisyys ja voidaan ehkäistä ekologisten yhteyksien heikentyminen sekä lajien elinympäristöjen ja luontotyyppien häviäminen.

Yleiskaavaehdotuksen luontovaikutuksia on arvioitu konsultti-työssä (Sitowise Oy 2026).

4.6.2. Vaikutukset Natura-alueisiin

Alustavan yleiskaavaehdotuksen Natura-vaikutuksia on arvioinut FCG Rakennettu ympäristö Oy. Kaavan mahdollistamien maankäytön muutosten vaikutuksia arviointiin Nuuksio, Matalajärvi, Bånbergetin aarnialue, Espoonlahti-Saunalahti ja Laajalahden lintuvesi Natura 2000 -alueisiin.

Arvioinnin perusteella kaavan vaikutukset Natura 2000 -alueisiin eivät ole merkittäviä, eikä kaavan toteuttaminen aiheuta suojeluperusteena olevien luontotyyppien tai lajien merkittävää heikentymistä.

Vaikutukset liittyvät pääasiassa maankäytön tehostumiseen Natura-alueiden läheisyydessä, virkistyskäytön lisääntymiseen sekä valuma-alueilta tuleviin hulevesi- ja kuormitusvaikutuksiin. Joillakin alueilla rakentaminen voi lisätä paikallisia häiriövaikutuksia erityisesti linnustolle sekä kasvattaa ravinne- ja kiintoainekuormituksen riskiä. Uusi maankäyttö kaventaa Natura-alueiden välisiä viheryhteyksiä, mutta ei katkaise niitä.

Haitallisten vaikutusten ehkäiseminen ja lieventäminen edellyttää suunnitelmien tarkentamista jatkosuunnittelussa muun muassa hulevesien hallinnan, rakentamisen aikaisten suojatoimien sekä riittävien virkistysalueiden ja -reittien suunnittelua Natura-alueiden ulkopuolelle.

4.6.3. Vaikutukset luonnonvaroihin

Kaavan vaikutukset maa- ja kallioperään kohdistuvat rakennettaville alueille rakentamisen edellyttäessä maa- ja kallioperän poistamista. Näkyvimpiä muutokset ovat kallioalueilla, joihin

kohdistuu louhintaa rakentamisen yhteydessä. Vaikutukset jäävät lähinnä paikallisiksi. Merkittävimpiä muutoksia maa- ja kallioperään aiheutuu uusille rakentamisalueille, Histan, Mynttilän, Forsbackan ja Mankin alueille. Kaavan toteutuessa merkittäviä muutoksia kallioperään aiheuttaa myös tunneleiden rakentaminen, erityisesti mahdolliset metrolinjaukset ja rautatien tunneliosuudet. Rakentaminen synnyttää samalla kiviainesta, jota voidaan hyödyntää rakentamisessa. Kaavan mukaisella rakentamisella on myös välillisiä vaikutuksia luonnonvarojen kulutukseen, sillä rakennusten ja infran toteutus edellyttää runsaasti rakennusmateriaaleja.

Luokitellut pohjavesialueet on esitetty kaavakartalla, jotta niiden suojelutavoitteet toteutuvat ja mahdolliset haitalliset vaikutukset voidaan ehkäistä. Asutuksen lisääntyminen ja päällystettyjen pintojen kasvu voi heikentää pohjaveden luontaista muodostumista. Jatkosuunnittelun tulee perustua tarvittaviin selvityksiin pohjavesialueilla, jotta pohjavesien tila ei heikkene. Yleiskaavan määräykset edellyttävät turvaamaan pohjaveden laadun, riittävän muodostumisen, pinnantason säilymisen ja haitallisen purkautumisen estämisen.

Yleiskaavassa esitetyt raidelinjaukset sijoittuvat paikoin pohjavesialueiden läheisyyteen tai kulkemaan niiden läpi. Tämä edellyttää vaikutusten huolellista arviointia jatkosuunnittelun yhteydessä ja vesi- ja ympäristönsuojelulakien mukaisia lupia.

4.7 Vaikutukset ilmastoon ja ilmastomuutokseen sopeutumiseen

4.7.1. Vaikutukset ilmastoon

Espoon yleiskaava 2060 tukee Espoon kaupungin ilmastotavoitteita ohjaamalla kaupunkirakenteen ja liikennejärjestelmän kehittymistä. Maankäytön tavoitteiden huolellisella

yhteensovittamisella eheytetään kaupunkirakennetta samalla kun vaalitaan hiilinieluja ja mahdollistetaan kestävä kehityksen hankkeita. Koska kaikkia ristiriitoja ei ole mahdollista yhteensovittaa, on tärkeää arvioida ratkaisun ilmastovaikutuksia kokonaisvaltaisesti.

Iso osa Espoon päästökehityksestä riippuu valtakunnallisesta ja globaalista kehityksestä, kuten lainsäädännöstä ja teknologisesta murroksesta. Erityisesti puhtaan energian kehitys tulee pienentämään ilmastopäästöjä. Yleiskaavan kaupunkitekniikan määräyksillä pyritään varmistamaan, että puhtaan energian hankkeille on edellytykset Espoossa.

Yleiskaavaratkaisulla voidaan vaikuttaa erityisesti liikenteen kasv aluedihuonekaasupäästöihin. Raideverkon laajentaminen ja joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen vähentävät autosuoritetta ja sen myötä ilmastopäästöjä niin Espoon sisällä kuin laajemmin seudulla. Palveluverkon kehittäminen raideverkoston ympärille lyhentää arjen matkoja ja mahdollistaa matkojen toteuttamisen kestäväillä kulkumuodoilla. Arvioiden mukaan autoliikenteen osuus Espoon sisäisestä liikenteestä tulee laskemaan noin 10 %. Yhdistettynä teknologiseen kehitykseen liikenteen päästöt putoavat merkittävästi yleiskaavan tavoitevuoteen mennessä.

Yleiskaavalla on myös negatiivisia ilmastovaikutuksia. Kaavan mukainen rakentaminen synnyttää päästöjä rakennusmateriaalien kulutuksen kautta. Raideinfrastruktuurihankkeet tuottavat merkittäviä ilmastopäästöjä, mutta niiden toteuttamatta jättäminen edellyttää päästöintensiiivisiä tieinfrastruktuurihankkeita. Päästöjä ei siis ole mahdollista täysin välttää. Raidekäytävien kehittyminen synnyttää myös painetta purkaa olemassa olevaa rakennuskantaa, tätä on pyritty ehkäisemään kaavamääräyksillä.

Yleiskaavaratkaisu tukee hiilinielujen ja -varastojen säilymistä ohjaamalla maankäyttöä siten, että rakentaminen kohdistuu

pääosin jo olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön. Laskennan perusteella hiilinielujen vähenemä on noin 8 % ja hiilivarastojen noin 9 %. Tätä voidaan pitää varsin maltillisena voimakkaasti kasvavassa kaupungissa. Merkittävä osa vähenemästä sijoittuu oikeusvaikutuksettomalle alueelle. Eniten nieluja ja varastoja menetetään Pohjois- ja keskiosien yleiskaavan pientaloalueilla sekä Histan alueella.

Espoossa on jo tunnistettu, että -80 % päästövähennystavoitteen saavuttaminen tavoitevuoteen 2030 mennessä ilman lisätoimenpiteitä on hyvin haastavaa. Yleiskaavan päästölaskennan perusteella tavoite olisi siirtymässä 2040-luvulle. Mikäli Espoo jatkaa kasvuaan, tulee päästövähennyksistä kaavan tavoitevuotta lähesyttäessä yhä haastavampaa. Epävarmuudet yleiseen päästökehitykseen liittyen kasvavat, mikä lisää myös yleiskaavan perusteella ennustettuun hiilitaseeseen liittyvää epävarmuutta. Jotta Espoon hiilineutraalius saadaan varmistettua myös pidemmälle tulevaisuudessa, on tärkeää tutkia myös teknologisten hiilinielujen ja muiden kompensatioiden mahdollisuuksia.

4.7.2. Vaikutukset ilmastonmuutokseen sopeutumiseen

Yleiskaavatasolla merkittävimmät ilmastonmuutokseen liittyvät riskit ovat tulvariskit, kuten merenpinnan tason nousu ja hulevesi- ja vesistötulvat, helleaaltojen voimistuminen sekä luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen.

Yleiskaavassa tulviin on varauduttu ohjaamalla jatkosuunnittelua kaavamääräyksillä. Merenpinnan nousua ohjataan riittävällä rakentamiskorkeudella. Vesistötulva-alueille ei juurikaan ole osoitettu uutta rakentamista ja tulvaherkät puro-osuudet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Sateiden lisääntyminen ja kaupunkirakenteen tiivistyminen kasvattavat hulevesivirtaamia, mutta hulevesiä ja tulvareittejä koskevat määräykset ehkäisevät riskien

syntyä. Konkreettiset ratkaisut hulevesien ja tulvareittien osalta tehdään kuitenkin tarkemmassa suunnittelussa.

Ilmaston lämpeneminen lisää hellejaksoja, ja tiivis kaupunkirakenne voimistaa lämpösaarekeilmiötä. Yleiskaava lieventää tätä osoittamalla laajan viheralueverkoston ja edellyttämällä vihertehokkuutta keskusta-alueilla ja asumisen alueilla. Ekosysteemi-palveluita ja kaupunkivihreää koskevat määräykset tukevat sekä lämpötilojen tasaamista että hulevesien hallintaa. Kaavassa on tunnistettu hellejaksoille herkimmät alueet ja ohjattu kaupunkivihreän lisäämistä erityisesti näillä alueilla.

Yleiskaava turvaa monimuotoiset viheralueet, ekologiset yhteydet ja suojelualueet, jotka auttavat lajeja sopeutumaan muuttuvaan ympäristöön. Rakentaminen voi vahvistaa ilmastonmuutoksen kuivattavaa vaikutusta erityisesti pienvesi- ja kosteikkoympäristöihin, mutta hulevesien hallinnan määräykset lieventävät vaikutusta.

4.8 Taloudelliset vaikutukset

Yleiskaavalla varaudutaan kaupungin merkittävään kasvuun, mistä seuraa myös merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Väestönkasvu kasvattaa Espoon käyttötalouden volyymiä, sekä menoja että tuloja. Arvioinnin perusteella palvelutuotannon kustannukset ja tulopohjan (kunnallis- ja kiinteistöverot sekä valtionosuudet) kertymä ovat pitkällä aikavälillä samassa suuruusluokassa, mutta tulo- ja verotusta riittää myös investointeihin.

Kaavan taloudellinen vaikutus riippuu kuitenkin ratkaisevasti kasvun rakenteesta ja sijoittumisesta, ei vain asukasmäärästä. Keskeisin kustannusajuri on sivistyksen ja kulttuurin palveluiden ala, erityisesti varhaiskasvatus ja perusopetus, jolloin kasvun ikärakenne ja huoltosuhde (lasten, ikääntyneiden yms. ”huollettavien” määrä suhteessa työikäisten veronmaksajien määrään)

vaikuttaa kustannuskehitykseen merkittävästi. Tulopuolella kunnallisveropohja on herkkä työllisyydelle ja tulotasolle, ja kiinteistöveropohja puolestaan rakentamisen toteutumismisnopeudelle sekä alueiden arvostukselle.

Taloudellisesta näkökulmasta yleiskaavan keskeinen vaikutus ei rajoitu verotulojen kokonaismäärään, vaan siihen, että kasvu sijoittuu alueille, joilla verotulojen suhde palvelu- ja infrastruktuurikustannuksiin on mahdollisimman suotuisa. Tässä mielessä yleiskaavan keskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille tukeutuva rakenne tukee kaupungin pitkän aikavälin rahoitus pohjan kestävyttä.

Espoon kaupungin alueelle kohdistuu kaavan tarkastelujaksolla suuria joukkoliikenteeseen liittyviä investointeja, joiden kustannusvaikutuksen kaupungille arvioidaan olevan suuruusluokkaa 1,9–2,2 miljardia euroa. Lisäksi muiden kaavan yksittäisten varustusten toteuttamiskustannuksen arvioidaan muodostuvan 0,7–1,1 miljardin ja aluerakentamisen toteuttamiskustannuksen 1,3 miljardin euron suuruusluokkaan. Erilaisten palveluiden tuottamiseen liittyvien rakennusinvestointien suuruusluokaksi arvioidaan muodostuvan 22,4–2,6 miljardia ja nykyisen rakennuskannan korjausinvestoinneiksi 2,3–2,4 miljardia euroa. Kaikkiaan kaavan varausten toteutuminen tarkoittaisi siis 9–10 miljardin euron investointeja. Kaupunkikehitystuottoja arvioidaan saatavan noin 4 miljardia euroa.

Kustannukset ja tulot jakautuvat kaavan 35 vuoden tarkastelujaksolle, mutta niiden ajoittumista ei ole tarkemmin määritetty eikä diskonttokorkoa tai muita aika- tai kustannuskehitystekijöitä siten otettu huomioon myöskään edellä mainituissa luvuissa.

Koska suunnitelmat ovat yleiskaavatasolla yleispiirteisiä ja sekä väestöennusteissa että investointien ajoittumisessa on

runsaasti epävarmuustekijöitä, sisältyy tarkastelussa mainittuihin euromääräisiin arvioihin huomattavia epävarmuuksia. Esitetyt luvut ovat vain suuruusluokkia kuvaavia.

Kaavan kaupunkitaloudellisia vaikutuksia on arvioitu pääasiassa laadullisesti. Kaavan vaikutusten kaupungin imagoon, kaupunkiympäristön laatuun, joukkoliikenteelliseen saavutettavuuteen ja näiden tekijöiden kautta maan arvoon sekä kaupungin veto- ja pitovoimaan arvioidaan tarkastelun perusteella muodostuvan positiivisiksi.

4.9 Kaavan tavoitteiden toteutuminen

Yleiskaavan tavoitteiden toteutumista kaavaratkaisussa on arvioitu oheisessa taulukossa.

1) Espoo kasvaa ja tiivistyy kestävästi

TAVOITE	TAVOITTEEN TOTEUTUMINEN
Varaudutaan kaupungin kasvuun.	Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa ennustetun väestökehityksen mukaisen asuntotuotannon, varautumisen asumisväljyyden kasvuun pitkällä aikavälillä sekä mitoituksellisen joustovaran, mikäli kaikki suunnitelmat eivät toteudu ennakkodusti. Yleiskaava mahdollistaa työpaikkaomavaraisuuden kasvun, mutta se edellyttää nykyisten työpaikka-alueiden merkittävää tiivistämistä.
Ohjataan uusi rakentaminen ensisijaisesti nykyisten ja tulevien raiteiden sekä merkittävimpien joukkoliikennereittien varrelle ja huolehditaan ajoneuvoliikenteen toimivuudesta ja sujuvuudesta. Tiivistyvien alueiden välisiä alueita kehitetään pääosin pientalovaltaisina alueina.	Maankäytön kasvu ohjataan pääasiassa nykyisten ja uusien vahvojen joukkoliikennerehteyksien vaikutusalueelle. Arviolta lähes 90 % uudesta maankäytöstä sijoittuu 600 metrin etäisyydelle yleiskaavaratkaisussa esitetyistä joukkoliikennerehteydestä tai 1 kilometrin etäisyydelle raskaan raiteen asemasta. Yli puolet yleiskaavaratkaisun asumisen alueista (AK, A, AP) varataan pientalovaltaiselle asumiselle AP. Pohjois-Espoossa mahdollistetaan uusien pientalovaltaisten alueiden kehittyminen ja myös eteläisessä Espoossa säilytetään laajoja alueita pientalovaltaiselle asumiselle tiivistyvien joukkoliikennerehtävien välissä. Ajoneuvoliikenteen toimivuutta ja sujuvuutta tuetaan mahdollistamalla uusia verkon kehittämistoimenpiteitä sekä tukemalla joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvua, mikä vähentää ruuhkautumista.
Mahdollistetaan omaleimaisten kerros- ja pientaloalueiden kehittyminen ja sopeutuminen olemassa olevaan rakennuskantaan ja ympäröivään maankäyttöön sekä torjutaan segregatiota.	Yleiskaavassa on osoitettu runsaasti mahdollisuuksia erityyppisille asuinalueille. Pientaloalueiksi on osoitettu 60 %, monipuolisiksi asumisen alueiksi 20 % ja kerrostalovaltaisiksi alueiksi 20 % kaikista asumisen alueista (AK, A, AP). Yleiskaavaratkaisu esittää voimakasta kaupunkirakenteen muutosta yksittäisille asumisen alueille uusien raideyhteyksien pysäkin tai asemanseuduilla erityisesti Matinkylä-Espoon keskus-joukkoliikennerehtävällä. Yleiskaava mahdollistaa Espoon vanhojen kerrostalovaltaisten alueiden uudistumisen ja täydentymisen ja ohjaa kiinnittämään erityistä huomiota kaupunkiympäristön laatuun ja asutokannan monipuolisuuteen tiiviisti toteutuvilla alueilla ja keskustoissa.
Vahvistetaan innovaatiokeskittymiä ja turvataan monipuolisen elinkeinotoiminnan tarpeet. Edistetään yksityisiä ja julkisia palveluja, työpaikkoja asumista yhdistävää keskustarakennetta.	Korkeakoulujen ja kaupunkikeskusten ympärille muodostuneet alueet on varattu monipuolisille keskusta- ja työpaikkatoiminnoille. Alueiden saavutettavuutta parannetaan merkittävästi uusien raideyhteyksien avulla. Yleiskaava ei vähennä työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia. Painopiste siirtyy vahvemmin ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien toimintojen suuntaan, mutta kaupunkirakenteen reunavyöhykkeiltä on varattu uutta tilaa myös tilaa vaativille ja ympäristöhäiriötä aiheuttaville toiminnoille. Yleiskaavaratkaisulla vahvistetaan monipuolisia toimintoja mahdollistavien keskustojen verkostoa.
Kaupunkia kehitetään historiaa ja kerroksellisuutta vaalien.	Yleiskaavassa on osoitettu valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt siten, että maakunnallisista on huomioitu paikalliset tarkennukset. Jatkosuunnittelun tueksi on laadittu yleiskaavatasoinen selvitys koko Espoon kulttuuriympäristöistä, jossa ovat mukana myös ne kohteet, jotka eivät näy kaavakartalla. Yleiskaavassa on osoitettu omalla kehittämisperiaatemerkinällä Espoonjoen ja Mankinjoen-Gumbölenjoen jokilaaksojen alueet.

2) Espoo on ilmastoviisas verkostokaupunki

TAVOITE	TAVOITTEEN TOTEUTUMINEN
Parannetaan poikittaista joukkoliikenneverkkoa ja pyöräilyn edellytyksiä.	Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa useita uusia poikittaisia raideyhteyksiä tiiviisti rakentuneille ja täydentyville alueille eri puolilla kaupunkia. Yleiskaavaratkaisussa esitetään useita uusia keskusten välisiä laadukkaita pyöräily-yhteyksiä ja ohjataan pyöräilyn edellytysten parantamiseen erityisesti tiiviisti toteutuvilla alueilla.
Huolehditaan hiilinieluista ja -varastoista.	Yleiskaava turvaa suurimman osan hiilinieluista ja -varastoista. Hiilinielut vähenevät laskennallisesti noin 8 %. Kaavalla ohjataan myös huomioimaan hiilinielut ja -varastot maankäytön jatkosuunnittelussa.
Tuetaan erikokoisten keskusten vetovoimaisuutta ja toimintojen monipuolisuutta.	Yleiskaava vahvistaa ja monipuolistaa Espoon keskustojen verkostoa mahdollistamalla nykyisten keskusten kasvun ja uusien keskusten kehittymisen vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varsin. Kehittyvät keskusten väliset joukkoliikenneyhteydet ja kasvun ohjaaminen niiden varsin vahvistavat keskusten vetovoimaisuutta ja saavutettavuutta myös seudullisesti. Kasvun ohjaaminen ja verkostomaisuuden tukeminen parantavat edellytyksiä keskustun tarjoamien palvelujen ja toimintojen monipuolistumiselle edelleen.
Mahdollistetaan hiilineutraalit energiaratkaisut.	Kaavalla luodaan edellytyksiä vähäpäästöisen energian hyödyntämiselle varaamalla tilaa energiainfrastruktuurille. Kaavassa on osoitettu merkittävimpien energiansiirtoyhteyksien lisäksi nykyisten ja tunnistettujen uusien energiantuotantolaitosten ja sähköasemien tilavaraukset, jotka mahdollistavat hiilineutraalin energian hyödyntämisen.
Tunnistetaan alueelliset ilmastomuutoksen aiheuttamat riskit ja edistetään ilmastomuutokseen sopeutumista.	Yleiskaavatasolla merkittävimmät ilmastomuutokseen liittyvät riskit ovat tulvariskien kasvaminen, helleaaltojen voimistuminen ja se, että eliöstö ei kykene sopeutumaan muuttuvaan ilmastoon. Rakentaminen pääosin osoitettu tulvavaara-alueiden ulkopuolelle. Tulvariskeihin ja helleaaltoihin varautumista ohjataan lisäksi kaavamääräyksiin, esimerkiksi liittyen hulevesien hallintaan ja kaupunkivihreän määrään erityisesti tiiviillä kaupunkialueilla. Luonnon monimuotoisuutta ja lajien mahdollisuuksia siirtyä uusille alueille ilmaston muuttuessa tuetaan suojelualueilla, yhtenäisellä viheralueverkostolla ja ekologisten runkoyhteyksien turvaamisella.

3) Espoo on viihtyisä ja luonnonläheinen

TAVOITE	TAVOITTEEN TOTEUTUMINEN
Parannetaan tiivistyvän kaupunkiympäristön käveltävyyttä ja viihtyisyyttä.	Yleiskaavassa on varattu huomattavasti aiempaa enemmän tilaa keskustatoiminnoille. Keskustoissa ja niitä ympäröivillä tiivistä rakennettavilla alueilla kaavamääräykset ohjaavat jatkosuunnittelua huomioimaan mm. laadukkaan ja monipuolisen kaupunkitilan syntymisen, sujuvat kävely-yhteydet sekä ympäristön kehittämisen vihertehokkaasti.
Turvataan lähiluonto ja hyvin saavutettavat virkistysalueet muun muassa laajentamalla Keskuspuistoa.	Yleiskaavassa on osoitettu kattava yleiskaavatasoisten lähivirkistysalueiden verkosto, joka on varsin hyvin saavutettavissa lähes kaikilta asumisen alueilta. Lisäksi määräykset velvoittavat lähiviheralueiden saavutettavuuden turvaamiseen tarkemmassa suunnittelussa kaikilla asumisen alueilla. Lähes kaikilta asumisen alueilta saavuttaa kävellen helposti myös laajemman ulkoilualueen tai rannan viheralueen. Kaavaratkaisu parantaa laajojen virkistysalueiden, erityisesti Keskuspuiston saavutettavuutta myös joukkoliikenteellä. Kaavamääräyksiin ohjataan lähivirkistysalueiden saavutettavuutta ja kaupunkivihreän turvaamista. Keskuspuistoa on laajennettu voimassa oleviin yleiskaavoihin verrattuna 300 ha.
Tuetaan luonnon monimuotoisuuden vahvistumista.	Luonnon ydinalueet pienenevät ja ekologiset runkoyhteydet kapenevat paikoin. Luontotyyppikohteisiin ja lajien elinympäristöihin voi aiheutua selviä heikennyksiä erityisesti tiiviin rakentamisen alueilla. Kaavassa on osoitettu uusia luonnonsuojelualueita, luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita ja ekologistia runkoyhteyksiä, mikä tukee luonnon monimuotoisuutta pitkällä aikavälillä. Kaavaratkaisu turvaa yleiskaavatasolla merkittävät luontoarvot. Ekologisten runkoyhteyksien kehittämiskohtien osoittaminen kaavassa edistää ekologisen verkoston toimivuuden parantamista. Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaisiin alueisiin sisältyy myös ennallistamiseen soveltuvia alueita. Niiden tilan parantaminen tukee ekologisen verkoston toimivuutta ja tukee suojelualueiden muodostamaa verkostoa.
Vahvistetaan merellisyyttä ja vesistöjen merkitystä.	Espoon roolia rannikkokaupunkina tuodaan näkyvämmäksi vahvistamalla Rantaraittia, mahdollistamalla satamien kehittymistä ja mahdollistamalla merellisiä virkistys- ja matkailupalveluja. Vesistöjen virkistyskäyttömahdollisuuksia parannetaan turvaamalla rantojen kehittäminen ensisijaisesti yleiseen virkistykseen sekä tukemalla Espoonjokilaakson, Mankinjoen ja Gumbölenjoen jokilaaksojen kehitystä monipuolisena luonto-, virkistys- ja kulttuuriarvojen kokonaisuutena.

5 SUUNNITTELUTILANNE

5.1 Yleiskaavoitus

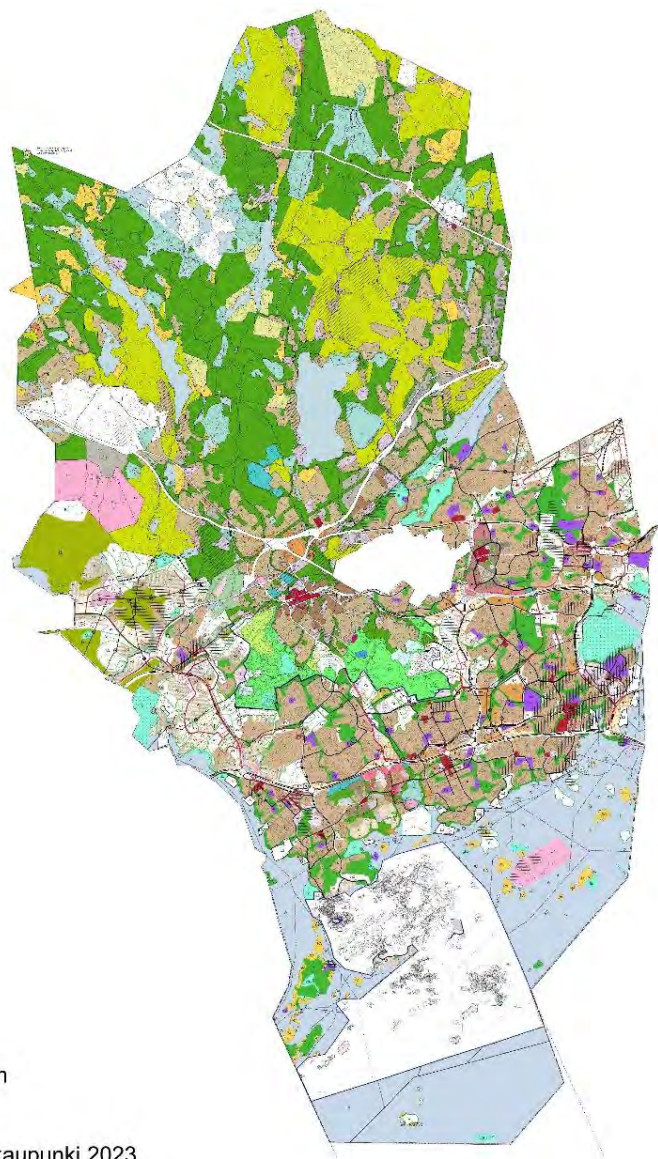
Espoossa on tällä hetkellä voimassa 14 yleiskaavaa tai osayleiskaavaa:

- Espoon eteläosien yleiskaava (lainvoimainen 2010)
- Espoon pohjoisosien yleiskaava osa I (lainvoimainen 1997)
- Espoon pohjoisosien yleiskaava osa II (lainvoimainen 2001)
- Keskuspuisto I osayleiskaava (lainvoimainen 1999)
- Keskuspuisto II osayleiskaava (lainvoimainen 2006)
- Soukanniemi-Suvisaariston osayleiskaava (lainvoimainen 1989)
- Henttaan osayleiskaava (lainvoimainen 1991)
- Skataholmen-Svartholmen-Braskarna osayleiskaava (lainvoimainen 2007)
- Blominmäen osayleiskaava (lainvoimainen 2015)
- Finnoon osayleiskaava (lainvoimainen 2018)
- Keran osayleiskaava (lainvoimainen 2018)
- Kaitaa-livisniemi osayleiskaava (lainvoimainen 2019)
- Kiviruukin osayleiskaava (lainvoimainen 2022)
- Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava (lainvoimainen 2024)

Espoon yleiskaava 2060:n lisäksi Espoossa on vireillä kaksi osayleiskaavaa:

- Saariston osayleiskaava (valmisteluvaihe)
- Stora Bodö – Lilla Bodö -osayleiskaava (ehdotusvaihe)

Aikaisemmin on vireillä ollut lisäksi Finnoon osayleiskaavasta omaksi kaavaksi irrotettu Finnoonsataman osayleiskaava. Finnoon osayleiskaavan laadinnan aikana esiin nousseiden kysymysten on tunnistettu koskevan Finnoonsatamaa laajempaa aluetta, ja siksi aluetta suunnitellaan nyt osana Espoon yleiskaavaa 2060.



0 1 2 km

© Espoon kaupunki 2023

Voimassa olevat yleiskaavat ja osayleiskaavat.

5.2 Asemakaavoitus

Yli 40 prosenttia Espoon maapinta-alasta on asemakaavoitettu. Asemakaavat kattavat kaikki taajama-alueet. Suurin osa vireillä olevista asemakaavoista on asemakaavan muutoksia, mutta etenkin pohjois-Espooseen valmistellaan myös uusia asemakaavoja.



Asemakaavatilanne 11/2025.

6 NYKYTILANNE

6.1 Keskusverkko ja yhdyskuntarakenne

Espoo on Suomen toiseksi suurin kaupunki, joka muodostuu yhteensä viidestä kaupunkikeskuksesta ja kahdesta paikalliskeskuksesta sekä niitä ympäröivistä pientalovaltaisista asuinalueista. Verkostomainen kaupunkirakenne kokoaa palvelut keskuksiin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Espoon tiiveimmin rakennetut alueet ovat keskittyneet Kehä III:n eteläpuolelle, erityisesti Länsimetron ja Rantaradan asemanseuduille sekä muiden tehokaiden joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Kehä III:n pohjoispuoleinen osa kaupunkirakenteesta koostuu suurelta osin pientalovaltaisista asuinalueista ja työpaikkakeskittymistä suurten väylien läheisyydessä. Merkittävä osa pohjois-Espoosta muodostuu laajoista yhtenäisistä metsä- ja peltoalueista sekä Nuuksion järviylängöstä. Espoon kaupunki omistaa noin 35 % kaupungin maapinta-alasta. Kaupungin maanomistus painottuu erityisesti eteläiseen Espooseen.

Espoon viisi kaupunkikeskusta ovat Espoon keskus, Leppävaara, Tapiola, Matinkylä ja Espoonlahti. Kaupunkikeskukset ovat suuralueidensa keskuksia.

Radan varteen sijoittuva Leppävaara on Espoon suurin keskus, jonka rakentuminen alkoi 1960-luvulla. Suuralueella on noin 70 000 asukasta ja 30 000 työpaikkaa. Kauppakeskus Sello ja juna-asema sijoittuvat keskuksen ytimeen, jota reunustavat keskustamaiset korttelit. Liikenneväylät ja iso kauppakeskus tuovat elinvoimaa keskustaan mutta myös estevaikutusta kävelijän näkökulmasta. Keskustamaista, sekoittunutta, käveltävää korttelirakennetta löytyy myös etäämpänä ytimestä.

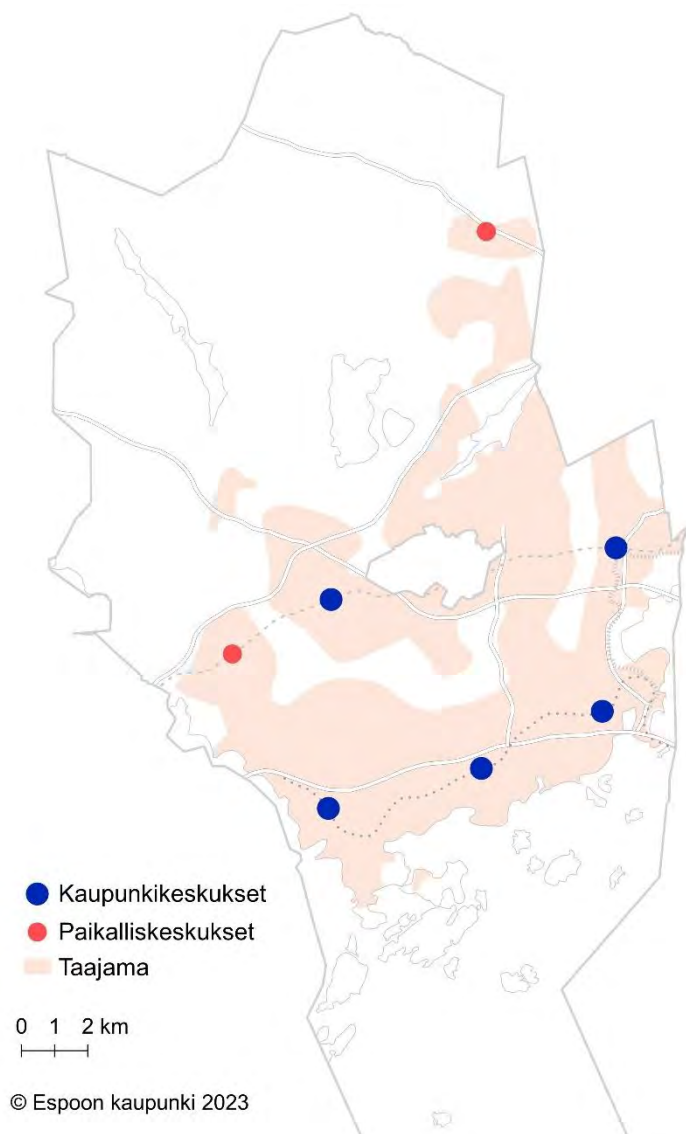
Tapiola on kulttuuriin ja urheiluun profiloituva metron varren keskus, joka alkoi rakentua 1950-luvulla. Suuralueella on noin 50 000 asukasta ja 40 000 työpaikkaa. Keskeisimmiltä sijainneilta löytyvät Kauppakeskus Ainoa, keskustakortteleita ja metroasema. Metro tuo keskuksen elinvoimaa ilman maanpäällistä estevaikutusta.

Matinkylä on Länsiväylän molemmille puolille ulottuva metrokeskus, jonka rakentuminen alkoi 1960-luvulla. Suuralueella noin 45 000 asukasta ja 10 000 työpaikkaa. Kauppakeskus Iso Omena ja metroasema muodostavat keskuksen ytimen. Hyvät liikenneyhteydet ja iso kauppakeskus tuovat elinvoimaa keskuksen mutta myös estevaikutusta mm. kävelijän näkökulmasta.

Espoonlahti on Lounais-Espoon merenrantaan ulottuva metrokeskus, jonka rakentuminen alkoi 1960-luvulla. Suuralueella on noin 55 000 asukasta ja 10 000 työpaikkaa. Kauppakeskus Lippulaiva ja metroasema sijoittuvat keskuksen ytimeen. Hyvät liikenneyhteydet ja iso kauppakeskus tuovat elinvoimaa keskuksen mutta myös estevaikutusta kävelijän näkökulmasta.

Espoon keskus on Espoon hallinnollinen, radan varren keskus. Alue on ollut pitkään asuttuna, mutta merkittävin rakentuminen alkoi 1960-luvulla. Vaikutuspiirissä asuu noin 60 000 asukasta ja 20 000 työpaikkaa. Kauppakeskus Entresse, hallintokorttelit ja juna-asema muodostavat keskuksen ytimen. Raideyhteys ja iso kauppakeskus tuovat elinvoimaa keskustaytimeen mutta myös estevaikutusta kävelijän näkökulmasta.

Espoossa on lisäksi kaksi paikalliskeskusta: Kauklahti ja Kalajärvi.



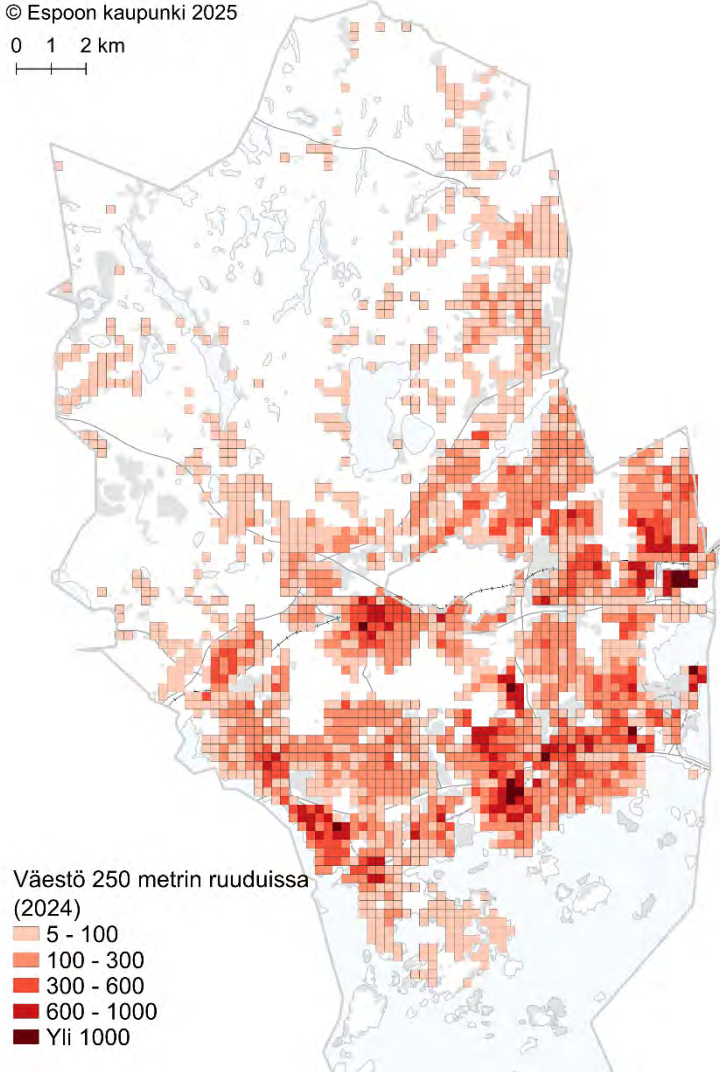
Espoossa on viisi kaupunkikeskusta ja kaksi paikalliskeskusta.

6.2 Väestö ja asuminen

Espoo on väkiluvultaan Suomen toiseksi suurin kaupunki, ja vuoden 2025 lopussa espoolaisia oli ennakkotietojen mukaan yhteensä reilut 326 000. Espoo on myös ollut pitkään yksi Suomen nopeimmin kasvavista kaupungeista. Väestö on kasvanut keskimäärin noin 4000 henkeä vuodessa viimeisen noin 70 vuoden aikana, eikä minkään vuosikymmenen keskimääräinen kasvu ole poikennut merkittävästi tästä tasosta. Viimeisen kymmenen vuoden aikana väestö on kasvanut keskimäärin 5 500 asukkaalla vuodessa. Vuonna 2060 espoolaisia ennustetaan olevan noin 512 000, mikäli kasvu jatkuu edellisvuosien tapaan. Ulkomaisen nettomuuton osuus väestönkasvusta on voimistunut viimeisen 20 vuoden aikana, ja vuonna 2024 espoolaisista 25 % oli vieraskielisiä.

© Espoon kaupunki 2025

0 1 2 km
—|—|—|



Suurin osa espoolaisista asuu kaupunkikeskusten ympäristössä Kehä III -tien eteläpuolella.

Nykyinen asutus on keskittynyt voimakkaimmin Kehä III -tien eteläpuoleiseen osaan Espoota ja kaupunkikeskusten ympärille. Suvela, Kivenlahti sekä Etelä-Leppävaara ovat väestömäärältään suurimpia pienalueita.

Puolet Espoon nykyisestä asuinrakennusten kerrospinta-alasta on kerrostaloissa. Reilu kolmasosa kerrospinta-alasta on omakotitaloissa tai paritaloissa ja loput noin 15 prosenttia rivitaloissa. Kerrostalovaltaiset asuinalueet sijaitsevat kaupunkikeskusten ympäristössä ja Länsimetron ja Rantaradan asemanseuduilla. Kerrostalovaltaisia asuinalueita ympäröivät pientaloalueet, ja niitä löytyy eri puolilta kaupunkia niin eteläisestä kuin pohjois-Espoota. Espoon pohjoisosissa on myös kylämäistä asutusta maaseutumaisessa ympäristössä. Viimeksi kuluneen 20 vuoden aikana asuinrakentaminen on ollut voimakkainta Rantaradan asemanseuduilla, Länsimetron ensimmäisen vaiheen asemanseuduilla sekä Saunalahdessa ja Suurpellossa. Kerrostaloasuntojen osuus uudistuotannosta on viime vuosina kasvanut, kun kaavoitus on keskittynyt entistä enemmän raideliikenteen varteen. Merkittävä osa viime vuosina valmistuneista asunnoista sijaitsee kerrostaloissa. Vuonna 2023 Espoon asuntokannasta 43 % oli yksiöitä ja kaksioita.

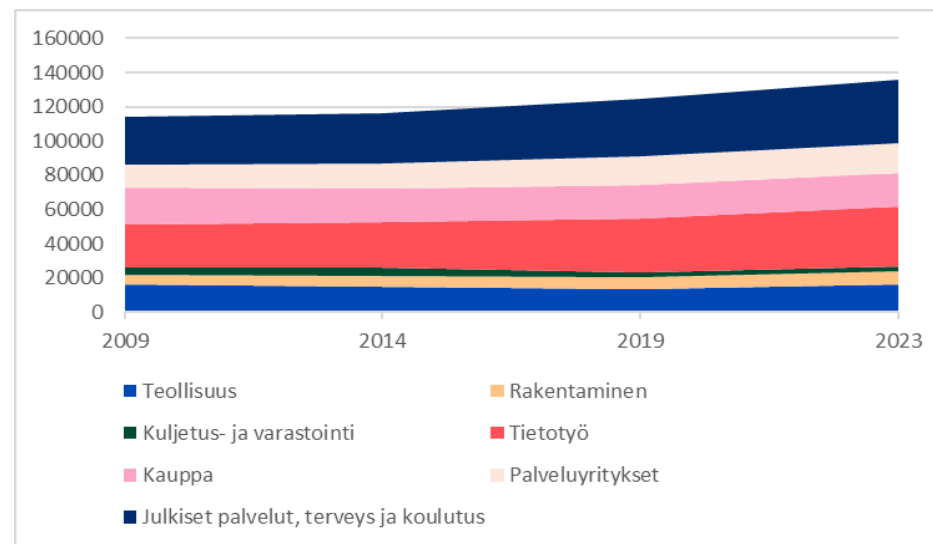
Espoolaisten keskimääräinen asumisväljyys vaihtelee alueittain, ja se on muun pääkaupunkiseudun tapaan muuta Suomea pienempi. Espoolaisten keskimääräinen asumisväljyys on pienin kerrostalovaltaisilla keskusta-alueilla ja suurin harvaan asutuilla pientaloalueilla. Viimeisen reilun kymmenen vuoden aikana espoolaisten asumisväljyyden kasvu on hidastunut merkittävästi ja ajoittain jopa pysähtynyt.

Pääkaupunkiseudulla väestönkasvu, tulo- ja koulutuserot sekä maahanmuutto ovat heijastuneet seudun alueelliseen kehitykseen. Asuinalueiden erilaistuminen eri mittareilla tarkasteltuna

on suurelle kaupungille ominainen piirre, joka ei kaikissa tapauksissa aiheuta eriarvoistumisen riskiä. Asuinalueiden voimakasta eriytymistä eli segregatiota pidetään kuitenkin yleisesti kielteisenä ilmiönä. Seututason tarkasteluissa Espoo on erottunut naapureitaan korkeamman sosioekonomisen statuksen kuntana, mutta viitteitä segregatiokehityksen voimistumisesta on havaittavissa myös Espoossa. Espoon pienalueiden sosioekonomisia eroja seurataan säännöllisesti toteutettavalla statusindeksitarkastelulla. Statusindeksitarkastelu tiivistää eriytymiskehitystä kuvaavia muuttujia yhdeksi indeksiksi ja mahdollistaa eriytymisen eri tekijöiden yhteistarkastelun. Indeksitarkastelussa korkeimman statuksen alueet ovat pääasiassa eteläisen Espoon pientalovaltaisia alueita. Statukseltaan keskitasoa matalampina alueina näyttäytyvät kaupunkikeskusten ympäristöt Tapiolaa lukuun ottamatta sekä Rantaradan varsi. Minkään statusluokan alueet eivät kuitenkaan ole keskittyneet tietyille alueille Espoossa.

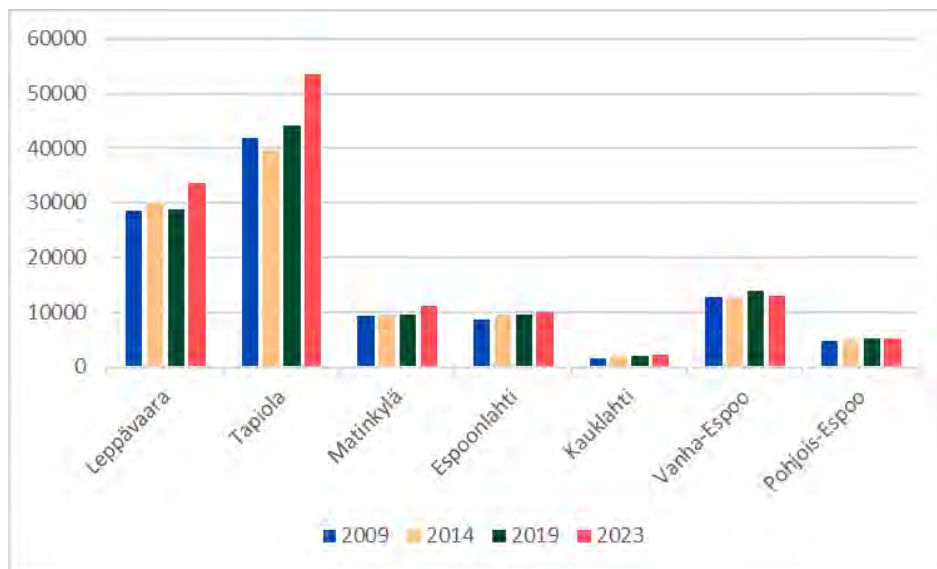
6.3 Elinkeinot ja työpaikat

Espoo on maan toiseksi suurimpana kaupunkina merkittävä työsäkäyntialue ja elinkeinojen kasvukeskus. Kaupunki kuuluu Helsingin seudun yhtenäiseen työssäkäyntialueeseen, joka on maan tärkein elinkeinotoimintojen keskittymä. Vuonna 2023 Espoossa arvioitiin olevan noin 138 000 työpaikkaa. Taloudelliset suhdanteet ja koko seudun kehitys vaikuttavat myös Espoon elinkeinoihin, eikä työpaikkamäärän kasvu ole lineaarista väestönkasvun tapaan. Suurimmat työllistävät toimialat Espoossa ovat julkiset palvelut, terveys ja koulutus sekä tietotyö. Erityisesti toimistotyö ja palvelualan työpaikkojen määrät ovat kasvaneet edellisinä vuosina. Työpaikkojen määrä on vähentynyt taas teollisuuden ja kaupan alalla, vaikka ne ovat edelleen merkittäviä toimialoja Espoossa.



Espoon työpaikkakehitys 2009 - 2023, Tilastokeskus, 2023.

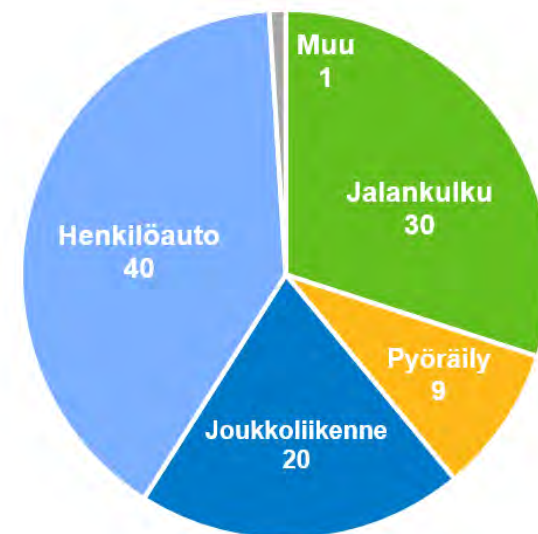
Alueellisesti Espoon työpaikat ovat keskittyneet kaupungin etelä- ja itäosiin. Työpaikoista yli puolet sijaitsevat Leppävaaran ja Tapiolan suuralueilla ja näiden suuralueiden sisällä etenkin toimisto- ja palveluvaltaiset työpaikat sijoittuvat Otaniemen ja Keilaniemen sekä Etelä-Leppävaaran pienalueille. Melkein 40 % työpaikoista Espoossa sijaitsee alle kilometrin päässä Kehä I:n moottoriväylästä ja viisi kaupunkikeskusta ympäristöineen korostuvat elinkeinoalueina. Kaupungin sisällä on myös paljon vaihtelua työpaikkojen tyypeissä. Kehä III:n pohjoispuolella ja länsiosissa teollisuus, logistiikka ja tukkukauppa nousevat suurimmiksi työllistäviksi toimialoiksi, Espoon itäosissa ja metron varrella korostuvat toimisto- ja palvelutyöpaikat.



Espoon työpaikat suuralueittain 2009–2023, Tilastokeskus, 2023.

6.4 Liikenne ja liikkuminen

Espoossa kestävien kulkutapojen (eli kävelyn, pyöräilyn ja joukko-liikenteen) osuus on 59 %. Luku perustuu HSL:n vuoden 2023 liik-kumistutkimukseen.



Kulkutapaosuudet vuonna 2023 (HSL).

6.4.1. Jalankulku

Espoon viisi kaupunkikeskusta muodostaa rakenteen, jossa moni asukas saavuttaa vartissa kävellessä keskuksen palvelut ja työpai-kat sekä juna- tai metroaseman. Seutubarometrissa asuinalue-taan pitää kävelyyn täysin tai jokseenkin houkuttelevana 79 % es-poolaisista. Käveltävyys näkyy keskuksissa eri keinoin kuten oi-kaisevat raittisillat, katuverkkoa lyhyemmät reitit tarjoava raitti-verkko, isojen korttelien yleisen jalankulun yhteydet, kävelykadut, kivistä liiketilat, kaupunkivihreä sekä korotetut ja leveät suoja-tiet.

6.4.2. Pyöräliikenne

Pyöräliikenteen houkuttelevuuden lisääminen on tärkeä osa Espoon ilmasto-ohjelmaa. Espoon kaupungin tavoitteena on, että pyöräily on Espoossa houkuttelevaa ja turvallista kaikille, sekä lisääntynyt arkiliikkuminen pyörällä edistää espoolaisten hyvinvointia. Espoon liikennebarometrin 2024 mukaan 65 % vastaajista arvioi pyöräilijöiden liikkumisolosuhteiden olevan Espoossa melko tai erittäin hyvät. Espoon baanaverkkoa on rakennettu tähän mennessä noin 8 kilometriä. Tulevina vuosina merkittävin pyöräliikenteen edistämishanke on Rantaradanbaanan rakentaminen.

6.4.3. Joukkoliikenne

Espoossa on kaksi vahvaa raideyhteyttä, jotka kulkevat itä-länsisuuntaisesti. Etelässä metro välillä Kivenlahti – Tapiola – Itä-Helsinki. Keskellä Espoota Kaupunkirata välillä Kauklahti – Leppävaara – Helsinki. Nämä raideyhteydet yhdistetään Raide-Jokerilla ja runkobussiyhteyksin. Espoossa kulkee tällä hetkellä neljä runkobussilinjaa; runkolinja 200 välillä Espoon keskus – Leppävaara – Helsinki, runkolinja 510 välillä Kivenlahti – Tapiola – Pasila, runkolinja 520 välillä Matinkylä – Suurpelto – Leppävaara – Myyrmäki ja runkolinja 530 välillä Matinkylä – Espoon keskus – Myyrmäki. Espoon viidestä kaupunkikeskuksista vain Espoonlahdessa ja Tapiolassa ei ole poikittaista runkolinjaa tai raidelinjaa, joka muodostaisi poikittaisen yhteyden metron ja Kaupunkiradan välillä. Kun Espoo kasvaa, niin myös joukkoliikenteen merkitys kasvaa.

6.4.4. Autoliikenne

Helsingin seudun liikenteen (HSL) vuonna 2023 tehdyn liikkumistutkimuksen mukaan espoolaisten tekemistä matkoista henkilöautoliikenteen osuus on 40 prosenttia. Helsingin seudulla tehdään nykyisin vuorokaudessa noin 2,4 milj. henkilöautomatkaa/vrk, joista syntyvä matkasuorite on yhteensä 41 milj.km. Espoon tuottamien seudullisten henkilöautomatkojen määrä on nykyisin 300

000 matkaa/vrk, joka on 12 % kaikista seudun automatkoista ja 17 % matkasuoritteesta. Espoon sisäisiä henkilöautomatkoja tehdään 155 000 vuorokaudessa. Määrä on 6 % Helsingin seudun kaikista henkilöautomatkoista ja 4 % matkasuoritteesta.

Neljän vuoden välein tehtävän Espoon liikennebarometrin (2024) mukaan vastaajista 63 % kokee, että kotikaupungin liikennejärjestelmä toimii kokonaisuutena erittäin tai melko hyvin. Melko tai erittäin tyytyväisten osuus autoliikenteessä on 78 %.

Liikenteen sujuvuus on pääosin hyvä, mutta ruuhka-aikoina pääväylillä on paikoin liikennettä hidastavia pullonkauloja.

Espoon kaupungin alueella tapahtui vuonna 2024 poliisin tilastojen mukaan yhteensä 249 liikenneonnettomuutta. Onnettomuuksista noin 36 % johti henkilövahinkoihin (89 kpl). Asukaslukuun suhteutettuna Espoossa tapahtuu noin 50 % vähemmän onnettomuuksia kuin koko maassa keskimäärin.

6.4.5. Pysäköinti

Asuinrakennusten pysäköinti perustuu pitkälti yhtiökohtaiseen pysäköintialueeseen tai -laitokseen. Vanhemman rakennuskannan pysäköinti on usein maantasopysäköintiä sekä usein asema-kaavan sallimaa pysäköintiä kaksikerroksisessa pysäköintilaitoksessa, jossa ylempi kansi on säältä suojaamaton. Uudemman rakennuskannan pysäköinti on ratkaistu useammin pysäköintilaitoksilla, joko keskitetyillä tai esimerkiksi pihakannen alla sijaitsevana. Vanhemmat asemakaavat ovat usein sallineet, että kaikkia asemakaavan mukaisia paikkoja ei ole tarvinnut rakentaa ja näissä kohteissa pysäköintipaikkojen vähyys on saattanut muodostua ongelmaksi. Asukaspysäköintiin käytetään alueita, joilla pysäköinti ei ole sallittua tai paikat on tarkoitettu yleiseen vieras- tai asiointikäyttöön.

6.4.6. Tavaraliikenne

Tavaraliikenne sujuu pääkatuverkolla. Espoossa ei toistaiseksi ole havaittu jakeluliikenteen ruuhkautumista Helsingin kantakaupungin tapaan. Liikenneverkko kaupallisten palveluiden yhteydessä on mitoitettu niin, että muu liikenne ei ruuhkauta lastauspaikkoja. Lisäksi rakennuskanta on sen verran uutta, että lastauksen ja purun vaatima tila on otettu huomioon. Yleistyvä kivijalkakauppojen suosiminen tuo oman haasteen sille, että jakeluliikenne saadaan hoidettua niin, ettei jalankulun ja pyöräilyn väyliä tarvitse käyttää lastausalueina, mikä heikentää mm. liikenneturvallisuutta.

6.4.7. Liikenteen ympäristövaikutukset

Liikennemelun ja ilmapäästöjen suurin aiheuttaja on henkilöautoliikenne. Suurimpia melutasoja ja ilmanlaatua heikentäviä lähteitä ovat moottoritietasoiset väylät kuten Länsiväylä, Turunväylä, Kehä I, Kehä II ja Kehä III. Niillä suuret liikennemäärät yhdistyvät suuriin ajonopeuksiin. Rantaradan melupäästöt korostuvat niissä Espoon kaupunginosissa, joiden läpi junarata kulkee.

Leppävaaran keskustan (Kehä I) ja Matinkylässä Kehä II:n solmukohdassa on ajoittain korkeat melutasot ja ilmapäästöt. Ilmanlaadussa on tapahtunut merkittävää paranemista viime vuosina. Ajoneuvojen päästövaatimukset ovat kiristyneet ja erityisesti raskaan liikenteen päästöt ovat vähentyneet uusien Euro-normien myötä. Sähköautojen ja sähköbussien yleistyminen Espoossa on vähentänyt lähipäästöjä merkittävästi, mikä näkyy parantuneena ilmanlaatuna myös melualttiilla alueilla.

Autokannan sähköistyminen kasvaa nopeasti Espoossa. Suurin meluhyöty saavutetaan tontti- ja paikalliskaduilla, joilla nopeus on 30–40 km/h. Linja-autokaduilla melu voi vähentyä 1–5 dB nopeuksista ja raskaan liikenteen osuudesta riippuen, mikäli liikennemäärät pysyvät maltillisina. Yli 50 km/h nopeuksilla rengasmelu hallitsee, jolloin sähkömoottorin vaikutus meluun on vähäinen.

Espoossa lentomelu ($L_{den} \geq 55$ dB) ulottuu vain hyvin pieneen osaan Pohjois-Espoota. Keski- ja Pohjois-Espoo ovat puskurivyöhykkeellä ($L_{den} 50$ – 55 dB), jossa melu voi tuntua häiritsevältä. Laskeutuvien koneiden melu kuuluu erityisesti Viherlaaksossa ja Laaksolahdessa. Lentoliikenteen aiheuttama melu vaihtelee voimakkaasti ajallisesti.

6.5 Palvelut

6.5.1. Kaupalliset palvelut

Kaupallisia palveluita ohjataan Espoossa kaikilla kaavatasoilla. Kaupungissa on yhteensä kuusi maakuntakaavassa osoitettua keskustatoimintojen aluetta (kaupunkikeskukset, Hista ja Kälviä), joiden yhteyteen saa sijoittaa kauppaa ilman myymäläalakohtaista ylärajaa, sekä neljä maakunnallista seudullisesti merkittävää kaupan aluetta (Lommila, Suomenoja, Nihtisilta-Turvesolmu, Kulloonsilta), joihin voidaan sijoittaa pääasiassa tilaa vaativaa kauppaa maakuntakaavassa määritellyn aluekohtaisen myymäläalan enimmäismitoituksien mukaan. Lisäksi maakuntakaavat ja yleiskaavat sallivat tietyin mitoituksin ja rajaehdoin kaupan vapaan sijoittamisen taajama-alueille tai niiden ulkopuolelle.

Kaupan palveluverkon nykytilan vertailussa Leppävaara ja Matinkylä nousevat liiketilan osalta selkeästi suurimmiksi kaupallisiksi keskittymiksi. Niissä kaupallinen tarjonta on myös monipuolisinta. Kaupunkikeskuksissa kauppa on hyvin pitkälti keskittynyt kaupakeskuksiin, mutta esimerkiksi Leppävaarassa kauppaa on myös huomattavasti asuinrakennusten kivijalassa. Kaupan alueista Suomenoja on toteutuneelta kaupalliselta liiketilalta tarkasteltuna lähes yhtä suuri kuin muut kaupan alueet yhteensä.

Espoolaisista vajaan 90 prosenttia asuu korkeintaan kilometrin etäisyydellä lähimmästä päivittäistavarakaupasta ja 65 prosenttia korkeintaan 500 metrin etäisyydellä. Päivittäistavarakaupan suuryksiköt, eli hypermarketit ovat keskittyneet kolmeen

kaupunkikeskukseen: Matinkylään, Leppävaaraan ja Espoonlahteen. Espoon keskuksessa on hankkeet käynnissä kahdelle hypermarketille. Hypermarkettien lisäksi kaupunkikeskuksista löytyy pienempiä marketteja. Supermarketit ovat Espoossa pääasiassa keskittyneet hyvien liikenneyhteysien varrelle palvelemaan niin alueen asukkaita kuin kauempaa saapuvaa autoliikennettä. Marketti- eli lähikauppakokoiset päivittäistavarakaupat ovat keskittyneet pääasiassa asemanseuduille sekä alakeskuksiin. Päivittäistavarakauppojen myymäläkoko on menneinä vuosikymmeninä jatkuvasti kasvanut, mikä johtuu pääosin tuotevalikoiman kasvusta. Espoolaisen supermarketin myymäläala on keskimäärin noin 1500 kerrosneliötä ja marketin eli lähikaupan noin 400 kerrosneliötä.

Espoossa kasvava kaupan laji etenkin kaupunkikeskuksissa ovat etnisiä elintarvikkeita myyvät kaupat, joita ei kuitenkaan virallisesti määritellä päivittäistavarakaupaksi vaan muuksi erikoistavaran kaupaksi.

Erikoistavarakauppa hakeutuu kauppakeskuksiin, koska ne tarjoavat usein parhaat toimintaedellytykset mm. logistiikan, toimitilojen näkyvyyden, asiakassaavutettavuuden ja monipuolisen toimitilatarjonnan suhteen. Päivittäistavarakaupan tapaan myös erikoistavarakaupan myymäläkoot ovat kasvaneet, koska laaja tuotevalikoima houkuttelee asiakkaita. Riittävän suuria toimitiloja on haasteellista löytää asuinkerrostalojen kivijalasta ja näin ollen kyseiset liiketilat ovat pääosin palveluiden käytössä.

6.5.2. Julkiset palvelut

Espoon kaupunki järjestää asukkailleen monipuolisesti erilaisia palveluita. Palveluita järjestetään niin kaupungin itsensä toteuttamana, ostopalveluina tai yksityisinä palveluina.

Palveluita toteutetaan niin asukkaita lähellä olevina lähipalveluina kuin alueellisesti tai koko kaupungin tasolla keskitettyinä palveluina. Lähipalveluita ovat mm. päiväkodit ja alakoulut. Koko kaupunkia palvelevia palveluita ovat mm. Espoon kaupunginteatteri ja Espoon sairaala, joilla on myös seudullista merkitystä.

Perusopetusta järjestetään 86:ssa koulussa. Perusopetusta järjestetään suomen- ja ruotsinkielisten koulujen lisäksi myös Espoon kansainvälisessä koulussa (Espoo International School) englanniksi.

Toisen asteen kouluja eli lukioita ja ammattikouluja on Espoossa kymmenen suomenkielistä lukiota ja yksi ruotsinkielinen lukio. Ammatillista koulutusta Espoossa tarjoaa mm. Omnia, Axxell, Kelloseppäkoulu, Rastor-instituutti, Solvalla idrottsinstitut ja Ammattiopisto Live. Ammattikorkeakoulujen toimipisteistä Espoossa on Metropolialta ja Laurealta. Koulutusta järjestetään suomen ja ruotsin lisäksi myös englanniksi.

Espoon merkittävin korkeakoulukeskittymä on Otaniemessä. Perinteiseltä Otaniemen kampukselta löytyy kuusi Aalto-yliopiston korkeakoulua.

Espoossa varhaiskasvatusta järjestetään alle kouluikäisille lapsille päiväkodeissa, ryhmäperhepäiväkodeissa ja perhepäivähoidossa. Suurin osa noin 300:sta Espoossa toimivasta päiväkodista on kaupungin omia toimipaikkoja, sen lisäksi varhaiskasvatusta järjestetään ostopalvelupäiväkodeissa ja yksityisissä päiväkodeissa.

Espoon kaupunginmuseo KAMU sisältää viisi museota eri puolilla Espoota. Merkittävin kulttuurin keskittymä on Näyttelykeskus WeeGee Tapiolassa, joka pitää sisällään kolme museota ja näyttelykeskuksen. Tapiolassa sijaitsevan kaupunginteatterin & Espoon teatterin lisäksi Espoossa on muitakin teattereita eri puolilla kaupunkia.

Espoossa on 19 nuorisotilaa, yksi liikkuvan nuorisotyön yksikkö ja yksi ruotsinkielinen nuorisotila. Alueellisia kirjastoja on jokaisessa kaupunkikeskuksessa. Näitä täydentää 11 paikallista kirjastoa, jotka toimivat samalla myös omatoimikirjastoina.

Espoossa on noin 500 liikunta- ja ulkoilupaikkaa. Merkittävimmän urheilupalveluiden keskittymät ovat urheilupuistoissa. Urheilupuistoja Espoossa on seitsemän, jotka sijoittuvat kaupunkikeskusten lisäksi Otaniemeen ja Laaksolahteen. Monipuolisia liikunta- ja urheilumahdollisuuksia tarjoavat myös kymmenet sisäliikuntahallit, sisältäen mm. kahdeksan jäähallia, kuusi uimahallia ja kuusi jalkapallohallia. Koulujen liikuntahallit toimivat myös erilaisten liikuntaharrastusten paikkoina.

Sosiaali- ja terveyspalveluiden osalta Espoo kuuluu Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueeseen. Espoon lisäksi hyvinvointialueeseen sisältyy yhdeksän muutakin Länsi-Uudenmaan kuntaa, Espoon ollessa väestöluvultaan selkeästi suurin alueen kunta. Hyvinvointialue vastaa terveys- ja sosiaalipalveluista, perhepalveluista, vammaispalveluista, ikääntyneiden palveluista sekä pelastuslaitoksesta. Merkittävimpiä Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueen palveluita Espoossa ovat Jorvin sairaala-alue, terveysasemat, Elä ja Asu -seniorikeskukset, perhekeskukset ja paloasemat. Espoossa on myös useita erityis- ja ikääntyneiden asumisen yksiköitä, joiden palvelutaso vaihtelee aina itsenäisestä asumisesta laitosaumiseen.

6.6 Ympäristö

6.6.1. Espoon siniviherrakenne

Espoon siniviherrakenne eli kaikkien kasvullisten alueiden, luonnon alueiden, viheralueiden sekä vesien muodostama kokonaisuus voidaan jakaa karkeasti kolmeen keskenään erityyppiseen vyöhykkeeseen, joita Espoota halkovat virtavedet yhdistävät:

1. Pohjois-Espoossa viherrakenne koostuu pääosin laajoista metsä- ja peltoalueista, joita rajaavat suuret järvet. Nuuksion järviylänpö on laaja, metsäinen ja pienten järvien luonnehtima, osin erämaatyypinen alue, ja sen itäpuolella Röylän ympäristössä maisemassa avautuvat laajat ja viljavat viljelymaat.

2. Tiiviimmin rakennetussa Espoon etelä- ja keskiosissa viheralueet ovat pääosin pienempiä asuinalueiden väliin jääviä metsiä ja puistoja. Rakentamisen alueiden väliin jää kuitenkin myös muutamia laajempia viheraluekokonaisuuksia, joilla on erityistä arvoa sekä virkistykseen että luonnon näkökulmasta. Tällaisia ovat esimerkiksi Keskuspuisto, Espoonjokilaakso viljelymaineen, Laajalahti sekä kaupunkimetsät Hannusmetsässä ja Hanikassa.

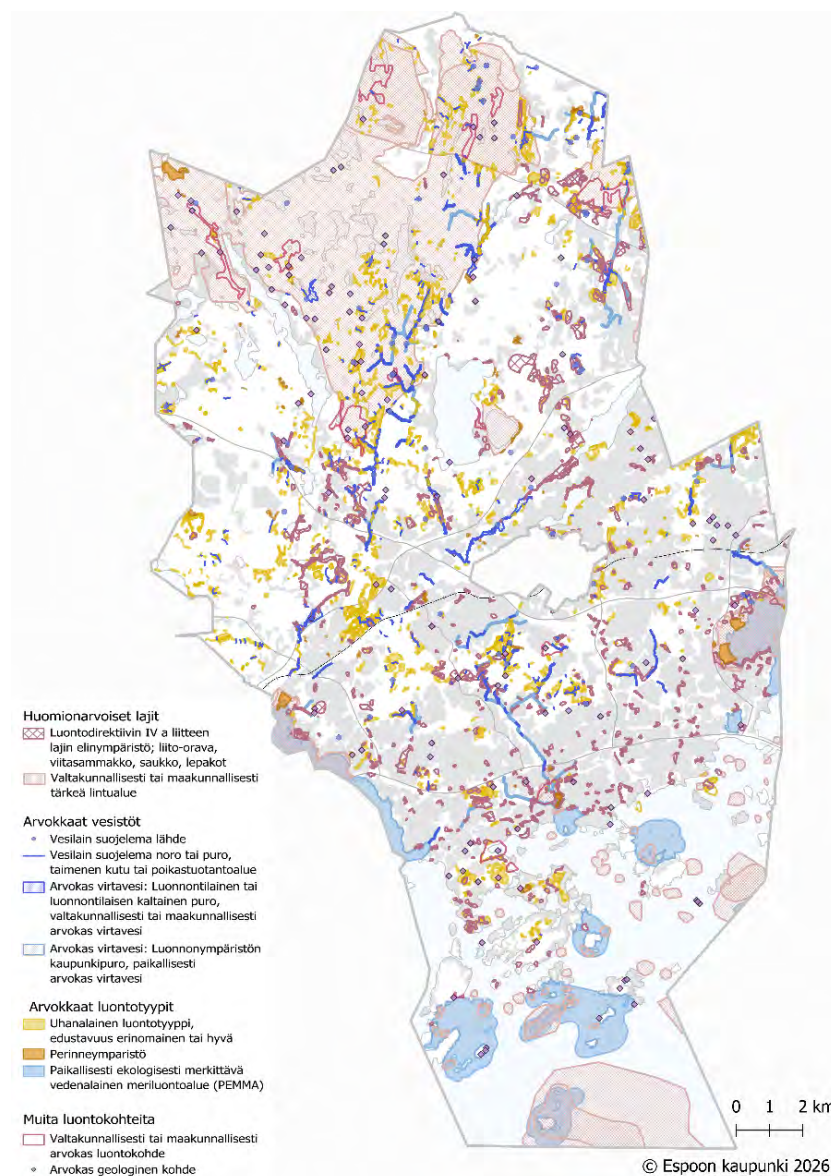
3. Kolmas vyöhyke muodostuu ranta-alueiden ja saariston muodostamasta merellisestä Espoosta.

Pohjois-Espoon laajat metsäselänteet ovat merkittävä osa koko läntisen Uudenmaan viherrakennetta sekä pääkaupunkiseudun viherkehää. Niiden ohella Keskuspuisto ja erityisesti jokivarsia pitkin rannikolle jatkuvat yhteydet ovat keskeinen osa ekologisen verkoston runkoa, joka ylläpitää Espoon luonnon monimuotoisuutta. Paikalliset, runkoyhteyksiä täydentävät, ekologiset yhteydet sijaitsevat usein kaupunkirakenteen keskellä ja ovat osa

asukkaiden lähiluontoa. Ekologisen verkoston rungossa ja paikallisissakin yhteyksissä on kehittämistarpeita erityisesti Etelä-Espoossa.

Espoossa on poikkeuksellisen paljon monimuotoista luontoa. Espoosta on suojeltu noin 8 %. Laajin suojelualueista on Nuuksion kansallispuisto. Espoossa on useita Natura-alueita ja kymmeniä suojeltuja luontotyyppikohteita. Suojelualueverkostoon on esitetty täydennyksiä Espoon luonnon monimuotoisuuden toimenpideohjelmassa (2021) sekä voimassa olevissa yleiskaavoissa. Suojelualuevarauksia sijaitsee mm. valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaaksi luokitelluilla alueilla. Erityisesti suojeltavista lajeista esiintyy mm. haapatyttöperhosta. Lisäksi luontodirektiivin suojaamia lajeja kuten liito-oravaa, lepakoita ja viitasammakkoa esiintyy myös asutuilla alueilla.

Tiedossa olevat keskeiset luontoarvot kaava-alueella. Kartassa on luonnonsuojelulain ja vesilain suojeluvia luontoarvoja sekä alueellisia laji- ja luontoarvokohteita. Espoosta on lisäksi inventoitu laaja joukko muitakin laji-, luontotyyppi- ja luontoarvokohteita, joita on hyödynnetty yleiskaavan laadinnassa ja vaikutusten arvioinneissa. Tiedot on poimittu Espoon luontotietojärjestelmästä 2.3.2026.



Espoon kaupungin teettämät luontoselvitykset ja ekologisten yhteyksien selvitykset vuosilta 2015-2025. Kuvasta puuttuvat koko kunnan kattavat selvitykset ja ennen vuotta 2015 tehdyt selvitykset.



Espoossa on kuusi merkittävää vesistöaluetta: Mankinjoen, Espoonjoen, Finnobäckenin, Gräsanojan, Monikonpuron sekä Lakistonjoen vesistöalueet. Espoossa on kaikkiaan 95 järveä, joista suurimmat ovat Bodominjärvi, Nuuksion Pitkäjärvi sekä Pitkäjärvi. Järvien lisäksi Espoossa on myös paljon virtavesiä. Espoossa merenrantaa on lähes 60 kilometriä ja saaria yli 160. Merenranta ja Rantaraitti ovat asukkaille tärkeä virkistysympäristö. Ranta muodostuu eri luonteisista osista silokallioista ja rantaruovikoista aina Kivenlahden ja Keilaniemen rakennettuun rantaan. Espoonlahti ja Laajalahti on tunnistettu valtakunnallisella tasolla ekologisesti merkittäviksi vedenalaisiksi meriluontoalueiksi. Saaret ovat laajalti luonnontilaisia ja osaa saarista monipuolistaa vanha asutushistoria ja sen luomat ympäristöt, kuten niityt. Saaristossa on lukuisia ulkoilusaaria, joihin pääsee kesäisin myös reittiveneellä.

Lähivirkistykseen soveltuva viheralue on hyvin saavutettavissa lähes kaikkialla Espoossa. Espoon monikeskuksinen kaupunkirakenne tukee lähivirkistysalueiden hyvää saavutettavuutta ja virkistysalueiden verkoston kytkeytyneisyyttä tiiviissäkin kaupunkirakenteessa. Lähipuistojen ja metsien verkostoa täydentävät laajemmat ulkoilu ja virkistysalueet sekä pohjoisen suuret metsät ja saaristo.

Espoossa sijaitsee useita seudullisesti merkittäviä ulkoilualueita, joista Nuuksion kansallispuisto on myös kansallisesti merkittävä virkistyskohde. Keskeisiä seudullisia virkistysalueita ovat mm. Keskuspuisto, Oittaa, Pirttimäki, Espoon ulkoilusaarien kokonaisuus, Luukki ja Vaakkoi.

Espoolainen luonto ja kaupunkivihreä tarjoaa asukkaille monia ekosysteemipalveluita eli luontohyötyjä, jotka vaikuttavat positiivisesti asukkaiden terveyteen ja hyvinvointiin. Paikallisesti merkittävät ekosysteemipalvelut ovat sellaisia luonnosta saatavia hyötyjä, joiden tulee syntyä kaupunkirakenteen sisällä, jotta

asukkailla olisi mahdollista hyödyntää kyseinen ekosysteemipalvelu. Tällaisia ekosysteemipalveluita ovat esimerkiksi pienilmaston säätely, lähivirkistys ja tuulisuuden säätely. Espoon viiden keskuksen verkostollinen kaupunkirakenne tukee hyvin paikallisesti merkittävien ekosysteemipalveluiden tarjontaa. Erityisesti kaupunkirakenteen sisäiset metsäalueet ja pienetkin kasvulliset alueet, kuten pihat ja pusikot, ovat paikallisten ekosysteemipalveluiden tarjonnan kannalta tärkeitä.

Espoon saaristo, vesistöt ja laajat metsäalueet tarjoavat merkittävästi alueellisia ekosysteemipalveluita, joilla on seudullista tai jopa globaalia merkitystä. Tällainen ekosysteemipalvelu on muun muassa hiilensidonta ja -varastointi, jonka tuottamisessa Espoon laajat metsät ovat avainasemassa. Espoon viheralueet varastoivat vuonna 2019 kasvillisuuteen 181 tCO₂/ha sekä maaperään 349 tCO₂/ha, mikä on merkittävästi muuta pääkaupunkiseutua enemmän. Hiilensidonta (hiilivuo) oli kasvillisuuden osalta -7.6 tCO₂/ha/v ja maaperän osalta -1.8 tCO₂/ha/v, mikä on niin ikään pääkaupunkiseudun kärkeä. Espoon avoimien ja rakennettujen viheralueiden kasvillisuudella on vähäisempi merkitys hiilen varastoinnille ja -sidonnalle, mutta maaperä on näilläkin alueilla huomattava varasto.

6.6.2. Espoon kehityshistoria ja arvokkaat kulttuuriympäristöt

Ensimmäiset merkit ihmisestä sijoittuvat Espoossa 7000 vuoteen ennen ajanlaskun alkua. Arkeologisten löydösten perusteella on voitu päätellä Espoossa olleen maanviljelyä jo 1000-luvulla. 1300-luvulla rakentunut Suuri Rantatie oli merkittävä maantieyhteys Etelä-Suomen rannikkoalueella, jonka varrelle Espoon asutus, kylät, harmaakivikirkot sekä kartanot keskittyivät tulevien vuosisatojen aikana.

1400-luvulla Espoosta tuli itsenäinen seurakunta. Helsingin kaupungin perustaminen vuonna 1550 toi myös Espooseen lisää

teollisuutta, ja ensimmäiset ruukit perustettiin Espooseen 1500- ja 1600-lukujen taitteessa. Niiden ympärille muodostui tiiviitä kyläyhteisöjä. Suuren Rantatien varrelle jäsentyneiden talonpoikaiskylien paikoille syntyi vähitellen 1700-luvun jälkipuolella myös kartanoita.

Teollinen vallankumous 1800-luvun jälkipuolella toimi alkusysäyksenä Espoon aluerakenteen muutokselle. 1860-luvulla säännöllisen höyrylaivaliikenteen käynnistymisen myötä huvilarakentaminen yleistyi Espoon rannikolla. Myös 1900-luvun alussa valmistunut Pasilan ja Karjaan välinen rautatieyhteys vaikutti suuresti Espoon aluerakenteen muutokseen. Rautatie mahdollisti teollisuuden kasvun ja työpaikat houkuttelivat Espooseen uusia asukkaita. Pientalo- ja vapaa-ajan asutuspaloitoksia muodostui Espoossa 1930-luvulla erityisesti rautateiden varsille ja järvien rannoille.

Sotien jälkeen rakentaminen keskittyi pääasiassa välittömän asuntotarpeen täyttämiseen ja jälleenrakentamiseen. Siirtoväen ja rintamamiesten saapuessa Espoon asukasluku lähti tasaiseen nousuun. Asutus oli aiemmin painottunut Espoossa pääosin Turuntien, Suuren Rantatien sekä rautatien varteen, mutta nyt taa-jamarakentamista ulotettiin myös muualle, erityisesti Etelä-Espooseen. Huomattavia kehitysvaiheita Espoon aluerakenteen muodostumisessa olivat myös Teknillisen korkeakoulun siirtyminen Otaniemeen vuonna 1949 sekä Asuntosäätiön perustaminen vuonna 1951. Suunnitelmallinen kaupunkirakentaminen aloitettiin Espoossa Asuntosäätiön johdolla Tapiolasta (entinen Hagalund), jossa rakentamista ohjasivat puutarha- ja metsäkaupunkiperiaatteet, inhimillinen mittakaava sekä maastonmuotojen ja luonnonolojen huomioiminen. Jälleenrakennuskauden pientaloalueita on Espoossa rakentunut muun muassa livisniemeen, Laajalahteen ja Tapiolaan. 1960-luvun alussa Espoo oli vielä hyvin maaseutumainen, ja siellä toimi yli sata maatilaa. Espoon rakennuskanta

koostuikin 1960-luvun alussa pääosin pientaloista sekä vapaa-ajan asunnoista. Suunnitelmallinen kaupunkirakentaminen oli aloitettu jo Tapiolassa ja Otaniemessä, ja uusien alueiden rakentamisen myötä Espoon tieverkosto kehittyi ja laajeni. Pientalorakentaminen jatkui edelleen aktiivisesti vanhoilla palstoitusalueilla, mutta myös rivitaloja ja kerrostaloja rakennettiin esimerkiksi Haukilahteen. 1960-luvulla kuntia ja kauppaloita muutettiin vähitellen kaupungeiksi, ja myös Espoosta tuli kaupunki vuonna 1972.

Espoo on kaupunkirakenteeltaan erityislaatuinen, sillä se jakaantuu viiteen eri keskusta-alueeseen, joiden muotoutuminen alkoi jo 1970-luvulla. Rakentamista haluttiin edistää tasapuolisesti eri puolilla Espoota, ja Espoo kaupungistui nopeasti tehokkaan aluerakentamisen myötä. Aluerakentamishankkeiden myötä Espoon kaupunkirakenne pirstaloitui, ja kaavoituksessa keskityttiin keskustojen ja vanhojen pientaloalueiden kehittämiseen sekä uusien pientalo ja pienkerrostaloalueiden rakentamiseen. Esimerkiksi Karakallio ja Matinkylä ovat hyviä esimerkkejä vastaavista tyyllisesti eheistä aluekokonaisuuksista.

Espoo on alueena muuttovoittoinen, ja sen otollinen sijainti lähellä Helsinkiä ja sujuvat kulkuyhteydet lähialueille ovat mahdollistaneet alueellisen kehittymisen. Väestönkasvu on ollut vuosien aikana tasaista, ja Espoo onkin muovautunut vuosien saatossa kaupunkirakenteeltaan maalaispitäjästä kaupungiksi, jonka pohjoisosissa ovat säilyneet perinteiset viljely- ja metsämaisemat ja eteläosassa on merellinen saaristo.

Espoon arvokkaat kulttuuriympäristöt ovat sellaisia kulttuuriympäristöjä, joiden arvokkaat ominaispiirteet kuvastavat jotakin tärkeää ajanjaksoa, aikakautta tai ilmiötä Espoon, Uudenmaan tai Suomen kehityshistoriassa ja jonka ominaispiirteet ovat säilyneet osana espoolaista kaupunkikuvaa, kyläkuvaa tai maisemakuvaa näihin päiviin asti. Espoossa on yhteensä 11 valtakunnallisesti

merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY, Museovirasto 2009), 12 valtakunnallisesti merkittävää arkeologista kohdetta (VARK, Museovirasto 2024) ja 22 maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä (Uudenmaanliitto 2022). Yleiskaavatyön yhteydessä on myös inventoitu ja tunnistettu paikallisia kulttuuriympäristöjä ja niiden arvojen sekä ominaispiirteiden säilyneisyyttä. Espoon kulttuuriympäristö -selvitys on yleiskaavan selvityksissä.

6.7 Tekninen huolto

6.7.1. Vesihuolto

Pääosa Espoon vesihuoltoverkostosta on Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY:n hallinnoimaa. Lisäksi Espoossa toimii pienempiä vesiosuuskuntia, joista Suvisaariston vesiosuuskunnalle ja Rinnekodit OY:lle on hyväksytty vesihuoltolain mukaiset toiminta-alueet. Espoossa keskitetty vesijohtoverkosto kattaa koko eteläisen Espoon. Pohjois- ja länsi Espoossa vesijohtoverkosto on hyvin hajanaista tai se puuttuu kokonaan. Vuonna 2022 Espooseen on valmistunut uusi jätevedenpuhdistamo Blominmäkeen, joka korvasi Suomenojan jätevedenpuhdistamon. Blominmäessä käsitellään noin 400 000 asukkaan jätevedet niin Espoosta, Kauniaisista, Kirkkonummelta, Siuntioista sekä Länsi-Vantaalta.

6.7.2. Energiahuolto

Suurin yksittäinen energialähde Espoossa on sähkö, joka on tuotettu muualla kuin Espoossa. Noin 80 % Espoossa kulutetusta sähköstä tuotetaan Espoon ulkopuolella. Kaupungin sisäinen sähköntuotanto perustuu sähkön- ja lämmön yhteistuotantoon sekä pienessä määrin biokaasuun ja aurinkovoimaan. Suurin osa energialähteistä muunnetaan kaukolämmöksi ja sähköksi. Energian suurimmat loppukäyttäjät ovat asuminen, palvelut ja rakentaminen sekä liikenne. Liikenne tukeutuu vielä vahvasti öljypohjaisiin

polttoaineisiin. Teollisuuden energiankulutus on Espoossa pientä, koska teollisuutta on hyvin vähän kaupungin kokoon suhteutettuna.

Viime vuosikymmeninä uusi rakennuskanta Espoossa on sijoittunut suurimmaksi osaksi jo rakennettujen alueiden läheisyyteen. Tämä on mahdollistanut sen, että yli 80 % espoolaisista asuu kaukolämpitetyissä asunnoissa. Kaukolämpöverkko kattaa kuitenkin vain pienen osan Espoon pinta-alasta, koska kaukolämpöä on saatavilla pääasiassa vain tiiviisti rakennetuilla alueilla. Fortum tuottaa kaukolämpöä Espoossa hyödyntäen pääasiassa biopolttoaineita, hukkalämpöä ja sähköä.

Sähkölämmitteisiä rakennuksia on Espoossa melko paljon. Osa sähkölämmitystä käyttävistä rakennuksista hyödyntää kuitenkin sellaisia lämpöpumppuja, joiden lukumäärät eivät ole tiedossa.

6.7.3. Muu tekninen huolto

Seudullisesti merkittäviä teknisen huollon alueita sijaitsee Ämmäsuon ja Kulmakorven alueella. HSY:n hallinnoimalla Ämmäsuon ekoteollisuuskeskuksessa sijaitsee jätehuollon sekä kiertotalouden toimintoja. Keskuksen toimintoihin kuuluu muun muassa biojätteen sekä pilaantuneiden maiden käsittely. Lisäksi alueella toimii sortti-asema. Kulmakorven alueella on kiviaineshuollon alue. Sieltä otetaan maa-ainesta sekä vastaanotetaan pilaantumattomia maa-aineksia. Alue on ollut käytössä pitkään ja alueella sijaitsee useita jo maisemoituja maantäyttöalueita.

Yleisten alueiden huoltoa palvelevia tukikohta ja varastoalueita on monipuolisesti ympäri kaupunkia. Verkosto on supistunut vuosien saatossa huomattavasti. Suurin yleisten alueiden huoltoa palveleva alue sijaitsee Kaupunginpuutarhassa.

Espoon ainoa lumen vastaanottoalue sijaitsee Vanttilassa, joka toimii väliaikaisella luvalla. Vanttilaan kuljetetaan lähinnä yksityisiltä mailta tulevat lumet, kun taas kaupungin lumet sijoitetaan pienempiin väliaikaisiin alueisiin, joita sijaitsee ympäri kaupunkia. Väliaikaisten alueiden määrä ja sijainti vaihtelee vuosittain.

Lähteet

HSL (2024), Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2023 ja Helsingin seudun asukkaiden arkipäivän matkat syksyllä 2023.



7 VIESTINTÄ, OSALLISTAMINEN JA VUOROVAIKUTUS

7.1 Viestintä

Yleiskaavaehdotuksen laatimisen aikana asukkaille, yhdistyksille ja yrityksille on viestitty Vaikuta nyt- uutiskirjeellä ja Business Espoon uutiskirjeellä. Lisäksi viestintää on tehty espoo.fi -sivuilla ja sosiaalisessa mediassa, kuten Instagramissa, Facebookissa ja LinkedInissä. Asukasyhdistyksiä on lähestytty lisäksi sähköposteilla. Myös vuorovaikutukseen ja viestintään liittyvistä töistä, työpajoista tai raporteista on tehty uutisia esimerkiksi espoo.fi -verkosivuille tai Espoo-lehteen. Ajantasaista tietoa Yleiskaavan suunnittelun etenemisestä ja julkaistuista aineistoista löytyy kaa-
vahankkeelle perustetuilta Internet-sivulta (espoo.fi/yleiskaava2060).

7.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Yleiskaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen vuorovaikutusta on tehty useilla tavoilla. 2025 maaliskuusta kesäkuuhun järjestettiin asemakaavoituksen alueellisia asukasilloja Espoonlahdessa, Tapiolassa, Vanhassa-Espoossa sekä Leppävaarassa, joissa yleiskaavan työntekijöiden kanssa on ollut mahdollista keskustella kaupunkisuunnittelusta sekä tekeillä olevasta yleiskaavasta.

Yleiskaavaehdotuksen valmistelua varten kehitettiin uudenlainen osallistumisten konsepti eli Espoolaisten ideaspromptti. Touko-kesäkuussa 2025 järjestetyissä Ideaspromptin työpajoissa asukkaat saivat visioida ryhmissä Espoon keskuksien tulevaisuuden kehitystä ja tavoitteita. Ideaspromptin töissä korostuivat muun muassa vihreys, paikallinen kulttuuri ja kestävä liikkuminen, jotka olivat ideasprompttiin osallistuneiden mielestä tärkeitä tekijöitä tulevaisuuden keskustoisissa. Valmistuneet ideatyöt olivat esillä alkusyksystä 2025 ympäri kaupunkia kirjastoissa ja Espoon kulttuurikeskuksessa. Lisäksi Espoo-päivänä Sellon kirjastossa järjestettiin

yleiskaavoitukseen ja kaupunkisuunnitteluun liittyvää ohjelmaa, jossa ideatyöt olivat esillä ja myös ideaspromptin osallistujia oli tapahtumassa mukana.



Ideaspromptissa asukkaat visioivat Espoon keskustun tulevaisuuden kehitystä.

Lisäksi syyskuussa 2025 järjestettiin asukasyhdistyksille tilaisuus, jossa asukasyhdistysten jäsenet käsittelivät ideatöitä ja keskustelivat kaupunkikeskusten kehittämisestä ja siitä, minkälaiset asiat he kokivat tärkeiksi keskustojen kannalta.



8 YLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN

8.1 Lähtökohtia yleiskaavan toteuttamiselle

Espoon yleiskaava 2060 on koko kaupungin alueen kattava strateginen aluevarauskaava, jolla pyritään vastaamaan tulevaisuuden haasteisiin Espoo-tarinan mukaisesti. Yleiskaava mahdollistaa useita vaihtoehtoja toteuttamisen ohjelmointiin. Tämä on tarpeellista pitkästä aikajänteestä ja yleispiirteiseen suunnitteluun liittyvistä epävarmuuksista johtuen.

Yleiskaava toteutuu asemakaavoituksen kautta, jossa maankäytön kehityksen mahdollisuudet, tarpeet ja rajoitteet tutkitaan tarkemmin.

Yleiskaavaa toteutetaan harkitusti ohjelmoimalla asemakaavoituksen käynnistymistä. Huomioimalla talouden kantokyky ja liikenneinvestointien ajoitus, ohjelmoinnissa voidaan varmistaa hallittu kasvu. Vuosittain päivitettävä kaavoituksen työohjelma ja valtuustokausittain laadittava kaavoitusohjelma ovat suunnitelmia siitä, mitä yleiskaavan luomia mahdollisuuksia viedään eteenpäin asemakaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa ja mitkä varaukset jäävät myöhempään ajanhetkeen.

Kaupungin kasvu ja kehittyminen jatkuu Espoon yleiskaavan 2060 valmistelun aikana voimassa olevan ja ajantasaisen yleiskaava- ja asemakaavavarannon pohjalta. Viime vuosina vahvistuneet eteläisen Espoon osayleiskaavat suuntaavat kaupungin kasvua alueelleen seuraavan 10-15 vuoden aikana.

Espoon kasvu ja kehittäminen jatkuu myös yleiskaavan tavoitevuoden 2060 jälkeen. Yleiskaavan valmistelun yhteydessä on arvioitu todennäköistä maankäytön kasvun suuntautumista

joukkoliikennekäytävillä ja alueittain vuoteen 2060 mennessä. Yleiskaavan joustava mitoitus kuitenkin mahdollistaa kasvun suuntautumisen myös hieman erilaisilla painotuksilla. Valmistelun aikana esimerkiksi uusilla joukkoliikennekäytävillä on tunnistettu sellaista maankäytön potentiaalia, jonka toteutuminen on mahdollista myös kauempana tulevaisuudessa.

Yleiskaavan ehdotusvaiheen liikenneselvityksessä tutkittiin joukkoliikenteen ja maankäytön sijoittumisen mahdollisia kehityspolkuja osana vuoden 2045 vaiheistustarkastelua. Selvityksessä tarkasteltiin yhteensä viittä liikennejärjestelmäinvestoinneiltaan eri laajuista skenaariota, joissa kussakin Espoon väestön arvioitiin kasvavan 125 000 uudella asukkaalla ja 50 000 uudella työpaikalla vuoteen 2045 mennessä erilaisin painotuksin. Tarkastellut liikennejärjestelmäskenaariot olivat:

- A. Länsiradan sisältävä skenaario
- B. Matinkylä-Leppävaara-pikaraitiotien sisältämä skenaario
- C. Länsiradan ja Matinkylä-Leppävaara-pikaraitiotien sisältämä skenaario
- D. Matinkylä-Leppävaara-pikaraitiotien ja Kivenlahti-Kauklahti-metron jatkeen sisältämä skenaario
- E. Länsiradan, Matinkylä-Leppävaara-pikaraitiotien ja Espoon keskus – Matinkylä-metrolinjan sisältämä skenaario

Tarkastelun tavoitteena oli luoda välivaiheen katsaus siihen, miltä espoolaisten liikkuminen näyttää matkalla kohti yleiskaavan tavoitevuotta.

Tarkastelussa joukkoliikennejärjestelmän investointien määrä korreloi pääsääntöisesti kestävä liikuttamisen osuuden ja vastavasti henkilöautosuorituksen kasvun ja tieliikenteen ruuhkaisuuden kanssa – mitä suuremmat joukkoliikenneinvestoinnit, sitä suurempi kestävä liikuttamisen osuus. Matinkylä-Leppävaara-pikaraitio vaikutti tällä mittarilta kustannustehokkuuden näkökulmasta paremmalta kuin investointitasoiltaan samansuuruinen Länsirata. Länsiradan sisältävässä skenaariossa A tie- ja katuverkon sujuvuus vaikutti huonoimmalta. Skenaariossa E metroasemille tehtävät nousut lisääntyivät tarkastelluista skenaarioista vähiten nykytilanteeseen verrattuna.

Vuoden 2045 mallinuksissa ei havaittu joukkoliikenteen ja auto liikenteen osalta sellaisia välityskyvyn ylittymiä, jotka edellyttäisivät kehittämistoimia kapasiteetin näkökulmasta. Tutkittujen joukkoliikenneyhteyksien kysyntä vaikutti myös riittävältä tarjottuun palvelutasoon nähden. Skenaariotarkastelulla ei otettu kantaa parhaaseen yleiskaavaratkaisun toteuttamisjärjestykseen vaan haettiin siihen liikennejärjestelmätasoisia näkökulmia. Tutkitut skenaariot ovat investoinneiltaan huomattavan erilaisia, mikä vaikuttaa niiden toteutettavuuteen. Investointien kustannustehokkuutta ei tässä yhteydessä tutkittu tarkemmin.

8.2 Mahdollisia toteuttamispolkuja joukkoliikennekäytävälle

Yleiskaavassa esitetään suunnitteluasteeltaan erilaisia raideyhteyksien varauksia. Länsiradan ja Matinkylä-Leppävaara-pikaraitiotien suunnittelu on edennyt pisimmälle, ja niiden voidaan arvioida toteutuvan yhteyksistä ensimmäisenä. Kivenlahti-Kauklahti-

välin raideyhteyttä on tarkasteltu ja siihen on varauduttu aikaisemmin jo osana Espoon eteläosien yleiskaavan valmistelua. Matinkylä-Espoon keskus-Muurala-raideyhteyteen varautuminen esitetään yleiskaavassa nyt ensimmäistä kertaa.

Metron jatkeiden toteuttamispolkuihin liittyy paljon avoimia kysymyksiä. Niitä ja yhteyksien mahdollista toteutuspolkua tulee tutkia jatkosuunnittelussa kokonaisuutena. On mahdollista, että uusien metronyhteyksien toteuttaminen ajoittuu vasta lähelle yleiskaavan tavoitevuotta 2060, jolloin myös niihin tukeutuvan maankäytön kehittyminen on vasta alkuvaiheessa. Yleiskaavassa esitetty maankäytön ratkaisu on mitoitettu vuoteen 2060 ennustettuun maankäytön kasvuun, mutta kehitys uusilla joukkoliikennekäytävillä jatkuu useiden vuosikymmenten ajan.

Matinkylä - Leppävaara

Matinkylän ja Leppävaaran välinen runkobussiyhteys on tarkoitus korvata pikaraitiotiellä lyhyellä aikavälillä. Yhteysvälin mukainen linja on mukana seutusuunnittelussa ja hankkeen yleissuunnittelu on tarkoitus aloittaa vuonna 2027. Yleissuunnitelma tulee muodostamaan pohjan tarkemmille suunnitelmille kuten hankesuunnitelmalle ja rakennussuunnitelmalle, sekä kaavamuutoksille pikaraitiotien reitin varrella. Hankkeen arvioidaan etenevän poliittiseen päätöksentekoon mahdollisesti 2030-luvun alkupuolella ja pikaraitiotien tavoitteellinen käyttöönotto vuosi on 2035.

Pikaraitiotie tukee maankäytön kehitystä ja parantaa joukkoliikenteen laatua linjan varrella. Joukkoliikennekäytävä on osa Espoon nykyistä tiivistä kaupunkiympäristöä, joka täydentyy olemassa olevan yleis- ja asemakaavavarannon sekä Yleiskaavassa 2060 tunnistetun uuden maankäytön potentiaalin pohjalta. Linjan toteutus parantaisi mm. Suurpellon, Keran ja Karakallion saavutettavuutta merkittävästi. Pikaraitiotie Matinkylästä

Leppävaaraan luo edellytykset yleiskaavan muille uusille raitiotieyhteyksille.

Länsirata

Länsirata on Helsingin ja Turun välille suunnitteilla oleva kauko- ja lähijunaliikenteen yhteys. Ratahankkeeseen kuuluvan Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelma on hyväksytty vuonna 2025. Espoon alueella yleissuunnitelmaa tarkentava Espoo-Hista rata-suunnitelma on hyväksytty 9.10.2025 ja hyväksymispäätöksestä on valitettu. Länsiradan rahoituksen osakassopimus on käsiteltyssä keväällä 2026 ja sen hyväksyminen on edellytys ratahankkeen rakentamisvaiheelle.

Länsiradan mahdollistama nopea raideliikenne vahvistaa niin Leppävaaran, kuin Espoon keskuksenkin asemaa paikallisesti ja seudullisesti merkittävänä joukkoliikenteen solmukohtina. Lisäksi Länsiradan ratayhteys asemineen avaa uusia maankäytön mahdollisuuksia erityisesti Histan ja Myntinmäen alueilla.

Histan asema on osoitettu Länsiradan ratasuunnitelmassa ja vahvistettu jo voimaan tullessa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa. Myntinmäki on Länsiradan ratasuunnitelmassa asemavarauksena, mikä tarkoittaa, että ratageometriassa on huomioitu riittävä tilavaraus myöhemmin toteutettavalle asemapaikalle. Histan ja Myntinmäen tiiviimpien asemaympäristöjen rakentaminen on kytketty yleiskaavoissa aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Tiiviimpien asemanseutujen lisäksi ratakäytävään liittyy osin jo nyt hajanaisesti rakennettuja pientaloalueita Histan ulkokehällä, Nupurissa, Forsbackassa ja Espoonkartanon alueella. Länsiradan asemanseutuja ympäröiviä pientaloalueita palvelevat bussiyhteydet, joiden varassa osaa pientalovaltaisista alueista voidaan lähteä toteuttamaan jo ennen Länsiradan liikennöintiä.

Kivenlahti – Kauklahti

Kivenlahti-Kauklahti-joukkoliikennekäytävällä on tunnistettu potentiaalia raideratkaisulle jo voimassa olevassa Espoon eteläosien yleiskaavassa. Vyöhykkeen keskeisimmät sijainnit ovat myös läheneet tiivistymään kaupunkimaisina. Lähitulevaisuudessa vyöhyke täydentyy edelleen olemassa olevan ja tuoreen yleis- ja asemakaavavarannon pohjalta.

Liikennejärjestelmätarkastelujen (Luonnos- ja Ehdotusvaiheen liikenneselvitykset) perusteella metro tarjoaa parhaan pitkän aikavälin ratkaisun Kivenlahti-Kauklahti-kasvukäytävän joukkoliikenteen järjestämiseksi. Metro mahdollistaa tehokkaan joukkoliikenneyhteyden, ja sitä tukee käytävän edelleen tiivistyvä maankäyttö sekä Vanntilan uuden kaupunginosan rakentaminen.

Ennen metron toteuttamista joukkoliikennettä kehitetään vaiheittain runkobussiliikenteen kapasiteettia kasvattamalla ja palvelutasoa parantamalla. Pikaraitiotieratkaisu ei toimi metron esiateena. Runkobussit palvelevat kasvavaa matkustajamäärää metron toteutukseen saakka.

Espoon keskus - Matinkylä

Espoon keskuksen kokonaisvaltaisen kehittämisen ja alueen houkuttelevuuden lisäämisen kannalta on keskeistä sen saavutettavuuden parantaminen. Kaupunkiradan valmistuminen lähivuosina kytkee Espoon keskuksen entistä paremmin Helsingin suuntaan, mutta koko Espoon tasapainoisen rakenteen kannalta olennaista on myös Matinkylän ja Espoon keskuksen välisen yhteyden kehittäminen. Tällä välillä joukkoliikenne perustuu nyt ja lyhyellä aikavälillä bussiliikenteen runkoyhteyteen, joka tarjoaa riittävän kapasiteetin siihen asti, kun maankäyttö tiivistyy ja joukkoliikennekäytävä kehittyy yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti. Pitkällä

aikavälillä mahdollistetaan metron suunnittelu tälle yhteysvälille. Raideyhteyden jatkamista Jorviin on selvitetty, mutta sen toteutuminen ajoittunee todennäköisesti yleiskaavan tavoitevuoden jälkeiseen aikaan.

Metron toteuttamiseen varautuminen tarjoaa nopeimman ja kapasiteetiltaan vahvimman yhteyden, lyhentäen Matinkylän ja Espoon keskuksen välistä matka-aikaa merkittävästi verrattuna bussi- ja pikaraitiotievaihtoehtoon. Metron linjaus yksinkertaistaa myös Espoonväylän suunnittelua, koska maanpäällistä pikaraitiotietä ei tarvitse sovittaa muihin ratkaisuihin.

Pikaraitiotievaihtoehdon toteuttaminen edellyttäisi tunnelivarauksen ja muiden tilavarausten huomioimista Espoonväylän suunnittelun yhteydessä. Ilman tunnelia matka-aika pidentyisi ja linjaus vaikuttaisi haitallisesti mm. Keskuspuiston ympäristöarvoihin. Tämä rajoittaa pikaraitiotien toteuttamiskelpoisuutta.



9 LIITTEET JA SELVITYKSET

Kaavaselostuksen liitteet

Liite 1. Teemakartta: Asuminen 2060

Liite 2. Teemakartta: Liikenne 2060

Liite 3. Teemakartta: Elinkeinot 2060

Liite 4. Teemakartta: Tekninen huolto 2060

Liite 5. Teemakartta: Energiahuolto 2060

Liite 6. Teemakartta: Virkistysverkosto 2060

Liite 7. Teemakartta: Ekologinen verkosto 2060

Liite 8. Teemakartta: Merellinen Espoo 2060

Liite 9. Teemakartta: Kulttuuriympäristöt 2060

Liite 10. Luonnonsuojelualueet

Liite 11. Muinaisjäännökset

Liite 12. Autoliikenteen verkko

Liite 13. Joukkoliikenteen nykyverkko

Liite 14. Joukkoliikenteen verkko 2045

Liite 15. Joukkoliikenteen verkko 2060

Liite 16. Pyöräliikenteen verkko

Liite 17. Autoliikennemäärät 2022

Liite 18. Maataloustiet

Liite 19. Pikaraitiotien esiselvitys

Liite 20. Pikaraitiotie Matinkylä-Leppävaara

Liite 21. Autoliikenteen mahdolliset kehittämistoimet

Liite 22. Oikeusvaikutteiset alueet

Liite 23. Seudun yleiskaavayhdistelmä

Liite 24. Espoon yleiskaava 2060 ja oikeusvaikutteisiksi jäävien yleiskaavojen yhdistelmä

Liite 25. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen

Yleiskaavan valmisteluun liittyvät selvitykset

Yleiskaavan elinkeinoselvitys 2024

Espoon kaupan palveluverkkoselvitys 2024

Keskuspuiston maankäyttötarkastelu 2024

Espolaisten näkemys toivotusta asuinympäristöstä 2023

Espoon lahopuu- ja lahokaviosamalinventointi 2023

Lumen vastaanoton vaihtoehdot vuoteen 2060 2023

Luonnosvaiheen osallistuminen 2024

Virtavesiselvitys 2024

Länsi-Espoon uhanalaisten luontotyyppien kartoitus 2023

Histan luontoselvitys 2023

Forsbackan luontoselvitys 2023

<i>Mankin luontoselvitys 2023</i>	<i>Merellinen Espoo</i>	<i>Tapiolan, Leppävaaran ja Espoon keskuspuiston luontoselvitys</i>	<i>Espoon työpaikka-alueiden elinkei- noprofiilit</i>
<i>Suvisaariston aaltoiluselvitys 2023</i>	<i>Maankäytön tarkasteluja 2026</i>		
<i>Luonnosvaiheen liikenneselvitys 2023</i>	<i>Tarkastelu latvuspeittävyiden lisää- miskeinoista Espoon esimerkkikoh- teissa</i>	<i>Tvijälpin ja Brändolmin kaavoitus - Luontoselvitys vuonna 2025</i>	<i>Taloudellisten vaikutusten arviointi</i>
<i>Satamaverkosto- ja veneiden tal- visäilytyselvitys 2023</i>		<i>Uusiutuvan energian kuntakatselmus</i>	<i>Sosiaalisten vaikutusten arviointi</i>
<i>Forsbacka-Myntinmäki -alueen ase- mavaraus (Länsirata) 2024</i>	<i>Koulu- ja päiväkotivihreä -lähivirkis- tysalueiden käyttö opetuksessa ja varhaiskasvatuksessa Espoossa</i>	<i>Hulevesien hallinnan periaatteet</i>	<i>Vaikutukset elinkeinoihin ja tekniseen huoltoon</i>
<i>Forsbacka-Myntinmäki suunnittelu- vaihtoehtojen</i>	<i>Histan luontoselvitys 2024</i>	<i>Espoon yleiskaava 2060 - Alueelliset ilmastoriskit ja niihin sopeutuminen</i>	<i>Vaikutukset kaupunkikuvaan, maise- maan ja kulttuuriympäristöön</i>
<i>vaikutusten arviointi 2024Espoon kulttuuriympäristö</i>	<i>Luontoselvitys Espoon voimassa ole- vien yleiskaavojen luonnonsuojelu- aluevarauksille ja muille arvokkaille luontokohteille sekä arviointi niiden suojeluarvosta – Pohjoisosa</i>	<i>Espoon energiahuollon kehitys ja Yleiskaava 2060</i>	<i>Yleiskaavaehdotus 2060 - Luontovai- kutusten arviointi</i>
<i>Espoon metrolaajennusten esiselvi- tys</i>		<i>Toimistojen sekä teollisuus- ja va- rastotilojen markkinalähtöinen ky- syntä ja ennuste Espoossa</i>	<i>Espoon yleiskaavan 2060 ehdotus- vaiheen Natura-arviointi</i>
<i>Tallinnan tunnelin tarkastelu - Länti- sen linjauksen mahdollisuuksia ja haasteita</i>	<i>Luontoselvitys Espoon voimassa ole- vien yleiskaavojen luonnonsuojelu- aluevarauksille ja muille arvokkaille luontokohteille sekä arviointi niiden suojeluarvosta – Eteläosa</i>	<i>Espoon yleiskaava 2060 – Palvelu- verkkoselvitys</i>	<i>Vaikutukset yhdyskuntarakentee- seen, keskusverkkoon ja liikentee- seen</i>
<i>Brutus-pyöräliikenteen ennustemal- lin hyödyntäminen Espoon yleiskaa- vassa 2060</i>	<i>Mankin Tattarimäen luontoselvitys 2024</i>	<i>Urheilupuistoselvitys</i>	<i>Melu- ja ilmanlaatuselvitys</i>
<i>KokoMaLi - Kokonaiskuva maankäy- töstä ja liikennejärjestelmästä – Yleiskaavan ehdotusvaiheen liikenne- selvitys</i>	<i>Näkinmetsä – Liito-oravaselvitys vuonna 2024</i>	<i>Espoon yleiskaava 2060 - Kaupan tarkastelu</i>	<i>Ilmastovaikutusten arviointi</i>
	<i>Näkinmetsä – Selvitys luontotyy- peistä vuonna 2024</i>	<i>Espoon yleiskaava 2060 -luonnoksen segregaatiovaikutusten arviointi</i>	<i>Veneiden talvisäilytysalueiden yleis- kaavatasoinen tarkastelu</i>
		<i>Asumisen kaavavaranto Espoossa & näkökulmia tulevaan kaavoitustar- peeseen</i>	<i>MAJOMALE - Maankäytön ja joukko- liikenteen kehittämistarkastelu välillä Matinkylä - Leppävaara - (Myyrmäki)</i>



ESPOO
ESBO