Asianumero 2333/10.02.03/2025

Aluenumero 410801

Espoonlahden sähköasema, Esbovikens elstation

Asemakaavan muutos

34. kaupunginosa Espoonlahden keskus

Kortteli 34343

Maantien alue

Muutetaan asemakaavaa:

Espoonlahden keskus III, alue 410800

Asemakaavan muutoksen selostus

Kaavaselostus koskee Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavaa, piirustusnumero 7583.

Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Espoonlahden keskustassa, Länsiväylän ja Höyrylaivantien välisellä rakentamattomalla alueella, Mårtensbron alueen pohjoispuolella. Idässä alue rajautuu Kuohurinne -puistoalueeseen ja lännessä Sammalvuorenportti- ja Espoonlahdenportti -nimisiin katualueisiin.



Suunnittelualueen likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettynä:

Vireilletulo

Alueen kaavoitusta on hakenut Caruna Oy, alueen maanomistajan antamalla valtakirjalla, 16.5.2025 kirjatulla hakemuksella.

Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston nähtävilläolokuulutuksen yhteydessä 15.10.2025.

Kaavasta on tiedotettu kaavoituskatsauksessa 2026.

Laatija

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavoituksen palvelualue

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 ESPOON KAUPUNKI

Valmistelija: Patrik Otranen, arkkitehti

Puh. 043 8250 799

etunimi.sukunimi@espoo.fi

Sisällysluettelo

1 Tiivistelmä 7
1.1 Alueen nykytila 7
1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus 7
1.3 Suunnittelun vaiheet 8
2 Lähtökohdat 8
2.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet 8
2.1.1 Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen 8
2.1.2 Tehokas liikennejärjestelmä 8
2.1.3 Terveellinen ja turvallinen elinympäristö 9
2.1.4 Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat 9
2.1.5 Uusiutumiskykyinen energiahuolto 9
2.2 Maakuntakaava 10
2.3 Yleiskaava 10
2.4 Asemakaava 12
2.5 Rakennusjärjestys 13
2.6 Tonttijako 13
2.7 Rakennuskiellot 13
2.8 Pohjakartta 13
2.9 Maanomistus 13
2.10 Maaperä 14
2.11 Rakennettu ympäristö 14
2.11.1 Yhdyskuntarakenne 14
2.11.2 Maankäyttö ja kaupunkikuva / taajamakuva 15
2.11.3 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta 15
2.11.4 Palvelut 16
2.11.5 Yhdyskuntatekninen huolto 16
2.11.6 Erityistoiminnat 16
2.12 Liikenne 16
2.12.1 Ajoneuvoliikenne 16
2.12.2 Jalankulku ja pyöräily 17
2.12.3 Sisäinen liikenne ja pysäköinti 17
2.12.4 Julkinen liikenne / Joukkoliikenne 17
2.13 Luonnonolosuhteet 17
2.14 Suojelukohteet 18
2.15 Ympäristön häiriötekijät 18
3 Asemakaavan tavoitteet 18
3.1 Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle 18
3.2 Hakijan tavoitteet kaavoitukselle 19
4 Asemakaavan muutoksen kuvaus 19
4.1 Yleisperustelut 19
4.2 Mitoitus 20
4.3 Maankäyttö 20
4.3.1 Korttelialueet 20

4.3.2 Virkistys- ja suojaviheralueet ... 24
4.3.3 Muut alueet ... 24
4.3.4 Palvelut ... 25
4.3.5 Yhdyskuntatekninen huolto ... 25
4.4 Liikenne ... 25
4.4.1 Ajoneuvoliikenne, sisäinen liikenne ja pysäköinti ... 25
4.4.2 Jalankulku ja pyöräily ... 26
4.4.3 Julkinen liikenne / Joukkoliikenne ... 26
4.5 Maaperä ja rakennettavuus ... 26
4.6 Luonnonympäristö ... 27
4.7 Suojelukohteet ... 27
4.8 Ympäristön häiriötekijät ... 27
4.9 Nimistö ... 28
5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset ... 28
5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön ... 28
5.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon ... 28
5.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin ... 29
5.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen ... 29
5.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön ... 29
5.6 Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen ... 30
5.7 Muut merkittävät vaikutukset ... 31
6 Asemakaavan toteutus ... 32
6.1 Rakentamisaikataulu ... 32
6.2 Sopimukset ... 32
7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus ... 32
7.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto ... 32
7.1.1 Alkuvaiheen viranomaisneuvottelu ... 32
7.1.2 Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus ... 33
7.1.3 Valmisteluaineiston nähtävilläolo ... 33
7.1.4 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon ... 33
7.2 Kaavaehdotus ... 34
7.2.1 Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus ... 34
7.2.2 Kaavaehdotuksen nähtävilläolo ... 34
7.2.3 Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu ... 35
7.2.4 Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon ... 35
7.3 Kaavan hyväksyminen ... 35
7.4 Yhteistyö kaavan valmistelun aikana ... 35
7.5 Käsittelyvaiheet ... 36

Liitteet

Liite 1, Seurantalomake

Liite 2, viherkerroin tuloskortti, sähköaseman osalta

Liite 3, Katukartta, ote Höyrylaivantien yleissuunnitelmasta

Luettelo kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluvat kaavakartta ja kaavaselostus.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaavan valmisteluaineisto, Espoonlahden sähköasema ja 410801.

Selvitykset:

Maininkirinne, liito-oravaselvitys (Keiron, 2024)

Maininkipuiston asemakaavamuutos liito-oravaselvitys (Keiron, 2019)

1 Tiivistelmä

1.1 Alueen nykytila

Asemakaavan muutosalueen länsiosa, johon varsinainen asemakaavan muutos kohdistuu ja johon sähköasemaa suunnitellaan, on osaksi puustoista metsäaluetta ja osaksi niittymäistä tienvarsiympäristöä. Suunnittelualueen pohjoislaidan puustoisella alueella kulkee Länsiväylän suuntaisesti (itä-länsisuunta) liito-oravan alueellinen latvusyhteys. Maasto nousee rakennetun korttelimaan jälkeen loivasti Länsiväylän suuntaan, jossa puustoa on enemmän.

Alueen itäosassa on 1990-luvulla rakennettu suuri päivittäistavaran myymälä. Suurin osa olevasta liike- ja toimistorakennusten korttelialueesta (KL) on kauppaan liittyvää pysäköintialuetta. Kaava-alueen keskellä on lisäksi miehittämätön polttoaineenjakeluasema ja jätteiden kierrätyspiste. Metron poistumistierakennus sijaitsee omana kiinteistönään Länsiväylän tiealueella.

1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Asemakaavan muutoksessa mahdollistetaan Espoonlahden sähköaseman ja siihen liittyvien laitteiden rakentaminen osaksi nykyiselle liike- ja toimistorakennusten (KL) korttelialueelle ja osaksi Länsiväylän tiealueelle. Sähköasemalle muodostetaan oma yhdyskuntatekniikkaa palveleva korttelialue (ET-1). Samalla alueen kiinteistörajoja tarkistetaan tarkoituksenmukaisiksi ja vastaamaan käyttötarkoituksen osalta toteutunutta nykytilannetta ja muita olevaan toimintaan liittyviä vaikutuksiltaan vähäisiä tarpeita.

Liike- ja toimistorakennusten korttelialue laajenee hieman Länsiväylän suuntaan ja sen nykyinen rakennusoikeuden määrä kasvaa 150 k-m2:llä. Rakennusoikeuden kokonaismääräksi muodostuu 6 150 k-m2. Rakennusalat säilyvät pääosin ennallaan pienin teknisin muutoksin. Metron kuilurakennukselle johtava ajotierasite huomioidaan myös kaavakartan rakennusaloissa. Rakennusaloissa huomioidaan myös sähköaseman ja Länsiväylän edellyttämät suoja-alueet. Korttelialueen enimmäiskerrosluku säilyy kolmessa.

Sähköaseman ET-1 -korttelialueelle annetaan kaavamuutoksessa kerrosalaa yhteensä 1 800 k-m2 sisältäen varsinaisen sähköasemarakennuksen, että tontille tulevat kiinteät muut rakenteet. Rakennuksen korkeus osoitetaan kerrosluvun sijasta korkeusasemamerkinnällä +33.0 metriä mpy.

Kaavoituksella poistetaan vanhentunut varaus Länsiväylän llittymästä Espoonlahdenrannalle, mutta varmistetaan Länsiväylän mahdollisten tulevaisuudessa toteutettavien lisäkaistojen ja melunsuojauksen vaatima tilanvaraus sekä suunnittelualueella sijaitsevan Länsiväylän suuntaisen liito-oravan alueellisen latvusyhteyden turvaaminen.

1.3 Suunnittelun vaiheet

Asemakaavan muutosta on 16.5.2025 hakenut Caruna Oy, alueen maanomistajien suostumuksella.

Asia on tullut vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksen yhteydessä 15.10.2025.

2 Lähtökohdat

2.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

2.1.1 Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.

Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

2.1.2 Tehokas liikennejärjestelmä

Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

2.1.3 Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.

Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja. Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin. Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.

Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet

2.1.4 Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.

2.1.5 Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin. Turvataan valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja kaukokuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet. Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia tai suunnittelun alla olevia johtokäytäviä.

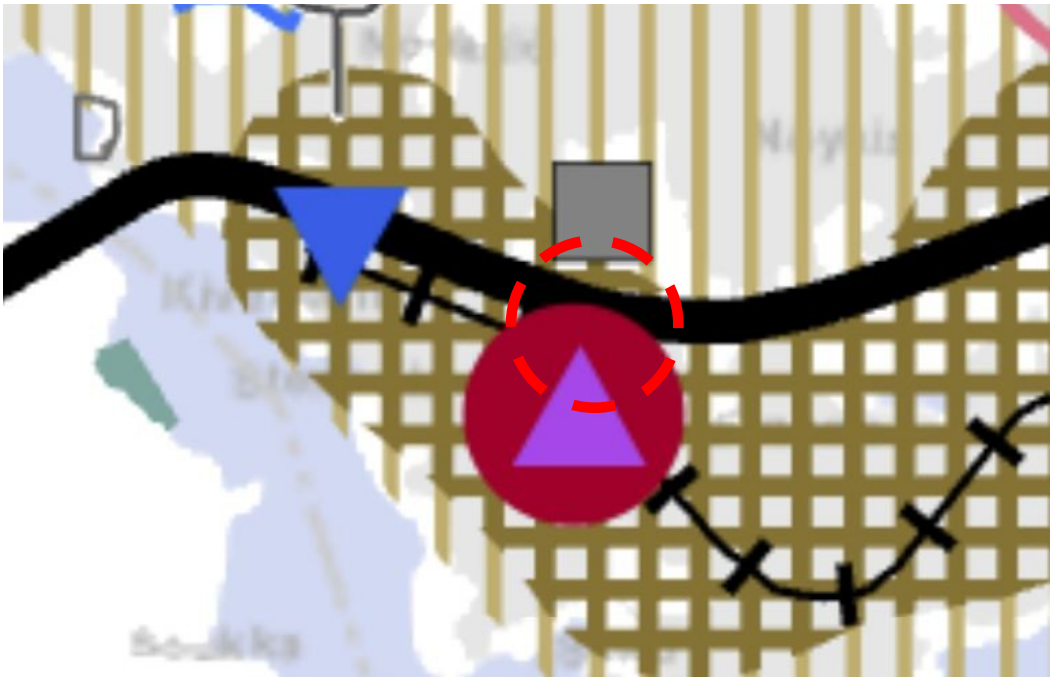
Suomen pitkän aikavälin tavoitteena on hiilineutraali yhteiskunta. Vuoden 2016 kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa valtioneuvosto linjasi konkreettisia toimia ja tavoitteita sekä EU:n kanssa sovittujen energia- ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi vuoteen 2030 mennessä että pidemmän aikavälin hiilineutraaliustavoitteiden edistämiseksi. Ilmastomuutosta hillitsevät toimenpiteet auttavat osaltaan sopeutumaan ilmastomuutoksen takia kiristyviin päästönormeihin ja uusiutuvien energialähteiden lisääntyvään käyttöön. Energiahuollon lähitulevaisuuden konkreettisiin muutoksiin kuuluvat hajautetun energiantuotannon lisääntyminen, älykkäät sähköverkot sekä vähähiiliset/-päästöiset energiamuodot. Tavoitteet tukevat sekä valtakunnallisesti merkittävien energianhuoltotarpeiden sekä uusiutuvan energian alueidenkäytöllisten tarpeiden yhteensovittamista muiden maankäyttömuotojen kanssa.

Asemakaavan muutos tukee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista.

2.2 Maakuntakaava

Voimassa olevat:

Espoon alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 ja sen osana Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Uusimaa-kaava 2050:ssa Espoonlahden keskuksen alue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi ja metroradan varrella olevaksi pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi. Alueelle on merkitty myös raideliikenteen päärata (metrolinja), joukkoliikenteen vaihtopaikka (Espoonlahden keskuksen bussiterminaali) ja raskaan raideliikenteen varikko (Sammalvuoren metrovarikko).



Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä.

Vireillä oleva:

Uudellamaalla on vireillä 5. maakuntakaava (VISIO-kaava), jossa käsitellään vihreän ja puhtaan siirtymän teemoja. Kaavaluonnos oli nähtävillä keväällä 2026.

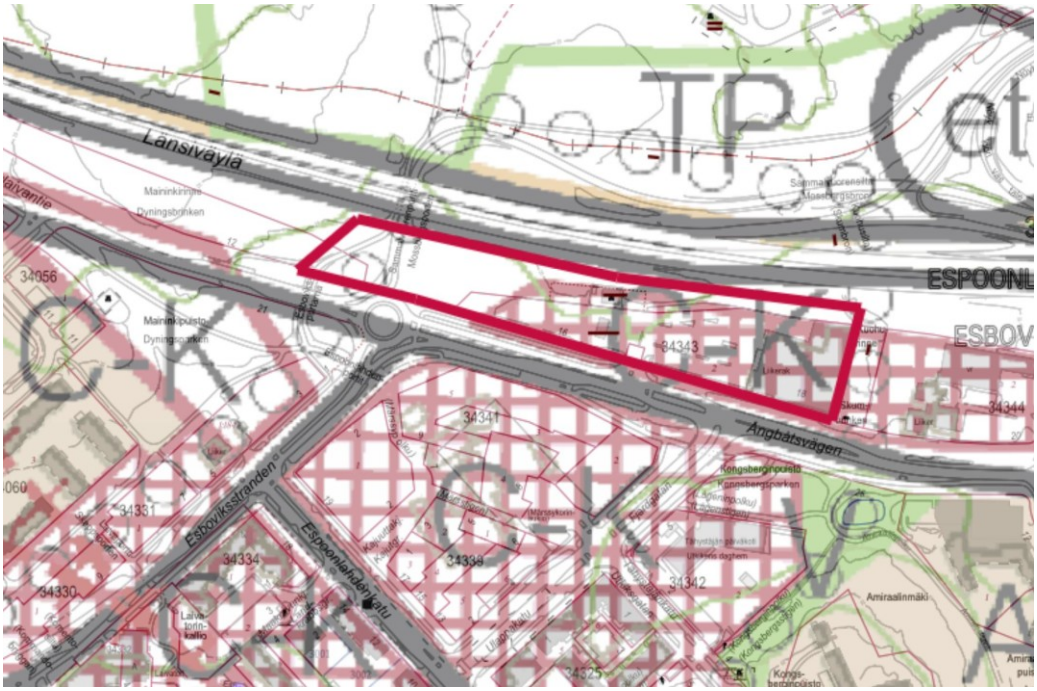
2.3 Yleiskaava

Voimassa olevat:

Espoon eteläosien yleiskaava

Alueella on voimassa Espoon eteläosien yleiskaava. Kaava sai lainvoiman vuonna 2010. Siinä alue on merkitty suurimmaksi osaksi kehitettäväksi keskustatoimintojen alueeksi. Merkintä mahdollistaa keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-,

toimisto-, palvelu-, koulutus- ja myymälätiloja. Merkintä mahdollistaa Espoonlahden keskuksessa myös vähittäiskaupan suuryksikön. Yleiskaavan tavoitteena on alueen toimivuuden (mm. palvelujen säilyminen) varmistamiseen lisärakentamisella sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseen.



Ote epävirallisesta Espoon yleiskaavayhdistelmästä.

Vireillä olevat:

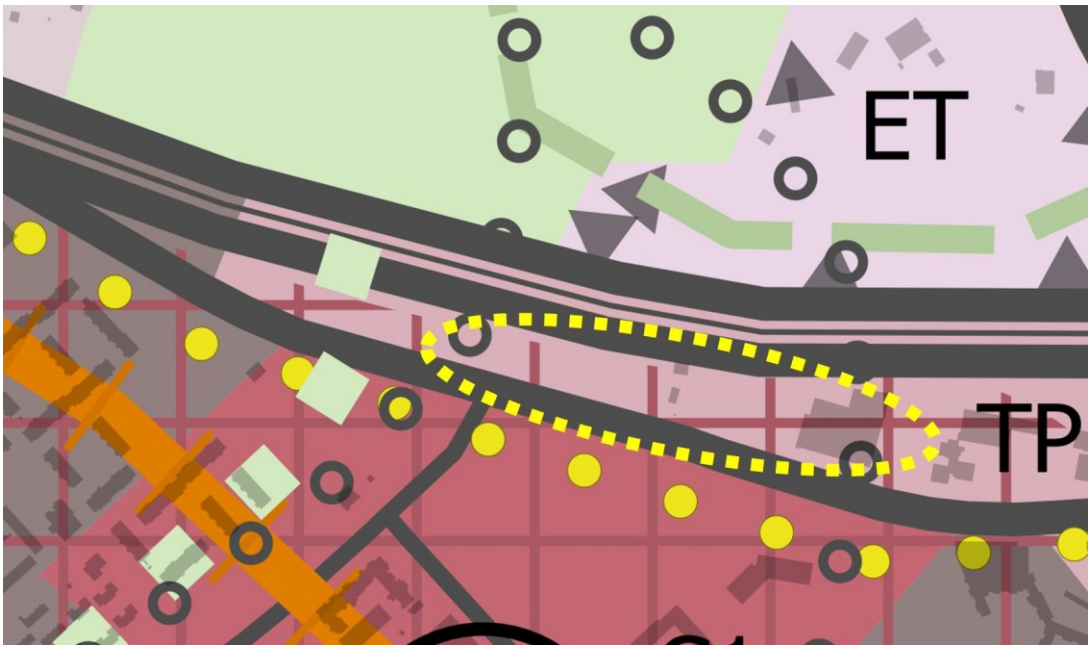
Espoon yleiskaava 2060

Alueella on vireillä Espoon yleiskaava 2060. Kaava koskee koko Espoota. Yleiskaavaluonnos on ollut nähtävillä 3.6.-3.9.2024.

Yleiskaavaluonnoksessa alue on merkitty ensisijaisesti työpaikka-alueeksi (TP). Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan Espoonlahdessa osoittaa merkitykseltään paikallista kauppaa. Alue on lisäksi merkitty keskustatoimintojen kehittämisalueeksi, jossa tavoite on muodostaa varsinaista keskustaa tukevaa ja kaupunkikuvallisesti yhdistävä kehittämisvyöhyke. Alueen kehittämisessä on varmistettava keskustalle ominainen, toiminnallisesti monipuolinen ja sekoittunut rakenne. Korttelirakenteen ja katuverkon sekä rakennusten tulee tukea kaupunkikuvallisesti laadukkaan ympäristön muodostumista. Ympäristön viihtyisyys tulee varmistaa kiinnittämällä erityistä huomiota rakennusten maantasokerroksen toteutukseen ja kaupunkimaiset kaupalliset palvelut mahdollistaviin käyttötarkoituksiin, tontti- ja katuvihreään sekä materiaalien laatuun. Kävelyn edellytyksiä parannetaan alueella luomalla katuverkon ulkopuolisia kävelyreittejä. Asemakaavoitettujen puistojen ja virkistysalueiden määrän säilyminen ja hyvä saavutettavuus tulee lähtökohtaisesti turvata. Kestävän liikkumisen

edellytyksiä parannetaan ajoneuvoliikenteen nopeusrajoituksilla. Suunnittelualueen molempiin reunoihin on merkitty lisäksi virkistysyhteystarve Espoonlahden keskuksen ja Sammalvuoren välille.

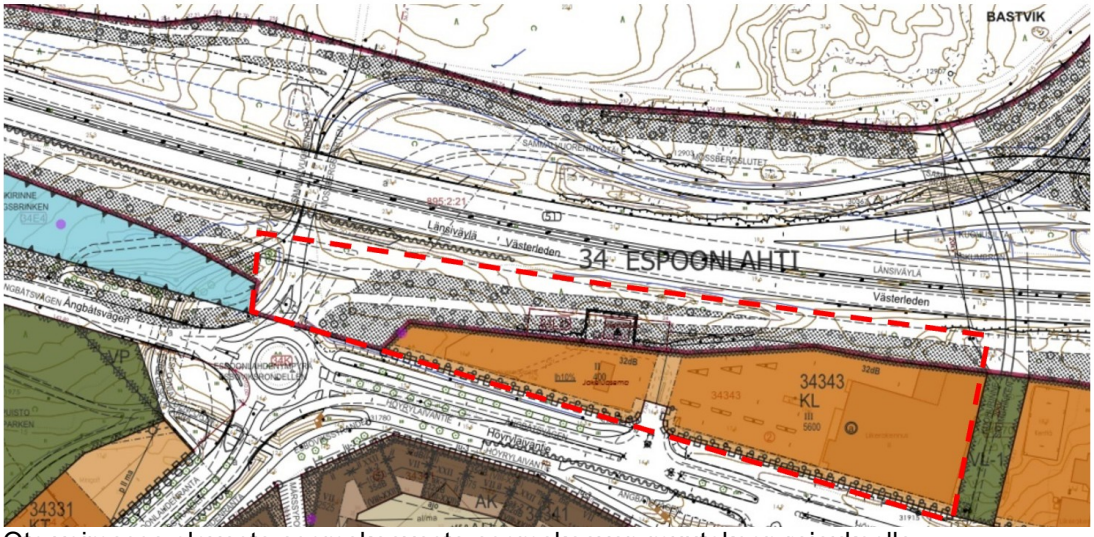
Nyt laadittu asemakaavan muutos sijoittuu Espoon eteläosien yleiskaavan alueelle.



Ote epävirallisesta Espoo 2060 yleiskaavaluonnoksesta.

2.4 Asemakaava

Alueella on voimassa alkuperäinen ensimmäinen asemakaava Espoonlahden keskus III, aluenumero 410800.
Voimassa olevassa asemakaavassa alue on osaksi tiealuetta ja osaksi liikerakennusten korttelialuetta (KL). Asemakaavan mukainen liike- ja toimistorakennusten korttelialueen kerrosalan määrä on yhteensä 6 000 k-m2, josta erilliselle huoltoasemarakennukselle saa käyttää enintään 40 k-m2 (lh10%) kyseisen rakennusalan 400 k-m2:stä. Korttelialueen kerrosluvuiksi on merkitty 2 ja 3. Autopaikkoja saa sijoittaa myös maan alle ja rakennukseen idänpuoleisella rakennusalalla. Tiealueelle on merkitty istutettavaa/säilytettävää alueen osaa ja vanhentuneisiin 1990-luvun tiesuunnitelmien pohjalta tehtyjä ohjeellisia uusia liittymäjärjestelyitä, joille ei enää ole tarvetta. Osa suunnittelualueen läntistä luonnontilaista osaa on myös merkitty ET-alueeksi.



Ote voimassa olevasta asemakaavasta asemakaavan muutoksen rajauksella:

2.5 Rakennusjärjestys

Valtuusto hyväksyi Espoon kaupungin rakennusjärjestyksen 12.9.2011 (§ 112). Rakennusjärjestys astui voimaan 1.1.2012.

2.6 Tonttijako

Kaava-alueelle ei ole laadittu tonttijakoa.

2.7 Rakennuskiellot

Kaava-alueella ei ole voimassa rakennuskieltoa.

2.8 Pohjakartta

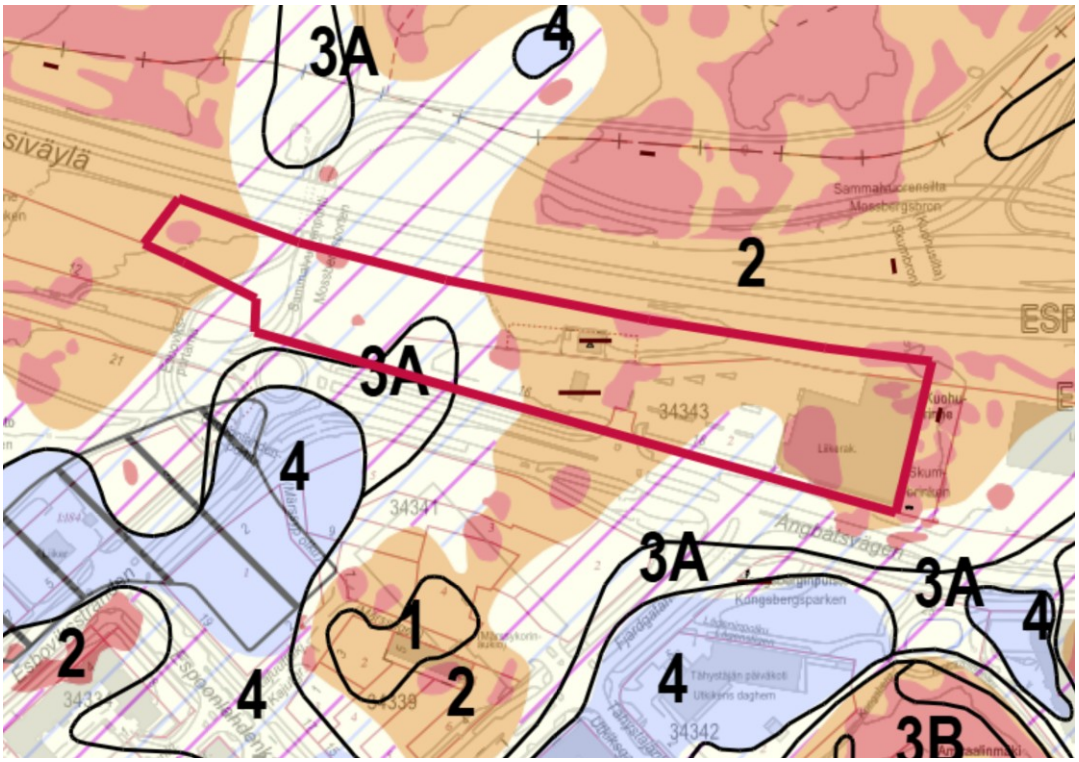
Pohjakartta mittakaavassa 1:1000 on Espoon Kaupunkitekniikan keskuksen laatima.

2.9 Maanomistus

Kortteli 34343 (KL) on yksityisessä omistuksessa. Länsiväylän eteläpuoleinen osa on valtion omistamaa tiealuetta. Alueen länsiosassa, osa nykyisin puustoista aluetta on kaupungin omistuksessa. Höyrylaivantien katualueen omistaa Espoon kaupunki.

2.10 Maaperä

Alueen maaperä ja rakennettavuusolosuhteet vaihtelevat alueen eri osissa. Alueen länsiosassa tulevan ET-korttelialueen, jolle sähköasema sijoittuu, maaperä on kitka-maalajeja, kuten moreenia. Sen päällä pintamaana on pehmeitä maakerroksia kuten savea ja silttiä. Rakennettavuus on pääosin luokiteltu normaalisti rakennettavaksi (luokka 2) ja hyvin pieneltä osalta vaikeasti rakennettavaksi pehmeiköksi (luokka 3a). Rakentaminen saattaa osalla aluetta edellyttää paaluperustusta. Alueen keski- ja itä-osissa maaperä on pääasiassa moreenia, jossa osassa aluetta on myös kallio lähellä maanpintaa.



Ote voimassa alueen maaperäkartasta.

2.11 Rakennettu ympäristö

2.11.1 Yhdyskuntarakenne

Alue rajautuu lännessä ja luoteessa Maininkirinteen metsäpuustoiseen alueeseen, joka on osaksi Länsiväylän tiealuetta ja osaksi väylän suojaviheraluetta (EV). Etelässä alue rajautuu Höyrylaivantiehen, joka on Espoonlahden aluekeskuksen pääkokoojakatu. Katuympäristö on rakentunut 2000-luvun alussa jossain määrin maantiemäisenä ympäristönä. Höyrylaivantielle on tehty katusuunnitelma vuonna 2025, mutta uudistuksen toteutuksen ajankohdasta ei ole tietoa. Höyrylaivantien ja Espoonlahden-ranta -kadun risteykseen yhdistyy myös Länsiväylän Helsingin suunnan tuloliittymä.

Suuri osa asemakaavan aluetta on nykyisin liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (KL).
Asemakaavan muutosalueen länsiosa, johon sähköasemaa suunnitellaan on osaksi puustoista metsäaluetta ja osaksi niittymäistä tienvarsiympäristöä. Suunnittelualueen pohjoislaidalla puustoisen alueen läpi itä-länsisuunnassa kulkee liito-oravan alueellinen latvusyhteys. Maasto nousee loivasti Länsiväylän suuntaan, missä puustoakin on enemmän.

Alueen itäosassa on 1990-luvulla rakennettu päivittäistavaran kauppa (S-market). Suurin osa aluetta on kauppaan liittyvää pysäköintialuetta. Kaava-alueen keskivaiheilla on lisäksi miehittämätön polttoaineenjakeluasema ja metron poistumistierakennus.

2.11.2 Maankäyttö ja kaupunkikuva / taajamakuva

Alueen nykyinen maankäyttö on suurimmaksi osaksi 1990-luvulta, jolloin nykyinen päivittäistavaran hypermarket -kokoluokan kauppa ja polttoaineenjakelun asema on rakennettu. Suuri osa tontista on maavaraista asvaltoitua pysäköintialuetta. Liikerakennus edustaa aikansa melko pelkistettyä arkkitehtuuria ja kadun puolen julkisivu on melko suljettu. Huoltopihatoiminnot sijoittuvat rakennuksen taakse Länsiväylän puoleiselle tontin osalle. Asemakaavassa on määritetty vaalean sävyinen julkisivuväritys, joka on toteutunut. Kadun puoleisella reunalla on melko isoiksi kasvanut puurivi, joka pehmentää kaupunkikuvaa.

2010-luvulla pysäköintialueen pohjoisreunaan, Länsiväylän tiealueen puolelle on rakennettu maanalaisen asemakaavan mahdollistama metron kuilurakennus, joka on louhittu kalliokumpareelle.

Laajasta pysäköintialueesta johtuen alueen kaupunkikuvallinen hahmo on osaksi hieman epämääräinen ja jäsentymätön, vaikka pienet kasvillisuusalueet tilannetta parantavatkin.

Vaikka suunnittelualueen vieressä kaupunkikuva on laajalti keskeneräistä, niin alue tulee rakentumaan lähitulevaisuudessa. Kaava-alueen eteläpuoleisella Mårtensbron alueella rakentaminen käynnistynyt vuoden 2026 alussa. Alueen länsipuolella maisema on tyypillistä maantien varren osaksi puustoista ja osaksi niittymäistä reunavyöhykettä.

2.11.3 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Alueella ei ole asukkaita. KL-korttelialueella on hypermarket-kokoluokan päivittäistavaran kauppa, jonka kerrosala on 3599 k-m2. Laskennallinen kaupanalan työpaikkojen määrä on noin 72 työpaikkaa (1tp/50 k-m2). Asemakaava mahdollistaa kaikkiaan 6 000 k-m2 rakentamista, joten kaavallinen työpaikkavaranto kaikkiaan on noin 120

työpaikkaa. ET-1 -alueen sähköasema on lähtökohtaisesti miehittämätön, eikä sillä ole varsinaisesti työpaikkoja.

2.11.4 Palvelut

Alueella on nykyisin kaupallisia palveluita suuren päivittäistavaran kaupan osalta, sekä miehittämätön polttoaineen jakeluasema.

2.11.5 Yhdyskuntatekninen huolto

Höyrylaivantien yhteydessä on runsaasti kunnallistekniikkaa. Kadun yhteydessä kulkee päävesijohdot, viemäri ja kaukolämmön runkoputki sekä sähkökaapeleita. Alueelle on lisäksi suunnitteilla 20kV:n maakaapeloitujen sähköjohtojen päälinja. Höyrylaivantielle on tehty katu- ja kunnallistekninen suunnitelma vuonna 2025, jossa on huomioitu sekä tilanvaraukset, että sähköaseman tilantarpeet.

2.11.6 Erityistoiminnat

Alueella sijaitsee polttoaineen jakeluasema ja metron kuilurakennus.

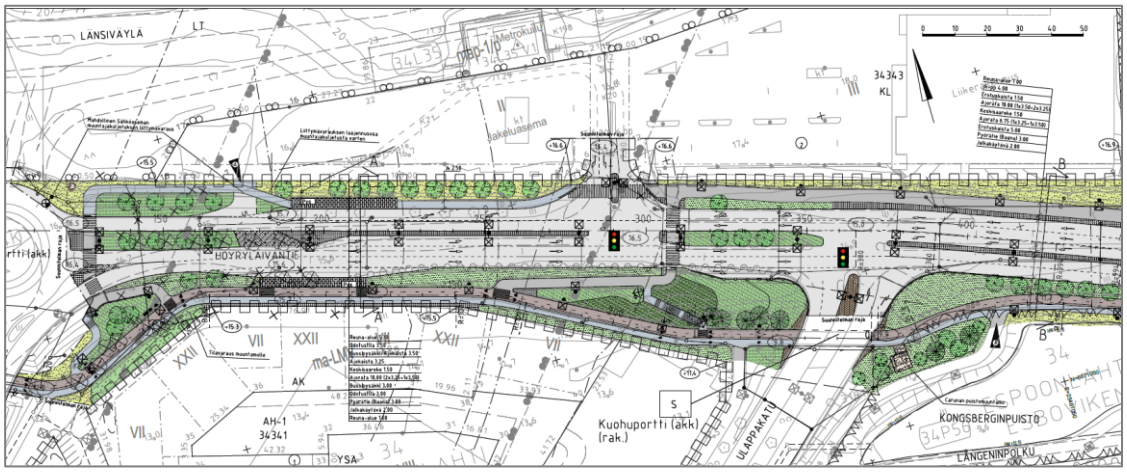
2.12 Liikenne

2.12.1 Ajoneuvoliikenne

Asemakaavamuutosalue rajautuu Höyrylaivantien ja Länsiväylän väliselle alueelle. Suunnittelualueen läpi kulkee Länsiväylältä Helsingin suunnasta Espoonlahteen tuleva tuloliittymä, joka yhdistyy Höyrylaivantien ja Espoonlahdenranta -kadun risteykseen.

Höyrylaivantie on nykyisin pääosin yksiajoratainen ja kaksikaistainen pääkatu. Katu palvelee joukkoliikennettä ja se on erikoiskuljetusreitti. Höyrylaivantien liikennemäärä vuonna 2025 oli n. 11 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Vastaavasti suunnittelualueen pohjoispuolella kulkevalla Länsiväylällä oli suunnittelualueen kohdalla liikennemäärä n. 40 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Raskaanliikenteen osuus oli 4 prosenttia molemmissa.

Espoonlahden alueen uuden maankäytön myötä Höyrylaivantien liikenteellinen kapasiteetti on ylittymässä ja Höyrylaivantien parantamiseksi on tehty katusuunnitelma vuonna 2025, mutta uudistuksen toteutuksen ajankohdasta ei ole tietoa. Höyrylaivantie esitetään suunnitelmissa muutettavaksi kaksiajorataiseksi ja nelikaistaiseksi.



Ote Höyrylaivantien katusuunnitelmaluonnoksesta (Ramboll, 2025).

2.12.2 Jalankulku ja pyöräily

Nykytilanteessa Höyrylaivantien pohjoisreunassa kulkee pyöräilyn tavoiteverkon mukainen laatureitti ja Espoonlahdenrannan kaakkoisreunalla pyöräilyn pääreitti.

Höyrylaivantietä on suunniteltu parannettavaksi. Kadun pohjoisreunaan esitetään rakennettavaksi yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie sekä kadun eteläpuolelle esitetään rakennettavaksi baanatasoinen pyörätie ja jalkakäytävä.

2.12.3 Sisäinen liikenne ja pysäköinti

Nykytilanteessa suunnittelualueelle on yksi ajoneuvoliikenteen tonttiliittymä Höyrylaivantieltä. Tonttiliittymän kautta kulkee kaupan, polttonesteiden jakeluaseman sekä metron huoltokuilun liikenne.

2.12.4 Julkinen liikenne / Joukkoliikenne

Suunnittelualue sijaitsee n. 300-400m päässä Espoonlahden bussiterminaalista ja Espoonlahden metroasemasta.

2.13 Luonnonolosuhteet

Asemakaava-alue on osaksi luonnontilaista maantien puustoista reunavyöhykettä, osaksi niittymäistä tienvarsiympäristöä ja osaksi rakennettua kaupunkiympäristöä. Koko kaava-alue on vahvasti ihmisvaikutteista aluetta, ei luonnontilaista ympäristöä. Alueelle on teetetty liito-oravaselvityksiä vuosina 2019 ja 2024 (Keiron).

Maasto nousee loivasti Länsiväylän suuntaan, jossa puustoa on enemmän. Alueen itäosassa on 1990-luvulla rakennettu supermarket ja siihen liittyvä laaja pysäköintialue, polttoaineenjakeluasema. Alue on pääosin asfaltoitu ja sillä on muutamia pienehköjä istutusalueita puineen. Metron poistumistierakennus sijaitsee omana kiinteistönään Länsiväylän tiealueella puustoisen alueen reunalla.

Kaava-alueelta on tehty liito-oravahavaintoja, mutta alueelta ei ole havaittu muita merkittäviä luontoarvoja. Merkittävin alueen luontoarvo ovat siis liito-oravat. Suunnittelualueen pohjoislaidalla, Länsiväylää reunustavalla puustoisella alueella on todettu olevan liito-oravan elinympäristöä (Keiron, 2019) sekä tärkeä alueellinen liito-oravan kulkuyhteys (Keiron, 2019, 2024). Vuonna 2024 kyseinen alue on todettu vain liito-oravalle soveltuvaksi. Alueella on kuitenkin suositeltavaa säilyttää puustoa, sillä liito-oravan kulkuyhteys on alueellisesti tärkeä.

Kaava-alue ei ole meritulva-aluetta eikä alueella ole myöskään hulevesitulvan riskiä.

2.14 Suojelukohteet

Alueella ei ole suojelukohteita.

2.15 Ympäristön häiriötekijät

Alueella ei ole merkittäviä maankäyttöön vaikuttavia häiriötekijöitä. Länsiväylä tuottaa alueelle melua ja liikennepäästöistä syntyviä hiukkasia, joilla ei kuitenkaan ole kaavan mahdollistama maankäyttö huomioiden suurta vaikutusta.

3 Asemakaavan tavoitteet

3.1 Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle

Kaupungin tavoite on varmistaa yhdyskuntarakenteen toimivuuden kannalta kriittisen infrastruktuurin toimivuus kasvavan kaupungin tarpeisiin, ja yhteensovittaa tekniset tarpeet alueella, joka muodostuu osaksi Espoonlahden aluekeskuksen reunavyöhykettä. Energian tuotannon ja saannin toimivuudella voidaan mahdollistaa myös nopeampi vihreän siirtymän toteutuminen. Tavoitteena on muodostaa sekä teknisesti, että kaupunkikuvallisesti toimiva ratkaisu. Lisäksi asemakaavan muutoksen tavoitteena on riittävällä tasolla turvata liito-oravan elinympäristön säilymistä sekä ekologisten yhteyksien toimivuutta alueella.

3.2 Hakijan tavoitteet kaavoitukselle

Caruna Espoo Oy (maanomistajan valtakirjalla) on hakenut asemakaavan muutosta, joka mahdollistaa alueelle toteutettavan Espoonlahden uuden sähköaseman. Uusi asema tarvitaan, koska verkonhaltijan (Caruna Espoo Oy) on pystyttävä vastaamaan Espoon kaupungin voimakkaaseen kasvuun sekä hiilineutraalisuustavoitteiden edellyttämien toimenpiteiden toteuttaminen. Kasvua tapahtuu Länsimetron varren kehityskäytävällä ja tehontarpeen ennustetaan ylittyvän jo lähitulevaisuudessa aluetta nykyisin syöttävien sähköasemien kapasiteetin. Ilman uutta sähköasemaa uusia liittymiä ei voida avata ja häiriötilanteet tulevat lisääntymään. Hakija näkee, että sähköaseman rakentaminen Espoonlahden keskustan läheisyyteen mahdollistaa kaupunginosan kasvun, sähköverkon luotettavan toiminnan ja alueen keskijänniteverkon kehittämisen.

Muita teknisiä tavoitteita on esitetty kaavamuutoshakemuksessa:

- Oma tontti/korttelialue sähköasemalle.
- rakennusoikeutta varataan noin 2 500 k-m2. Tavoite täsmentyy kaavan edistyessä.
- Tontin pohjoinen raja määrittyy Länsiväylän (maantiealue) suoja-alueeseen.
- Höyrylaivantielle tarvitaan kuorma-auton ajettava ajoliittymä, joka toimii katualueella tehtävin erikoisjärjestelyin myös suurille päämuuntamokuljetuksille.
- Kokonaisuudessa ja Höyrylaivantien katusuunnittelussa tulee huomioida myös suurjännitekaapeleiden vaatimat reitit ja tilanvaraukset.
- Hakija toivoo myös, että kaavamuutoksessa huomioidaan kustannustehokas totutus ja rakentaminen

4 Asemakaavan muutoksen kuvaus

4.1 Yleisperustelut

Uusi sähköasema on perusteltu ja tarpeellinen infrastruktuurihanke, joka tulee palvelemaan kasvavan kaupungin nopeasti kasvavaa sähkön tarvetta. Erityisesti nopeasti kasvava ja suuria asukastavoitteita sisältävä länsimetron jatkeen kehityskäytävä tuottaa sähköverkon toimivuuden ja kapasiteetin vuoksi tarpeen alueen omalle sähköasemalle.

Sähköaseman asemakaavan muutoksessa alue kattaa myös nykyistä Länsiväylän tiealuetta (LT) ja koko viereisen KL-korttelin, joka muodostuu yhdestä tontista. Asemakaavaehdotuksessa uudelleen järjestetään tarkoituksen mukaisesti aluerajauksia nykypäivän ja tulevaisuuden tarpeet huomioiden.

4.2 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on 2,55 hehtaaria.

Kokonaiskerrosalaksi muodostuu 7 950 k-m^2, joka muodostuu aikaisemmasta 6 000 k-m2:sta liikerakentamisen kerrosalasta ja uudesta 1 950 k-m2:sta, josta 150 k-m2 on liiketilojen lisäkerrosalaa.

Aluetehokkuus on e_a= 0,35.

Asemakaavan muutoksen myötä alueen rakennusoikeus kasvaa 1 950 k-m^2.

Asemakaava-alueella ei ole asukkaita.

Kaava-alueen työpaikkojen laskennallinen määrä ei muutu olennaisesti. Lisääntyvät kaupan kerrosala, 150 k-m2 tarkoittaa laskennallisesti noin 3 työpaikkaa. Työpaikkamäärä voi olla myös suurempi, riippuen toiminnan luonteesta. Laskennallinen kaupanalan työpaikkojen määrä on noin 75 työpaikkaa (1tp/50 k-m2). Sähköasemalla tai metron kuilurakennuksella ei ole vakituisia työpaikkoja.

4.3 Maankäyttö

Asemakaavan muutoksessa mahdollistetaan uuden sähköaseman rakentaminen Espoonlahden keskukseen, palvelemaan alueen kasvavaa sähköntarvetta tulevaisuudessa. Uusi sähköasemalle varattava korttelialue (ET-1) sijoittuu osaksi nykyiselle Länsiväylän tiealueelle ja osaksi liikerakennusten korttelialueelle (KL). Koska KL -korttelialue muodostuu yhdestä suuresta tontista, on se otettu kokonaisuudessaan mukaan asemakaavan muutokseen, vakka merkittäviä muutoksia ei ole tehty. Korttelialuerajojen muuttamisesta huolimatta asemakaavan henki on KL -alueen osalta pitkälti nykytilanteen mukainen vähäisin muutoksin. Nykyisin tiealueella oleva metron kuilurakennuksen kiinteistä on asemakaavan muutoksessa muutettu ET-2 -korttelialueeksi.

4.3.1 Korttelialueet

ET-1 yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue. Alueelle saa sijoittaa sähköaseman.

ET-1 -merkintä koskee uutta Espoonlahden sähköasemaa. Korttelialueen koko on noin 2 462 m2. Rakennukselle on varattu noin 950 m2:n kokoinen rakennusala.

Sähköasemarakennuksen lisäksi korttelialueelle, muille kuin Höyrylaivantien puoleisille sivuille on mahdollista sijoittaa myös laajuudeltaan enintään 30 k-m2 kokoisia sähkötekniikkaa palvelevia rakenteita, laitteita ja niiden suojia kerrosalan estämättä. Sähköasemarakennuksen maksimikorkeus on määritetty räystäslinjan ja vesikaton liitoksen korkeusasemamerkinnällä (+33.0 mpy).

Sähköasemalle varattu alue on sovitettu hyvin tehokkaasti sähköaseman tarpeet ja ympäristöön sovittaminen huomioiden. Korttelialueeseen ja rakennukseen liittyy myös kaupunkikuvallisia määräyksiä, joilla voidaan varmistua laadukkaasta kaupunkikuvallisesta ratkaisusta tällä erittäin näkyvällä ja keskeisellä paikalla aivan Espoonlahden aluekeskuksen ydinvyöhykkeen reunalla. ET-1 -korttelialueeseen kohdistettuun kaavamääräykseen 6§ on kirjattu:

Rakennukset ja siihen liittyvät ulkopuoliset rakenteet tulee toteuttaa siten, että ne muodostavat kaupunkikuvassa arkkitehtuuriltaan ja valaistukseltaan korkeatasoisen kokonaisuuden. Höyrylaivantien puoleinen julkisivu on pääjulkisivu, jolla julkisivumateriaalien tulee olla kaupunkikuvallisesti erityisen korkeatasoisia ja huoliteltuja. Julkisivuja tulee elävöittää arkkitehtonisin ja valaistuksen keinoin. Rakentamisluvan yhteydessä tulee esittää valaistussuunnitelma. Höyrylaivantien puoleiselle julkisivulle ei saa sijoittaa kulkuteitä, eikä teknisiä laitteita muutoin kuin että ne tukevat ja täydentävät luontevasti julkisivun kokonaisarkkitehtuuria.

Liito-oravan suojelu ja latvusyhteyden turvaaminen tapahtuu LT- ja EV/s -alueilla, mutta niukasta tilasta ja ekologisen yhteyden toimivuudesta johtuen myös ET-1 -korttelialueelle on sisällytetty siihen liittyviä merkintöjä ja määräyksiä:

i-1: Matalalla kasvillisuudella istutettava tai luonnonmukaisena kasvullisena alueena säilytettävä alueen osa. Maastoa ei saa merkittävästi muokata, eikä EV/s -alueen puuston juuria saa vahingoittaa. Alueelle saa rakentaa aidan.

Tällä määräyksellä varmistetaan se, että ET-1-alueen reunalla ei tehdä sellaisia maanmuokkauksen toimenpiteitä, joilla vahingoitettaisiin EV/s -alueen puolella olevan puuston juuria. Lisäksi työmaa-aikainen toiminta edellyttää suojaustoimenpiteitä myös EV/s -alueen puolelle, jotta ekologisen yhteyden toimivuuden kannalta oleelliset ja kriittiset puut säilyvät:

§8: Korttelialueen EV/s -alueeseen rajautuvilla reunoilla EV/s-alueen puusto juuristoalueineen tulee suojata korttelien työmaa-aikana yhtenäisellä suoja-aidalla. EV/s -aluetta ei saa käyttää kortteleiden työmaa-aikaiseen liikennöintiin, varastointiin tai koneiden säilytykseen. Rakentamisen aikana tulee huomioida, että puuston vesitasapaino ja kasvuolosuhteet säilyvät. Tästä tulee esittää suunnitelma rakennusluvan yhteydessä.

Korttelialueiden/tonttien vehreyttä ja luonnon monimuotoisuutta Espoon viherkerroin-työkalulla. Viherkerroin kuvaa tontin tai korttelin vihertehokkuutta, eli sitä, kuinka paljon tontilla on erilaisia kasvillisuuspintoja ja sadevesiä viivyttäviä ratkaisuja suhteessa

tontin pinta-alaan. Viherkerrointyökalun luontolaskuri kuvaa tontin viherelementtien laatua luonnon monimuotoisuuden tukemisen näkökulmasta.

Viherkertoimen tavoitetasoksi on kaavassa asetettu 0,5, joka on mahdollista täyttyä. kun tontilla on myös vihreäksi ja istutettavaksi jätettävä alueen osia ja istutettavia puita. Tämä vastaa viherkertoimen tavoiteluvun saavuttamiseen sekä parantaa osaltaa liito-oravan latvusreitin toimivuutta ja pehmentää myös sähköaseman maisemallista vaikutusta.
Viherkerroinlaskenta on laadittu asemakaavan viitesuunnitelman yhteydessä. Viherkerroin -tuloskortti on kaavaselostuksen liitteenä.

ET-2 yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.

ET-2 -merkintä koskee asemakaavan muutoksessa metron kuilurakennusta, jolle osoitetaan oma korttelialue. Rakennus ja siihen liittyvät rakenteet sekä kallioon louhittu alue sijaitsevat nykyisin omana kiinteistönään Länsiväylän tiealueella. Kaavamuutoksessa muodostettavan ET-2 -korttelialueen koko pienee nykyisen kiinteistön 1 026 m2:n pinta-alasta noin 855 m2:iin. Rakennusoikeutta ei ole annettu erikseen, koska alueella on voimassa maanalainen asemakaava, joka mahdollistaa kaikki metroon liittyvät rakennukset ja rakenteet.

KL - liike- ja toimistorakennusten korttelialue

Asemakaavan muutoksessa 522 m2:n kokoinen osa nykyisestä KL-korttelialueesta liitetään sen viereen muodostettavaan uuteen ET-1 -alueeseen. Vastaavasti Länsiväylän tiealueesta (LT) liitetään 1 116 m2:n osa KL -korttelialueeseen, jolloin muodostuu yhtenäinen ja tarkoituksen mukainen tiealueen ja korttelialueiden välinen raja. Korttelialue kasvaa noin 694 m2. Muilta osin asemakaavan muutos on KL-korttelialueen osalta nykytilanteen toteava ja sisällöiltään pitkälti nykyistä alkuperäistä asemakaavaa vastaava. Rakennusoikeuden määrä lisääntyy 150 k-m2:llä korttelialueen läntisellä rakennusalalla, jolla säilyy myös varaus polttoaineen jakeluasemalla (pj). Itäisellä rakennusalalla, jolla sijaitsee 1990-luvulla rakennettu hypermarket (kerrosala 3 675 k-2m), sallii 5 600 k-m2 rakentamista kolmeen kerrokseen. Länsiväylän suoja-alue ulottuu pieniltä osin korttelialueen puolelle mutta jää rakentamisalojen ulkopuolelle. Raja on merkitty asemakaavaan yleisen tien suoja-alue -merkintänä (su).

Kaavamuutos on KL -korttelialueen osalta pitkälti nykyisen asemakaavan ja nykyisen toteutuneen tilanteen mukainen. Kaupunkikuvan osalta nykyinen kaavamääräys 5§ jää voimaan osaksi täydennettynä:

KL-korttelialueella rakennusten julkisivujen on pääasiallisesti oltava valkoisia tai vaalean sävyisiä. Alueen toiminnan edellyttämiä huoltopihoja ei saa sijoittaa Höyrylaivantien puoleiselle korttelialueen osalle. Huoltopihat tulee aidata korkeilla näkymät peittävällä aidalla tai rakennukseen liittyvällä seinällä.

Seuraavat määräykset kohdistuvat uusina KL- korttelialueelle:

§3: Alueen jalankulku- ja polkupyöräyhteyksiä tulee kehittää uudisrakentamisen yhteydessä.

§7: Korttelialueiden EV/s -alueisiin rajautuvat osat tulee suunnitella siten, että korttelialue liittyy mahdollisimman luontevasti viereiseen EV/s -alueeseen. Alueen rajalla korkeusasemat tulee liittää yhteen ilman jyrkkiä pengerryksiä. Korttelialueelle tulevat maastoluiskat tulee istuttaa.

§10: Hulevesien hallinnassa tulee suosia hyötykäyttö- ja haihdutusratkaisuja ohjaamalla hulevesiä istutuksille, biosuodatusalueille ja/tai hulevesirakenteisiin. Pihan pinnoitteissa tulee suosia vettä läpäiseviä pintoja. Vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttää alueella siten, että hulevesipainanteiden, -altaiden tai -säiliöiden viivytystilavuuden tulee olla 1,5 m3 jokaista 100 m2 läpäisemätöntä pintaa kohden. Hulevesipainanteiden, -altaiden tai -säiliöiden tulee tyhjentyä viivytystilavuuden osalta 12–24 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niihin tulee suunnitella hallittu ylivuoto.
Työmaalta poistettavat vedet tulee käsitellä ja johtaa siten, ettei niistä aiheudu vesistön, pohjaveden tai muun ympäristön pilaantumisen vaaraa tai haittaa rakennetun ympäristön rakenteille. Rakentamislupavaiheessa tulee esittää työmaavesien hallintasuunnitelma.
Pysäköintiin varatulla alueella syntyvät hulevedet tulee käsitellä niiden laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä tai vaihtoehtoisesti hulevedet tulee käsitellä öljynerottimella. Rakennuslupavaiheessa tulee esittää työmaa-aikainen hulevesien hallintasuunnitelma. Rakentamisen aikaiset hulevedet tulee käsitellä laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä.

§11: Riittävän viherpinta-alan takaamiseksi ja luonnon monimuotoisuuden tukemiseksi tulee tontin täyttää Espoon viherkerrointyökalun ja luontolaskurin tavoitetasot.

§12: Alueeseen liityy maanalainen asemakaava MATINKYLÄ-KIVENLAHTI / METROTUNNELN MATTBY-STENSVIK, jonka määräykset tulee ottaa huomioon suunnittelussa ja rakentamisessa. KL-korttelialue sijoitsee suureksi osaksi metron rajoitevyöhykkeellä. Rajoitevyöhykkeelle rakennettaessa, tulee rakennuslupavaiheessa pyytää lausunto Länsimetro OY:ltä/metroliikennettä operoivalta taholta. Raideliikenteen (metron) maaperään aiheuttava tärinä tulee tarvittaessa huomioida rakennusten suunnittelussa ja perustamistavoissa. Rakennushankkeessa on huomioitava metrotunnelin tarvitsemat suojaetäisyydet. Rakennusvaiheen kaikissa töissä tulee huomioida metron tilat ja metroliikenne. Metron tilojen yläpuolella tai niiden välittömässä läheisyydessä olevilla alueilla rakennettaessa tai louhittaessa tulee ottaa huomioon maanalaisten tilojen rakenteet ja suojaetäisyydet siten, että niistä ei aiheudu mitään haittaa metroliikenteelle, maanalaisille tiloille, rakenteille tai vesihuollon verkostoille.

Kallionrakennustöiden sijoittuessa korkeussuunnassa enemmän kuin 1.0 m kallionpinnan tason alapuolelle tulee mahdolliset vaikutukset metron tiloihin selvittää kalliomekaanisin laskelmin rakennusluvan yhteydessä.

Tonttien/korttelialueiden vehreyttä ja monimuotoisuutta ohjataan Espoon viherkerrointyökalulla. Viherkerroin kuvaa tontin tai korttelin vihertehokkuutta, eli sitä, kuinka paljon tontilla on erilaisia kasvillisuuspintoja ja sadevesiä viivyttäviä ratkaisuja suhteessa tontin pinta-alaan. Viherkerrointyökalun luontolaskuri kuvaa tontin viherelementtien laatua luonnon monimuotoisuuden tukemisen näkökulmasta. Suurella tontilla viherkertoimen tavoitetaso on mahdollista saavuttaa, mikäli alueelle tehtäisiin merkittäviä muutoksia nykytilanteeseen, jossa suurin osa tontin pinta-alasta on asvaltoitua pintaa. Tontin länsiosassa kaavan ratkaisut, kuten luonnonmukaisina säilytettävät tontin osat ja kadun puolen istutettavat puut tukevat tavoitteiden täyttymistä.

4.3.2 Virkistys- ja suojaviheralueet

EV/s -suojaviheralue (suojelumerkinnällä)

Asemakaavan muutosalue pitää sisällään Länsiväylän eteläpuolella olevan puustoisen suojaviheralueen, joka irrotetaan omaksi alueekseen nykyisestä tiealueesta. Alueelle ei esitetä maankäyttöä, mutta sille osoitetaan liito-oravan latvusyhteyttä ja säilytettävää puustoa turvaava lisämerkintä (/s):

Suojaviheralue, jonka puustoinen luonne tulee säilyttää. Alueella sijaitsee kulkuyhteystarve liito-oravan elinalueiden välillä. Alueen puustoa tulee säilyttää ja tarvittaessa hoitaa ja uudistaa siten, että alueen läpi toteutuu puustoinen liito-oravien kulkuyhteys.

4.3.3 Muut alueet

LT – maantien alue

Maantiealueen tilanvarauksessa on huomioitu Länsiväylän mahdolliset lisäkaistat ja melunsuojakaide ja niiden myötä siirtyvä maapengerrys. Tiealue määräytyy kaavoituksen yhteydessä laaditun tilanvaraussuunnitelman mukaisena (Ramboll, 2025).

Länsiväylän 30 metrin suoja-alue ulottuu osaksi korttelialueille, mutta se sijoittuu rakennusalojen ulkopuolelle, eikä sen alueelle ei osoiteta uutta rakentamista. Metron oleva kuilurakennus on hyvin pieneltä osalta suoja-alueen sisäpuolella. Asemakaavaan on merkitty korttelialueille maantien alueen suoja-alue -merkintä (su).

Lisäksi LT-alueeseen liittyy ekologisen yhteyden turvaava eko-1 -merkintä:

Alueen osa, jolla sijaitsee kulkuyhteystarve liito-oravan elinalueiden välillä. Alueen olevaa puustoa tulee säilyttää ja tarvittaessa hoitaa ja uudistaa siten, että alueen läpi toteutuu puustoinen liito-oravien kulkuyhteys.

4.3.4 Palvelut

Asemakaavan liikerakennusten korttelialueella (KL) on muutoksen myötä kerrosalaa yhteensä 6 150 k-m2, joka mahdollistaa kaupallisia liike- ja palvelutiloja. Alueella on nykyisinkin runsaasti käyttämätöntä rakennusoikeutta. Alueelle saa lisäksi sijoittaa huoltoasematoiminnan tiloja, joka on rajattu nykyiselle toiminnassa olevalle alueelle, jossa huoltoaseman jakelupiste ilman muita huoltopalvelutoimintoja.

Alueella on lisäksi poistunut kierrätyspiste, jolle on mahdollista osoittaa alueella uusi paikka tontin sisäisen ajoyhteyden varrella Länsiväylänpuoleisella korttelialueen osalla.

4.3.5 Yhdyskuntatekninen huolto

Sähköasema liittyy suoraan suunnitteilla olevan Höyrylaivantien yhteydessä olevan-pääsähkönsiirtoreitin varrelle. Sähköjohdot toteutetaan kokonaisuudessaan maan-alaisina suurjännitekaapeleina. Niiden linjaus ja liittymispaikat on tutkittu osana Höy-rylaivantiehen tehtyä katusuunnitelmaa (Kaupunkitekniikan keskus, Ramboll, 2025).

4.4 Liikenne

4.4.1 Ajoneuvoliikenne, sisäinen liikenne ja pysäköinti

KL-korttelialueelle ajo ohjataan nykyisestä tonttiliittymästä Höyrylaivantieltä. Kaava-muutoksella ei ole vaikutuksia tonttiliittymän järjestelyihin tai sijaintiin.

Kaavassa on ajo -merkinnällä huomioitu tarve ajoyhteydelle metron huoltokuilulle. Li-säksi ajourin on tutkittu huoltoajon sekä polttonesteiden jakeluauton ajoreitit kortte-lissa. Pysäköinnin sijoittelussa sekä jäsentelyssä on huomioitu niin riittävät peruutus-tilat kuin huoltoliikenteen tilantarve.

ET-1 -korttelialueelle sallitaan ajoliittymä suoraan Höyrylaivantieltä. Ajoliittymä pal-velee korttelialueelle tulevan sähköaseman huoltoajoa. Huoltoajo koostuu satunnai-sista käynneistä henkilö- tai pakettiautolla sekä tarvittaessa kuorma-autolla. Kaava-ratkaisussa on huomioitu huoltoliikenteen kääntymiseen tarvittava tila korttelialueella ja huoltoajo tulee järjestää siten, että ajoneuvot pystyvät lähtökohtaisesti kääntymään korttelialueella ennen katualueelle siirtymistä.

Lisäksi on mahdollistettu toisen ajoliittymän toteuttaminen Espoonlahdenrannan ja Höyrylaivantien välisestä liikenneympyrästä. Tämä ajoliittymä palvelee vain erikoiskuljetuksia varten. Tällainen erikoiskuljetus on esimerkiksi suurmuuntajakuljetus sähköasemalle, joita tapahtuu laskennallisesti noin 20-30 vuoden välein. Erikoiskuljetusliikenne on huomioitu Höyrylaivantien katusuunnitelmassa (Ramboll, 2025) paikkaan sovitetuin erikoisjärjestelyin. Tällaisessa hyvin harvoin tapahtuvassa erikoistilanteessa katu voidaan sulkea ja ohjata kuljetus tilaa säästäen ja peruuttaen tontille. Ratkaisu mahdollistaa pienemmän tontin sähköasemalle ja säästää puustoa tontin ja Länsiväylän välisellä alueella.

4.4.2 Jalankulku ja pyöräily

Höyrylaivantiellä on toistaiseksi jalankulku- ja pyörätiet vain kadun eteläsivulla. Vuonna 2025 laaditussa katusuunnitelmassa (Kaupunkitekniikan keskus, Ramboll, 2025) kadun pohjoisreunaan esitetään rakennettavaksi yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie sekä kadun eteläpuolelle esitetään rakennettavaksi baanatasoinen pyörätie ja jalkakäytävä. Liikerakennusten korttelialueen saavutettavuus paranee tämän myötä. Nämä suunnitelmaratkaisut pystytään toteuttamaan nykyisellä katualueella.

Liikerakennusten korttelialue on nykyisin heikohkosti saavutettavissa jalankulun ja pyöräilyn osalta. Kaavassa on huomioitu kehittämistarve niiden osalta:
§3: Alueen jalankulku- ja polkupyöräyhteyksiä tulee kehittää uudisrakentamisen yhteydessä. Tämä edellyttää asian huomioimista uuden rakentamisen tai merkittävän muutoksen yhteydessä siinä vaiheessa kun Höyrylaivantien rakentaminen on toteutettu.

4.4.3 Julkinen liikenne / Joukkoliikenne

Kaavamuutoksella ei ole suoranaisia vaikutuksia joukkoliikenteen järjestämiseen alueella.

4.5 Maaperä ja rakennettavuus

Liikerakennusten korttelialue (KL) on pääasiassa normaalisti rakennettavaa maapohjaa (luokka 2), joka mahdollistaa maavaraisen perustamisen. KL -korttelialueen länsireunassa ja suurella osalla ET-1 -korttelialuetta maaperä on vaihtelevaa kitkamaata, jossa pintakerroksissa on myös savea ja silttiä. Osa ET-1 -korttelialueesta on luokiteltu vaikeasti rakennettavaksi pehmeiköksi (luokka 3a), joka edellyttää todennäköisesti rakennukselle paaluperustusta.



Maaperä ja rakennettavuuskartta asemakaavanmuutos alueen rajauksella.

4.6 Luonnonympäristö

Asemakaavan muutosalueen pohjois- ja länsiosassa on luonnontilaista aluetta. Alue muodostuu pääasiassa kuusta ja koivua kasvavasta varttuneesta sekametsästä. Keskikokoisia haapoja on siellä täällä. Puustoisen alueen eteläreunalla on nuori joutomaalle kasvanut lehtipuutaimikko. Asemakaavoituksen yhteydessä on puustomittauksin huomioitu oleva puusto ja latvusreittien toimivuus.

4.7 Suojelukohteet

Alueella, Länsiväylän eteläpuolella on liito-oravan latvusyhteys sekä tärkeä Länsiväylän ylityspaikka. Sen toimivuus ja riittävä säilyvä puusto on tutkittu huolellisesti kaavoituksen yhteydessä ja huomioitu kaavamerkinnöissä ja -määräyksissä. Alueella ei sijaitse liito-oravan lisääntymis- ja levähtämispaikkaa, eikä siellä on liito-oravan ydinaluetta.

4.8 Ympäristön häiriötekijät

Aluetta kuormittaa Länsiväylän liikennemelu. Nykytilanteessa alueen itäosaan ja osassa alueen länsiosaan kohdistuu paikoin jopa yli 70 dB:n liikennemelu ja suureksi osaksi 65-70 dB:n liikennemelu.

Alueen keskiosissa meluarvot ovat noin 60-65 dB:n välillä. Kaava-alueen muutos ei kohdistu merkittävästi alueen itäiseen osaan, jossa on nykyisin hypermarket -kokoluokan päivittäistavaran kauppa pysäköintialueineen. Kaavassa on huomioitu liikennemelu KL-korttelialueen osalta siten, että KL -korttelialueen Länsiväylän puoleiselle rajalla on merkitty ääneneristävyysvaatimus 32 dB.

4.9 Nimistö

Alueen nimistöön ei tehdä muutoksia.

5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset

5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Sähköasemalla tai muulla asemakaava-alueen muutoksella ei ole vaikutusta ympäröivien kortteleiden asukkaisiin.

Kaikki sähköjohdot kulkevat sähköasemalle maanalaisina kaapeleina, eikä alueelle tule ilmajohtoja. Tämän vuoksi myöskään erillistä varoaluetta ei tarvita.

Sähköaseman palo-osastointi ja sen 20 metrinen varoalue on huomioitu kaavan rakennusaloissa KL -korttelialueen puolella.

Merkittävimmät vaikutukset ovat muutokset kaupunkikuvassa, kun olevaa luonnontilaista puustoa katoaa sähköaseman paikalta. Alue on kuitenkin ollut osa Länsiväylän tiealuetta eikä sillä ole ollut mitään virkistyksellistä arvoa, eikä alueella ole ollut esimerkiksi kevyen liikenteen reittejä. Rakentamisen aikainen työmaaliikenne ja sen yhteydessä tapahtuvat sähköasemalaitteiston erikoiskuljetukset tuottavat alueen asukkaille ja käyttäjille todennäköisesti jonkin verran tilapäistä haittaa. Puuston väheneminen saattaa lisäksi tuoda Länsiväylää enemmän näkyväksi Höyrylaivantien ympäristöön.

5.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon

Sähköaseman rakennus ja tontti rakentuu nykyisin pääasiassa rakentamattomalle alueelle ja sillä on osaltaan tavanomainen rakentamisen tuoma vaikutus maaperään.

Sähköaseman rakentaminen vähentää rakennuspaikan yhteydessä puustoa ja kasvillisuutta, jolla on heikentävä, joskin laajassa tarkastelussa hyvin pieni vaikutus ilmastoon. Sähköasemalle varatun korttelialueen mitoitus on tehty paikalleen sovitettuna ja maankäytöllisesti hyvin tehokkaana ratkaisuna, jolloin on voitu säästää enemmän puustoista aluetta sen ympärillä. Sähköasema mahdollistaa toimivan ja toimivuuden kannalta vähemmän riskialttiin sähköverkon toteuttamisen ja laajemman toimintakapasiteettin, jota tarvitaan ilmastonmuutoksen torjunnan vihreässä siirtymässä. Sähköasema parantaa myös osaltaan vihreän siirtymän toteutumista, mahdollistaen ekologisesti tuotetun sähkön käytön korvaavana energiana.

Muun alueen osalta tilanne säilyy rakentamisen osalta nykytilanteen mukaisena. Jatkossa, uudisrakentamisen yhteydessä myös asemakaavan ilmastovaikutuksia ja viherkerrointa parantavat toimenpiteet tulevat toteutettaviksi ja todennäköisesti parantavat nykyistä tilannetta, missä valtaosa tontin pinta-alasta on rakennettua tai päällystettyä.

Sähköaseman rakentaminen pienentää luonnonmukaisen alueen pinta-alaa, mutta kaavassa on sisällytetty istutettava puustoinen alue ET-1-korttelialueen reunaan, joka nykyisin on avointa matalan kasvillisuuden aluetta.

5.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Sähköaseman rakentamisella on hyvin paikallista ja rakennuspaikan yhteydessä tapahtuvaa vaikutusta kasvilajistoon ja luonnon monimuotoisuuteen. Asemakaava huomio viherkertoimien tavoitteet ja menetettyä luonnontilaista aluetta kompensoidaan alueen länsireunan puin istutettavalla alueen osalla, että puurivimerkinnöin kadun puoleisella tontin osalla. Rakentamisella on vaikutuksia alueen pohjoispuolella olevan ekologisen ja liito-oravan latvusyhteyden toimivuuteen, mutta kaavaratkaisussa on huomioitu riittävästi niiden toimivuus myös jatkossa.

5.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

Kaavamuutos parantaa energiatalouden toteutumista laajalla alueella kehittyvää ja tiivistyvää metro-Espoota. Toiminta on yhteensovitettu muuhun yhdyskuntarakenteeseen ja toteutus on varmistettu myös tarkemmalla suunnittelutasolla Höyrylaivantien katusuunnittelun yhteydessä. Samassa yhteydessä on suunniteltu myös sähköaseman hyvin harvoin tapahtuvan erikoiskuljetuksen reitti, jolloin sähköaseman vaatiman tontin pinta-alaa on voitu pienentää ja huomioida paremmin maisemalliset ja luonnonsuojelulliset tarpeet (liito-oravan latvusyhteys).

5.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Kaava-alueen muutos ei kohdistu merkittävästi alueen itäiseen osaan, jossa on nykyisin hypermarket -kokoluokan päivittäistavaran kauppa pysäköintialueineen. Sähköasema sijoittuu hallitusti ja tehokkaalla maankäyttöratkaisulla samaan kokonaisuuteen. Kaupunkikuvamääräyksellä varmistetaan rakennuksen toteutuminen laadukkaana keskusta-alueen reunalla. Kaupunkikuvaa arvioitaessa on yhteensovitettu tekniset vaatimukset ja varmistettu sähköaseman turvallisuustarpeet siten, että alue on

suljettu ja aidattu. Asemakaava-alueen läntisin osa säilyy nykytilaisessa olotilassaan luonnonmukaisena ja osin metsäisenä alueena.

Asemakaavan merkittävin muutos kohdistuu kaava-alueen keskivaiheilla, jossa laajennetaan liike- ja toimistorakennusten (KL) korttelialuetta ja muodostetaan uudet yhdyskuntateknisten toimintojen -korttelialueet ET-1 ja ET-2. Tämän vuoksi osa nykyisestä puustoisesta Länsiväylän tiealueesta (LT) muuttuu korttelialueeksi ja puusto kaadetaan noin 30x70 metrin laajuiselta alueelta. Puustoinen maisema Höyrylaivantien katuympäristössä poistuu tai ainakin vähenee huomattavasti nykyisestä. Asemakaavassa pyritään kuitenkin vähentämään maisemaa heikentäviä vaikutuksia määräämällä puurivi Höyrylaivantien puoleiselle KL -korttelialueen osalle. Sähköaseman korttelialueen (ET-1) osalta kaavassa on määrätty istutettava reunavyöhyke ja sen länsireunaan on esitetty puin ja pensain istutettavaa alueen osaa, joka tukee vehreämmän ja pehmeämmin ympäristöönsä sovitetun kaupunkikuvan muodostumiseksi. Tällä korvaavalla viherkaistalla voidaan myös kehittää osaltaan alueen monimuotoisuutta, vaikka luonnonmukainen alue pinta-alan osalta vähenee kaavamuutoksen myötä.

Länsiväylän ja korttelin välinen vyöhyke osoitetaan suojaviheralueeksi (EV/s), jolla kulkee liito-oravan latvusyhteys. Osa puustoista aluetta jää tiealueelle.

Sähköaseman osalta asemakaavassa on edellytetty erittäin korkealuokkaista julkisivujen käsittelyä, sähkölaitoksen toiminnallisuus ja reunaehdot huomioiden. Kaupunkikuvalliseen kokonaisuuteen kuuluu myös erityisesti Höyrylaivantien puolisen maanpinnan käsittely ja aitaaminen. Rakennuksen edusta, joka toimii myös huoltoajotienä tulee kivetä vähintään ajotien osalta ja muutoin käsitellä nurmipintaisena.

KL -korttelialueelle ei kohdistu tässä kaavamuutoksessa suurta muutosta. Nykyistä kaavaratkaisua on kuitenkin tarkistettu ja ajanmukaistettu lisäämällä keskeisiä kaavasisältöjä, kuten kokonaisvaltainen hulevesien hallinta ja viherkertoimet. Velvoitteet tulevat toteutettaviksi uusien rakennushankkeiden yhteydessä. Niiden toimivuus on tutkittu kaavan valmistelun yhteydessä.

Alueella ei ole kulttuuriperintöä, jota tulisi asemakaavassa huomioida.

5.6 Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen

Espoonlahden sähköasema mahdollistaa alueen kehittämisen ja rakentamisen ja varmistaa sähköverkon toiminnan, riittävän kapasiteetiin ja sähkönsaannin riittävyyden laajalla alueella ja osana kaupunkitasoisesti. Tämä mahdollistaa osaltaan myös alueen elinkeinoelämän kehittymisen.

Sähköaseman esitetty sijainti vähentää hieman aluetta, johon tavoitellaan tulevaisuudessa kehittyvää työpaikkojen ja kaupan aluetta. Sijainti on kuitenkin alueen reunavyöhykkeellä, jossa olisi rajoitteita muutoinkin tavanomaiselle rakentamiselle, johtuen

alueen kapeudesta ja Länsiväylän liikennemelusta. Siten alueen rakentaminen sähköasemalle ei myöskään merkittävästi vie työpaikkarakentamisen potentiaalia aleelta.

5.7 Muut merkittävät vaikutukset

Sähköasemalla on merkittävä vaikutus Espoonlahden kaupunkikuvassa. Se sijoittuu näkymän päätteeksi yhden aluekeskuksen pääkadun, Espoonlahdenrannan päätteeksi. Se on hyvin näkyvä rakennuksena myös Höyrylaivantien suuntaan.

Asemakaavoitusta edeltäneessä esisuunnitteluvaiheessa on tutkittu erilaisia sijainteja sähköasemalle ja nyt kaavoitettava alue valikoitui ratkaisuna, jossa eri maankäytän tarpeet ja reunaehdot oli mahdollista huomioida ja yhteensovittaa, ja sijoittamalla rakentaminen Länsiväylän melualueelle, jättäen samalla arvokkaammat rakantamisen paikat muulle maankäytölle.

Kaavassa on huomioitu sähköasemaan liittyen kaupunkikuvallisia määräyksiä, joita tullaan ehdotusvaiheen jälkeen vielä tarkentamaan. Koska sähkötekniikka muuttuu alati, tulee kaavassa myös varautua tulevaisuudessa hieman erilaisiin ratkaisuihin kuin mitä viitesuunnitelmassa on esitetty. Kaavan rajaukset on tehty laaditun viitesuunnitelman pohjalta (Kivinen Rusanen arkkitehdit, 2026). Tavoitteena on kadun suuntaan pelkistetty mutta korkealuokkaisesti toteutettu symmetrinen massa. Määräys edellyttää keskustan suuntaan näkyvälle pääjulkisivulle erityisen korkeatasoista ja huoliteltua ratkaisua. Merkintä mahdollistaa rakennussuunnittelussa erilaisia vaihtoehtoja toteuttaa parasta mahdollista paikkaan sopivaa suunnitelmaratkaisua. Kaupunkikuvamääräykseen §6 on sisällytetty myös vaatimus julkisivujen valaistuksesta.

6§: Rakennukset ja siihen liittyvät ulkopuoliset rakenteet tulee toteuttaa siten, että ne muodostavat kaupunkikuvassa arkkitehtuuriltaan ja valaistukseltaan korkeatasoisen kokonaisuuden. Höyrylaivantien puoleinen julkisivu on pääjulkisivu, jolla julkisivumateriaalien tulee olla kaupunkikuvallisesti erityisen korkeatasoisia ja huoliteltuja. Julkisivuja tulee elävöittää arkkitehtonisin ja valaistuksen keinoin. Rakentamisluvan yhteydessä tulee esittää valaistussuunnitelma. Höyrylaivantien puoleiselle julkisivulle ei saa sijoittaa kulkuteitä, eikä teknisiä laitteita muutoin kuin että ne tukevat ja täydentävät luontevasti julkisivun kokonaisarkkitehtuuria.

Pelkistetty rakennusmassa voi olla voimakas teema ja arkkitehtuuria tukeva, kun julkisivut toteutetaan korkealuokkaisesti ja hyödynnetään ratkaisuun sopivia arkkitehtonisia keinoja. Julkisivut halutaan myös valaistavan, jolloin ne muodostuvat teknisinäkin rakennuksina luontevasti osaksi keskusta-alueen kaupunkimaisemaa. Valaistus on myös oleellinen osa julkisivuja, etenkin ilta- ja yöaikaan ja pimeänä vuodenaikana. Nykyinen valaistustekniikka LED-valoineen antaa myös hyviä mahdollisuuksia tutkia vaihtelevia valaistusratkaisuja ja valaistuksen ohjemointia. Lähtökohtaisesti Höyrylaivantien puoleiseen julkisivuun ei sallita kulkuteitä tai teknisiä elementtejä, ellei niitä ole sovitettu osaksi rakennuksen arkkitehtuuria.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Rakentamisaikataulu

Alueen rakentaminen voi alkaa kun asemakaavan muutos on saanut lainvoiman. Sähköntoimittaja Carunan tavoitteena on, että rakentaminen voisi alkaa viimeistään vuonna 2028 ja että sähköasema olisi valmis ja käyttöönotettuna vuonna 2029. Maakaapeloinnin rakentamisen tavoite ajankohta on vuosina 2028-29 ja se on tarkoitus tehdä Höyrylaivantien uusimisen yhteydessä.

6.2 Sopimukset

Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta

7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

7.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

7.1.1 Alkuvaiheen viranomaisneuvottelu

Kaavoituksen aikana ei ole järjestetty varsinaista MRL §66:n mukaista viranomaisneuvottelua, koska kaava-alueella ei ole valtakunnallisia, maakunnallisia ja muita sellaisia keskeisiä tavoitteita valtion toteuttamisvelvollisuuden kannalta, jotka sitä edellyttäisivät.

ELY-keskus Uusimaan/Lupa- ja valvontaviraston sekä Väyläviraston kanssa on kuitenkin käyty useita työneuvotteluja liittyen sekä Länsiväylän tiealueen tilanvarauksiin ja liittymätarpeisiin, maa-alueiden vaihdoksiin, että liito-oravan ekologisen yhteyden toimivuuteen ja siihen liittyviin kaavaratkaisuihin.

Seuraavassa yhteenveto viranomaisten keskeisimmistä kannanotoista:

Länsiväylän tiealueen rajausta voidaan perustellusti muuttaa ja vanhoista liittymävarauksista, jotka on joskus huomioitu asemakaavassa kaupungin toiveesta, voidaan luopua. Länsiväylän suoja-alue, 30 metriä ajoradan reunasta halutaan merkittävän kaavassa korttelialueiden sisälle.

Tilanvaraussuunnitelmalla tulee huomioida mahdolliset lisäkaistat ja melunsuojauskaiteiden rakentaminen.

Liito-oravan alueellinen latvusyhteys tulee turvata - latvusyhteyden tulee säilyä ekologisesti toimivana sekä laadukkaana ja se on osoitettava kaavamerkinnöin ja määräyksin.

7.1.2 Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus

Kaavan valmisteluaineistossa esitettiin yksi ratkaisumalli uudelle sähköasemalle. Kaavan esisuunnitteluvaiheessa, ennen asemakaavoituksen vireille tuloa on tutkittu laajasti erilaisia vaihtoehtoisia sijainteja sähköasemalle, pyrkien yhteensovittamaan sähköverkon, sähköaseman ja muun maankäytön tarpeet Espoonlahden aluekeskuksen yhteydessä.

Vaihtoehtojen tarkastelun myötä valittu sijainti on toimivin. Sähköverkon näkökulmasta sähköasema sijoituu hyvin Höyrylaivantielle suunnitellun pääsähkökaapelilinjauksen varrelle. Sijainti on keskeinen myös suhteessa kasvavan metronvarren kehitysvyöhykkeen kasvavalle sähkönkulutukselle. Vaikka sähköasema sijoittuu aluekeskuksen keskustavyöhykkeelle, on se sijainti tässä kokonaisuudessa tie- ja katualueiden reunavyöhykkeellä paras mahdollinen, jättäen tilaa myös muulle keskustan maankäytölle.

Valittu sijainti sähköasemalle edustaa myös laajemmin kaupungin yhteistä kantaa yhdyskuntateknisesti tärkeälle toiminnolle, jonka tulee sijaita verkostollisesti keskeisellä paikalla, mutta huomioi ja varmistaa kuitenkin laajemmassa tarkastelussa keskusta-alueen tarkoituksen mukaisen kehittämisen tulevaisuudessa.

7.1.3 Valmisteluaineiston nähtävilläolo

Kaavasta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRA 30§:n mukaisesti 20.10.2025-18.11.2025.

Kaavahankkeesta järjestettiin asukastilaisuus 21.10.2025 Lippulaivan kirjastossa.

7.1.4 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Valmisteluaineistosta ei saatu kirjallisia mielipiteitä. Kannanottoja saatiin kolme Länsimetrolta/Sammalvuoren varikko, kaupunginmuseolta ja HSY:ltä.

Länsimetro toteaa kaavarajauksen laajemmaksi kuin pelkälle sähköasemalle olisi tarpeen sekä tuo esille metron tunnelitiloista johtuvat rajoitteet rakentamiselle. Kannanotossa mainitaan tarve varmistaa kuilurakennukselle johtavan nykyisin rasitteena olevan ajoyhteyden säilyminen ja toive siitä, että metron rakennus ja rakenteet muodostaisivat oman korttelialueensa (nykyisin tiealueella).
HSY esittää, että alueella nykyisin oleva vesijohto siirretään rakentamisen myötä yleiselle alueelle.

Kaupunginmuseo toteaa, että kaava-alueella ei ole muinaismuistokohteita, eikä sillä siten ole kaavamuutoksesta huomautettavaa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja valmisteluaineiston nähtävillä olon yhteydessä järjestettiin asukastilaisuus 21.10.2025 Lippulaivan kirjastossa. Palaute oli yleisesti positiivista ja sähköasema nähtiin perustellusti tarpeellisena. Alueen olevaa puustoa toivottiin säästettävän mahdollisuuksien mukaan.

Kannanottojen sisältö on huomioitu asemakaavaehdotuksessa ja saatettu tietoon katusuunnittelussa huomioitavaksi.

Nähtävillä olon yhteydessä pidetyssä asukastilaisuudessa esille tuotiin toiveita säilyttää alueen puustoa mahdollisimman paljon. Sähköaseman sijainti nähtiin yleisesti hyvänä ja sen olevan sopivan etäisyyden päässä asuinrakennuksista.

7.2 Kaavaehdotus

7.2.1 Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus

Kaavan esisuunnitteluvaiheessa on tutkittu laajasti erilaisia vaihtoehtoisia sijainteja sähköasemalle suunnitellun uuden sähkönsiirron 110 kV:n pääreitin varrelle Espoonlahden keskustan ympäristössä. Tavoitteena on ollut yhteensovittaa sähköverkon, sähköaseman ja muun maankäytön tarpeet Espoonlahden aluekeskuksen yhteydessä.

Vaihtoehtojen tarkastelun myötä valittu sijainti on toimivin ja jossa yhteensovittamisen tavoitteet toteutuvat parhaiten. Valittu sijainti edustaa myös laajemmin kaupungin teknisen toimialan yhteistä kantaa. Sähköverkon näkökulmasta sähköasema sijoittuu hyvin Höyrylaivantielle suunnitellun pääsähkökaapelilinjauksen varrelle. Sijainti on keskeinen myös suhteessa kasvavan metronvarren kehitysvyöhykkeen kasvavalle sähkönkulutukselle ja alemman hierarkian liitoksiin ja kaapelireitteihin, joka mahdollistaa paremman sähkönsiirron tehokkuuden vähemmin häviöin. Vaikka sähköasema sijoittuu aluekeskuksen keskustavyöhykkeelle, on sen sijainti tässä kokonaisuudessa tie- ja katualueiden reunavyöhykkeellä paras mahdollinen, jättäen tilaa myös muulle keskustan maankäytölle. Samalla tarkistettu Länsiväylän tiealueen tilantarpeita, jota on osaksi voitu huomioida myös maankäytön kehittämiseksi.

7.2.2 Kaavaehdotuksen nähtävilläolo

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 22.6.2026-1.9.2026.

Kaavaedotukseen tehdyt muutokset olivat luonteeltaan sellaisia, että kaavaehdotusta ei ollut tarpeen asettaa uudelleen nähtäville.

7.2.3 Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu

Asemakaavan esisuunnitteluvaiheen ja kaavan valmistelun yhteydessä on pidetty kolme työneuvottelua ELY-keskus Uusimaan, Lupa- ja valvontaviraston sekä Väylävi-raston kanssa.

Työkokousten aiheena on Länsiväylän maantiealueen tilanvaraustarpeet ja vanhen-tuineiden liittymätilanvarauksien poistaminen, sekä liito-oravan latvusyhteyden säily-minen.

7.2.4 Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Asemakaavaehdotuksesta ei saatu muistutuksia. Lausuntoja ja kannanottoja saatiin 7 kpl.

Vesihuollon osalta vesijohdon huomioiminen Höyrylaivantien yhteydessä tehdystä kunnallisteknisessä suunnitelmissa varmistettiin. Länsimetro Oy:n lausunon perus-teella rajoitemääräykseen lisäys huomioitavaksi mahdollisten alueella tehtävien lou-hintojen osalta.

7.3 Kaavan hyväksyminen

Asemakaavan muutoksen hyväksyy kaupunkisuunnittelulautakunta.

7.4 Yhteistyö kaavan valmistelun aikana

Asemakaavan muutos on laadittu yhteistyössä hakijan työryhmän kanssa.

Hankkeen edustajat ja suunnittelukonsultit

- Jari Rinkinen, Caruna Oy
- Pauliina Aho, Kivinen Rusanen arkkitehdit
- Tuomas Kivinen, Kivinen Rusanen arkkitehdit
- nimi, taho, nimike

Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavoituksen palvelualueella kaavan valmistelusta on vastannut

- Patrik Otranen, arkkitehti
- Anja Karhula, maisema-arkkitehti
- Hannu Granberg, liikennesuunnitteluinsinööri

7.5 Käsittelyvaiheet

Lyhenteet:

- ksj = kaupunkisuunnittelujohtaja
- akp = asemakaavapäällikkö
- ksl = kaupunkisuunnittelulautakunta
- kh = kaupunginhallitus
- ekyj = kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto
- taja = kaupunkihallituksen tila- ja asuntojaosto
- kv = valtuusto

Päivämäärä	Taho	Tapahtuma
16.5.2025		Kaavoitushakemus saapui
2.9.2025		Kaavahankkeen aloituskokous
6.10.2025	ksj / akp	OAS ja valmisteluaineisto nähtäville
20.10.2025-18.11.2025		Valmisteluaineisto nähtävillä (MRA 30 §)
3.6.2026	ksl	Kaavaehdotus nähtäville
22.6.2026 - 1.9.2026		Kaavaehdotus nähtävillä (MRA 27§)
25.11.2026	ksl	Asemakaavan muutoksen hyväksyminen

ESPOON KAUPUNKI

KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Patrik Otranen

Patrik Otranen

arkkitehti

Torsti Hokkanen

Torsti Hokkanen

Kaupunkisuunnittelujohtaja