

Asianumero
Aluenumero

652/10.02.03/2015
412500

Kivenlahden metrokeskus

Asemakaava ja asemakaavan muutos
34. kaupunginosa, Espoonlahti
Korttelit 34015, 34016, 34028 ja osa korttelia 34029
Virkistys-, erityis-, liikenne-, katu- ja torialueet
Muodostuu uusi kortteli 34006
Sitova tonttijako kortteliin 34015

42. kaupunginosa, Saunalahti
Liikennealue

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus

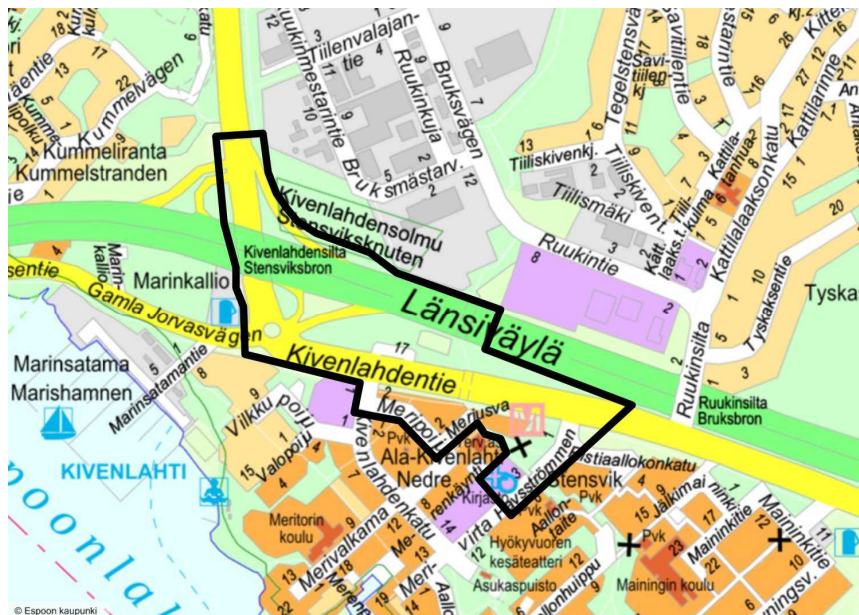
Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee **24. päivänä toukokuuta 2017 päivättyä** Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavakarttaa, piirustusnumero 7030.



Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Kivenlahdessa Länsiväylän ja Kivenlahden keskustan välisellä alueella Kivenlahdentien molemmin puolin. Lisäksi alueeseen kuuluu Länsiväylän ja Kauklahdenväylän tiealueita niiden eritasoliittymän tuntumassa. Kaava-alue on pinta-alaltaan noin 19,4 hehtaaria.

Suunnittelualan likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettynä:

**Vireilletulo**

Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksen yhteydessä 14.11.2015.

Laatija

Espoon kaupunki
 Kaupunkisuunnittelukeskus
 Asemakaavayksikkö
 Käyntiosoite: Kirkkojärventie 6 B, 4. krs. puh. 043 824 9583
 Postiosoite: Faksi 09-816 24016
 PL 43
 02070 ESPOON KAUPUNKI
 Outi Reitmaa etunimi.sukunimi@espoo.fi
 Juhani Lehikoinen (liikennesuunnittelu)
 Anna-Kaisa Aalto 30.4.2017 asti ja
 Marie Nyman 26.4.2017 lähtien
 (maisemasuunnittelu)

SISÄLLYSLUETTELO**Sivu**

1	TIIVISTELMÄ.....	5
1.1	Alueen nykytila.....	5
1.2	Asemakaavan sisältö ja mitoitus.....	5
1.3	Suunnittelun vaiheet.....	5
2	LÄHTÖKOHDAT	6
2.1	Suunnittelutilanne.....	6
2.1.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	6
2.1.2	Maakuntakaava	6
2.1.3	Yleiskaava.....	7
2.1.4	Asemakaava.....	8
2.1.5	Rakennusjärjestys	8
2.1.6	Tonttijako.....	8
2.1.7	Rakennuskiellot	8
2.1.8	Muut suunnitelmat ja päätökset.....	8
2.1.9	Pohjakartta	8
2.2	Selvitys alueesta	9
2.2.1	Alueen yleiskuvaus	9
2.2.2	Maanomistus	9
2.2.3	Rakennettu ympäristö.....	9
2.2.4	Luonnonolosuhteet	11
2.2.5	Suojelukohteet.....	12
2.2.6	Ympäristön häiriötekijät.....	12
3	ASEMAKAAVAN TAVOITTEET.....	14
3.1	Kaupungin ja seudun yleiset tavoitteet.....	14
3.2	Alueen toimintoja, mitoitusta ja ympäristön laatua koskevat tavoitteet	15
3.3	Osallisten tavoitteet	15
4	ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	15
4.1	Yleisperustelu ja -kuvaus.....	15
4.2	Mitoitus	16
4.3	Tonttijako	17
4.4	Kaavan mukainen rakennettu ympäristö	17
4.4.1	Maankäyttö.....	17
4.4.2	Liikenne.....	20
4.4.3	Palvelut	21
4.4.4	Yhdyskuntatekninen huolto	22
4.4.5	Kaavan mukainen luonnonympäristö.....	23
4.5	Ympäristön häiriötekijät	23
4.6	Nimistö.....	25
5	ASEMAKAAVARATKAISUN VAIKUTUKSET.....	26
5.1	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön	26
5.2	Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen.....	26
5.3	Vaikutukset luontoon ja maisemaan.....	27
5.4	Vaikutukset ihmisten elinoloihin (terveyteen, turvallisuuteen, esteettömyyteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin).....	27
5.5	Kaavataloudelliset vaikutukset ja energiahuolto	28
5.6	Muut merkittävät vaikutukset	29
6	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	30
6.1	Rakentamisaikataulu	30
6.2	Toteuttamis- ja soveltamisohjeet.....	30
6.3	Toteutuksen seuranta.....	30
7	SUUNNITTELUN VAIHEET.....	30
7.1	Suunnittelun vireilletulo ja suunnittelua koskevat päätökset.....	30
7.2	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	30
7.3	Suunnittelu ja asemakaavaratkaisun eri vaihtoehdot.....	31
7.4	Käsittelyvaiheet ja vuorovaikutus	33

LIITTEET:

Liite 1	Seurantalomake, liitetään kaavan hyväksymiskäsittelyvaiheessa
Liite 2	Havainnekuva
Liite 3	Liikenteen tavoiteverkko
Liite 4	Katukartta

Luettelo muusta kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluu asemakaava ja asemakaavan muutos (kartta), selostus liitteineen.

- Lähiympäristö- ja korttelisuunnitelma. Sito Oy ja Arkkitehtitoimisto HKP Oy. 2017
- Kivenlahden metrokeskus, kunnallistekniikan yleissuunnitelma (KTYS). Sito Oy. 2017
- Kivenlahden metrokeskus, pohja- ja hulevesiselvitys. Sito Oy. 2017
- Kivenlahden hulevesimallinnus. Sito Oy. 2017
- KTYS Rakentamisen vaiheistus. Sito Oy. 2017
- Kivenlahden metrokeskus, Meluselvitys. Sito Oy. 2017
- Kivenlahden metrokeskus, liikenneselvitys. Sito Oy. 2017
- Länsimetron jatkeen alueen liikenne-ennusteet ja Espoonlahden toimivuus-tarkastelut. Ramboll Finland Oy. 2016
- Kivenlahden eritasoliittymän tilavaraussuunnitelma, liikenne-ennusteet ja toimivuustarkastelut. Strafica. 2016
- Kantatie 51 parantaminen välillä Kivenlahti – Espoonlahti, tilavaraussuunnitelma. Finnmap Infra. 2016
- Tuulisuusselvitys. WSP Finland Oy. 2017
- Energiatarkastelu. Granlund Consulting Oy. 2017
- Kivenlahden metrokeskuksen kaupallinen selvitys. Ramboll Finland Oy. 2016
- Länsimetron jatkealueen kaupallinen tarkastelu. Ramboll Finland Oy. 2017

Alueen ympäristöstä laadittuja muita selvityksiä

- Kivenlahdenrannan ideasuunnitelma. WSP Finland Oy. 2016
- Kivenlahden täydennysrakentamisen tarkastelu. WSP Finland Oy. 2016

1 TIIVISTELMÄ

1.1 Alueen nykytila

Suunnittelualue sijoittuu tulevan länsimetron Kivenlahden aseman lähiympäristöön. Sen keskeisin osa sijaitsee Kivenlahden keskustan ja Länsiväylän välisellä alueella Kivenlahdentien molemmiin puolin. Lisäksi alueeseen kuuluu Länsiväylän ja Kauklahdenväylän tiealueita niiden eritasoliittymän tuntumassa.

Suunnittelualue on pääosiltaan rakentamatonta. Alueelle sijoittuu Merivirta 3-5:n kolmekerroksiset liikerakennukset ja pysäköintitalo sekä Kivenlahdentien ja Meripoijun välissä pysäköintialueet, jotka on osoitettu asemakaava-alueen ulkopuolisten kiinteistöjen käyttöön. Kaksi länsimetron työmaa-aluetta hallitsevat suurelta osin suunnittelualuetta. Alueen länsiosassa on harvapuustoinen kalliokukkula ja itäosassa metrotöyrymaan ympärillä puistoa. Kivenlahdentie on työmaiden vuoksi katkaistu liikenteeltä.

1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen tavoitteena on luoda edellytykset kaupunkimaisen ja toiminnallisesti monipuolisen paikalliskeskuksen toteuttamiselle Kivenlahdessa metron läntisen pääteaseman lähiympäristössä. Asemakaavalla tavoitellaan Kivenlahden luonnetta täydentävää keskustamaista aluetta, jolle korkea rakentaminen ja julkisten kaupunkitilojen muodostama paikkojen verkosto luovat identiteetin. Tavoitteena on tehostaa maankäyttöä länsimetron kehityskäytävän varrella. Kaavan ratkaisulla huomioidaan Kiviruukin alueen kehittäminen ja kytkeytyminen metron kehityskäytävään tulevaisuudessa muun muassa lisäämällä ja uudistamalla kulkuyhteyksiä Länsiväylän alitse.

Alueelle suunnitellaan asuinkerrostaloja noin 1 800 uudelle asukkaalle. Uusi liikekeskus, kivijalkaliiketilat sekä toimitilat, liikuntakeskus ja hotelli luovat edellytyksiä monipuolisille kaupallisille ja muille palveluille sekä työpaikoille. Asemakaavalla varaudutaan metron liityntäpysäköinnin järjestämiseen. Kivenlahdentie siirretään uudeksi katuyltäksi Länsiväylän viereen. Kauklahdenväylä muutetaan katualueeksi. Kivenlahdentorin itä laidalla sijaitseva Merivirta 3-5:n liiketortteli uudistuu pääkäyttötarkoitukseltaan asumiselle.

Suunnittelualan laajuus on yhteensä noin 19,4 ha, josta noin 8 ha osoitetaan Länsiväylän ja Kauklahdenväylän liikenteen tarpeisiin. Rakennusoikeutta asemakaava-alueella on yhteensä 122 160 k-m², josta asuntoja on 87 160 k-m², liike-, palvelu- ja toimistorakentamista liikekeskuksessa 13 350 k-m², muita liike-, palvelu- ja työtiloja 1 700 k-m² ja toimitiloja sekä liikunta- ja hyvinvointipalveluiden tiloja 7 000 k-m². Hotellin rakennusoikeus on 12 000 k-m² ja päiväkodin 950 k-m². Korttelien tehokkuudet vaihtelevat 1,0:n ja 3,1:n välillä. Asemakaava-alueen rakennusoikeus kasvaa 114 815 k-m².

Asuinrakennusoikeus vastaa noin 1 800 uutta asukasta. Muu rakennusoikeus vastaa vähintään 500 työpaikkaa.

1.3 Suunnittelun vaiheet

Aloite asemakaavan laatimiseksi on tullut alueen maanomistajilta. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti asemakaavan lähtökohdista ja tavoitteista 22.4.2015.

Kaupunkisuunnittelupäällikkö hyväksyi osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) nähtäville 2.11.2015 MRA 30 §:n mukaisesti. Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksen yhteydessä 14.11.2015. Nähtävilläoloaika oli 16.11.-15.12.2015. Tiedotus- ja keskustelutilaisuus pidettiin 7.12.2015.

Suunnitteluvaramuksen hakumenettelyllä haettiin asemakaava-alueen Länsiväylän ja Kivenlahdentien väliselle alueenosalta ehdotuksia. Hakumenettely järjestettiin 2.9.-25.11.2015 ja sen perusteella kaupungin elinkeino- ja kilpailukykyjaosto varasi 11.1.2016 SRV Yhtiöt Oy:lle ja VVO-Yhtymä Oy:lle (nykyisin

Kojamo Oy)) Kivenlahden metrokeskuksen alueen suunnittelua varten. Suunnitteluvarausta jatkettiin 22.2.2017 päätöksellä 31.5.2018 saakka.

2 LÄHTÖKOHDAT

2.1 Suunnittelutilanne

2.1.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista suunnittelualueutta koskevat Helsingin seudun erityiskysymykset (ohjelmakohta 4.6).

Yleistavoitteet

Helsingin seudulla luodaan alueidenkäyttölliset edellytykset asuntorakentamiselle ja sen tarkoituksenmukaiselle sijoittumiselle, joukkoliikenteelle sekä hyvälle elinympäristölle.

Helsingin seudun alue- ja yhdyskuntarakennetta kehitetään väestönkehityksen edellyttämällä tavalla ja kasvusuunnat valitaan hyödyntämällä joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen sekä seutua ympäröivän kaupunki- ja taajamaverkoston mahdollisuuksia. Alueidenkäytön suunnittelulla ehkäistään yhdyskuntarakenteen hajautumista.

Yhdyskuntarakenteessa varaudutaan raideliikenteen laajentumiseen ja tehokkuuden parantamiseen sijoittamalla riittävästi asuntotuotantoa ja työpaikkarakentamista niiden vaikutusalueelle.

Alueiden käyttöönoton ajoituksella varmistetaan yhdyskuntarakenteen toimivuus. Alakeskusten ja liikenteellisesti merkittävien solmukohtien asemaa vahvistetaan sekä työpaikkaalueina että palvelukeskuksina. Joukkoliikenteen ja muiden liikennemuotojen yhteiskäyttöä edistetään.

2.1.2 Maakuntakaava

Voimassa olevat:

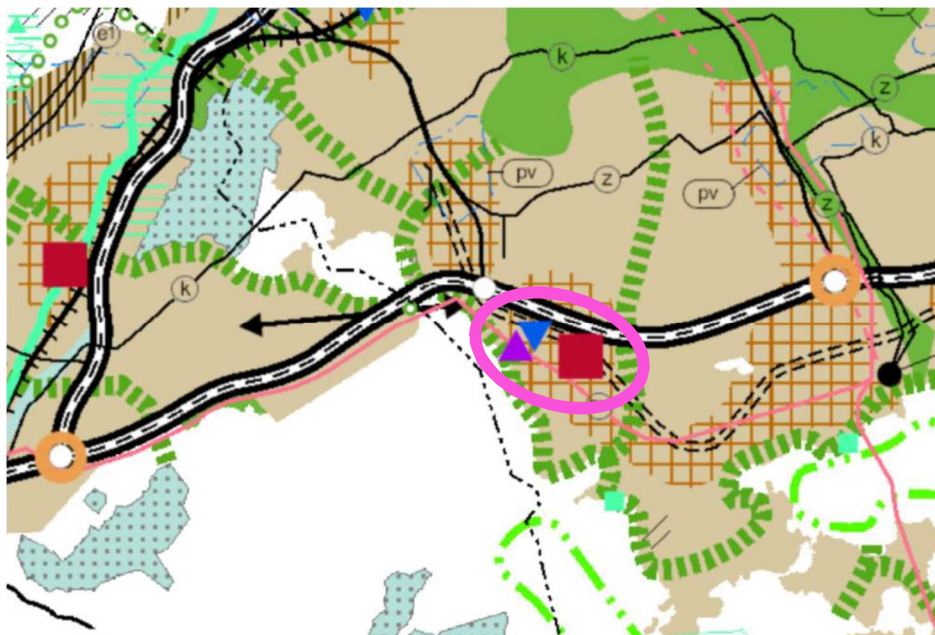
Uudenmaan maakuntakaava kattaa koko maakunnan alueen ja se sisältää kaikkien maankäyttömuotojen osalta alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet. Lainvoiman kaava sai korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä vuonna 2007.

Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava täydentää Uudenmaan maakuntakaavaa. Käsiteltäviä aiheita ovat mm. jätehuollon pitkän aikavälin aluetarpeet, kiiviaineshuolto, moottoriurheilu- ja ampumarata-alueet, liikenteen varikot ja terminaalit sekä laajat yhtenäiset metsätalousalueet. Kaava sai korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä lainvoiman vuonna 2012.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on kyse vahvistettujen Uudenmaan maakuntakaavan ja 1. vaihemaakuntakaavan sekä Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavan uudelleen tarkastelusta. Ympäristöministeriö vahvisti Uudenmaan toisen vaihemaakuntakaavan pienin muutoksin 30.10.2014. Muutokset eivät koskeneet Espoota. Kaava sai korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä lainvoiman keväällä 2016.

Uudenmaan maakuntakaavassa (vahvistettu YM 8.11.2006) sekä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (vahvistettu YM 30.10.2014) alue on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi ja Länsiväylä moottoriväyläksi. Suunnittelualueen eteläosaa sivuaa maanalainen raideyhteys.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava ei koske aluetta.



Kuva. Ote Uudenmaan vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmästä 2014, suunnittelualueen likimääräinen sijainti (lähde: Uudenmaanliiton karttapalvelu 10/2015 © Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto, © Maanmittauslaitos lupa nro 744/MYY/06)

2.1.3

Yleiskaava

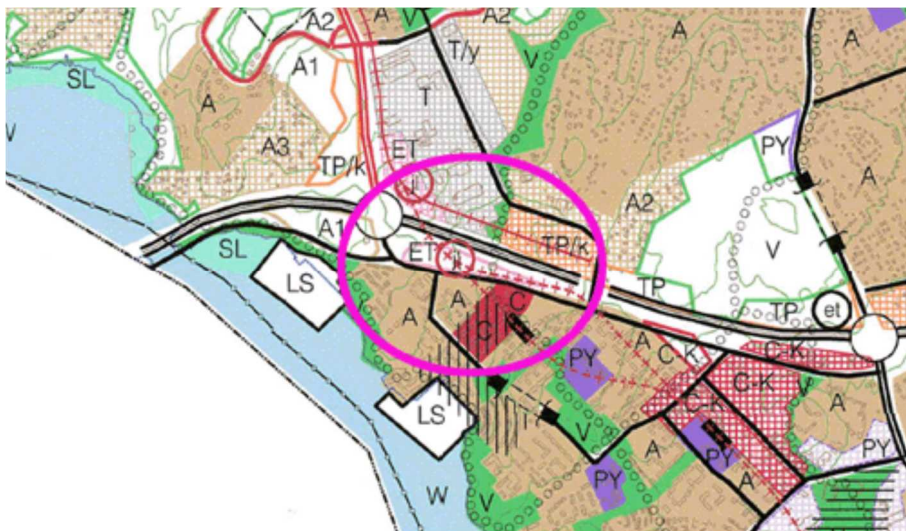
Espoon eteläosien yleiskaava

Alueella on voimassa Espoon eteläosien yleiskaava, joka käsittää Leppävaaran, Tapiolan, Matinkylän, Espoonlahden ja Kauklahden suuralueet. Kaava sai lainvoiman vuonna 2010.

Espoon eteläosien yleiskaavassa (v. 2010) suunnittelualue on osoitettu Kivenlahdentien eteläpuolella asuntoalueeksi sekä keskustatoimintojen ja lähipalvelujen alueeksi, jolle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Länsiväylän ja Kivenlahdentien välinen alue on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon laitospaikka-alueeksi, jolla on varaus joukkoliikenteen varikkoalueelle. Maanalaiselle raiteelle on osoitettu kaksi ohjeellista linjausta. Kivenlahdentie ja Kivenlahdenkatu ovat pääkatuja ja Länsiväylä moottoritie.

Alueella on **vireillä Kivenlahden osayleiskaava**.

Nyt laadittu asemakaava ja asemakaavan muutos poikkeaa yleiskaavasta keskustatoimintojen alueen sekä yhdyskuntateknisen huollon laitospaikka-alueen osalta.



Kuva. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta, suunnittelualueen likimääräinen sijainti © Espoon kaupunki 2017.

2.1.4 Asemakaava

Länsiväylän ja Kivenlahdentien välinen alue on asemakaavoittamaton. Alueella on kuitenkin voimassa metron rakentamisen mahdollistava, vuonna 2013 hyväksytty maanalainen asemakaava.

Muilta osin alueella on voimassa vuosina 1971–2010 vahvistettuja asemakaavoja tai asemakaavan muutoksia. Niissä alue on osoitettu muun muassa julkisten lähipalvelujen, liikerakennusten ja autopaikkojen korttelialueiksi, katu- ja maantien alueiksi, puistoksi sekä suojaviheralueeksi.

2.1.5 Rakennusjärjestys

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

2.1.6 Tonttijako

Asemakaava ja asemakaavan muutos koskee kaupungin tonttirekisterissä sekä yleisten alueiden rekisterissä olevia alueita.

2.1.7 Rakennuskiellot

Asemakaava-alueella ei ole rakennuskieltoa.

2.1.8 Muut suunnitelmat ja päätökset

Kaupungin elinkeino- ja kilpailukykyjaosto varasi 11.1.2016 SRV Yhtiöt Oy:lle ja VVO-Yhtymä Oy:lle (nykyisin Kojamo Oy) Kivenlahden metrokeskuksen alueen suunnittelua varten. Suunnitteluvarausta jatkettiin 22.2.2017 päätöksellä 31.5.2018 saakka.

Päätökset länsimetron rakentamisesta

Espoon valtuusto teki 19.5.2008 länsimetron rakentamis- ja rahoituspäätöksen Matinkylään asti. Samalla valtuusto kehotti kaupunginhallitusta pikaisesti aloittamaan Matinkylän ja Kivenlahden välisen metroyhteyden suunnittelun yhteistyössä valtion kanssa.

Valtuusto päätti 3.2.2014, että käynnistetään metron rakentaminen välille Matinkylä-Kivenlahti ehdolla, että valtio sitoutuu maanrakennuskustannusindeksiin sidottujen rakennuskustannusten kattamiseen 30 %:lla liikennepoliittisen selon-
teonlinjausten mukaisesti.

Valtiolta saatiin lupaus länsimetron jatkeen rahoituksesta hallitusohjelmassa 19.6.2014. "Valtiolla on tonttitarjontaa koskevan sopimuksen perusteella valmius sitoutua osallistumiseen länsimetron rakentamiseen sen suunniteltuun pääte-
pisteeseen, Kivenlahteen saakka siten, että valtion osuus hankkeen kustannuksista on enintään 240 milj. euroa ja tulee maksettavaksi aikaisintaan vuodesta 2017 lähtien."

2.1.9 Pohjakartta

Pohjakartta mittakaavassa 1:1000 on Espoon kaupunkitekniikan keskuksen laatima ja se täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54a §:n vaatimukset.

2.2 Selvitys alueesta

2.2.1 Alueen yleiskuvaus

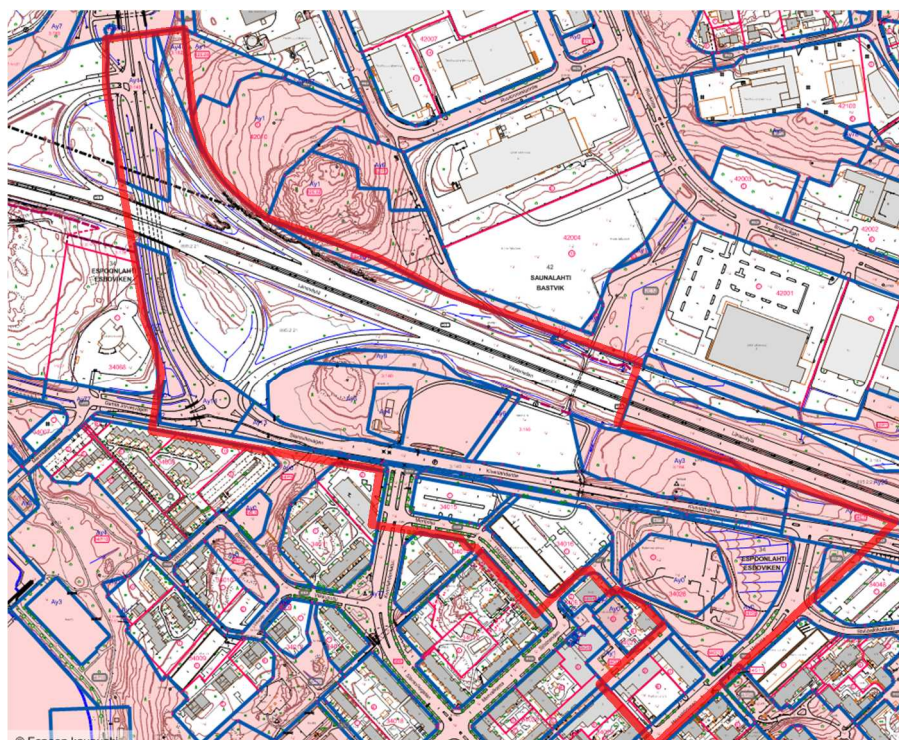
Suunnittelualueen keskeisin osa sijaitsee Kivenlahden keskustan ja Länsiväylän välisellä alueella Kivenlahdentien molemmin puolin. Lisäksi alueeseen kuuluu Länsiväylän ja Kauklahdenväylän tiealueita niiden eritasoliittymän tuntumassa.

Kivenlahden lähiö on rakentunut suunnittelualueen ja merenrannan väliselle alueelle 1970-luvulta lähtien. Ala-Kivenlahden alueen rakennuskanta koostuu suurelta osin 3-5-kerroksista lamellikerrostaloista, jotka muodostavat tiiviin ja kaupunkimaisen katukuvan. Alueelle oman leimansa luovat kolme korkeaa, 17–22-kerroksista asuintornirakennusta. Asemakaava-alueen tuntumassa sijaitsee sekä julkisia että kaupallisia palveluita kuten terveysasema, apteekki, kirjasto ja ostoskeskus päivittäistavarakauppoineen.

Suunnittelualueen ja Länsiväylän pohjoispuolelle sijoittuu Kiviruukin teollisuus- ja työpaikka-alue, jolla sijaitsee muun muassa kaupallisia palveluita (tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa), Fortumin lämpövoimala ja VTT:n Bioruukki-pilotointikeskus.

2.2.2 Maanomistus

Suunnittelualue on Espoon kaupungin, Liikenneviraston, Asuntosäätiön kiinteistöt Oy:n sekä yksityisten kiinteistöyhtiöiden omistuksessa.



Kuva. Kaupungin maanomistus esitetty vaaleanpunaisella, kaava-alue rajattu punaisella viivalla.

2.2.3 Rakennettu ympäristö

Maankäyttö

Suunnittelualue on rakentamatonta lukuun ottamatta Merivirta 3-5:n kahta kolmekerroksista liikerakennusta ja pysäköintitaloa. Kivenlahdentien ja Meripoijun välissä sijaitsevat pysäköintialueet on osoitettu asemakaava-alueen ulkopuolisten kiinteistöjen käyttöön. Kaksi metron työmaa-aluetta hallitsevat suurelta osin suunnittelualuetta. Alueen länsiosassa on harvapuustoinen kalliokukkula ja itäosassa metrotyömaan ympärillä puistoa. Kivenlahdentie on työmaiden vuoksi katkaistu liikenteeltä.

Väestö, työpaikat, elinkeinotoiminta ja palvelut

Kaava-alueella ei ole asukkaita, mutta sen eteläpuolella on Ala-Kivenlahden kerrostalovaltainen asuinalue.

Merivirta 3-5:n kiinteistöissä sekä muualla Kivenlahdentorin tuntumassa sijaitsee sekä julkisia että kaupallisia palveluita, kuten terveysasema, apteekki, kirjasto ja ostoskeskus päivittäistavarakauppoineen. Kävelykatu (kävelyraitti) Merenkäynti johtaa asemakaavoitettavalta alueelta merenrantaan Meritorille ja sen varrelle sijoittuu kaupallisia palveluita ja ravintoloita. Kivenlahden alueelta löytyy myös muun muassa peruskoulu, palvelutalo, päiväkoteja, asukaspuisto, ke-säteatteri ja venesatama.

Yhdyskuntarakenne

Kaava-alue sijaitsee Espoon lounaisosassa Kirkkonummen rajan tuntumassa Länsiväylän eteläpuolella. Alue on helposti saavutettavissa Länsiväylältä ja Kauklahdenväylältä sekä Espoonlahden suunnasta Kivenlahdentietä pitkin. Kivenlahti tulee toimimaan 2020-luvulta alkaen rakenteilla olevan Matinkylä-Kivenlahti-metrolinjan pääteasemana. Kaava-alue sijaitsee Ala-Kivenlahden asuinalueen pohjoispuolella.

Kaupunkikuva

Kaupunkikuvaa hallitsevat suurmaisemassa Kivenlahdentorin vieressä kohoavat kaksi asuintornia sekä matalammat, pääasiassa 1970- ja 1980-luvuilla rakentuneet 3-5-kerroksiset betonielementtikerrostalot. Espoonlahden suunnasta alue on ilmeeltään puustoinen, ja vanhasta puistosta suurine puineen on metrotöyömaan ympärillä osia jäljellä.

Liikenne

Ajoneuvoliikenne

Aluetta halkoo nykyinen pääkatu Kivenlahdentien, joka on länsimetron työmaiden vuoksi katkaistu liikenteeltä. Ajoneuvoliikenne ohjautuu väliaikaisesti Kauklahdenväylältä ja Vanhalta Jorvaksentieltä Kivenlahdenkadun ja Hyökyvuoren tunnelin tai Merivirran kautta Espoonlahden suuntaan.

Vuoden 2016 liikennemäärä (KAVL, keskimääräinen arkivuorokausiliikenne moottoriajoneuvoa/arkivuorokausi) Länsiväylällä on ollut kaava-alueen kohdalla 35 900, Merivirralla 4 100 sekä Kivenlahdenkadulla 8 000. Kivenlahdentie on ollut kaava-alueen kohdalta suljettuna metrotöyömaan vuoksi, mutta vuonna 2015 liikennemäärä oli 7 000.

Kevyt liikenne

Alueella on tavanomainen keveyn liikenteen verkko. Pohjois-etelä-suuntaisen jalankulun ja pyöräilyn yhteys Länsiväylän ali on vaatimaton ja perusparannuksen tarpeessa. Länsimetron työmaa-alueiden vuoksi jalankulun ja pyöräilyn reittejä on ohjattu kiertoreiteille kuitenkin pääsuunnat säilyttäen.

Alueen sisäinen liikenne ja paikoitus

Alueella on tällä hetkellä pääosin maantasopysäköintiä, joka palvelee asemakaava-alueen ulkopuolisia kiinteistöjä. Kivenlahdentieltä on yhteydet Kivenlahden Kivenlahdenkadun sekä Merivirran kautta.

Julkinen liikenne

Aluetta palvelee suorat linja-autoyhteydet Helsingin keskustaan sekä Kirkkonummen suuntaan.

Erikoiskuljetukset

Kivenlahdentie on erikoiskuljetusten reitti. Se tulee mitoittaa kuljetuksille, joiden pituus on 30 metriä, leveys 5 metriä ja korkeus 6 metriä.

Yhdyskuntatekninen huolto

Alueen poikki kulkee Fortum Power and Heat Oy:n kaukolämpöjohto ja HSY:n runkovesijohto sekä muita vesijohto-, jätevesi- ja hulevesilinjoja. Lisäksi alueella on sähkö- ja muita kaapeleita.

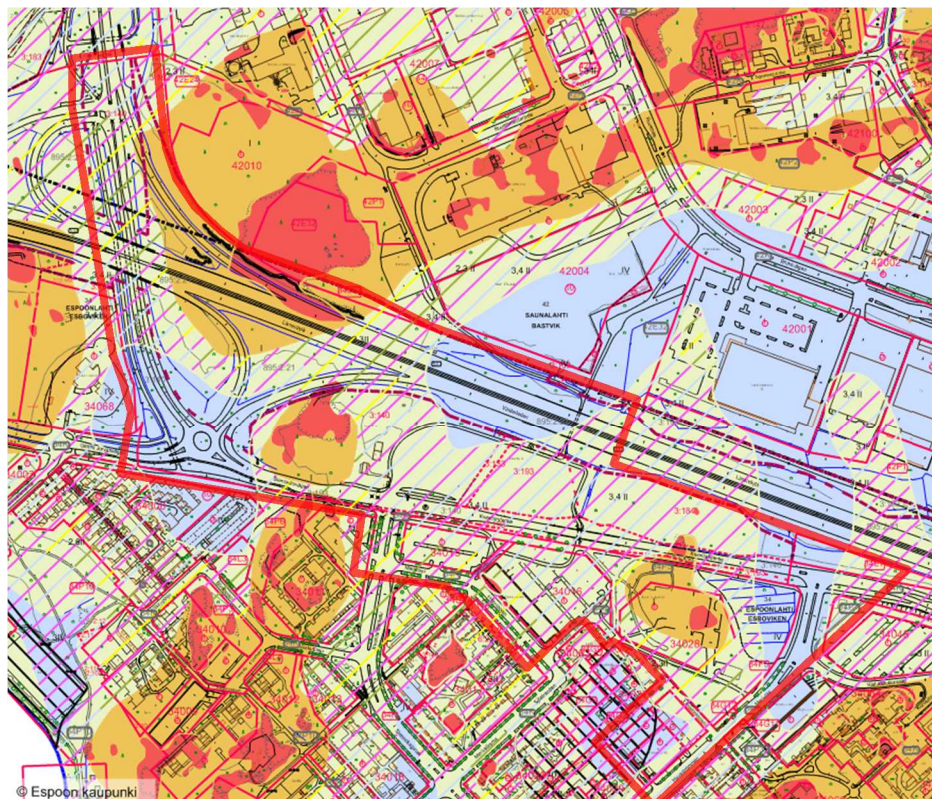
Erityistoiminnot

Asemakaava-alueelle sijoittuu Länsimetro Oy:n työmaat: kaksi sisäänkäynteihin ja metrotunneliin liittyvää työmaata sekä pystykuilun työmaa.

2.2.4

Luonnonolosuhteet

Maaperä



MAALAJIT		VÄRIT
KALLIO		
TURVE	Tv	
SAVI	Sa	
SILTTI	Si	
HIEKKA	Hk	
SORA	Sr	
MOREENI	Mr	
Esim. moreenin päällä täytettä alle 3 m		
Esim. moreenin päällä täytettä yli 3 m		
Moreenin päällä viivoituksen osoittamaa (esim. siltiä ja savea) maalajia alle 3 m.		

Kuva. Maaperäkarta selitteineen, kaava-alue rajattu punaisella viivalla.

Pääosa asemakaava-alueesta kuuluu rakennettavuusluokkaan 2 (normaalisti rakennettava / moreeni, kallio). Alueen kalliopinta on suurelta osiltaan 0-12 metrin syvyydessä. Näkyvät kalliokukkulat sijoittuvat Kauklahdenväylän liittymärampin tuntumaan ja puretun Meriusvan koulun tontille. Kallion päällä on moreenia, jonka päällä muutama metri savea ja silttiä tai hiekkaa. Rakennettavuusluokan 4 alueita (vaikeasti rakennettava, syvä pehmeikkö / savi) sijaitsee Kauklahdenväylän ja Vanhan Jorvaksentien kiertoliittymän alueella, Kauklahdenväylän rampin ja kevyen liikenteen alikulun välillä Länsiväylän kohdalla ja sen eteläpuolella, Merivirran ja Kivenlahdentien liittymän länsipuolella sekä Merivirta 3-5:n kiinteistöillä.

Länsiväylän perustamistapa on varmistettu puristinheijarikairauksilla, joiden perusteella on voitu todeta, että Länsiväylä on perustettu maanvaraisena savikeroksen varaan. Väylän stabiliteetti on varmistettu väylän viereen rakennetuilla vastapenkereillä.

Pohjavesi

Pohjavedenpinnan taso vaihtelee alueella keskimäärin tasovälillä +7,5...+9 mpy. Suunnittelualue sijaitsee pohjaveden muodostumisalueella. Alueelle on laadittu Kivenlahden metrokeskuksen pohja- ja hulevesiselvitys (Sito Oy, 31.3.2017). Alueen pohjaveden pintaa seurataan pohjavesiputkien avulla.

2.2.5 Suojelukohteet

Asemakaava-alueelta ei ole rajattu luonnonsuojelulain luontotyyppejä tai metsälakikohteita. Alueelta ei ole myöskään tunnistettu valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita luontokohteita.

2.2.6 Ympäristön häiriötekijät

Liikenne

Suunnittelualue sijoittuu suurelta osin Länsiväylän liikenteen melualueelle. Länsiväylän varrella ei ole meluesteitä. Liikenteen aiheuttamat hiukkaspäästöt vaikuttavat alueen asemakaavoitukseen.

Metron savunpoistopuhaltimien aiheuttama ympäristömelu

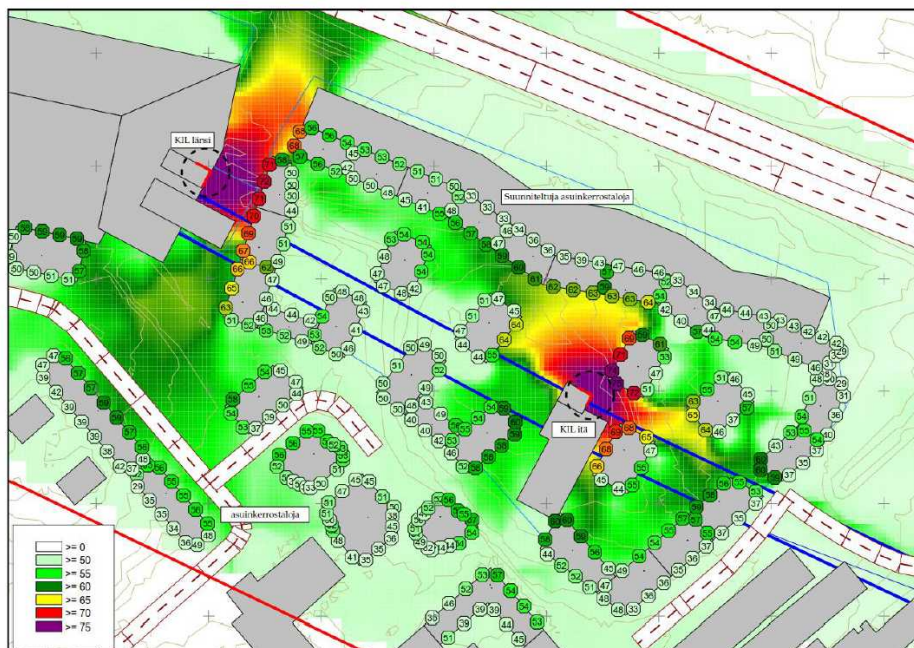
Länsimetron jatkeen valmistuessa, metroliiikenteen alettua sen ratatunnelin ja asemien savunpoistopuhaltimien koe- ja huoltokäytöistä aiheutuu ympäristömelua, jota on arvioitu Länsimetro Oy:n tilaamassa, Akukon Oy:n laatimassa Länsimetro Matinkylä-Kivenlahti, Ratatunnelin ja asemien savunpoistopuhaltimien aiheuttaman ympäristömelun huomiointi ja torjuntatarpeet -tarkastelussa (14.6.2017). Ympäristömelua on arvioitu laskennallisesti ratatunnelin poistumiskuilujen sekä asemien kuilujen lähiympäristössä olevien rakennusten julkisivuille, oleskelualueille sekä asuntojen sisätiloihin. Tarkastelussa on huomioitu sekä nykyiset että alueelle kaavoitetut tulevat rakennukset ja kohteet.

Harvoin esiintyvälle puhallinmelulle on esitetty asuintiloissa ja ulkona oleskelualueilla sovellettavat tavoitearvot, jotka perustuvat melun yleisiin ohjearvoihin sekä toiminnan ajalliseen harvaluonteisuuteen. Tavoitearvoissa on huomioitu Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) sekä Espoon ympäristö- ja asumisterveysviranomaisien lausunnot Länsimetron ykkösvaiheen savunpoistopuhaltimien käyttöönoton ympäristömelumittauksista ja tavoitearvoista.

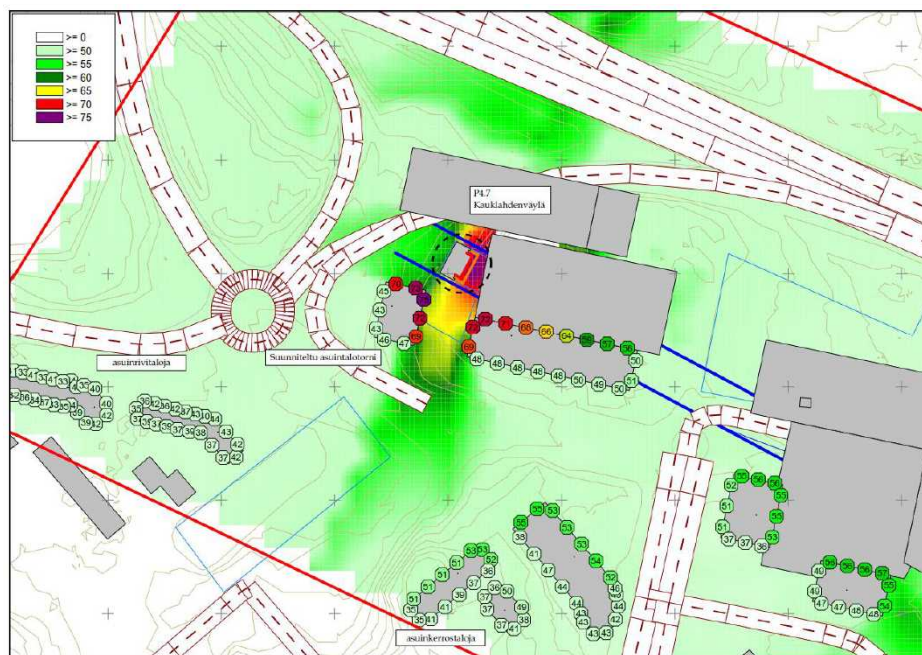
Savunpoistopuhaltimille on näillä perusteilla laskettu meluntorjuntatarpeet kuilu- ja käyttötilannekohtaisesti. Päiväajan 80 % koekäytöt ovat melun kannalta mitoittava tekijä kaikissa kuiluissa. Tarkastelussa todetaan, että Kivenlahden aseman itäisellä ja läntisellä kuilulla sekä ratatunnelin Kauklahdenväylän poistumiskuilulla P4.7 tarvitaan äänenvaimennusta. Vaimennustarve on seurausta päiväajan koekäyttöjen aiheuttamasta melusta.

Melua aiheuttavia puhallinkohtaisia koekäyttöjä tullaan tekemään noin kaksi kertaa vuodessa, ja ne tehdään päiväaikaan. Ratatunnelien savunpoistopuhaltimien koekäytön kestoksi on selvityksessä arvioitu 1,5 tuntia, josta noin 0,5 tuntia puhaltimia ajetaan ns. täysteholla (80 %). Melun tarkasteluissa on varmuuden vuoksi oletettu, että puhaltimet käyvät 80 % teholla koko 1,5 tunnin koekäytön ajan.

Ratatunnelin savunpoistopuhaltimia joudutaan ajoittain käyttämään myös rata-tunneleissa tapahtuvan huoltotoiminnan yhteydessä, jolloin puhaltimia ajetaan 30 % teholla. Metroliikenteen käynnistyttyä ratatunnelien ja radan huoltotoiminta joudutaan käytännössä tekemään yöaikaan, jotta huoltotyöt eivät häiritse metroliikennettä. Yöaikaisen huoltokäytön kesto on tällöin 4 h.



Kuva. Kivenlahden aseman itäisen ja läntisen kuilun ympäristö ja asuinrakennusten julkisivuille kantautuvat arvioidut melutasot koekäytön aikana 80 % teholla (Akukon. 14.6.2017)



Kuva. Kauklahdenväylän kuilun P4.7 ympäristö ja nykyisten asuinrakennusten julkisivuille kantautuvat arvioidut melutasot koekäytön aikana 80 % teholla (Akukon. 14.6.2017). Suunniteltu tornihoitelli on ympäristömelun kannalta mitoittava.

3

ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.1

Kaupungin ja seudun yleiset tavoitteet

Kaupungin tavoitteena on eheyttää kaupunkirakennetta tehostamalla maankäyttöä hyvien joukkoliikenneyhteyksien kuten länsimetron vaikutuspiirissä. Tavoitteena on turvallinen, esteetön ja laadukas kaupunkiympäristö.

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen lähtökohdat ja tavoitteet

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 22.4.2015 Kivenlahden metrokeskuksen tavoitteista seuraavasti:

1.1 Toiminnalliset tavoitteet

Tavoitteena on toiminnallisesti monipuolinen, keskustamainen alue, jonne osoitetaan asuin-, palvelu- ja liikerakentamista. Kaupalliset palvelut sijoitetaan siten, että vahvistetaan Kivenlahden nykyisen keskustan merkitystä osana metroaseman sisäänkäyntien väliin muodostuvaa uutta keskusta-akselia. Suunnittelussa huomioidaan metroasema ja linja-autotermiinaali osana kokonaisuutta. Alueen tulee kytkeytyä vahvasti Espoonlahden keskustaan.

Sen lisäksi tulee tutkia kytkeytymistä Kiviruukin alueeseen sekä merenrantaan ja kiinnittää huomiota viher- ja virkistysyhteyksien laatuun. Lisäksi varaudutaan alueelle syntyviin työpaikkoihin monimuotoista, joustavaa ja sekoittunutta rakennetta tukevalla kaavoituksella ja mahdollistetaan työpaikkaomavaraisuuden nostaminen. Selvitetään julkisten palveluiden tarve ja sijoittuminen.

1.2 Kaupunkirakenteelliset tavoitteet

Alueelle osoitetaan tehokasta rakentamista. Tutkitaan hyvin korkean rakentamisen tavoitealueen mukaisia tornirakentamisen mahdollisuuksia sekä tehdään toistaiseksi esitettyä enemmän toisistaan poikkeavia vaihtoehtoja, joissa on erilaisia mitoituksia ja kaupunkikuvallisia ilmeitä. Suunnittelussa huomioidaan Kivenlahden olemassa oleva rakenne ja mittakaava. Julkiset kaupunkitilat muodostavat paikkojen verkoston jalankulkuympäristön tasolla. Länsiväylän varteen sijoitetaan rakentamista, joka toimii samalla alueen melusuojana.

1.3 Kaupunkikuvalliset ja jalankulkuympäristön kehittämisen tavoitteet

Tavoitteena on tiivis ja viihtyisä kaupunkikeskusta, jossa kaupunkikuva ja jalankulkuympäristön laatu ovat korkeatasoisia ja muihin Espoon kaupunkikeskuksiin verrattuna omaleimaisia. Kivenlahden nykyinen luonne ja identiteetti huomioidaan suunnittelussa ja hyödynnetään keinoja, joilla korkeatkin rakennukset voidaan saada sulautumaan katukuvaan. Keinoja voivat olla ainakin matalammat jalustat, korkea rakentaminen osana pääosin matalampaa korttelirakennetta, vaihtelevat katutasojen julkisivut ja toiminnalliset rakenteet sekä tehokkaat umpikorttelit.

Alueelle suunnitellaan kaikille yhteisiä kaupunkitiloja, kuten aukioita ja taskupuistoja osaksi paikkojen verkostoa sekä jalankulku- ja pyöräilyreitistöä. Paikkojen verkoston avulla luodaan edellytyksiä sosiaalisesti vilkkaalle ympäristölle ja erilaisille kaupunkitapahtumille sekä yhdistetään eriluonteisia viherympäristöjä täydentäen siten pienimuotoisesti Kivenlahden alueen viherympäristöä. Länsiväylän ja Kivenlahdentien alikulku suunnitellaan yhtenäiseksi ja laadukkaaksi kaupunkitilaksi. Kivenlahdentie rajataan selkeästi, rakennukset avataan katutilaan ja varataan tilaa katupuille.

1.4 Liikenteelliset tavoitteet

Tavoitteena on toimiva, ensisijaisesti jalankulku-, pyöräily- ja joukkoliikennekaupunki. Erityistä huomiota kiinnitetään siihen, että voidaan taata liityntälinja-autoliikenteen häiriötön liikennöinti. Asemakaava-alueen kytkeytyminen katuverkkoon suunnitellaan siten, että liikenne toimii ennusteen mukaisilla liikennemäärittämillä. Pysäköinti sijoitetaan ensisijaisesti rakennusten ja pihakansien alle, kalliuluolastoon ja/tai maanpäällisiin pysäköintilaitoksiin. Jalankulun ja pyöräilyn reittien suunnittelussa korostetaan turvallisuutta ja laadukkuutta sekä metrokeskuksen hyvää saavutettavuutta eri suunnista. Alueen läpi kulkee pyöräilyn laatureitti. Alueelle osoitetaan riittävästi polkupyöräpysäköintipaikkoja.

Lisäksi kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto varasi 11.1.2016 SRV Yhtiöt Oyj:lle ja VVO-Yhtymä Oyj:lle (nykyisin Kojamo Oyj) Kivenlahden metrokeskuksen alueen suunnittelua varten. Samalla jaosto ohjeisti muun muassa kehittämään toiminnoiltaan ja palveluiltaan monipuoliseksi, elävää kaupunkitilaa muodostavaksi kokonaisuudeksi, jolle suunnitellaan korkeatasoista ja monimuotoista asuntorakentamista sekä palvelu-, liike- ja toimistotilaa.

3.2 Alueen toimintoja, mitoitusta ja ympäristön laatua koskevat tavoitteet

Alueelle suunnitellaan uusi metron tukeutuva asuin-, liike-, palvelu- ja toimitilarakennusten alue sekä julkisia tiloja jalankululle, pyöräilylle ja oleskeluun sekä erilaisille aktiviteeteille. Kaupunkirakenteellisesti ja -kuvallisesti tavoitteena on kaupunkimainen kaupunkimainen ympäristö, joka ilmentää Kivenlahden identiteettiä sekä merellisyyttä. Rakennuskannassa tavoitellaan korkean rakentamisen lisäksi monipuolisuutta, vaihtelevuutta ja omaleimaisuutta ihmisen mittakaavaa unohtamatta. Metroaseman sisäänkäyntien ympäristöstä luodaan viihtyisä keskusta-akseli yhdistämään uusi alue Kivenlahdentorin toimintoihin.

Alueen liikenteellisenä tavoitteena on tukeutua joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä vähentää henkilöautoilun tarvetta. Alueelle luodaan joukkoliikenteen käyttöä tukeva tiivis kaupunkirakenne. Metron houkuttavuutta pyritään lisäämään luomalla sujuvat yhteydet asemalle sekä toteuttamalla liityntäpysäköintiä varten auto- ja pyöräpaikkoja. Lisäksi tavoitteena on toteuttaa alueen läpi kulkeva pyöräilyn laatureitti sekä muita pääreittejä, jotka tukevat pyöräilyn edistämisen ja kestävä kehityksen tavoitteita. Pysäköinnin suunnittelussa tavoitellaan keskitettyä pysäköintiratkaisua, joka mahdollistaa pysäköinnin tehostamisen.

Alueelle tavoitellaan vähintään 1 800 uutta asukasta sekä 500-900 uutta työpaikkaa. Alueelle suunnitellaan neljäryhmäinen päiväkotitila. Kaupallisten palveluiden määrä asettuu 14 000 ja 24 000 k-m²:n välille.

3.3 Osallisten tavoitteet

Asukasmielipiteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli MRA 30 §:n mukaisesti nähtävillä 15.11.-16.12.2015. OAS:sta jätettiin 11 mielipidettä. Niissä kiinnitettiin huomiota muun muassa:

- kiinnostavan ja vaihtelevan kaupunkimaisen ympäristön muodostumiseen
- monipuolisiin toimintoihin ja niiden sijaintiin
- rakentamisen korkeuteen ja varjostuksiin
- jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuteen
- pysäköinnin järjestämiseen
- liikenteen meluun ja hiukkaspäästöihin
- alueen palveluiden ja työpaikkojen lisäämiseen
- sosiaaliin kysymyksiin

Keskustelu- ja tiedotustilaisuus järjestettiin 7.12.2015. Osallistujat nostivat tilaisuudessa esille muun muassa korkean rakentamisen (puolesta ja vastaan), alueen identiteetin ja tunnelman säilyttämisen, palveluiden parantamisen, turvallisen ympäristön luomisen sekä työpaikkojen lisäämisen. Osallisten palautetta on huomioitu kaavaehdotuksen valmistelussa.

4 ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 Yleisperustelu ja -kuvaus

Kivenlahden metrokeskuksen asemakaavaratkaisulla tiivistetään kaupunkirakennetta ja jatketaan Kivenlahden kaupunkimaista luonnetta. Tehokas maankäyttö keskittyy Länsiväylän ja Kivenlahden nykyisen keskustan väliselle alueelle metron sisäänkäyntien lähiympäristöön. Tilallisesti vaihteleva julkisten kaupunkitilojen sarja kytkee uuden ja olevan kaupunkirakenteen toisiinsa sekä muodostaa laajan kävelykeskustan Kivenlahdentorin, metroaseman sisäänkäyntien ja Kiviruukin välille.

Asemakaavaratkaisun lähtökohtana on ollut Kivenlahdentien korvaaminen uudella katuysteillä, Höyrylaivantiellä, lähempänä Länsiväylää. Näin on saatu luotua laajempi yhtenäinen alue asumiselle riittävän kaukana Länsiväylän liikenteen aiheuttamista meluista ja päästöistä. Vapautuva maa-ala mahdollistaa myös uuden korttelirakenteen liittämisen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Länsiväylän ja Höyrylaivantien varteen sijoittuvat rakennukset suojaavat muuta asemakaava-aluetta liikenteen melulta. Asumisen suurkorttelin lamelli-asuinkerrostalojen rivistö suojaa asuinkorttelin piha-alueilta ja asuntoja melulta.

Kivenlahden metrokeskus rakentuu tulevan metroaseman sisäänkäyntien ympärille. Suunnittelualueesta voidaan erottaa neljä osa-aluetta: metron läntisen sisäänkäynnin yhteyteen rakentuva keskustatoimintojen korttelialue C-1, itäisen sisäänkäynnin ympärille rakentuva asuinkerrostalojen korttelialue (kortteli 34028, asumisen suurkortteli), läntisimmän osan toimitilojen korttelialue KTY-1 ja Merivirta 3-5:n kiinteistöjen muodostama uudistuva korttelinosa.

Kaupalliset palvelut

Asemakaavalla tehostetaan maankäyttöä metron kehityskäytävän ja erityisesti Kivenlahden metroaseman tuntumassa. Asemakaavaratkaisu poikkeaa yleiskaavasta laajentaen yleiskaavan keskustatoimintojen aluetta luoteeseen metrosisäänkäynnin yhteyteen osoitetun keskustatoimintojen korttelialueen (C-1) myötä. Kaupalliset palvelut seuraavat infrastruktuuriin muutosta (metrolinjan läntinen pääteasema), ja perusteltua on lisätä alueen kaupallisten palveluiden tarjontaa asukasmäärän kasvaessa. Kivenlahdessa tuhannen liityntäpysäköinnin autopaikan ratkaiseminen onnistuu läntisen sisäänkäynnin läheisyyteen, jolloin kaupalliset palvelut on sijoitettu siten, että ne palvelevat myös liityntäpysäköinnin käyttäjiä. Kaupan sijainti liityntäpysäköinnin yhteydessä mahdollistaa eri käyttötarkoitusten keskinäisen vuorottaiskäytön. Asemakaavalla luodaan edellytykset uusille työpaikoille ja parannetaan Suur-Espoonlahden alueen työpaikkaomavaraisuutta sekä Kivenlahden palveluiden tarjontaa ja monipuolisuutta.

Korkea rakentaminen

Kivenlahti on Espoon korkean rakentamisen periaatteissa määritelty hyvin korkean rakentamisen tavoitealueeksi. Kaava-alueelle suunnitellut kolme 13-22-kerroksista asuintornia ja 22-kerroksinen hotelli muodostavat olemassa olevien tornien kanssa korkeiden rakennusten itä-länsisuuntaisen sommitelman. Hotellitorni toimii maamerkinä lännen suuntaan. Uusi keskus hahmottuu tunnistettavana jo kaukoetäisyydeltä Länsiväylän suurmaisemassa.

4.2

Mitoitus

Asemakaava-alueen laajuus on noin 19,4 ha, josta noin 5,6 ha osoitetaan Länsiväylän maantien alueeksi (LT).

Rakennusoikeutta asemakaava-alueella on yhteensä 122 160 k-m², josta asuntoja on 87 160 k-m², liike-, palvelu- ja toimistorakentamista keskustatoimintojen korttelialueella on 13 350 k-m², muita liike-, palvelua ja työtiloja yhteensä 1 700 k-m² ja toimitiloja sekä liikunta- ja hyvinvointipalveluiden tiloja 7 000 k-m². Hotellin rakennusoikeus on 12 000 k-m² ja päiväkodin 950 k-m². Korttelien tehokkuudet vaihtelevat 1,0:n ja 3,1:n välillä.

Asemakaava-alueen rakennusoikeus kasvaa 114 815 k-m².

Asuinrakennusoikeus vastaa noin 1 800 uutta asukasta (1 as / ~50 k-m²). Muu rakennusoikeus vastaa vähintään 500 työpaikkaa (1 tp / ~50 k-m²).

Asemakaava-alueen asukasmäärän lisäys ei muodosta tarvetta uudelle peruskoululle, vaan uudet oppilaat voidaan sijoittaa alueen muihin kouluihin. Korttelin 34028 koillisosaan, itäisen metrosisäänkäynnin viereen on varattu rakennusala neljäryhmäiselle päiväkodille.

4.3 Tonttijako

Asemakaavassa on osoitettu sitova tonttijako kortteliin 34015.

4.4 Kaavan mukainen rakennettu ympäristö

4.4.1 Maankäyttö

Korttelialueet

Keskustatoimintojen korttelialue (C-1)

"Keskustatoimintojen korttelialue, jolle saa sijoittaa asuntoja, liike- ja toimistotiloja, julkisia ja yksityisiä palveluja sekä maanalaisen pysäköintilaitoksen. Alueelle saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätiloja ja maankäyttö- ja rakennuslain 71 §:ssä tarkoitettua myymäläkeskittymän. Alueelle ei saa sijoittaa tilaa vaativan kaupan tiloja. Alueelle saa lisäksi sijoittaa metroasemaan liittyviä tiloja ja kulkuyhteyksiä. Korttelialueelle tulee sijoittaa vähintään 100 metron tarvitsemaa liityntäpysäköintipaikkaa."

Liiketilat, palvelut ja toimistot keskittyvät keskustatoimintojen korttelialueelle (kortteli 34015) läntisen metrosisäänkäynnin yhteyteen. Näille toiminnoille osoitetaan rakennusoikeutta $13\,350\text{ k-m}^2$, josta 150 k-m^2 tulee sijoittaa Tschetschulinportin alikulun tuntumaan sen tasolle. Metroaseman sisäänkäynti liittyvine tiloineen sijoittuu tasolle +3,0 mpy. Kaavassa osoitetaan nuolimerkinnällä likimääräiset sijainnit rakennuksen sivuilta, joilta tulee olla suora yhteys metroaseman sisäänkäynnille.

Liike-, toimisto- ja palvelurakennuksen vesikaton korkeusasema Höyrylaivantien puolella on enintään +30,5 mpy ja Meriusvanaukion puolella +26,5. Sen julkisivut tulee verhoilla laadukkaalla ja paikkaan sopivalla materiaaalilla. Näkyviin jäävien julkisivuelementtien saumat tulee sovittaa osaksi julkisivujen sommittelua. Julkisivujen tulee olla sävyltään pääasiassa vaaleita. Sisäänkäyntejä tulee korostaa lasiseinillä sekä muusta julkisivusta erottuvalla käsittelyllä. Julkisivuverhouksen saa ulottaa rakennuksen rungosta erillisenä yleisten alueiden puolelle enintään 0,4 metriä.

Korttelialueelle sijoittuu kaksi asuintornia (ak), joille rakennusoikeutta osoitetaan yhteensä $12\,050\text{ k-m}^2$. Tornirakennukset ovat 13- ja 16-kerroksiset. Niiden ulko-oleskelualueet sijoittuvat liikekeskusrakennuksen matalan osan (+17,0 mpy) päälle. Tornirakennusten piha-alueet suojataan melulta kaksimetriä korkeiden melusteiden avulla. Tornirakennusten tulee sopia Kivenlahden olevien tornien ilmeeseen. Niiden vertikaalista luonnetta tulee korostaa esimerkiksi massoittelemalla, aukotusten, parvekelinjojen ja materiaalivaihteluiden keinoin. Tornirakennuksilla tulee olla selvästi havaittavat jalusta- ja huippuosat. Niiden julkisivujen pääasiallisena materiaalina tulee käyttää valkobetonia.

Liike-, toimisto- ja palvelurakennuksen huoltotiloihin (kh) ajo tapahtuu Kivenlahdenkadun, Höyrylaivantien ja Vanhan Jorvaksentie kiertoliittymästä, Kivenlahdenympyrästä. Kaupunkikuvallisista syistä alue tulee erottaa katunäkymästä seinillä, liukuovilla tai vastaavilla rakenteilla, joiden tulee olla materiaaleiltaan korkeatasoiset. Maan alle sallitaan autopaikoitusta kahteen tasoon. Yhteys maanlaiseen pysäköintilaitokseen tapahtuu Vanhalta Jorvaksentielle (sisäänulos) tai Höyrylaivantieltä (sisään).

Toimitilojen korttelialue (KTY-1)

"Toimitilarakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa toimitiloja, liikunta- ja hyvinvointipalveluja, pysäköintilaitoksen sekä hotellin. Alueelle tulee sijoittaa vähintään 500 metron tarvitsemaa liityntäpysäköintipaikkaa."

Kortteliin 34006 sijoittuu 22-kerroksinen hotellitorni sekä neljäkerroksisen pysäköintilaitos, jonka päälle saa sijoittaa toimitiloja sekä liikunta- ja hyvinvointipalveluja. Pysäköintilaitoksen päälle tulevan rakennusmassan korkeus vastaa noin neljää kerrosta ja koko rakennuskokonaisuuden korkeus noin kahdeksaa kerrosta. Pysäköintilaitokseen voidaan osoittaa kortteleiden 34006, 34014, 34015, 34016 ja 34017 autopaikkoja. Ajo sinne tapahtuu Kiviruukinkadun kautta. Myös maanlainen yhteys korttelista 34015 on mahdollinen.

Kyseisen rakennuksen julkisivut tulee jäsenellä vaaka- ja pystysuunnassa pienempiin, materiaaleiltaan, massoitteeltaan tai käsittelyiltään erilaisiin osiin. Osa rakennuksen Höyrylaivantien tai Vanhan Jorvaksentien puoleisesta julkisivusta tulee toteuttaa ympäristöön sopivalla köynnösseinällä elävöittämään katutilaa. Köynnöskasvien kasvualustalle tulee varata riittävästi tilaa.

Korttelialueen keskelle sijoittuu rakennusala, jolle saa sijoittaa metrotunnelin ilmanvaihto- ja paineentasauskuiluja sekä hätäpoistumistien. Tontilleajo tapahtuu joko Vanhalta Jorvaksentieltä tai Kiviruukinkadulta ennen uuden ajoneuvo liikenteen alikulun suuaukkoa.

Asuinkerrostalojen korttelialueet (AK)

Kortteli 34028

Merkittävä osa (57 410 k-m²) uusista asuinkerrostaloista tulee sijoittumaan itä-osan asuinkerrostalojen korttelialueelle asumisen suurkortteliin. Sen pohjoisosan nauhamainen, 5-12-kerroksisten lamellikerrostalojen rivistö muodostaa kiinnostavan, omaleimaisen ilmeen Länsiväylän suuntaan sekä suojaa asuin-korttelin rakennuksia ja piha-alueita Länsiväylän liikenteen melulta. Rakennukset on rakennettava toisiinsa kiinni halutun melusuojausajan aikaansaamiseksi.

Korttelin autopaikat osoitetaan Höyrylaivantien varren pysäköintilaitoksesta. Maanpäällisten pysäköintitasojen lukumäärän määrittää vesikaton ylin korkeusasema +18,0 maanpinnan korkeusasemasta riippuen yhdestä kahteen tasoon; maanalaisia tasoja saa toteuttaa enintään kaksi. Pysäköintilaitokseen voidaan osoittaa lisäksi kortteleiden 34016, 34027 ja 34063 autopaikkoja. Pysäköintiä voidaan toteuttaa korttelin itäosassa myös pihakannen alla (al/ma).

Suurkorttelia kiertää vaihtelevankorkuiset (4-8 krs) asuinkerrostalolamellit, korttelin keskelle sijoittuu viisi rakennusala 6-kerroksisille erillisille asuinkerrostaloille. Seitsenmerenreitillä varrella 8-kerroksisten rakennusten väliin sijoittuu kaksikerroksiset rakennusmassat luomaan vaihtelua raitin ilmeeseen ja tuomaan auringonvaloa kortteliin. Seitsenmerenreitillä varrella sijoittuvat myös päiväkotit sekä liike-, palvelu- tai työtiloja kolmeen eri kohtaan.

Korttelin 34028 yleisilme on valkoinen, mutta asuinrakennusten sisäpihan puoleisten päätyjen julkisivuissa voidaan käyttää poltettua tiiltä punaisen ja ruskean eri sävyissä. Erilliset polkupyöräkatokset ja -varastot voidaan sijoittaa korttelissa rakennusalan rajoista riippumatta. Asumisen suurkorttelin leikkipihat voivat toteutua useamman taloyhtiön yhteisenä, laajempaan alueena. Päiväkodille osoitetaan piha-alue metroaseman itäisen sisäänkäynnin vierestä.

Huolto- ja pelastusajo korttelialueelle tapahtuu Merivirralla Ristiaallokon kohdalla ja Meriusvan päästä. Jotta piha-alueita säästyisi pelastusteiltä ja -paikoilta tavanomaista enemmän, määrätään kaavassa ”ju-2”-merkinnällä Höyrylaivantien ja Meriusvan yhtenäisten lamellirakennusten osalta hätäpoistumisesta. Tällöin rakennuksessa asuntojen parvekkeiden väliin tulee toteuttaa hätäpoistumista varten EI15-osastoitu pystysuuntainen tila, jonka kautta parvekkeelta pääsee pelastautumaan maantasolle. Ratkaisun tulee olla osa rakennuksen julkisivukokonaisuutta. Vaihtoehtoisesti asuinrakennuksen hätäpoistuminen voidaan toteuttaa osastoidulla sisäisellä käytävällä ja kahdella uloskäytävällä.

Metroaseman sisäänkäynnin kylkeen sijoittuu myös maanpinnan alapuoleinen sulkulaatalla suljettu kalliotila. Rakentamisen ulottuessa alueelle tulee huomioida viereisen metroaseman sisäänkäyntirakennuksen rakenteet. Tila tulee sulkea uudestaan rakentamisen yhteydessä. Suunnitelmat tulee hyväksyttävä rakennuslupavaiheessa metron omistajataholla.

Osa korttelia 34029

Merivirta-kortteli (AK, osa korttelia 34029) uudistuu 22-kerroksisella asuintornilla koilliskulmassa, 8-kerroksisella asuinlamellikerrostalolla lounaiskulmassa ja näiden väliin sijoittuvalla L-muotoisella 4-kerroksisella rakennusmassalla. Rakennusoikeutta AK-korttelialueelle osoitetaan 15 600 k-m², josta 1 200 k-m² tulee toteuttaa liike-, palvelu- tai työtiloina katutasoon Kivenlahdentorin elinvoimaa tukemaan. Olevat liikerakennukset puretaan, mutta pysäköintilaitos on tarkoitus

säilyttää. Sen päälle voidaan toteuttaa kaksikerroksinen useamman asunnon asuinrakennus (merkintä "as" autopaikkojen ja asuintalojen korttelialueella / LPA-A). Rakennusoikeutta tälle osoitetaan 1 000 k-m². Pysäköintitalon julkisivut tulee toteuttaa osana korttelin kokonaisuutta.

Osa korttelia 34016

Meriusvan varrelle osoitetaan yksittäinen kuusikerroksinen asuinkerrostalo, jonka piha sijoittuu Meriusvanaukion puolelle. Rakennusoikeutta osoitetaan 2300 k-m².

Autopaikkojen korttelialue (LPA)

Autopaikkojen korttelialue sijaitsee Meripoijun ja Meriusvan kulmauksessa korttelissa 34016. Korttelialue käsittää olemassa olevan pysäköintilaitoksen, jonka pysäköinti sijoittuu Meripoijun katutasoon kannen päälle ja kannen/maan alle. Laineitteinaukion torialue laajenee pysäköintikannelle noin 10 autopaikan verran ja maan alle osoitetaan uusi ajoyhteys viereisen AK-korttelialueen kautta. Olevan pysäköintilaitoksen järjestelyt ja poistuvien paikkojen korvaaminen ovat osa asemakaava-alueen pysäköintijärjestelyjen kokonaisuutta, ja niistä neuvotellaan kaupungin tonttiyksikön toimesta.

Rakentamisen ohjeistus / rakentamisen tapa

Kaikkien asuinrakennusten pääasiallinen väri on valkoinen. Kerrosluvun esittämättä ja asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi voidaan ylimmän kerroksen yläpuolelle rakentaa asukkaiden yhteisiä saunaosastoja ja kerhotiloja. Tällöin myös alemmissa kerroksissa sijaitsevien asuntojen asukkaat pääsevät nauttimaan muun muassa merinäköaloista erityisesti korkeissa rakennuksissa.

Yli 12-kerroksisen asuinrakennusten tulee sopia Kivenlahden olevien tornien ilmeeseen ja niiden vertikaalista luonnetta tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin, kuten massoitellulla, aukotuksilla, parvekelinjoilla ja materiaalivaihteluilla. Rakennusten alimman tai kahden alimman kerroksen tulee muodostaa rakennuksen muusta julkisivusta tai massoitellusta poikkeava selkeä ja yhtenäinen jalustaosa. Katutason tuulisuuden vähentämiseksi tulee suosia katoksia tai sisäänvetoja. Rakennuksissa tulee olla tunnistettava ja kaupunkikuvaa rikastuttava, osittain sisäänvedetty ja selvästi havaittava huippuosa.

Liike-, palvelu- tai työtilat raittien ja aukioiden varsilla elävöittävät jalankulku-ympäristöä. Rakennusten katutason julkisivut tulee suunnitella siten, etteivät ne anna umpinaista vaikutelmaa. Niiden tulee erottua muista kerroksista aukotuksen ja julkisivun jäsentelyn osalta.

Rakennusten ja pihojen sijoituksessa on otettu huomioon niiden avautuminen valon ja pienilmaston kannalta suotuisiin ilmansuuntiin. Rakennusten sijoituksessa ja massoitelussa on otettu huomioon myös Länsiväylältä ja ympäröiviltä kaduilta tuleva liikenteen melu ja ilmanlaadun rajoitukset. Piha-alueiden suunnittelussa tulee huomioida alueen tuulisuus, jota voidaan vähentää kasvillisuudella, katoksilla ja sisäänvedoilla tai muilla tuulensuojarakenteilla. Muutenkin piha-alueet tulee toteuttaa vehreinä muun muassa puiden ja pensaiden avulla.

Pysäköintilaitokset tulee sovittaa osaksi rakennettua/rakentuvaa kokonaisuutta. Pysäköintilaitoksen julkisivujen tulee olla materiaaleiltaan ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoiset sekä antaa pääosiltaan umpinaisen vaikutelman. Pysäköintitilat tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä kokonaisuutena tontinrajoista ja rakentamisen vaiheistuksesta riippumatta samanaikaisesti uudisrakennusten kanssa. Pysäköintilaitoksen julkisivujen tulee olla yhtenäiset. Pysäköintilaitoksen vesikattoa ei saa rakentaa asuinrakennuksen kolmannen kerroksen asuntojen ikkunoiden alareunan yläpuolelle. Kattopinnan tulee olla yhtenäinen.

Tekniset tilat ja laitteet tulee integroida osaksi muuta rakennusmassaa tai käsitellä osana rakennuksen arkkitehtuuria. Niiden julkisivujen laatutason tulee vastata rakennuksen julkisivujen laatutasoa.

Muut alueet

Kaavassa ei osoiteta varsinaisia virkistysalueita muualle kuin Vanha Jorvaksentien varteen voimassa olevan asemakaavankin mukaisens puistoalueena (VP). Suunnitellut raitit (pp/h) ja katuaukiot / torit muodostavat kuitenkin monipuolisen julkisten ulkotilojen verkoston ("paikkojen verkosto"), jolla on paikoittelun myös puistomaisia piirteitä. Meriusvanaukiolle ja Seitsenmerenreitille syntyy useita liikenteeltä ja melulta suojassa olevia tiloja, joiden aurinkoon avautuvat seinustat soveltuvat hyvin oleskeluun. Kävelyalueiden mitoitus mahdollistaa suurikokoiset katupuut sekä paikoitellen myös laajahkoja istutettuja alueita sekä urbaaneja hulevesipainanteita. Osa yleisten alueiden istutettavista alueista on osoitettu kaavassa ohjeellisena.

Alue Kauklahdenväylän koillispuolella Ruukinmäen vieressä osoitetaan suoja- viheralueeksi (EV).

4.4.2 Liikenne

Ajoneuvoliikenne

Kaavaratkaisun ja suunnittelun lähtökohtana on ollut Kivenlahdentien siirtäminen Länsiväylän viereen, jolloin on muodostunut suurempi, yhtenäinen alue asumiselle (suurkortteli). Uusi katuyhteys on nimetty Höyrylaivantieksi. Asemakaavan myötä mahdollistetaan Länsiväylän ali, Kivenlahdesta Kiviruukin puolelle uusi ajoneuvoliikenteen alikulku henkilöautoille ja paikallislinja-autoille (matala kalusto), Ruukinmäenportti. Alikulku palvelee muun muassa metron liityntäpysäköintiä Länsiväylän pohjoispuolella sekä mahdollistaa myös suoran linja-autoliikenteen Kiviruukin ja Kivenlahden välille. Maasto-olosuhteiden vuoksi alikulun mitoitus ei mahdollista korkeamman kaluston liikennöintiä.

Alueen liikenne lisääntyy metron liityntäliikenteen seurauksena. Henkilöautoliikenteen tarvetta vähentää uusi joukkoliikenneyhteys eli metro sekä sen liikennöintiin kytkeytyvät linja-autoliikenteen liityntälinjat.

Kevyt liikenne ja polkupyörien pysäköinti

Jalankulun ja pyöräilyn reittejä parannetaan. Alueella on kattava jalankulun ja pyöräilyn mahdollistava keveyn liikenteen verkko. Alueelle johtaa idän suunnasta korkeatasoinen pyöräilyn laatureitti eli niin kutsuttu "Länsibaana" suunnittelualueen läpi metroaseman sisäänkäyntien editse. Länsiväylän alittava nykyinen, ahdas alikulku uudistuu väljäksi aukiomaiseksi kaupunkitilaksi (Tschet-schulininportti) toimien pohjois-eteläsuuntaisen jalankulun ja pyöräilyn keskeisenä yhteytenä.

Korttelissa 34015 metroaseman läntisen sisäänkäynnin ja liiketilojen yhteyteen tulee toteuttaa yhteensä 580 polkupyöräpaikkaa, joista kaikki tai osa paikoista voi olla vuorottaiskäytössä liityntä- ja liiketilojen pyöräpysäköinnin kesken. Laskennallinen osuus joukkoliikenteen liityntäpyöräpysäköinnille on 385 paikkaa ja liiketiloille 195 paikkaa. Metron itäisen sisäänkäynnin yhteyteen tulee sijoittaa 150 liityntäpyöräpaikkaa. Liityntäpyöräpaikoista vähintään 300 paikkaa tulee olla säältä suojatussa tilassa, jossa on mahdollisuus myös pyöräilytarvikkeiden säilyttämiseen. Pyörätelineissä tulee olla runkolukitusmahdollisuus.

Julkinen liikenne

Aluetta palvelee metrolinja idän suuntaan sekä liityntälinjasto linja-autoilla muihin suuntiin. Ennen metrolinjan valmistumista nykyinen linja-autoliikenne toimii joko suoraan Helsinkiin tai Matinkylän metroasemalle. Liityntäliikenteen linja-autopysäkkien sijainti Höyrylaivantien varrella liikekeskuksen pohjoispuolella turvaa sujuvat vaihtoyhteydet joukkoliikennevälineestä toiseen.

Pysäköinti

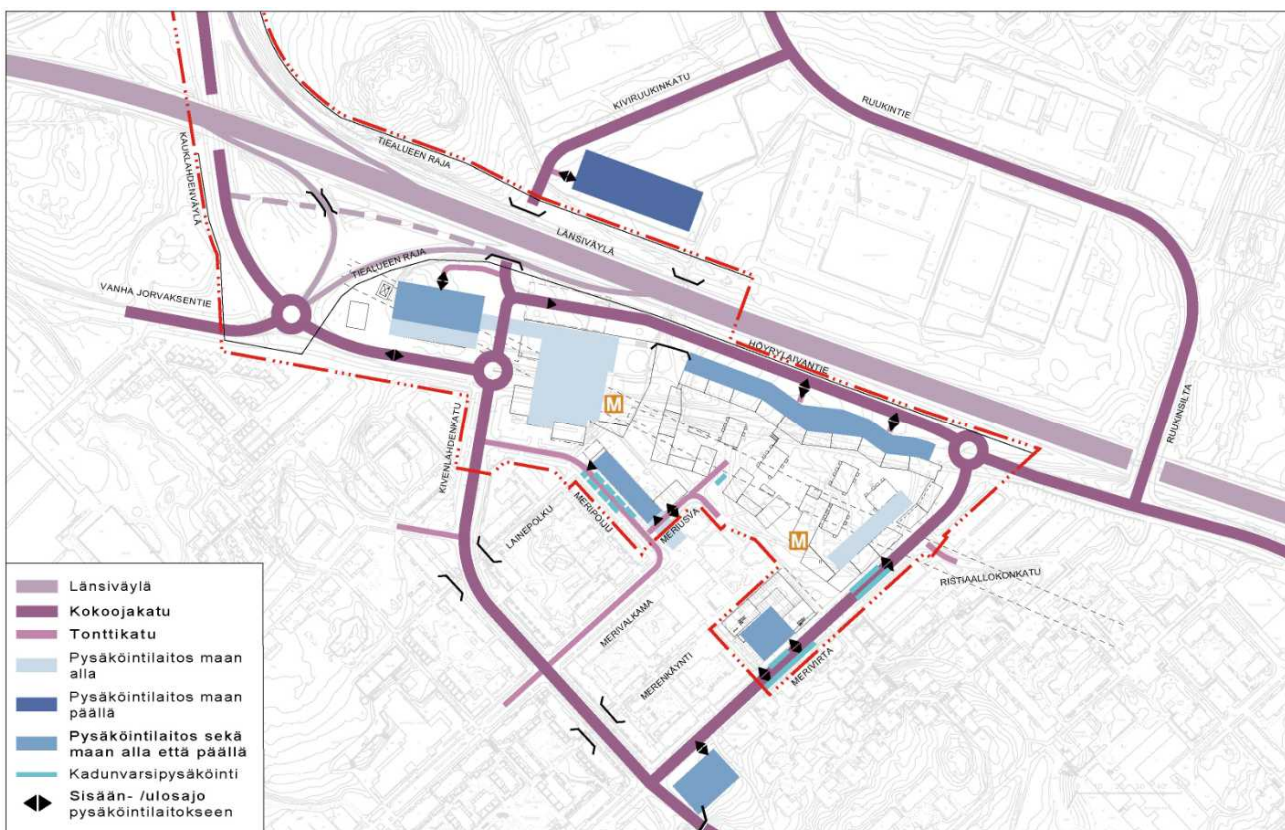
Kiinteistöjen pysäköinti sijaitsee pysäköintilaitoksissa. Yleistä pysäköintiä on sijoitettu pääosin katujen varsille. Päiväkodin saattoliikenteen lyhytaikainen pysäköinti järjestetään Merivirran varteen.

Kivenlahden metroaseman yhteyteen on länsimetron suunnitelmissa osoitettu sen suurin yksittäinen liityntäpysäköintikeskittymä. Pysäköinnin toimivuuden turvaamiseksi asemakaavassa varaudutaan liityntäpaikkojen sijoittumiseen useaan pysäköintilaitokseen metroaseman läheisyydessä. Liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi laitoksiin on useampi mahdollinen ajoreitti. Länsimetron hankesuunnitelman mukaisista tuhannesta liityntäpysäköintipaikasta asemakaava-alueella tulee toteuttaa vähintään 600 paikkaa. Loppuja 400 liityntäpysäköintipaikkaa on tutkittu toteutettavaksi asemakaava-alueen ulkopuolelle Kiviruukin alueelle. Liityntäpysäköintiratkaisu tulee kokonaisuudessaan kytkeä asemakaavaratkaisun toteuttamiseen.

Osa suunnittelualueella sijaitsevista, kaava-alueen ulkopuolisten kiinteistöjen käytössä olevista pysäköintipaikoista osoitetaan alueelle rakennettaviin uusiin pysäköintilaitoksiin sekä mahdolliseen kaava-alueen ulkopuoliseen pysäköintilaitokseen Merivirran ja Kivenlahdenkadun kulmauksessa (Hyökyyvuorenrinne, asemakaavan muutos). Meripoijun ja Meriusvan kulmauksessa sijaitseva, kannelle ja maan alle sijoittuva pysäköintilaitos säilyy, kuitenkin siten, että kannen länsipäädystä lohkaistaan kymmenisen paikkaa yleiseksi alueeksi. Kaupungin tonttiyksikkö käy neuvotteluja asemakaava-alueeseen liittyvistä pysäköintiratkaisuksista.

Merivirta 3-5:n korttelin pysäköintilaitos on tarkoitus säilyttää eikä sen auto-paikkajärjestelyihin asemakaavan muutos aiheuta muutoksia.

Yleinen pysäköinti toteutetaan katujen varsilla ja tarpeen mukaan asemakaava-alueen pysäköintilaitoksissa.



Kuva. Pysäköintikaavio (Sito Oy. 2017)

4.4.3 Palvelut

Kaupalliset palvelut

Asemakaavaehdotuksessa kaupallisten palveluiden määräksi esitetään yhteensä enintään 15 050 k-m²:ä. Kaupallisista palveluista suurin osa, 13 350 k-m², sijoittuu keskustatoimintojen korttelialueelle (C-1, kortteli 34015), jonne saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätiloja ja MRL:n 71 §:ssä tarkoitetun myymäläkeskittymän. Päivittäistavarakaupan yksikön kokoa ei ole ra-

joitettu, mutta paljon tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa ei alueella sallita. Keskustatoimintojen korttelialueelle osoitettua kerrosalaa voi käyttää myös muihin liiketiloihin, toimistoiksi sekä julkisiin ja yksityisiin palveluihin. Merivirta 3-5:n kortteliin (AK, osa korttelia 34029) saa liike-, palvelu- ja työtiloja toteuttaa 1 200 k-m² ja Seitsenmerenreitien varren kivijalkatiloihin yhteensä 500 k-m².

Asemakaavoitukseen liittyen on laadittu kaksi kaupallista selvitystä: Kivenlahden metrokeskuksen kaupallinen selvitys (Ramboll Finland Oy. 2016) ja Länsimetron jatkealueen kaupallinen tarkastelu (Ramboll Finland Oy. 2017). Lisäksi kaupallisten palveluiden määrästä ja sijoittumisesta on neuvoteltu Uudenmaan ELY-keskuksen sekä Uudenmaan liiton kanssa keväällä 2016.

Kivenlahden metrokeskuksen kaupallisen selvityksen mukaan alueen kaupallisten palveluiden määrää voidaan lisätä merkittävästi. Vaikutuksiltaan paikallisen kaupan määrä (ns. lähipalvelukeskittymä) Kivenlahdessa voi olla selvitysten mukaan 14 000 - 24 000 k-m², vaikka mitoitus ylittääkin seudullisuuden rajan. Selvityksissä on huomioitu Kiviruukin alueen kehittäminen asuin- ja työpaikka-alueena, mutta jo nykytilanteessa Kivenlahden kaupallisten palveluiden määrä on alimitoitettu ja kestäisi suuremmankin lisäyksen. Kivenlahden metrokeskuksen kaupallisen mitoituksessa on kiinnitetty huomioita päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoistavara-kaupan lisäliiketilantarpeeseen. Lisäksi alueelle tulee sijoittumaan kahviloita, ravintoloita ja muita kaupallisia palveluita. Mitoituksessa on huomioitu joukkoliikenteen käyttäjien tuoma lisä palveluiden määrään.

Länsimetron jatkealueen kaupallisen tarkastelun mukaan Kivenlahden päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan tarjonta on tällä hetkellä suhteellisen vaatimatonta. Kivenlahden päivittäistavarakauppojen myynti on pientä kivenlahtelaisten ostovoimaan nähden. Valtaosa alueen kulutuksesta suuntautuu muualle. Tulevaisuudessa Kivenlahden sijainti yhden metropysäkin päässä monipuolisesta ja palveluiltaan kehittyvästä Lippulaivasta Espoonlahdessa vaikeuttaa alueen kaupan palvelutarjonnan kehittämistä. Lähialueen väestöpohja on kuitenkin suuri ja asutus tiivistä, mikä yhdessä kasvavan väestömäärän (Kiviruukin alueen kehittäminen) kanssa mahdollistaa kaupan palvelujen kehittämisen. Tähän perustuu myös Kivenlahden alueen kaupan mitoitus (~ 21 000 k-m²), joka antaa mahdollisuuden kehittää etenkin päivittäistavarakauppaa, mutta myös erikoiskaupan lähipalveluja.

Yhteenvedon tarkastelussa todetaan, että vuoden 2030 kaupan alueiden sijoittuminen ja tarkastelussa esitetty kaupan mitoitus vahvistavat Suur-Espoonlahden asemaa asukkaiden asiointipaikkana: nykyinen asiointitodennäköisyysvyöhyke levittäytyy koko Espoonlahden suuralueelle. Arviolta noin 42 % Suur-Espoonlahden asukkaiden ostovoimasta jää mitoitettussa tilanteessa omalle alueelle. Myös alueen ulkopuolelle suuntautuvien asiointien suhteellinen osuus pienenee.

Julkiset palvelut

Useat Kivenlahden alueen julkiset palvelut sijaitsevat aluekeskus Espoonlahdessa. Kivenlahden palvelut säilyvät toistaiseksi asemakaava-alueen ulkopuolella; ainoastaan neljäryhmäinen päiväkotitoimitus osoitetaan korttelin 34028 koillisosalle. Päiväkotitoimitus voi olla kunnallinen tai yksityinen. Alueen asukasmäärän tuoma lisäys vaatisi kuusiryhmäisen päiväkodin, mutta ilmanlaadun herkkien kohteiden minimietäisyyden rajan vuoksi alueelle saadaan sopimaan vain neljäryhmäinen päiväkotitoimitus. Puuttaville hoitopaikoille on etsittävä sijainti toisaalta lähialueella. Alueen asemakaavoituksen tuoma koulupaikkatarve saadaan täytettyä Meritorin koulussa, jossa on sivistystoimen mukaan mahdollista kasvattaa oppilasmäärää. Meritorin koulun tontilla olisi myös laajentamisvaraa joko koulun tai päiväkodin tiloille.

4.4.4

Yhdyskuntatekninen huolto

Metrotunneli ja -asema

Alueeseen liittyy maanalainen asemakaava, Matinkylä-Kivenlahti metrotunneli, jonka määräykset tulee ottaa huomioon suunnittelussa ja rakentamisessa. Ra-

kennushankkeissa on huomioitava metrotunnelin ja -aseman tarvitsemat tilat ja suojaetäisyydet. Korttelialueella tulee ennen rakentamista selvittää, tarvittaessa laskelmin, rakentamisen ja rakennusten mahdolliset vaikutukset metron rakentamiseen. Rakennusvaiheen kaikissa töissä / rakentamisessa tulee huomioida metron tilat ja metrolinnoitus, eivätkä ne saa aiheuttaa häiriötä metrolinnoitukselle tai metron rakenteille.

Kaavassa osoitetaan "ma-ajo-1"-merkinnällä Höyrylaivantieltä lähtevä yhteys, joka tulee varata pelastus- ja huoltotoimelle metron huoltotunneliin likimääräisen -5,7 mpy-tason ja maanpinnan tason, noin +8,9 mpy välillä. Kulkuyhteyden vapaan korkeuden tulee olla vähintään 3,7 metriä. Sopimuksin ajoyhteyttä saa käyttää pysäköintilaitoksen sisäänajo.

Metron sisäänkäyntirakennuksen ja siihen liittyvien kuilurakennusten julkisivujen tulee olla materiaaleiltaan ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoiset, viimeistellyt sekä ympäristöönsä sopivat. Sisäänkäynnin puoleisella julkisivulla tulee olla suuria lasipintoja.

Hulevedet

Hulevesien hallinnan suunnittelu perustuu kaava-alueella kokonaisvaltaiseen ja valuma-alueelähtöiseen tarkasteluun. Kaava-alueella syntyvien hulevesien lisäksi alueen hulevesiverkoston kautta johdetaan Länsiväylän pohjoispuoleiselta valuma-alueen osalta laskevat hulevedet. Kaava-alueelta hulevedet puretaan Espoonlahteen kolmea eri reittiä: olemassa olevien Merivirran ja Merivalkaman suuntaisten linjojen lisäksi rakennetaan kokonaan uusi Marinsatamaan laskeva hulevesilinja.

Suunnitelman mukainen hulevesilinjasto on kapasiteetiltaan riittävä eikä vastaanottava merialue aseta rajoituksia lisääntyvälle hulevesien määrälle. Sen sijaan hulevesien hallinnan ratkaisuihin pyritään paikallisen tulvariskin minimointiin sekä hulevesien laadulliseen hallintaan Kivenlahden edustan vedenlaadun turvaamiseksi. Hulevesiä tulee kaavamääräyksen mukaan viivyttää kortteleissa 34006, 34015 ja 34028 yksi kuutiometri (1 m³) ja kortteleissa 34016 ja 34029 puoli kuutiometriä (0,5 m³) jokaista sataa vettä läpäisemätöntä pintaneliometriä (100 m²) kohti. Liikennöidyillä alueilla syntyvät hulevedet tulee ensisijaisesti käsitellä niiden laatua parantavalla suodattavalla menetelmällä. Viherkatot on vapautettu viivytyksvaatimuksesta. Yleisten alueiden osalta kaupunki noudattaa vuonna 2012 hyväksytyn hulevesiohjelman periaatteita.

Muuntamot ja pumppaamo

Asemakaavassa osoitetaan ohjeellinen tai sitova rakennusala viidelle muuntamolle. Kaksi niistä sijoittuu korttelialueille (kortteli 34006 ja 34028) ja loput katu- tai torialueelle. Pumppaamon rakennusala sijoittuu Höyrylaivantien ja Kiviruu- kinkadun risteyksen itäpuolelle.

4.4.5 Kaavan mukainen luonnonympäristö

Kaava-alue on nykyisellään rakennettua kaupunkiympäristöä, jolla ei ole suojeltavia tai säilyttämistä edellyttäviä luontoarvoja. Kallioinen moreenikumpare, entisen Stensvikin kartanon päärakennuksen paikka sijoittuu Suurkorttelin sisäpihalle, jossa tätä ympäristöstään erottuvaa maastonmuotoa on mahdollista hyödyntää pihatilojen suunnittelussa.

4.5 Ympäristön häiriötekijät

Liikenteen melu

Osa asemakaava-alueesta sijoittuu liikenteen melualueelle. Alueelle on laadittu meluselvitys (Sito Oy. 2017), joka huomioi muun muassa rakentamisen vaiheistuksen. Selvityksen perusteella kaavassa määrätään liikenteen melujen huomioimisesta rakentamisessa. Melusuojausmääräyksissä noudatetaan valtioneuvoston asettamia ohjeita.

Länsiväylän ja Höyrylaivantien varteen sijoittuvat rakennukset suojaavat muuta asemakaava-aluetta liikenteen melulta. Korttelin 34028 Höyrylaivantien puolei-

set asuinrakennukset ja pysäköintilaitos torjuvat liikenteen melua korttelialueella. Rakentaminen tulee toteuttaa vaiheittain siten, että asuntojen julkisivuille ja ulko-oleskelualueille kohdistuva melutaso ei ylitä valtioneuvoston asettamia ohjearvoja. Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää meluselvitys.

Korttelin 34015 Höyrylaivantien ja Meriusvanaukion puoleiset rakennusmassat vähentävät 13- ja 16-kerroksisiin asuintorneihin kohdistuvia meluja. Kattopihan reunan melusteet suojaavat piha-alueita. Korttelin 34015 asuinrakennuksia ei saa ottaa käyttöön ennen korttelialueen muiden rakennusten valmistumista.

Korttelin 34015 rakennuksissa, joiden julkisivuihin on kohdistettu meluneristävyysvaatimuksia, tulee asuntojen avautua myös hiljaisemman julkisivun suuntaan, ellei ulkoseinään kohdistuvaa alle 65 dB melutasoa saavuteta muilla rakenteellisilla ratkaisuilla. Muissa asuinrakennuksissa, joiden julkisivuihin on kohdistettu meluneristävyysvaatimuksia, tulee asuntojen avautua myös suuntaan, jonka julkisivulle niitä ei ole kohdistettu. Asuntojen ulko-oleskelutilaksi tarkoitettut parvekkeet, terassit tai muut vastaavat tilat tulee lasittaa siten, etteivät valtioneuvoston asettamat ulko-oleskelualueiden melutason ohjearvot ylitä.

Kortteleiden 34015 ja 34028 väliin jäävää aukiotilaa suojaa melulta Höyrylaivantien varteen sijoitettava kolmen metrin korkuinen meluste.

Metron savunpoistopuhaltimien aiheuttama ympäristömelu

Asemakaavassa määrätään, että metroasemaan liittyvät tekniset kuilut sekä niiden tekniset ja rakenteelliset ratkaisut tulee toteuttaa siten, että melutasot asuintalojen sisätiloissa eivät ylitä asumisterveydelle asetettuja ohjearvoja.

Ilmanlaatu

Metrokeskuksen asemakaavassa asuinrakentamisen ja päiväkodin sijainneissa on huomioitu HSY:n ilmanlaadun minimietäisyydet, jotka perustuvat noin 50 000 moottoriajoneuvon arkivuorokautiseen liikenteeseen. Tarkennetussa ennusteessa Länsiväylän liikennemäärän on arvioitu vuonna 2040 olevan noin 42 000 ajoneuvoa arkivuorokautta kohti. Asemakaavassa määrätään kiinnitetävän erityistä huomiota ilmanvaihtoon alle 100 metrin päässä Länsiväylästä sijaitsevista rakennuksissa. Näiden rakennusten tuloilma tulee ottaa riittävän korkealta, sisäpihan puolelta tai mahdollisimman etäältä Länsiväylästä. Rakennusten ilmanvaihto tulee varustaa asianmukaisin tuloilman suodattimin.

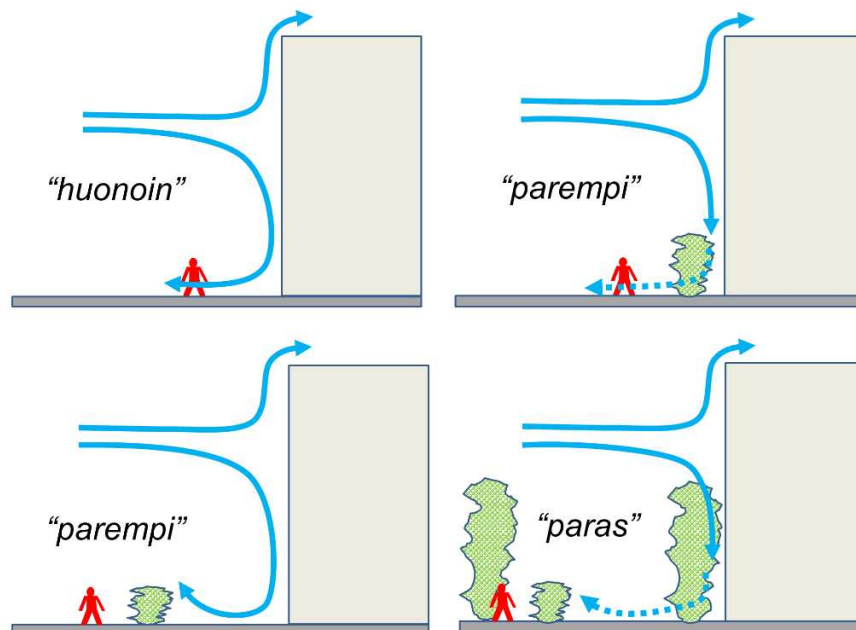
Ajoneuvoo	Asuinrakennukset / metriä		Herkkä kohde / metriä	
arki-vrk	minimietäisyys	suositusetäisyys	minimietäisyys	suositusetäisyys
5 000		10	10	20
10 000	7	20	20	40
20 000	14	40	40	80
30 000	21	60	60	120
40 000	28	80	80	160
50 000	35	100	100	200
60 000	42	120	120	200
70 000	49	140	140	200
80 000	56	150	150	200
90 000	63	150	150	200
100 000	70	150	150	200

Kuva. HSY:n ilmanlaatuvaatimukset liikenteen terveyshaittojen vähentämiseksi. (Lähde: <https://www.hsy.fi/fi/asiantuntijalle/ilmansuojelu/tietoakaupunkisuunnittelijoille/Sivut/Ilmanlaatuvaatimukset.aspx>)

Tuulisuus

Alueen tuulisuus selvityksessä (WSP Finland Oy. 2017) on esitetty alueen tuulimmat kohdat ja keinoja hillitä tuulen vaikutusta. Kaavamääräyksiin pyritään vaikuttamaan alueen tuulisuuteen ja erityisesti puuskatuuliin. Katutasen tuulisuutta tulee vähentää suosimalla yli 12-kerroksisissa rakennuksissa katoksia tai sisäänvetoja. Tuulisuus tulee huomioida yleisten ja korttelialueiden oleske-

lualueiden, sisäänkäyntien sekä joukkoliikenteen pysäkkialueiden suunnittelussa. Lisäksi yleisille alueille on osoitettu ohjeellisia puilla ja pensailta istutettavia alueenosia kohtiin, joissa kasvillisuuden avulla voidaan vähentää tuulisuuden vaikutusta.



Kuva. Tuulisuuden vaikutuksen vähentäminen kasvillisuuden keinoin (Kivenlahden metrokeskus, tuulisuus. WSP Finland Oy. 2017)

4.6

Nimistö

Kivenlahden metrokeskus sijaitsee vanhan *Stensvikin* kyläntontin kupeessa. Kaava-alueella on myös *Stensvikin* kartanon paikka. Osa-alueen nimi **Kivenlahti – Stensvik** tulee kylän ja kartanon nimestä. Kivenlahden kaavanimistö on suunniteltu suurelta osin asemakaavoituksen yhteydessä 1969. Silloin nimettiin muun muassa metrokeskuksesta etelään lähtevä pääkatu **Kivenlahdenkatu** ja sen poikkikadut **Merivalkama**, **Merivirta** ja **Meripoiju**.

Nimien meri-, merenkulku- ja merenkäyntiaihepiiri saatiin *Stensvikin* merellisestä historiasta. Metrokeskuksen kaavassa jatketaan sekä Kivenlahti-aiheisten että meriaiheisten nimien antamista. Eritasoliittymän nimi **Kivenlahdensolmu** ja Kauklahdenväylän ylittävän Länsiväylän sillan nimi **Kivenlahdensilta** ovat ennestään käytössä ja opaskartassa. Kivenlahdenkadun pohjoispäähän rakennettava kiertoliittymä saa kaavassa nimen **Kivenlahdenympyrä – Stensviksron-dellen**.

Länsiväylän edeltäjän, 1930-luvulla rakennetun *Jorvaksentien* vanha linjaus moottoritien eteläpuolella on katukäytössä. Läntisen osuuden nimi **Vanha Jorvaksentie – Gamla Jorvasvägen** (1974) ulotetaan Kivenlahdenkadun risteykseen asti.

Jorvaksentien linjan itäisemmällä osuudella on ollut nimi *Kivenlahdentie*, mutta asukkailta saadun palautteen mukaan se sekaantuu usein *Kivenlahdenkadun* kanssa. Kun osuuden linjaus muuttuu ja sen varteen tulee paljon uutta asumista, tilannetta selvennetään uudistettavan kadun uudella nimellä **Höyrylaivantie – Ångbåtsvägen**. Höyrylaivat liikennöivät *Stensvikin* säännöllisesti, kunnes juuri Jorvaksentien rakentaminen lopetti laivaliikenteen. *Stensvikin* laivalaiturin lähellä oleva kalliokin tunnettiin aikoinaan nimellä *Ångbåtsberget*.

Kivenlahdentorin koillispuolelle, 1977 puretun *Stensvikin* kartanon paikan luo tuleva pienehkö jalankulkuaukio saa nimen **Stensvikinpiha – Stensviksgården**.

1861 perustettu Stensvikin tiilitehdas on tärkeä osa kartanon ja kylän historiaa. Tehtaan perustaja *Feodor Tschetschulin* (1818–1871) oli tunnettu liikemies ja laivanvarustaja. Länsiväylän alikululle annetaan muistoniimi **Tschetschulinin-portti** (sukunimen oikeinkirjoituksen mutkikkuuden takia hänen mukaansa ei voi antaa osoitenimeä). Nimellä muistetaan myös tyttäriä *Mariaa*, joka oli Suomen ensimmäinen naispuolinen ylioppilas ja työskenteli Suomen Höyrylaiva oy:ssä, ja viulisti-säveltäjä *Agnesta*.

Stensvikin tiiliruukista tulee myös Länsiväylän pohjoispuolisen osa-alueen nimi **Kiviruukki – Stenbruket**. Sinne Kivenlahdesta johtava uusi katu on **Kiviruukinkatu – Stenbruksgatan**. Kadulla oleva Länsiväylän alikulku on **Ruukinmäenportti**, sillä vieressä on **Ruukinmäki**-niminen puisto.

Vanhan Jorvaksentien ja Kauklahdenväylän risteykseen kaavailtu kiertoliittymä nimetään **Marintorpanympyräksi** *Maristorpet*-nimisen torpan mukaan. Aihe on ennestään eräissä lähistön kaavanimissä (**Marinkallio**, **Marinportti**, **Marinsatama**).

Kadunnimi **Meriusva – Sjöroken** on suunniteltu 1970. Saman aiheen mukaan nimetään viereen tuleva keskeinen aukio **Meriusvanaukio – Sjöroksplatsen**. **Meripoijun** varteen muodostuu myös kaksi pienempää aukiota: Kivenlahdenkadun risteykseen **Pojjutori – Bojtorget** ja **Lainepolun** päähän **Laineitenaukio – Böljegangsplatsen**.

Merivirran pohjoispäähän rakennettava kiertoliittymä on **Virranpyörre – Strömvirveln**. Merenkulkuaiheinen jalankulkureitin nimi **Seitsenmerenreitti – Sjuhavsleden** (1984) ulotetaan Meriusvanaukiolle asti.

5 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIKUTUKSET

5.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Asemakaava-alueen rakentaminen tulee vaikuttamaan merkittävästi yhdyskuntarakenteeseen. Kaavan myötä Kivenlahteen rakentuu uusi, tiivis keskus, joka siirtää kaupunkirakenteen painopisteen alueen pohjoisosaan ja kaupallisen keskittymän myötä erityisesti Kivenlahdentorin ympäristöstä luoteeseen. Uuteen metroasemaan kytkeytyvien joukkoliikenne- ja pysäköintijärjestelyjen vaikutus yhdyskuntarakenteeseen on merkittävä, mutta osan vaikutuksista voidaan katsoa johtuvan jo lainvoimaisesta metrotunnelin ja metroasemien rakentamisen mahdollistavasta maanalaisesta asemakaavasta. Metroaseman sisäänkäyntien väliselle alueelle ja edelleen Kiviruukin suuntaan syntyy laaja kävelykeskusta (keskusta-akseli), joka kytkeytyy myös Kivenlahden merenrantaan johtavaan keskeiseen kävelyakseliin (Kivenlahdentori-Merenkäynti-Meritori).

Kivenlahden pohjoisosan nykyiset kaksi tornitaloa saavat rinnalleen uutta korkeaa rakentamista, mikä korostaa keskuksen asemaa myös kaukomaisemassa. Aikaisemmin pääosiltaan rakentamaton alue muuttuu tehokkaaksi asuin-, liike-, palvelu- ja toimitilakorttelien, uusien katujen ja aukoiden sekä pysäköintilaitosten muodostamaksi kokonaisuudeksi. Alueen länsiosan uudesta 22-kerroksisesta hotellitornista muodostuu uusi maamerkki Kirkkonummen suuntaan. Omaleimaista ilmettä Länsiväylän suuntaan luo nauhamainen 5-12-kerroksisten asuinkerrostalolamellien muodostama porrastuva ja loivasti polveileva rakennusmassa.

Länsiväylän alittavien uuden ajoneuvoliikenteen alikulun ja uudistettavan kevyen liikenteen alikulun avulla luodaan edellytykset Kiviruukin alueen kehittämiselle ja kytkeytymiselle metron kehityskäytävään.

5.2 Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen

Kivenlahdentien uusi katulinjaus ja valittu katupoikkileikkaus siirtää pidempi-matkaista pääkadun liikennettä maantieverkolle eli Länsiväylälle, mikä on huomioitu tilavarauksena kaavaa laadittaessa. Uuden rakentamisen lisäksi asemakaavoituksen yhteydessä syntyvät tuhat metron liityntäpysäköintipaikkaa tuot-

tavat uutta liikennettä alueelle. Toisaalta valmistuva metroyhteys mahdollistaa tehokkaan joukkoliikenteen runkoyhteyden ja siirtymisen yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen.

Suunnittelussa on huomioitu alueen huolto-, saatto- ja pelastusajoneuvoliikenne. Osa huoltoajasta ohjautuu Seitsemmerenreitille ja aukioille, jolloin tarkemmassa suunnittelussa turvalliseen liikkumiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Alueen kunnallistekniikka kokee suuria muutoksia, ja muun muassa vesihuollon verkostojen ja kaukolämpöjohtojen osalta joudutaan mittaviin siirtoihin ja lisäämiseen.

5.3

Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Alueen merkitys suurmaisemassa korostuu uusien tornirakennusten myötä aluetta eri suunnista lähestyttäessä. Etenkin mereltä päin katsottuna alueen tornit erottuvat, mutta toisaalta täydentävät nykyisten kolmen tornin siluettia.



Kuva. Nykyiset ja uudet tornit merenrannan siluettissa (Arkkititeitioimisto HKP Oy.2017)

Alueen mittavan rakentamisen tehostamisen myötä nykyinen kasvillisuus poistuu alueelta käytännössä kokonaan, mukaan lukien istutettu lajisto. Stensvikin entisen kartanon paikan ympäristön kulttuurilajiston jäänteet poistuvat, mutta kallioiden mäen maastonmuoto voi säilyä.

Läpäisemätön pinta lisääntyy kaava-alueella merkittävästi, mikä kasvattaa alueella muodostuvan huleveden määrää. Kaavassa määrätään, että korttelialueilla hulevesiä tulee viivyttaa. Hulevesien johtamisella Espoonlahteen saattaa olla vaikutusta rantaveden laatuun ja sen myötä muun muassa meriuposkuoriaisten elinolosuhteisiin. Hulevesien mukana mereen voi kulkeutua ravinteita, kiintoainesta ja haitallisia kemiallisia aineita. Lahtea rehevöittävät ravinteet edistävät ruovikoitumista, mikä vähentää meriuposkuoriaisen elintilaa. Kiintoaines samentaa vettä, mikä vähentää biologista toimintaa ja monimuotoisuutta. Veden happamuuden lisääntymisellä sekä erilaisilla kemiallisilla aineilla voi olla haitallista vaikutusta meriuposkuoriaisiin. Uusi hulevesien purkuputki on suunniteltu johtamaan asemakaava-alueen ulkopuolelle Marinsataman edustalla olevaan selkeytysaltaaseen, joka parantaisi hulevesien laatua ennen niiden päätymistä mereen. Selkeytysaltaan rakentamisen myötä osa Marinkenttien puistoalueen metsiköstä tulisi häviämään.

5.4

Vaikutukset ihmisten elinoloihin (terveyteen, turvallisuuteen, esteettömyyteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin)

Alueelle osoitetaan ensisijaisesti asumista, mutta asemakaava luo edellytyksiä myös uusien työpaikkojen syntymiselle mahdollistaen liike-, palvelu- ja toimistotilojen, toimitilojen, liikunta- ja hyvinvointipalveluiden tilojen sekä hotellin rakentamisen. Yhteensä asemakaavassa on työpaikkoja mahdollistavaa rakennusoi-keutta 35 000 k-m². Alueen kaupalliset palvelut paranevat asemakaavan toteuttamisen myötä: nykytilanteessa Kivenlahden kaupallisten palveluiden määrä on alimitoitettu.

Kaavan toteuttaminen muuttaa alueella liikkumista. Kaava-alueen lounaispuoleisten kortteleiden kautta liikutaan todennäköisesti enemmän jalan ja pyöräillen metroaseman läntisen sisäänkäynnin vuoksi (Merivirta, Merenkäynti, Merivalkama, Lainepolku). Keskusta-alueelle syntyy laaja kävely- ja pyöräilyalue,

jolloin kävellen ja pyöräillen asiointi helpottuu ja turvallinen liikkuminen lisääntyy. Alueelle toteutetaan 600 polkupyöräpaikkaa metroaseman sisäänkäyntien läheisyyteen. Alueen pääyhteydet on suunniteltu esteettömiksi. Metroaseman lähiympäristössä noudatetaan esteettömyyden erikoistasoa.

Alueen sosiaalista turvallisuutta tukee yleisten alueiden aukeat tilat ja viihtyisyyttä luodaan kasvillisuudella. Suojaisia ja syrjäisiä nurkkauksia ei alueelle synny. Tschetschulininportin alikulku suunnitellaan avaraksi, torimaiseksi ja hyvin valaistuksi tilaksi. Asuntojen ja parvekkeiden sijoittuminen raittien ja aukioiden laiduille tuo yleisille alueille sosiaalista kontrollia. Asuntoja ei kuitenkaan sijoitu katu- tai toritasoon.

Jalankulun yhteydet metroaseman sisäänkäynneille toteutetaan esteettömyyden erikoistasoon Kiviruukin puolen yhteydet mukaan lukien.

Melu ja ilmanlaatu

Osa asemakaava-alueesta sijoittuu liikenteen melualueelle. Alueelle on laadittu meluselvitys, joka huomioi muun muassa rakentamisen vaiheistuksen. Selvityksen perusteella kaavassa määrätään liikenteen melujen huomioimisesta rakentamisessa. Melusuojausmääräyksissä noudatetaan valtioneuvoston asettamia ohjearvoja.

Metrokeskuksen asemakaavassa asuinrakentamisen ja päiväkodin sijainneissa on huomioitu HSY:n ilmanlaadun minimietäisyydet, jotka perustuvat noin 50 000 moottoriajoneuvon arkivuorokautiseen liikenteeseen. Asemakaavassa määrätään alle 100 metrin päässä Länsiväylästä sijaitsevien rakennusten ilmanvaihdesta.

Tuulisuus

Korkea rakentaminen lisää tuulisuutta: kävelyn vaikeaksi tekeviä puuskatuulia voi esiintyä tornien juurella useammin kuin kerran vuodessa. Kattopihojen ja päiväkodin pihan suunnittelussa on syytä kiinnittää huomiota tuulisuuden vaikutuksen vähentämiseen. Tuulisuuden vaikutuksia voidaan lieventää muun muassa rakentamalla katoksia tai sisäänvetoja sisäänkäyntien yhteyteen, istuttamalla monikerroksellista kasvillisuutta (eri kokoisia puita ja pensaita) rakennusten tuntumaan sekä pihaille että yleisille alueille tai rakentamalla muita tuulensuojarakenteita. Asemakaavoituksen yhteydessä on laadittu tuulisuusselvitys (WSP Finland Oy. 2017).

VTT:n Bioruukki

VTT:n Bioruukin pilotointilaitoksen toiminnosta pyydettiin asemakaavaehdotuksen valmistelun aikana Turvallisuus- ja kemikaaliviraston (TUKES) lausuntoa Kivenlahden metrokeskuksen maankäyttöön liittyen. Kyseisessä lausunnossa on huomioitu erityisesti VTT:n Bioruukin vaaralliseksi luokiteltujen kemikaalien käsittely ja varastointi. Tukes arvioi lausunnossaan, että VTT:n Länsiväylän pohjoispuolella sijaitsevan Bioruukin pilotointikeskuksen toiminta ja kemikaalien määrät (aiemmin saatu toimintaselvitys) ovat sellaiset, ettei sen toiminnasta aiheudu erityistä vaaraa Länsiväylän eteläpuolelle tulevalle metrokeskukselle. Kaavaehdotuksesta lähtee uusi lausuntopyyntö TUKES:lle.

5.5

Kaavataloudelliset vaikutukset ja energiahuolto

Kaupunki saa Kivenlahden metrokeskuksen asemakaava-alueelta maanmyyntituloja, maanvuokratuloja ja maankäyttösopimuskorvausta. Arviodut maanmyyntitulot, vuokratonttien pääoma-arvot ja sopimuskorvaustulot kaupungille kaava-alueelta ovat yhteensä noin 50–65 miljoonaa euroa. Tulolaskelmassa on huomioitu ARA-tonttien luovutus valtion tukemaan asuntotuotantoon markkinahintaa alemmalla hinnalla. Tontinluovutustulojen kassavirrassa tulee huomioda, että noin puolet asuntotonteista luovutetaan vuokraamalla, jolloin tulot kertyvät kaupungille pitkän aikavälin kuluessa.

Metrokeskuksen asemakaavan tuloilla kyetään kattamaan asemakaavan aiheuttamat kunnallistekniikan toteutuskustannukset sekä osa Kiviruukin alueen kehitystä palvelevien Länsiväylän uusien alikulkujen kustannuksista. Asema-

kaava-alueella sijaitsevien nykyisten asukaspysäköintipaikkojen korvaaminen pysäköintilaitoksiin rakennettavilla paikoilla on huomioitu kaavataloudellisissa vaikutuksissa.

Kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä kunnallistekniikan kustannuksiksi on arvioitu noin 58 miljoonaa euroa.

Alueen energiahuolto voidaan toteuttaa liittämällä rakennukset kaukolämpö-verkkoon. Alueelle on mahdollista tuoda myös kaukokylmä, mikäli sen toimittaja siihen päätyy. Kaava-alueella on laaditun energiatarkastelun (Granlund Consulting Oy. 2017) mukaan mahdollista hyödyntää maalämpö- ja maakylmäjärjestelmiä. Niiden rakentamisessa on kuitenkin huomioitava metrotunnelin ja -aseman tarvitsemat työtilat ja suojaetäisyydet. Energiatarkastelun mukaan myös aurinkoenergian hyödyntäminen on kannattavaa.

5.6

Muut merkittävät vaikutukset

Kaupalliset vaikutukset

Kaupallisia vaikutuksia on arvioitu kahdessa kaupallisessa selvityksessä:

- Kivenlahden metrokeskuksen kaupallinen selvitys (Ramboll Finland Oy. 20.4.2016)
- Länsimetron jatkealueen kaupallinen tarkastelu (Ramboll Finland Oy. 8.3.2017).

Asemakaava-alue sijaitsee maakuntakaavan taajamatoimintojen alueella, jota koskevat maakuntakaavassa määritellyt vähittäiskaupan seudullisuuden merkittävyyden alarajat. Vaikka asemakaavassa osoitettu kaupallisten palveluiden määrä, 15 050 k-m², ylittää maakuntakaavassa taajamatoiminnoille määritellyn vähittäiskaupan suuryksikön seudullisen merkittävyyden rajan, voidaan asemakaavan mahdollistamaa kaupan määrää pitää vaikutuksiltaan paikallisena. Asemakaavan toteuttaminen ei vie merkittävästi toimintaedellytyksiä lähellä sijaitsevilta kaupallisilta keskittymiltä kuten Matinkylältä ja Kirkkonummen keskustalta. Mitoituksen perusteena toimii paikallinen ostovoima. Selvityksissä on huomioitu Kiviruukin alueen kehittäminen asuin- ja työpaikka-alueena, mutta jo nykytilanteessa Kivenlahden kaupallisten palveluiden määrä on alimitoitettu ja kestäisi suuremmankin lisäyksen. Selvitysten mukaan Kivenlahden kaupallisten palveluiden määrää voidaan lisätä huomattavasti ilman merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ja muihin kaupan keskittymiin.

Asemakaavan mahdollistama päivittäistavarakaupan lisäys parantaa lähivaikutusalueen päivittäistavarakaupan kokonaistarjontaa, mutta samalla muuttaa Kivenlahden nykyisten myymälöiden toimintaedellytyksiä.

Asemakaavan toteutuessa Kivenlahden ja sen lähivaikutusalueen päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan palvelutarjonta lisääntyy ja monipuolistuu merkittävästi. Tämä merkitsee koetun saavutettavuuden parantumista. Erikoiskaupassa myös fyysinen saavutettavuus paranee Kivenlahden asukkaille, kun esimerkiksi Espoonlahdessa ja Isossa Omenassa sijaitsevien liikkeiden sijasta osa asioinnista voidaan tehdä Kivenlahdessa.

Kaupallisten palvelujen sijainti mahdollistaa hyvän saavutettavuuden kaikilla kulkutavoilla. Niiden sijoittaminen keskustatoimintojen korttelialueelle edistää mahdollisuutta ketjuttaa asiointimatkoja, mikä toteutuessaan vähentää kokonaisliikkumistarvetta ja kotoperäisiä asiointimatkoja.

Kivenlahden alueella yhdyskuntarakenteessa tapahtuva muutos, uusi metro-asema joukkoliikenne- ja pysäköintijärjestelyineen, on merkittävä. Kuitenkaan kaupan sijoittuminen keskustatoimintojen korttelialueen yhteyteen ei itsessään aiheuta merkittäviä muutoksia yhdyskuntarakenteeseen, vaan kauppa seuraa liikennejärjestelmän ja infrastruktuurin muutoksia. Metrokeskuksen kaupan tarjonnalla ei ole alue- ja yhdyskuntarakennetta hajauttavaa vaikutusta.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1 Rakentamisaikataulu

Kaavan toteuttaminen alkaa metroaseman sisäänkäyntien ja katujen, Länsiväylän alitusten rakentamisella ja kunnallistekniikan johtosiirroilla. Tavoitteena on, että keskustatoimintojen korttelialue rakentuisi samanaikaisesti läntisen metrosisäänkäynnin kanssa. Läntisimmän KTY-korttelialue rakentunee vaiheittain siten, että ainakin pysäköintilaitos rakennetaan metrolikenteen alkamisajankohtaa ennen. Asumisen suurkorttelin rakentamisen voi aloittaa joko korttelialueen itä- tai länsiosasta. Merivirta 3-5:n korttelin uudistaminen alkaa nykyisten rakennusten purkamisella. Alueen rakentamisen aikatauluun ja rakentamisjärjestykseen vaikuttavat metron rakentamisen aikataulujen lisäksi pysäköintiratkaisu, erityisesti metron liityntäpysäköinnin järjestäminen ja alueella nykyisin sijaitsevista autopaikoista käytävät neuvottelut ja korvattavien autopaikkojen ratkaiseminen.

Lähiympäristö- ja korttelisuunnitelmassa on esitetty kaksi erilaista vaihtoehtoa rakentamisen vaiheistuksesta. Myös kunnallistekniikan yleissuunnittelun yhteydessä on laadittu rakentamisen vaiheistuksesta kaksi vaihtoehtoa.

6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Alueen kaikissa rakennusvaiheissa tulee huomioida metron tilat ja metrolikenne, eivätkä rakennustyöt saa aiheuttaa häiriötä metrolikenteelle tai metron rakenteille.

Alueen rakentuessa vaiheittain tulee huomioida riittävästä meluntorjunnasta rakentamisen kaikissa vaiheissa. Myös asemakaavamerkintöjen ja -määräysten henkeä noudatettava kaikissa rakentamisen vaiheissa. Mahdolliset väliaikaiset ratkaisut tulee toteuttaa laadukkaasti ja kaupunkikuvaa eheyttävästi.

Kaavan yhteydessä on laadittu lähiympäristö- ja korttelisuunnitelma sekä kunnallistekniikan yleissuunnitelma, jotka toimivat ohjeena alueen jatkosuunnittelulle.

6.3 Toteutuksen seuranta

Rakennuslupaviranomaiset valvovat kaavan toteutusta.

7 SUUNNITTELUN VAIHEET

7.1 Suunnittelun vireilletulo ja suunnittelua koskevat päätökset

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti suunnittelun lähtökohdista ja tavoitteista 22.4.2015.

Vireilletulo

Aloite asemakaavan laatimiseksi on tullut alueen maanomistajilta. Kaavan vireilletulosta on tiedotettu 2.11.2015.

Sopimukset

Tonttiyksikkö on ilmoittanut, että asemakaava ja asemakaavan muutos edellyttää maankäytösopimuksen. Sopimus tulee olla allekirjoitettu ennen kuin asemakaava ja asemakaavan muutos on kaupunginhallituksen hyväksyttävänä.

7.2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Kaavasta on laadittu erillinen, 2.11.2015 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka on ollut nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 16.11.-15.12.2015.

7.3

Suunnittelu ja asemakaavaratkaisun eri vaihtoehdot

Suunnittelu

Asemakaava ja asemakaavan muutos on laadittu yhteistyössä SRV Yhtiöt Oyj:n ja Kojamo Oyj:n (aiemmin VVO Yhtymä Oyj) sekä Merivirta 3:n ja 5:n kiinteistöjen edustajien kanssa. Hankeryhmittymien konsultteina ovat toimineet Arkkitehtitoimisto HKP Oy ja Sito Oy. Yksittäisten selvitysten osalta mukana on ollut myös muita konsulttitoimistoja.

Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavayksikössä kaavan valmistelusta ovat vastanneet arkkitehti Outi Reitmaa sekä maisema-arkkitehdit Mikla Koivunen ja Anna-Kaisa Aalto. Liikennesuunnittelusta on vastannut suunnitteluinsinööri Juhani Lehikoinen. Kunnallistekniikan yleissuunnittelua on ohjannut kaupunkitekniikan keskuksesta Kaisa Kauhanen.

Asemakaavaratkaisun eri vaihtoehdot

Asemakaavoituksen aikana on tutkittu erilaisia maankäytön suunnitelmia. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman yhteydessä esitettiin viisi erilaista vaihtoehtoa. Syksyllä 2015 alueelle käynnistettiin suunnitteluvarauksen hakumenettely, jonka yhteydessä esitetty SRV:n ja VVO:n hankeryhmittymän suunnitelma on toiminut kaavaehdotuksen suunnittelutyön pohjana. Merkittävä muutos aiempiin suunnitelmiin on ollut Kivenlahdentien korvaaminen uudella katuyhteydellä, Höyrylaivantiellä lähempänä Länsiväylää sekä uuden ajoneuvoliikenteen alikulun osoittaminen Länsiväylän alitse. Maankäytön ja muun muassa pysäköinnin ratkaisemiseksi on tutkittu useita eri vaihtoehtoja sijainti, kustannukset ja metrotunnelin asettamat rajoitteet huomioiden.



Kuva. Arkkitehtuuritoimisto B&M:n suunnitelma (OAS 2.11.2015)

7.4 Käsittelyvaiheet ja vuorovaikutus

Ajankohta	Käsittelytieto
22.4.2015	Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähtökohdat ja tavoitteet
2.9.-25.11.2015	Suunnitteluvarauksen hakumenettely
2.11.2015	Kaupunkisuunnittelupäällikkö hyväksyi osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville.
16.11.-15.12.2015	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti.
7.12.2015	Tiedotus- ja keskustelutilaisuus
11.1.2016	Kaupungin elinkeino- ja kilpailukykyjaosto myönsi suunnitteluvarauksen SRV Yhtiöt Oyj:lle ja VVO-Yhtymä Oyj:lle (nyk. Kojamo Oyj) xx.yy.2017 asti. Suunnitteluvarausta on jatkettu xx.yy.2017
24.5.2017	Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyy asemakaavan ja asemakaavan muutoksen nähtäville (MRA 27 §)
31.7.-31.8.2017	Asemakaava ja asemakaavan muutos nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti.

ESPOON KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Outi Reitmaa
Aluearkkitehti

Torsti Hokkanen
Kaupunkisuunnittelujohtaja



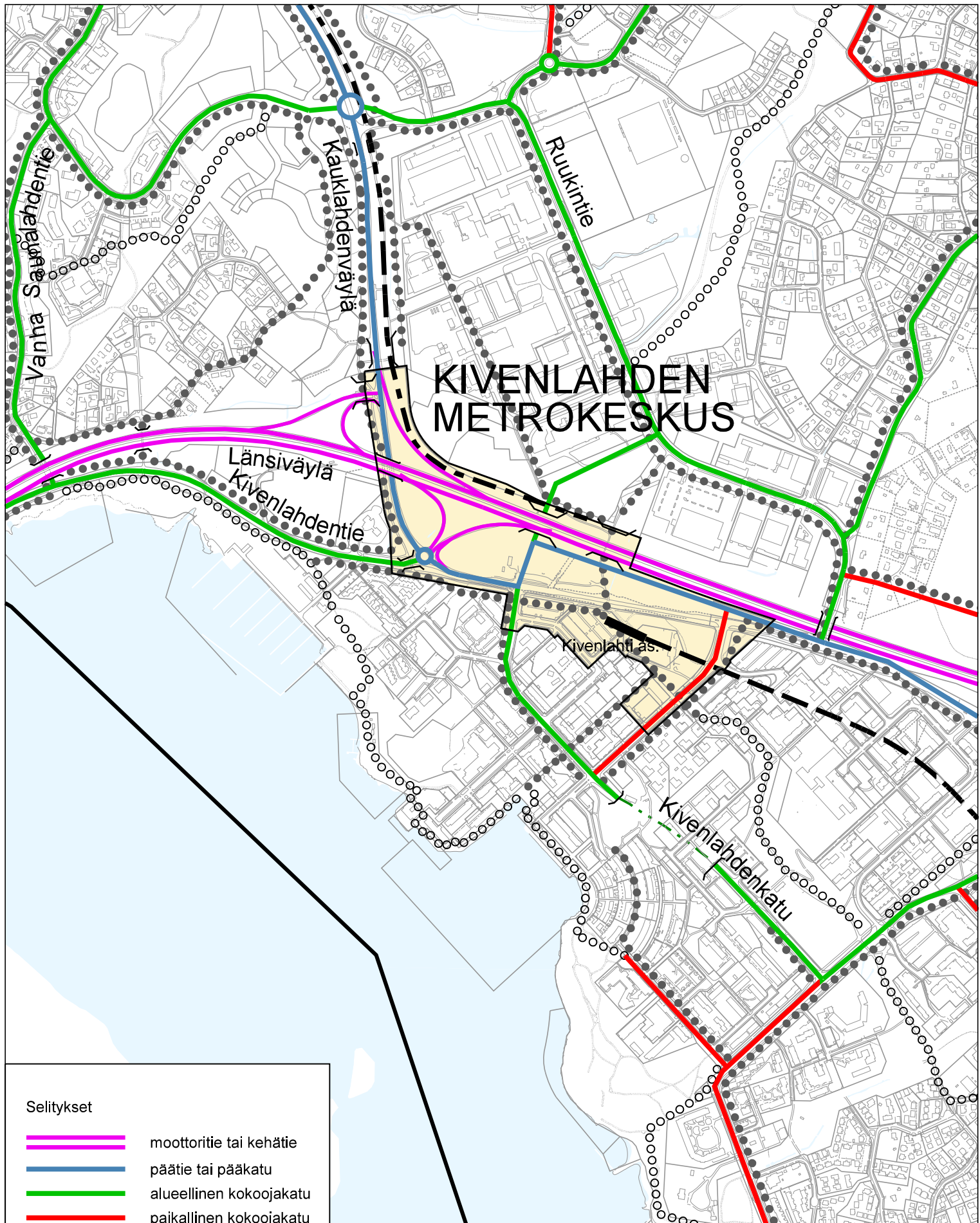
KIVENLAHDEN METROKESKUS

ALUEPIIRUSTUS 1:3500 2
19.05.2017



ASEMAKAAVAN
MUUTOSALUE

SRV  kojamo  SITO HKP
ARKKITEHTITOIMISTO



Selitykset

- moottoritie tai kehätie
- päätie tai pääkatu
- alueellinen kokoojatie
- paikallinen kokoojatie
- metro ja asema
- raidevaraus ja pysäkki
- jalankulku- ja pyörätie
- ulkoilureitti

0 500 m

 Espoon kaupunkisuunnittelukeskus Esbo stadsplaneringscentral	Valhe a	KSL hyv. näht.
	Astorianumero 652/10.02.03/2015	24.05.2017
KIVENLAHDEN METROKESKUS Asemakaavan muutos	Päätös MM	Suunnittelija JL
	Konsultti	Konsultin nimi / tark.
LIIKENTEEN TAVOITEVERKKO	Päätösmäärä 24.05.2017	Uite 3
	PIV. nro	Aue
Koordinaattio Tasokoordinaattijärjestelmä ETRS-GK25FIN, korkeusjärjestelmä N2000	Mittakaava 1:10 000	412500

