

Asianumero 2755/10.02.03/2024

Aluenumero 114004

Upseerinura

Asemakaavan muutos

51. kaupunginosa, Leppävaara

Osa korttelia 51010, katu- ja virkistysalueet

Muutetaan asemakaavoja:

Aluenro 111300

Aluenro 111306

Aluenro 113800

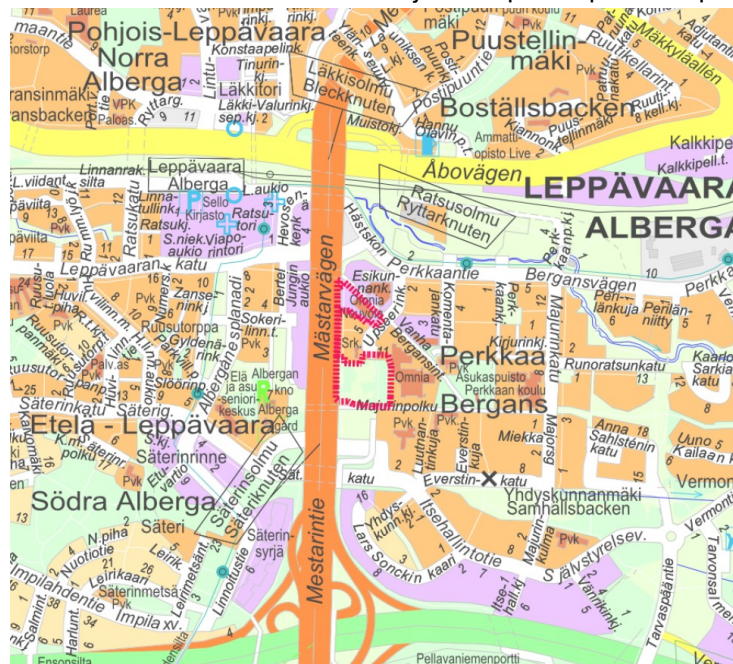
Asemakaavan muutoksen selostus

Kaavaselostus koskee Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavaa, piirustusnumero 7535.

Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Leppävaaran kaupunginosassa Perkkaalla, sivuten Kehä I:stä sijoittuen meluaidan itäpuolelle.

Suunnittelualan likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettynä:



Vireilletulo

Alueen kaavoitusta on hakenut alueen Espoon kaupunkitekniikan keskus, 5.8.2024 kirjatulla hakemuksella.

Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston nähtävilläolokuulutuksen yhteydessä 30.10.2024..

Laatija

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavoituksen palvelualue

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 ESPOON KAUPUNKI

Valmistelijat:

Sari Metsälä, puh. 046 877 02772

Tarja Pennanen (liikenne), puh. 046 877 3002

Ina Westerlund (maisema)

Annika Tuominen (maisema), puh. 040 636 9410

etunimi.sukunimi@espoo.fi

Sisällysluettelo

1	Tiivistelmä	6
1.1	Alueen nykytila	6
1.2	Asemakaavan sisältö ja mitoitus	7
1.3	Suunnittelun vaiheet	7
2	Lähtökohdat	8
2.1	Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet	8
2.1.1	Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen	8
2.1.2	Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat	8
2.2	Maakuntakaava	8
2.3	Yleiskaava	9
2.4	Asemakaava	10
2.5	Rakennusjärjestys	11
2.6	Tonttijako	11
2.7	Rakennuskiellot	12
2.8	Pohjakartta	12
2.9	Maanomistus	12
2.10	Maaperä	12
2.11	Muut suunnitelmat ja päätökset	13
2.12	Rakennettu ympäristö	14
2.12.1	Yhdyskuntarakenne	14
2.12.2	Maankäyttö ja kaupunkikuva	15
2.12.3	Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta	16
2.12.4	Palvelut	16
2.12.5	Yhdyskuntatekninen huolto	16
2.13	Liikenne	16
2.13.1	Ajoneuvoliikenne	16
2.13.2	Jalankulku ja pyöräily	17
2.13.3	Julkinen liikenne / Joukkoliikenne	19
2.13.4	Liikenneturvallisuus	20
2.14	Luonnonolosuhteet	20
2.15	Suojelukohteet	21
2.16	Ympäristön häiriötekijät	21
3	Asemakaavan tavoitteet	22
3.1	Kaupungin, maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle	22
4	Asemakaavan muutoksen kuvaus	23
4.1	Yleisperustelut	23
4.2	Mitoitus	23
4.3	Maankäyttö	23
4.3.1	Liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K)	23
4.3.2	Puisto (VP/s)	24
4.3.3	Muut alueet	24
4.3.4	Palvelut	24
4.3.5	Yhdyskuntatekninen huolto	25

4.4	Liikenne	25
4.5	Maaperä ja rakennettavuus	29
4.6	Luonnonympäristö	30
4.7	Suojelukohteet.....	30
4.8	Ympäristön häiriötekijät	31
4.9	Nimistö	31
5	Asemakaavaratkaisun vaikutukset	31
5.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.....	31
5.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	32
5.3	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	33
5.4	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	34
5.5	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	34
5.6	Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen	36
6	Asemakaavan toteutus.....	36
6.1	Rakentamisaikataulu	36
6.2	Toteuttamis- ja soveltamisohjeet.....	36
6.3	Toteutuksen seuranta	36
6.4	Sopimukset.....	36
7	Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus	37
7.1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto	37
7.1.1	Valmisteluaineiston nähtävilläolo	37
7.1.2	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon	37
7.2	Kaavaehdotus.....	38
7.2.1	Kaavaehdotuksen nähtävilläolo	38
7.3	Kaavan hyväksyminen.....	39
7.4	Yhteistyö kaavan valmistelun aikana	39
7.5	Käsittelyvaiheet	39

Liitteet

Liite 1, Seurantalomake

Liite 2, katukartta

Liite 3, Baanasuunnitelman nykytilanne- ja havainnekuvat

Luettelo kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluvat kaavakartta ja kaavaselostus.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaavan valmisteluaineisto, Upseerinura ja 114004.

Selvitykset

- Albergan baana, Luontolausunto, Ramboll Finland Oy, 9.12.2025
- Laajalahdenbaana, reittitarkastelu, Ramboll Finland Oy, 2/2026
- Laajalahdenbaana Vanhan-Albergan puutarhan kohdalla, liito-oravaselvitys, Ramboll Finland Oy, 7.4.2026
- Muinasmuistolain 13 § mukaisen neuvottelun pöytäkirja, Espoon kaupunki, 7.4.2026

1 Tiivistelmä

1.1 Alueen nykytila

Suunnittelualue sijaitsee Leppävaaran kaupunginosassa Perkkaalla, sivuten Kehä I:stä sijoittuen meluaidan itäpuolelle. Alueeseen kuuluu korttelin 51010 tontti 4, Vanhan-Albergan puutarhan puistoalue sekä pieneltä osin kaistale Kehä I:n aluetta meluaidan itäpuolelta. Leppävaaran keskustaan, Sellon lähelle on matkaa noin 300 m.

Suunnittelualueen tontilla 51010-4, osoitteessa Upseerinkatu 3, sijaitsee asemakaavan mukaisesti vuonna 1988 valmistunut liike- ja toimistorakennus, jossa tällä hetkellä on myös Perkkaan neuvolan ja Omnian opetustiloja. Kaavan mukainen rakennusoikeus on käytetty. Tontilla on rakennuksien lounaispuolella asfaltoitua maantasaikokuitusta noin 45 autopaikan verran ja tontin luoteispäässä on jonkin verran pensaita ja nurmikkoa. Kulku tontille on Upseerinkadulta.

Puistoalue Vanhan-Albergan puutarha on Suomen harvoja säilyneitä 1700-luvun terrassoituja muotopuutarhoja. Alueella sijaitsee puutarhan lisäksi vanhan-Albergan kartanon jäännökset sekä osa Suurhuopalahden keskiaikaisen kylän alueesta. Puutarhan kunnostaminen valmistui vuonna 2016. Puutarhan suunnittelussa on hyödynnetty vanhoja karttoja 1750-luvulta lähtien. Kunnostuksen yhteydessä palautettiin alueelle symmetrinen muotopuutarha kävelykäytävineen ja istutuksineen. Puiston länsilaidalla puutarhan alimmalla tasanteella on sijainnut kalalammikoita, jotka on vieläkin maastossa havaittavissa painanteina. Itäosassa puiston läpi kulkee pohjois-eteläsuuntainen hiekkapintainen kevyen liikenteen reitti.

Puistoalueella sijaitsee muinaismuistolailla rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös ja valtakunnallisesti merkittävä arkeologinen alue (VARK) Alberga, Kersantinpuisto. VARK-kohteet muodostavat kuvan maamme arkeologisesta kulttuuriperinnöstä. Huhtikuussa 2026 pidetyn muinaismuistolain 13 §:n mukaisen neuvottelun perusteella baanareittivaihtoehtojen tarkastelun vaihtoehtoiset reitit eivät ole kovin toteuttamiskelpoisia, ja siten kajoaminen kiinteän muinaisjäännöksen alueelle on perusteltua. Alueelle tehdään syksyn 2026 aikana tarvittavat lisätutkimukset.

Pohjois-eteläsuuntainen pyöräilyn baanareitti on nykytilanteessa suunniteltu tulevan etelästä Säterinsolmun yli Kersantinsillalla. Siitä reitti yhdistyy Kersantinpolkuun, josta se jatkaisi Vanhan-Albergan puutarhan läpi Upseerinkadulle ja siitä Perkkaantien pohjoispuolelle yhdistyen Rantaradanbaanaan. Nykyistä Vanhan-Albergan puutarhan läpi kulkevaa hiekkatieyhteyttä ei voida suojelusyistä parantaa baanasoisiksi reitiksi.

Suunnittelualueen keskellä, mutta ei tämän Upseerinura-kaavamuutoksen alueella, tontilla 51010-3, osoitteessa Upseerinkatu 5, sijaitsee vuonna 1953 valmistunut Perkkaan seurakuntatalo. Vuonna 1929 valmistunut Perkkaan kappeli paloi raunioksi ja se purettiin yhdessä palon myötä tarpeettomaksi käyneen varastorakennuksen kanssa vuonna 2022. Rakennusoikeutta tontilla on jäljellä noin 870 k-m². Kappelin palon

jäljiltä piha-aluetta on tasattu ja alueelle on levitetty hiekkaa. Tontin kaakkoiskulmaan ulottuu pieneltä osin Vanhan Albergan puutarhan puistokäytävät.

1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Asemakaavan muutosta laaditaan pyöräilyn baanalinjan rakentamisen vuoksi Perkaalle Kehä I:n viereen liikennemeluaidan itäpuolelle. Kaavamuutoksessa osoitetaan tilavaraus pyöräilyn laatuikäytävän osalle Majurinpolulta Vanhalle Bergansintielle.

Korttelin 51010 tontti 4 on kaavamuutoksessa mukana kokonaan kiinteistöteknisestä syystä, kaavamuutos muuttaa tonttijakoa tontin alueella. Kaava-muutoksessa osoitetaan jalankululle ja polkupyöräilylle osoitettu katu tontin länsiosaan, jolloin voimassa olevan asemakaavan mukainen puilla ja pensaila istutettava alueen osa pienenee hieman sekä pysäköimispaikan alue pienenee noin 3–4 autopaikan verran. Muilta osin asemakaava säilyy ennallaan.

Vanhan Albergan puistoalueen kohdalla baanalinjauksessa ja suunnittelussa on huomioitu yhteensovitus ja vaikutukset historialliseen puutarhaan. Kaavamuutokseen osoitetaan jalankululle ja polkupyöräilylle osoitettu katu alueen länsi- ja lounaisosaan Kehä I:n läheisyyteen. Muinaismuistolaila rauhoitetun kiinteän muinaisjäännöksen aluerajausta supistetaan museoviraston ja Espoon kaupunginmuseon kanssa käydyn muinaismuistolain mukaisen neuvottelun perusteella. Rajausta tarkentuu alueelle tehtävien tutkimusten perusteella.

Kehä I:n LT-aluetta kaavaan otetaan baanaa varten mukaan kapea kaistale tieliikenteen meluaidan itäpuolella.

Seurakunnan tontti (49-51-10-3) ei ole mukana tässä asemakaavan muutoksessa, mutta sen osalta laaditaan vaiheasemakaava (VK1004 Pikkukirkontontti), jolla osoitetaan tontin länsiosaan yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa ja muutoin asemakaava jää pääosin ennalleen, tulipalossa palaneen ja tuhoutuneen kappelin rakennusosalta poistetaan suojellun rakennuksen merkintä vaihekaavan yhteydessä nykytilanteen toteavana. Seurakunnan tontin tuleva kehitys ja muut kaavaan tarvittavat muutokset tehdään asemakaavamuutoksena, kun seurakunnan tontin kehitysajatukset selviävät.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 2,1 hehtaaria, josta baanalin osuus on noin 3 270 m², liike- ja toimistotontin osuus noin 4 550 m² ja puistoalueen osuus noin 13 210 m². Rakennusoikeus ei tällä asemakaava muutoksella muutu.

1.3 Suunnittelun vaiheet

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032. Edistetään kestäviä liikkumismuotoja monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla.

Aloite asemakaavan muutokseen on tullut Espoon kaupungin kaupunkitekniikan keskukselta. Kaavamuutoshakemus on tullut 5.8.2024.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli MRA 30§:n mukaisesti nähtävillä 4.11.-3.12.2024.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 29.1.2025 kaavamuutoskohteen kaupunkisuunnittelukeskuksen työohjelmaan 2025.

Muinaismuistolain (MML) 1963/295 13 §:n mukainen neuvottelu pidettiin 7.4.2026.

Upseerinura-kaavasta on rajattu seurakunnan tontti pois. Erillisellä vaiheasemakaavalla (VK1004 Pikkukirkontontti) osoitetaan yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa seurakunnan tontille.

2 Lähtökohdat

2.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

2.1.1 Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Upseerinuran kaavamuutoksella mahdollistetaan osaltaan laajemman pyöräilyn baanaverkon toteuttaminen.

2.1.2 Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

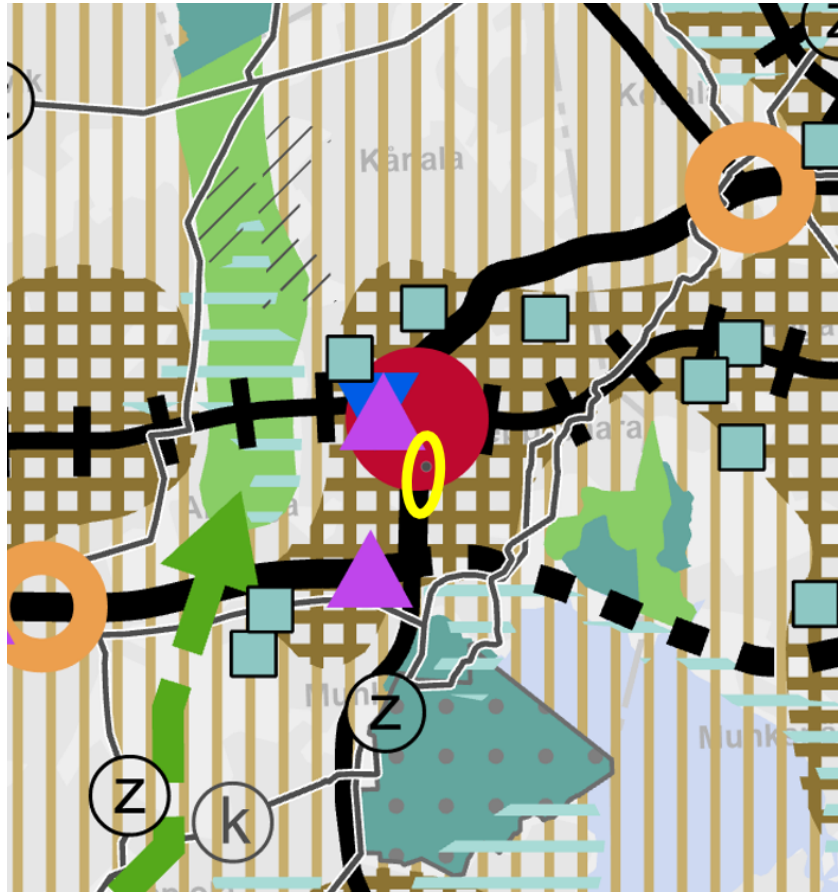
Huolehditaan arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta. Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä. Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Upseerinura kaavamuutoksella mahdollistetaan Vanhan-Albergan puutarhan puistoalueen säilyminen, vaikkakin hieman pienentyen. Baanasuunnitelmassa Upseerinuran kaavan alueella valtakunnallisesti merkittävä arkeologinen alue (VARK) on huomioitu kaventamalla baanatan tavoitemitoitusta muinaisjäännösalueen kohdalla ja kaavan on osoitettu merkintä VARK-alueelle.

2.2 Maakuntakaava

Voimassa olevat:

Espoon alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 ja sen osana Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.



Kuva: ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä.

Suunnittelualue sijoittuu maakuntakaavan keskustatoimintojen alueelle.

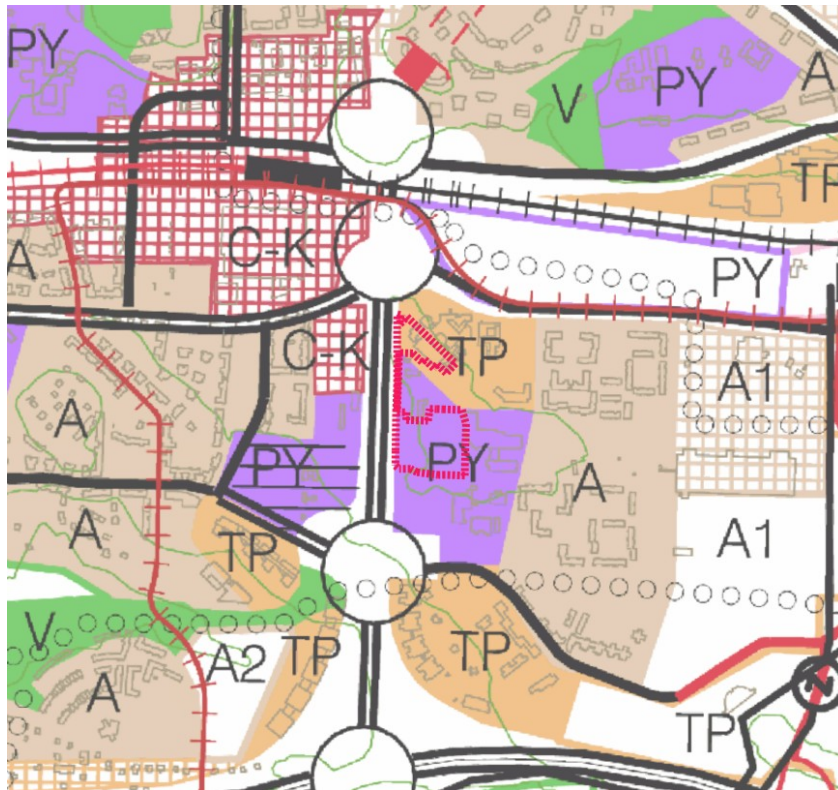
2.3

Yleiskaava

Voimassa olevat:

Espoon eteläosien yleiskaava

Alueella on voimassa Espoon eteläosien yleiskaava. Kaava sai lainvoiman vuonna 2010.



Kuva: ote epävirallisesta Espoon yleiskaavayhdistelmästä.

Nyt laadittu asemakaavan muutos sijoittuu Espoon eteläosien yleiskaavan työpaikka-alueelle (TP) sekä julkisten palvelujen ja hallinnon alueelle (PY). Kaavamuutosaluetta sivuaa kaksiajorataisen pääkadun tai päätien varaus.

Vireillä olevat:

Espoon yleiskaava 2060

Alueella on vireillä Espoon yleiskaava 2060. Kaava koskee koko Espoota. Yleiskaavavaluonnos on ollut nähtävillä 3.6.– 3.9.2024.

2.4

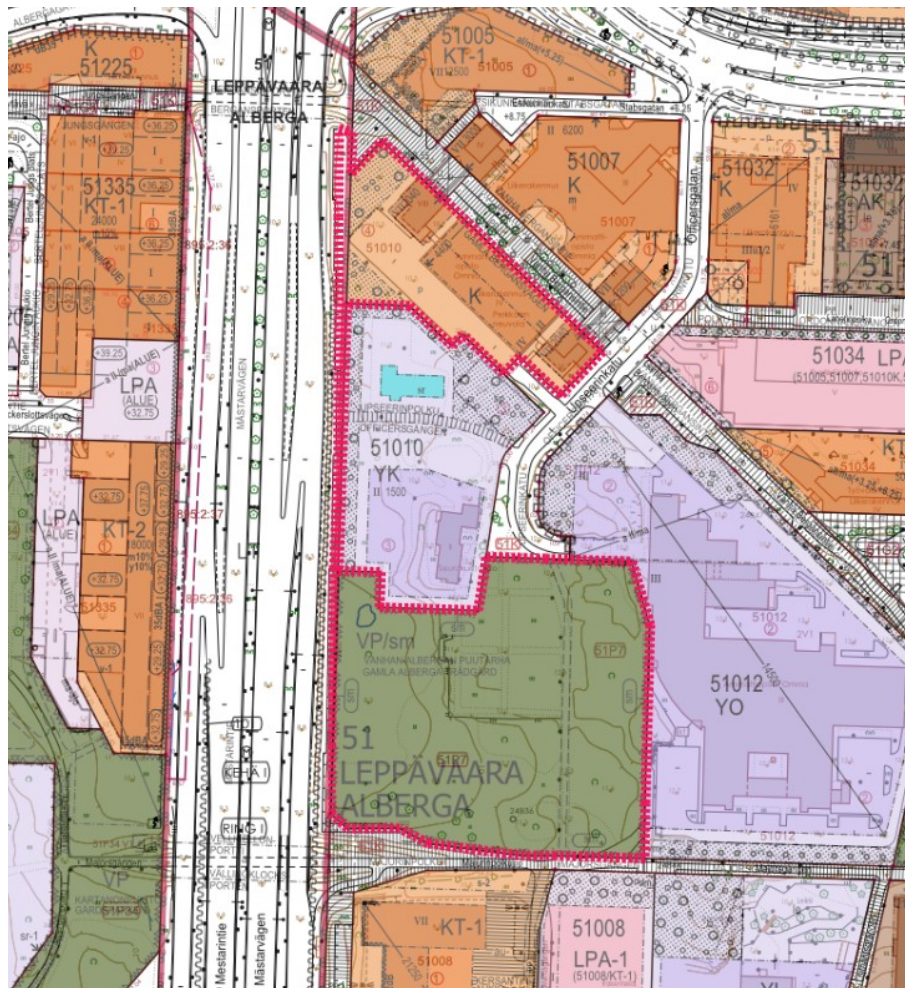
Asemakaava

Alueella on voimassa asemakaavat 113800 Perkkää II B (lainvoimainen 10.2.1986), 111300 Albergan kartano (lainvoimainen 9.11.1994) ja 111306 Albergan kartano (lainvoimainen 4.8.2010).

Korttelin 51010 tontti 4 on asemakaavassa osoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K), jolle saa myös sijoittaa julkisen hallinnon ja palvelun tiloja. Rakennusoikeutta on merkitty kolmelle rakennusosalalle 2040, 4400 ja 2040 ja kerrosluvut vaihtelevat tontin rakennusaloilla kahdesta seitsemään. Tontin luoteiskulmaan on osoitettu puilla ja pensailla istutettava alueen osa ja rakennusten lounaispuolella on merkitty pysäköintipaikka. Tontin 4 autopaikkoja on mahdollista kaavan mukaan sijoittaa myös Upseerinkadun toisella puolella sijaitsevaan autopaikkojen tontille.

Vanhan Albergan puutarha nimiselle puistoalueelle (VP/sm) on asemakaavassa osoitettu merkintä muinaismuistolailla rauhoitetusta kiinteästä muinaisjäännöksestä. Alueeseen kohdistuviin toimenpiteisiin on hankittava museoviranomaisen lupa. Puiston itäosaan on kaavaan merkitty pohjoiseteläsuuntainen, sijainniltaan ohjeellinen kevyenliikenteen väylä.

Kehä I:n yleisen tien aluetta (LT) on kaavamuutosalueen länsiosassa kapeana kaistaleena meluaidan itäpuolella.



Kuva: ote Espoon ajantasa-asemakaavasta.

2.5 Rakennusjärjestys

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

2.6 Tonttijako

Kaava-alueelle on laadittu tonttijako.

2.7 Rakennuskiellot

Kaava-alueella ei ole voimassa rakennuskieltoa.

2.8 Pohjakartta

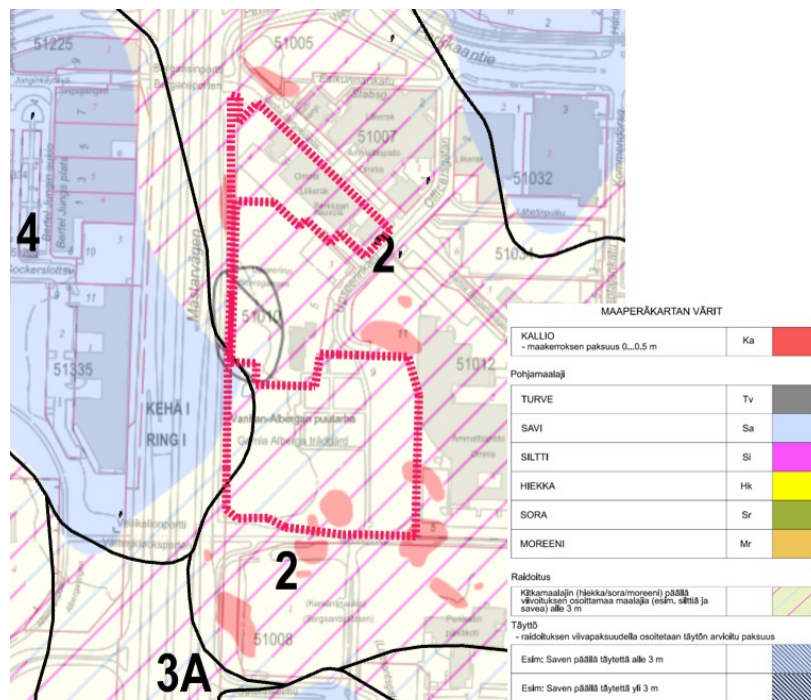
Pohjakartta mittakaavassa 1:1000 on Espoon Kaupunkitekniikan keskuksen laatima ja se täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54a pykälän vaatimukset.

2.9 Maanomistus

Osoitteessa Upseerinkatu 3 sijaitsevan tontin omistaa Kiinteistö Oy Espoon Upseerinkatu 1-3 c/o Sponda Oy. Vanhan Albergan puutarha -nimisen puistoalueen omistaa Espoon kaupunki. Kapean suikaleen Kehä I:n aluetta meluaidan itäpuolella omistaa Väylävirasto.

2.10 Maaperä

Espoon kaupungin maaperäkartan mukaan suunnittelualueen maaperä alueella on pääosin siltin ja saven peittämää moreenia. Pienellä osalla aluetta maaperä on savea. Rakennettavuusluokitus on pääosin 2 (normaalisti rakennettava) ja hyvin pieneltä osin 4 (vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö).



Kuva: ote maaperäkartasta ja rakennettavuusluokituksesta (Trimble Locus Cloud, Espoon kaupunki).

2.11 Muut suunnitelmat ja päätökset

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032.

- Edistetään kestäviä liikkumismuotoja monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla.

MAL 2023 -suunnitelma.

- Kestävä liikennejärjestelmä.
- Kehitetään kestävien matkaketjujen toimivuutta.
- Toteutetaan pyöräilyn pääverkko.

Espoo strategia, Kv 20.10.2025.

- Liikennettä kehitetään nykyistä sujuvammaksi niin kävellen, pyörällä, joukkoliikenteellä kuin autolla.
- Hiilineutraali Espoo 2030 -tiekartan mukaisesti ja teemme päätökset tarvittavista lisätoimista.
- Sähköisten ajoneuvojen, joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn osuudet liikenteessä kasvavat.

Espoon pyöräliikenteen edistämishjelman päivitys 2025 (kh 27.4.2026). Uuden pyöräliikenteen edistämishjelman tavoitteena on, että

- Espoossa pyöräily on houkuttelevaa ja turvallista kaikille
- lisääntynyt arkiliikkuminen pyörällä edistää espoolaisten hyvinvointia
- pyöräilyn kulkutapaosuus nousee 0,25 %-yksikköä vuodessa ja pyöräilijöiden määrä kasvaa.

Luutnantinkujan asemakaavamuutos (kv hyväksynyt 18.8.2025)

- Asemakaavan muutoksella mahdollistettiin toimistorakentamista Kehä I:n varteen, entisen Perkkään koulun tontin länsireunaan. Kaavamuutoksessa siirrettiin myös jalankulun ja pyöräilyn silta ja yhteys Kehä I:n ja toimistokorttelin väliin, ja se mitoitettiin baanatasoiseksi.

Seurakunnan tontin (49-51-10-3) osalta laaditaan vaiheasemakaavaa, jolla osoitetaan tontin länsiosaan baanalinjausta varten yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.

2.12 Rakennettu ympäristö

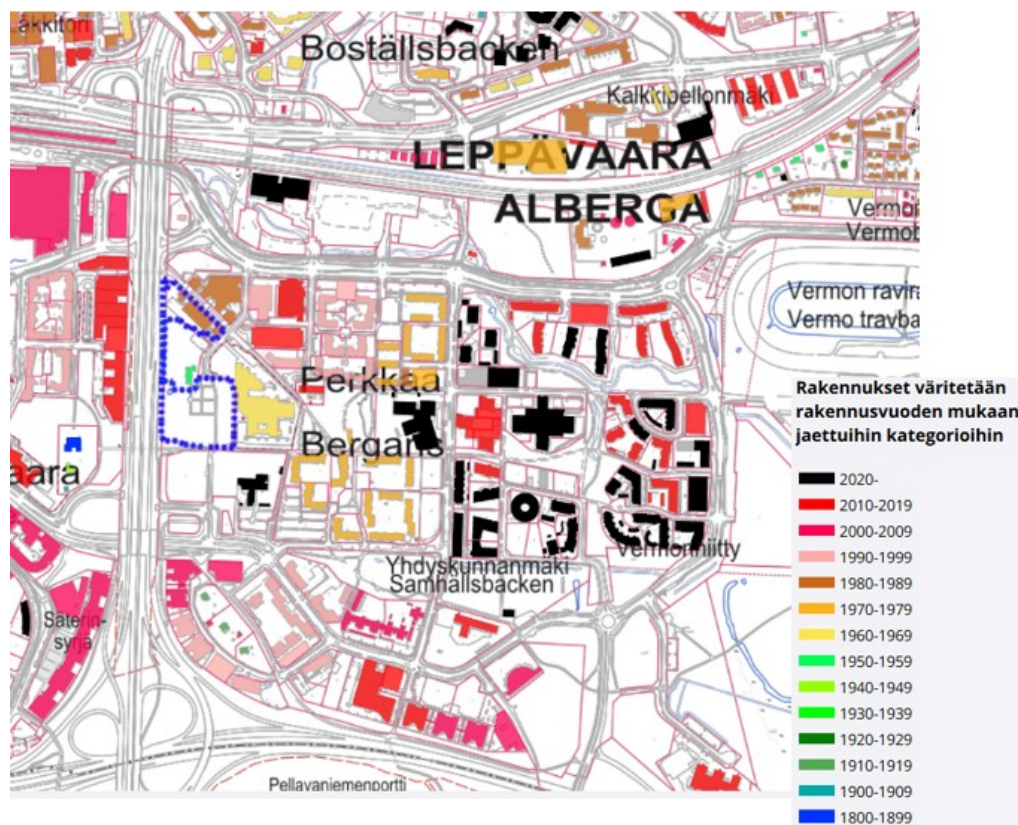
2.12.1 Yhdyskuntarakenne

Perkkaan osa-alue sijaitsee Leppävaaran kaupunginosassa rajoittuen pohjoisessa Helsinki-Turku-raidelinjaukseen, idässä Helsingin kaupungin alueeseen, etelässä Turunväylään ja lännessä Kehä I:een. Kulku Perkkaan alueelle sitä rajaavilta väyliltä on pohjoisesta Turuntieltä lähtevää Perkkaantietä pitkin, idästä Helsingin puolelta Pitäjänmäeltä Takkatietä pitkin, etelästä Turunväylältä Vermonsolmun liittymän kautta ja lännessä Kehä I:ltä Perkkaan tielle sekä Kehä I:n alitse Säterinkatua pitkin.

Perkkaan alueen korttelit ovat toteutuneet vanhan Perkkaan osalta pääosin 1960–1990 luvulla – Perkkaan koulu ja päiväkotit ovat valmistuneet 2020-luvulla. Uudempi ja tehokkaampi Vermonniitty on toteutunut 2020-luvun molemmin puolin. Rakentaminen Vermonniityn alueella jatkuu.

Kerrostalokorttelit sijoittuvat Perkkaan keskialueelle. Niitä ympäröi ja rajaa väylien läheisyydessä toimisto-, toimitila- ja julkisen palvelun korttelit tarkoituksena osaltaan suojata alueen keskiosaa liikenteen melulta.

Perkkaan aluetta halkoo pohjois-eteläsuuntainen puistoalue sekä kaksi itä-länsisuuntaista puistoaluetta. Pohjoisemman poikittaisen puistokaistaleen läpi kulkee Vermonoja, joka lopulta laskee Iso Huopalahteen. Asuinkortteleiden ja puistoalueiden lomassa sijaitsee myös kaksi koulua ja muutamia päiväkoteja.



Kuva: Perkkaan alueen rakennusten rakentamisuusikymmenistä.

2.12.2 Maankäyttö ja kaupunkikuva

Kaavamuuotosalue sijoittuu Perkkaan alueen länsiosaan rajautuen Kehä I:een. Alueeseen kuuluu Vanhan-Albergan puutarha -niminen puistoalue, jonka poikki kulkee pohjois-eteläsuuntainen, hiekkapintainen jalankulun ja pyöräilyn reitti. Puistoa on kunnostettu vanhan muotopuutran suunnitelmien mukaisesti. Kaavamuuotosalueen pohjoisosassa on vuonna 1988 rakentunut liike- ja toimistorakennusten tontti. Rakennusten kerrosluvut ovat neljä ja seitsemän. Rakennusoikeus on kokonaan käytetty. Tontilla on asfalttipintaista maantasopaikoitusta noin 45 autopaikan verran ja tontin luoteispäässä on jonkin verran pensaita ja nurmikkoa. Kulku tontille on Upseerinkadulta.



Kuva: Vuoden 2024 ortoilmakuva kaavamuuotosalueelta.

2.12.3 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Väestön määrä Perkkaan tilaston pienalueella vuodenvaihteessa 2024-2025 oli 9905. Kaavamuutosalueella ei ole asukkaita.

Perkkaan osa-alue on asuinvaltainen kaupunginosa, ja siellä sijaitsee lähinnä rakentamisen ja teknologiapalvelun asiantuntijatyöpaikkoja. Tällä hetkellä päivittäistavara-kauppoja on Mestarintien varressa kaksi.

2.12.4 Palvelut

Perkkaan alueen julkisia palveluita ovat muun muassa yhtenäiskoulu Perkkaan koulu, useampi päiväkot, Omnian ammattiopisto ja asukaspuisto. Perkkaan alueelta on hyvät yhteydet ulkoiluun esimerkiksi Vermon ja Helsingin Talin suuntaan sekä länsipuolelle etelä-Leppävaaran kautta Leppävaaran urheilupuistoon saakka. Kirjastopalveluita ja laajemmat kaupalliset palvelut sijaitsevat Leppävaaran keskustassa. Kaavamuutosalueella, Upseerinkadun varrella toimii neuvola. Terveysasemapalvelut löytyvät Pohjois-Leppävaarasta Läkkitorin läheisyydestä.

2.12.5 Yhdyskuntatekninen huolto

Kaavamuutosalueella ja sen läheisyydessä kulkee kunnallisteknisiä johtoja ja kaapeleita.

2.13 Liikenne

2.13.1 Ajoneuvoliikenne

Suunnittelualueen länsipuolella on vilkas liikenteinen Kehä I, jonka liikennemäärä nykytilanteessa on noin 95 800 ajon/vrk (ajoneuvoa vuorokaudessa). Etelässä on alueellinen kokoojaku Säterinkatu/Itsehallintotie, jonka liikennemäärä on noin 8 000 ajon/vrk. Pohjoisessa on Perkkaatie, joka on myös alueellinen kokoojaku ja sen länsiosan liikennemäärä on noin 11 600 – 6 300 ajon/vrk.

Suunnittelualueen läheisyydessä on myös tonttikatuja, kuten Perikkaantieltä lähtevä Upseerinkatu ja etelässä olevat Luutnantinkuja ja Luutnantinkatu. Upseerinkadun liikennemäärä on noin 1 900 ajon/vrk.

Vuoden 2060 liikenne-ennusteen mukaan Kehä I:n liikennemäärä on noin 114 000 ajon/vrk, Säterinkadun/Itsehallintotien noin 12 000 – 10 000 ajon/vrk, Perikkaantien länsiosassa noin 12 000 ajon/vrk, Upseerinkadun noin 2 000 ajon/vrk ja Luutnantinkadun noin 1 300 ajon/vrk.

2.13.2 Jalankulku ja pyöräily

Nykytilanteessa pohjois-eteläsuuntainen jalankulun ja pyöräilyn yhteys tulee pohjoisesta Upseerinkadun yhdistettyä jalankulu- ja pyörätietä jatkaen hiekkapintaisen puiston läpi Kersantinpolulle ja siitä etelään haarautuen Säterinkadulle/Itsehallintotielle ja Kersantinsillalle, joka ylittää Säterinsolmun ja jatkaa Kehä I:n vartta etelään.



Kuva. Upseerinkadun eteläpää ja kadulta siirrytään hiekkapintaiselle puistoraitille (Minna Moisio, 2026).



Kuva. Puistoraitti VARK-alueen kohdalla (Minna Moisio, 2026).



Kuva. Nykytilanteessa reitti nousee Kersantinsillalle ja jatkaa siitä etelään. Toinen vaihtoehto on kulkea maantasossa Säterinkadulle/Itsehallintotielle (Minna Moisio, 2026).

Kaava-alueen ja puiston eteläpuolella kulkee itä-länsisuuntainen Majurinpolku, joka yhdistää Kehä I:n alikulun (Vellikellonportti) kautta Perkkään Etelä-Leppävaaraan. Kaakosta luoteeseen kulkeva Vanha Bergansintie risteää pohjois-eteläsuuntaisen reitin kanssa yhdistäen Perkkään Kehä I:n ali (Bergansinportti) Etelä-Leppävaaraan kaava-alueen pohjoispuolella.



Kuva. Majurinpolku kohti Kehä I:n alikulkua (Minna Moisio, 2026).



Kuva. Vanha Bergansintie kuvattuna Upseerinkadulta länteen (Minna Moisio, 2026).



Kuva. Vanhan Bergansintien, Kehä I:n alikulun itäpuolelta, johon kaavamuutoksessa esitetty baana tulee (Minna Moisio, 2026).

2.13.3 Julkinen liikenne / Joukkoliikenne

Suunnittelualan läheisyydessä kulkee useita bussilinoja. Leppävaaran asema ja bussiterminaali on noin 600 m kävelymatkan päässä.

2.13.4 Liikenneturvallisuus

Puiston läpi menevällä kapealla hiekkapintaisella reitillä voi syntyä käyttäjien välisiä konfliktitilanteita esimerkiksi johtuen reitin kapeudesta ja jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välistä nopeuserosta. Upseerinkadulla on myös kapea yhdistetty jalankulku- ja pyörätie, jossa voi olla vaaratilanteita. Lisäksi Vanhan Bergansintien risteyskohdissa voi olla haasteita liikenneturvallisuuden osalta.



Kuva. Upseerinkadun ja Vanhan Bergansintien risteyskohta.

2.14 Luonnonolosuhteet

Alueelle on kaavaa varten tehty luontolausunto (Ramboll Finland Oy, 9.12.2026), jonka perusteella on selvitetty, tarvitaanko alueelle tarkempia luontoselvityksiä. Luontolausunnon perusteella kaavamuutosaluetta laajemmalla selvitysalueella ei esiinny silmälläpidettävän ketoneilikan ja vaarantuneen vuorijalavan lisäksi sellaisia luontoarvoja, joita olisi välttämätöntä huomioida suunnittelussa. Vuorijalavat ovat todennäköisesti istutusperäisiä. Alueella esiintyvät lehdot eivät ole edustavia, eikä niiden huomiomiselle ole luonnonarvojen puolesta lakisääteisiä vaatimuksia. Nämä ympäristöt ovat kuitenkin tiiviissä kaupunkirakenteessa harvinaisia ja niitä ehdotetaan säilytettäväksi mahdollisuuksien mukaan. Selvitysalue ei ole paikallisten tai maakunnallisten ekologisten yhteyksien verkoston osa, mutta Lajitietokeskuksen havaintojen ja lehtomaisten alueiden esiintymisen perusteella se on paikallisesti huomionarvoinen elinympäristö ja suojapaikka kaupunkirakenteen keskellä elävälle linnustolle.

Luontolausunnossa suositellaan, että silmälläpidettävät ja vaarantuneet kasvilajit sekä niittyalueet huomioidaan jatkosuunnittelussa, mikäli mahdollista. Alueella kasvavat iäkkäät lehmukset ja tammet sekä muu iäkäs puusto on syytä huomioida säilytettävänä jatkosuunnittelussa mahdollisuuksien mukaan. Haitallisia vieraslajeja on torjuttava ja niiden leviämistä on estettävä kaava-alueella. Luontolausunnossa suositellaan lisäksi tarkemman kasvillisuusselvityksen ja lepakkoselvityksen tekemistä.

Kasvillisuus- ja lepakkoselvitykset tehdään kesän 2026 aikana ja ne valmistuvat loppuvuonna 2026.

Kevään 2026 liito-oravaselvityksessä (Ramboll Finland Oy, 7.4.2026) ei havaittu liito-oravaa. Alue on heikosti kytkeytynyt liito-oravien elinympäristöverkoston muihin osiin ja lisäksi alueella sijaitseva liito-oravalle soveltuvaksi rajatulla alueella ei sijainnut liito-oravan levähdyspaikoiksi soveltuvia kolopuita. On epätodennäköistä, että laji levittäytyisi alueelle, ellei kulkuyhteyksiä parannettaisi erityisesti Kehä I:n ja Turunväylän ylityksen osalta. Alueen suunnittelussa ei näin ollen ole tämän selvityksen perusteella tarpeen huomioida liito-oravia. Liito-oravalle soveltuvat pesäpaikat (kolopuut, risupesät) toimivat pesäpaikkoina myös muille eläimille, ja ne suositellaan säästettäväksi mahdollisuuksien mukaan.

2.15 Suojelukohteet

Puistoalue Vanhan-Albergan puutarha on Suomen harvoja säilyneitä 1700-luvun terrassoituja muotopuutarhoja. Alueella sijaitsee puutarhan lisäksi vanhan-Albergan kartanon jäännökset sekä osa Suurhuopalahden keskiaikaisen kylän alueesta. Puutarhan kunnostus valmistui vuonna 2016. Puutarhan suunnittelussa on hyödynnetty vanhoja karttoja 1750-luvulta lähtien. Kunnostuksen yhteydessä palautettiin alueelle symmetrinen muotopuutarha kävelykäytävineen ja istutuksineen. Puiston länsilaidalla puutarhan alimmalla tasanteella on sijainnut kalalammikoita, jotka on vieläkin maastossa havaittavissa painanteina. Itäosassa puiston läpi kulkee pohjois-eteläsuuntainen hiekkapintainen kevyen liikenteen reitti.

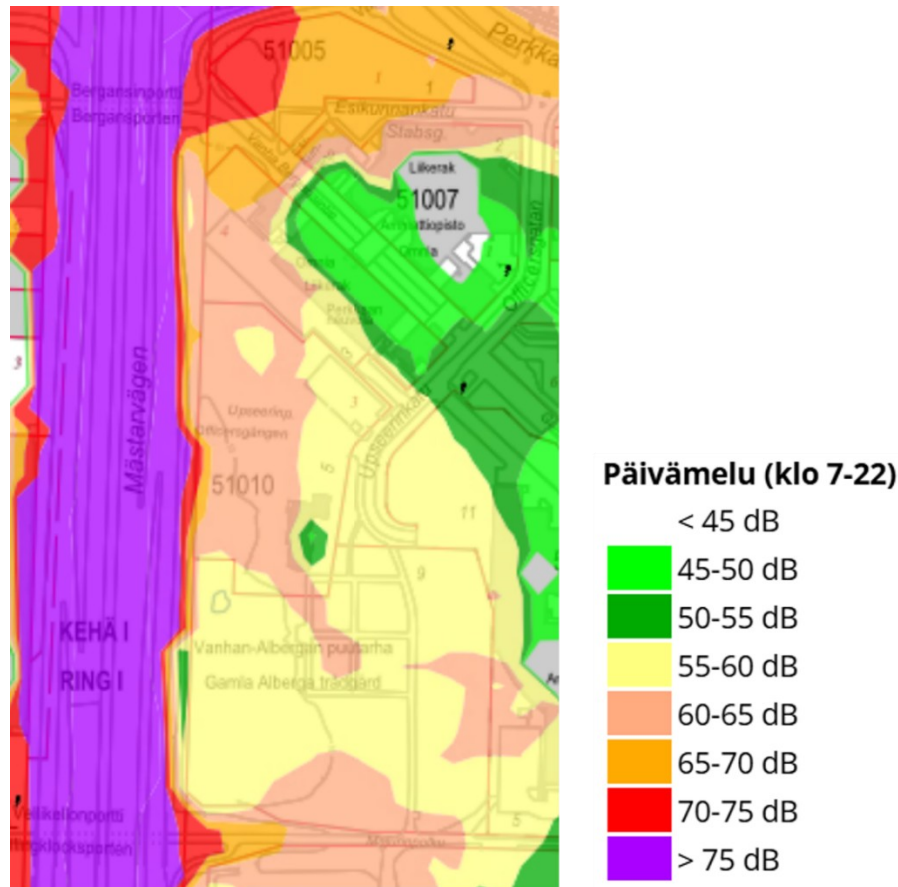
Alueella sijaitsee muinaismuistolailla rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös ja valtakunnallisesti merkittävä arkeologinen alue (VARK). VARK-kohteet muodostavat ajallisesti, alueellisesti ja muinaisjäännöstyypeittäin kattavan kuvan maamme arkeologisesta kulttuuriperinnöstä. Kohteiden arvioinnissa on pohdittu erityisesti alueen arkeologista ja kulttuurihistoriallista merkitystä, sekä miten ne ilmentävät oman aikakautensa ilmiöitä, prosesseja ja tapahtumia. Arvioinnissa on myös painotettu, miten hyvin kohde on säilynyt, mikä sen tutkimuksellinen arvo on ja onko kohde alueellisesti tai valtakunnallisesti tyypillinen vai harvinainen sekä alueen arkeologista monimuotoisuutta ja sen ympäristöä ja maisemaa. Puiston alueella on tehty arkeologisia selvityksiä mm. kaivauksin vuosina 2001 ja 2007. Huhtikuussa 2026 pidetyn muinaismuistolain 13 §:n mukaisen neuvottelun perusteella VARK-alueelle tehdään syksyn 2026 aikana tarvittavat lisätutkimukset.

2.16 Ympäristön häiriötekijät

Suunnittelualue sijaitsee Kehä I:n vieressä. Kehä I:n liikennemäärä nykytilanteessa on noin 95 800 ajon/vrk ja vuoden 2060 ennustetilanteessa noin 114 000 ajon/vrk.

Näin ollen Kehä I:n liikenne aiheuttaa suunnittelualueelle melua ja heikentää alueen ilmanlaatua.

Nykytilanteessa melkein koko suunnittelualueella ylittyy ulko-oleskelualueiden melutasojen 55 dB:n ohjearvo. Osassa aluetta ylittyy yli 60 dB:n melutaso. Kehä I:n itäpuolelle sekä lyhyeltä matkalta Majurinpolun pohjoispuolelle on sijoitettu melueste.



Kuva. Tie- ja rautatieliikkeen yhteismelu alueella vuoden 2022 tilanteessa (Trimble Locus Cloud, Espoon kaupunki, 2026).

3 Asemakaavan tavoitteet

Kaupungin, maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle

Kaavamuutoksen tavoitteena on edistää pyöräilyä Kehä I:n käytävässä. Kaavamuutos on osa laajempaa pyöräilyn baanaverkkoa, jonka tavoitteena on pyöräilyn sujuvuuden ja edellytysten parantaminen.

Pyöräilyn baanat eli laatukäytävät ovat pääpyöräreittien merkittävimmät osat. Baanat ovat pyöräiliikenteen valtaväyliä, jotka palvelevat pitkämatkaista ja nopeavauhtista pyöräilyä. Baanalinjauksissa suositaan usein rata-, moottoritie- ja viherkäytäviä.

4 Asemakaavan muutoksen kuvaus

4.1 Yleisperustelut

Kaavamuutos tukee valtakunnallisia kestävästä liikkumisesta ja ilmastotavoitteita. Muutoksella mahdollistetaan pyöräilyn baanalla sijoittuminen Perkkäälle täydentäen osaltaan Laajalahdenbaanaa ja koko pääkaupunkiseudun baanaverkostoa MAL 2023 -suunnitelman ja Espoon strategian mukaisesti. Olemassa olevaa Vanhan-Albergan puutarhan läpi menevää reittiä ei ole mahdollista kehittää baanatasoiseksi.

4.2 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 2,1 hehtaaria.

Kokonaiskerrosala on 8 480 k-m².

Aluetehokkuus on $e_a = 0,40$.

Asemakaavan muutoksen myötä alueen rakennusoikeus ei muutu.

Kaava-alueen laskennallinen asukasluku ei kasva.

Kaava-alueen työpaikkojen laskennallinen määrä ei muutu.

4.3 Maankäyttö

4.3.1 Liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K)

Kaavamuutoksessa liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K) pienenee voimassa olevaan kaavaan nähden baanalinjausta varten osoitettavan jalankulun ja polkupyöräilyn katualueen verran. Tämän vuoksi tontin puilla ja pensailla istutettava alueen osa pienenee hieman sekä pysäköimispaikan alue pienenee noin 3-4 autopaikan verran kaavamuutoksella alueen länsiosassa. Kuitenkin istutettavaa alueen osaa jää edelleen korttelialueelle jonkin verran ja pysäköimisalueen koko jää riittäväksi tontin kaavan mukaiseen pysäköintiin. Muutoin korttelialueen kaavamerkinnän ja määräykset säilyvät ennallaan eli rakennusoikeutta alueella on osoitettu kolmella rakennusoikeusluvalla (2040, 4400 ja 2040) omille rakennusaloilleen. Kaakkois- ja luoteissuunnalla sijaitsevilla rakennusaloilla rakennuksen suurin sallittu kerrosluku on seitsemän (VII) ja keskimmaisella rakennusaloilla kerrosluvut ovat kaksi (II) ja neljä (IV). Kaakkois- ja luoteissuunnalla sijaitsevilla rakennusaloilla rakennus on rakennettava kiinni Vanhan Bergansintien katualueeseen. Pysäköimispaikka sijaitsee rakennusten lounaispuolella.

Korttelialueelle saa sijoittaa julkisen hallinnon ja palveluiden tiloja. Julkisivujen pääasiallinen pintamateriaali ei saa olla betoni. Betonia saadaan käyttää ainoastaan vähäisissä julkisivun osassa kuten sokkeleissa ja pilareissa. Julkisivu tai sen osa saadaan rapata.

4.3.2 Puisto (VP/s)

Kaavamuutoksessa puistoalue pienenee voimassa olevaan kaavaan nähden baanalinjausta varten osoitettavan jalankulun ja polkupyöräilyn katualueen verran.

Puistoalueen kaavamerkinnot ja määräykset on tarkennettu Vanhan-Albergan puutarhan ominaispiirteiden säilymisen ja ylläpitämisen sekä kulttuurihistoriallisten arvojen huomioimisen osalta. Puiston kasvillisuus tulee olla puutarhalle luonteenomaista lajistoa ja istutuksia tulee hoitaa puutarhan ominaispiirteitä ylläpitäen. Kalusteet, materiaalit ja rakenteet tulee sovittaa puutarhan ominaispiirteisiin. Aluetta koskevista toimenpiteistä ja suunnitelmista on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.

Puistoalueella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä arkeologinen kohde (vark) ja muinaismuistolaila rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä, aluetta reunustaa tämän vuoksi sm-1 -merkintä kaavakartalla. Kaavan vark-aluetta ja muinaisjäännöksiä on avattu tarkemmin kohdassa 4.7 Suojelukohteet.

Puiston poikki pohjois-eteläsuunnassa kulkevan hiekkapintaisen reitin kohdalla asemakaavassa on osoitettu sijainniltaan ohjeellinen ulkoilureitti. Puiston nimi kaavassa on Vanhan-Albergan puutarha. Puistoalueen poikki pohjois-eteläsuunnassa kulkevalle reitille merkitään nimi Langenkäytävä.

4.3.3 Muut alueet

Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu (pp, pp-1)

Pyöräilyn baanalle on kaavassa Kehä I:n meluidan itäpuolella osoitettu poikkiviivoitettu jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu. Kaava-alueen eteläosassa pp-katu kääntyy kaakon suuntaan yhdistyen olemassa olevaan Majurinpolun jalankululle ja polkupyöräilylle varattuun katuun.

pp-1 merkityllä osuudella jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu tulee sovittaa yhteen Vanhan-Albergan puutarhan kanssa. Alueen kasvillisuutta ja istutuksia tulee suunnitella ja hoitaa puutarhan ominaispiirteitä ylläpitäen ja kalusteet, materiaalit ja rakenteet tulee sovittaa puutarhan ominaispiirteisiin. Aluetta koskevista toimenpiteistä ja suunnitelmista on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.

4.3.4 Palvelut

Kaavan pohjoisosassa sijaitsee liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K), jolle saa sijoittaa myös julkisen hallinnon ja palveluiden tiloja. Vanhan Albergan puutarha tarjoaa puistoalueella virkistyskokemuksia istutuksineen ja alueen kulttuurihistoriallisine arvoineen.

4.3.5 Yhdyskuntatekninen huolto

Kaavamuutosalueella ja sen läheisyydessä kulkee kunnallisteknisiä johtoja ja kaapeleita. Baanan rakentamisen yhteydessä rakennetaan hulevesien ohjausta, katuvalaistusta ja mahdollisesti muita kaapeleita varten putkivarauksia.

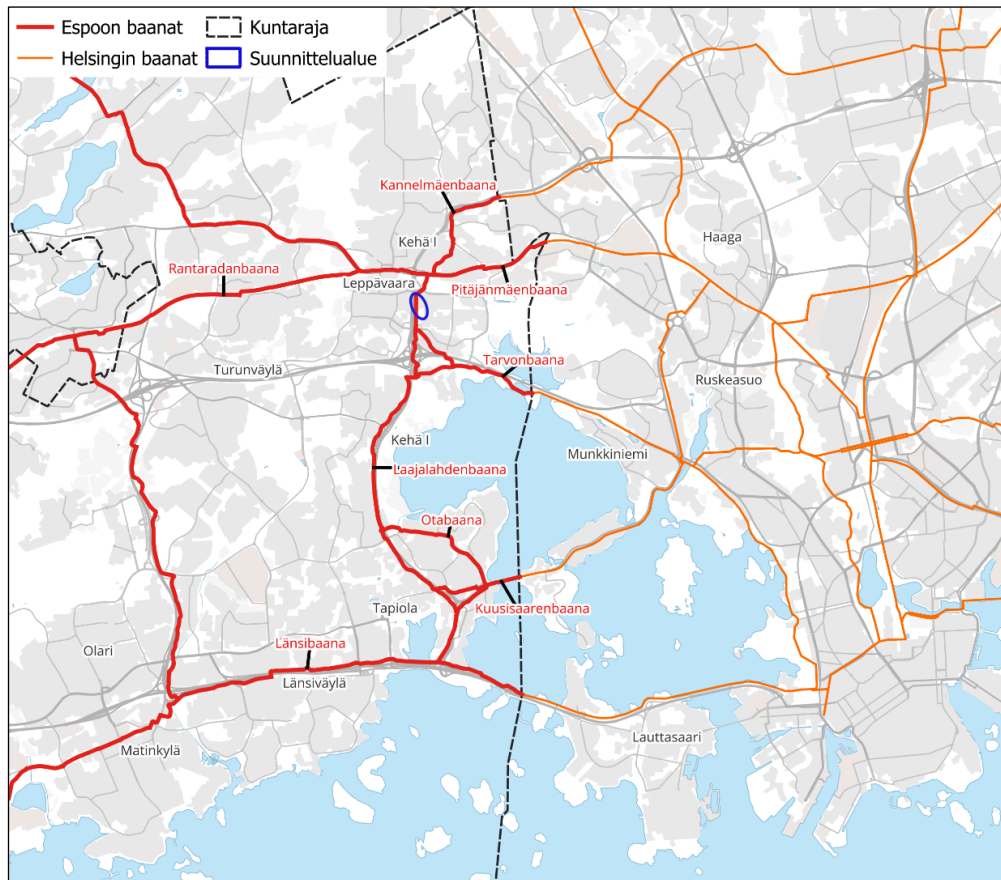
4.4 Liikenne

Kaavamuutoksella ei ole vaikutuksia katu- ja joukkoliikennejärjestelyihin. Liike- ja toimistorakennusten korttelialueen (51010) olemassa oleva maantasoinen pysäköinti-alue pienenee hieman, jolloin pysäköintialueelta poistuu noin 3–4 autopaikkaa.



Kuva. Liike- ja toimistokorttelialueen maantasoinen pysäköintialueen itäosa (Minna Moisio, 2026).

Kaavan tavoitteena on edistää pyöräilyä Kehä I:n käytävässä. Kaavamuutos on osa laajempaa seudullista pyöräilyn baanaverkkoa, jonka tavoitteena on pyöräilyn sujuvuuden ja edellytysten parantaminen. Baanat ovat pyöräliikenteen valtaväyliä, jotka palvelevat pitkämatkaista ja nopeavauhtista pyöräilyä. Baanalinjauksissa suositaan usein rata-, moottoritie- ja viherkäytäviä. Alla on laajempi kuva Espoon ja Helsingin tavoitteena olevasta pyöräilyn baanaverkosta.



Kuva. Baanaverkko.

Suunnittelutyön aikana tutkittiin Laajalahdenbaanalle vaihtoehtoisia reittejä Perkaan ja Etelä-Leppävaaran kohdalla.

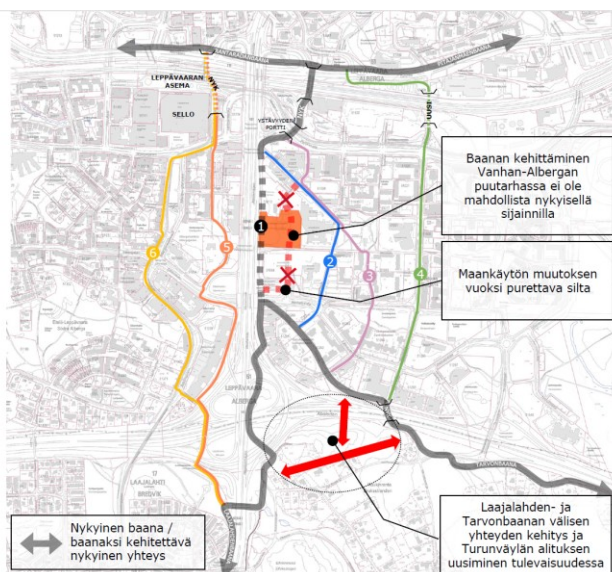
Tutkitut reittivaihtoehdot

TAOITEVERKON MUKAINEN LINJAUS

- **Reitti 1** Kehän itäreunaa pitkin Ystävyysportille [suunnitelma olemassa, ei esitetä tarkemmin tässä selvityksessä]

VAIHTOEHTOISET REITIT

- **Reitti 2** Luutnantinkujan ja Perkaanpuiston ja Ammattiopiston kautta Ystävyysportille
- **Reitti 3** Everstinpolun, Perkaanpuiston ja Upseerinkadun kautta Ystävyysportille
- **Reitti 4** Majurinkulman ja -kadun kautta uudelle rata-allitukselle
- **Reitti 5** Kehä I:n länsipuolta Säteriintielle, josta Alberganpolun ja -promenin kautta Leppävaaran asemalle
- **Reitti 6** Linnostustien, Alberganesplanadin ja Leppävaaran kadun kautta Leppävaaran asemalle



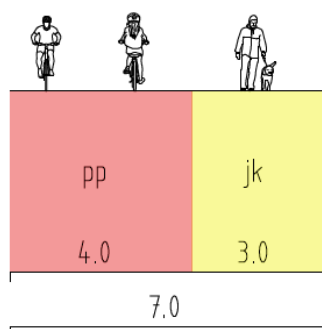
Kuva. Tutkitut baanareittivaihtoehdot (Ramboll Finland Oy, 2026).

Vaihtoehtoiset baanalinjaukset eivät soveltuneet baanalinjaukseksi johtuen muun muassa pituus- ja vaakageometrian haasteista (kuten liian suureksi muodostuvat pituus-kaltevuudesta), haastavista tasoristeyksistä ajoneuvoliikenteen kanssa, liian kapeasta tilasta, rakennusten liian läheisistä sisäänkäynneistä ja kapeiden osuuksien suu-
resta jalankulkijamäärästä, joka aiheuttaisi vaaratilanteita baanalla. Vaihtoehtoista on
kerrottu tarkemmin Laajalahdenbaanan reittitarkastelu -selvityksessä (Ramboll Fin-
land Oy, 2026).

Baanalinjaus on suunniteltu Kehä I:n itäpuolelle olemassa olevan meluaidan viereen. Baanalinjaus tulee pohjoisesta Turuntien ja radan ali Hatsinanpuiston läpi alittaen Perkkäantie ja jatkaen siitä Kehä I:n varteen risteten Vanhan Bergansintien kanssa. Siitä baanalinjaus jatkaa kaava-alueella Kehä I:n meluesteen varta etelään. Kaava-
alueen eteläpuolella baanalinjaus on suunniteltu pitkälle sillalle, joka jatkuu Säterinkadun eteläpuolelle. Eli silta ylittää Majurinpolun, Säterinsolmun ja Säterinkadun. Liit-
teenä (liite 2) olevassa katukartassa on esitetty liikennejärjestelyt tarkemmin.

Laadukkaan baanan tavoiteleveys on noin seitsemän metriä, josta pyörätien osuus on noin neljä metriä ja jalkakäytävän osuus on noin kolme metriä. Kaavahankkeen kohdalla baanan tavoiteleveyteen ei päästä, koska baanan leveys täytyy saada mah-
dollisimman kapeaksi, jotta puisto muinaismuistoinen pysyy mahdollisimman suu-
rena ja muutokset alueella mahdollisimman vähäisinä. Viiden metrin levyttä on jat-
kettu olemassa puistoalueen pohjoispuolella olevien tonttien kohdallakin, jotta muu-
tokset tonttien käyttöön ovat mahdollisimman vähäiset.

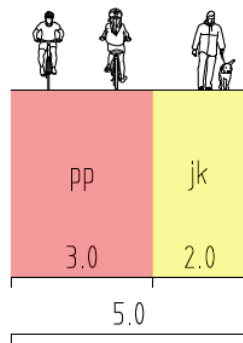
Baana, tavoiteleveys



Kuva. Baanan tavoiteleveys.

Kaavahankkeen kohdalla baanan leveys on kavennettu viideksi metriksi. Baanalla pyöräily ja jalankulku on erotettu toisistaan. Pyöräilylle on varattu kolme metriä ja ja-
lankululle kaksi metriä. Kolmen metrin leveällä pyörätiellä voidaan vielä pyöräilyn
suunnat erottaa, mikä parantaa pyörätien laatutasoa. Kaavamuutosalueen kohdalla
baanalinjaus on suora, jolloin näkemät ovat esimerkiksi ohitustilanteissa hyvät.

Baana, VARK-alueen kohdalla



Kuva. Baanan leveys kaava-alueella.

Suunnittelutyön aikana pohdittiin myös vaihtoehtoa, jossa baanalla olisi ollut vain pyörätie. Lopputuloksena päädyttiin kuitenkin esittämään ratkaisua, jossa baanalla on kapeampi pyörätie ja sen rinnalla kapea jalkakäytävä. Jalkakäytävä katsottiin tarpeelliseksi, koska reitille ohjautuu joka tapauksissa jonkun verran jalankulkijoita, jolloin on liikenneturvallisuuden kannalta parempi, että heillä on oma tila. Jalankulkijoiden määrä on kuitenkin arvioitu sen verran vähäiseksi, että jalkakäytävä on suunniteltu kapeana maksimoiden puiston pinta-ala.

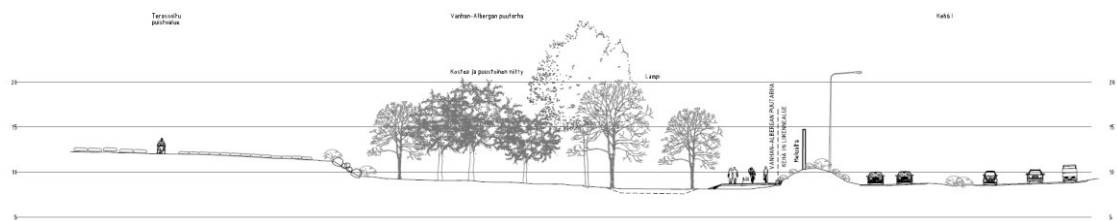
Baanalla tavoitellaan alle neljän prosentin pituuskaltevuutta. Kaavahankkeen kohdalla eteläpäässä pituuskaltevuus on hieman yli neljä prosenttia, mutta kaltevuus jää kuitenkin alle viiden prosentin. Kaava-alueen pohjoispäässä Vanhan Bergansintien eteläpuolella pituuskaltevuus on enintään viisi prosenttia. Pituuskaltevuus tarkentuu jatkosuunnittelussa.



Kuva. Yleissuunnitelma (Ramboll, 2026).



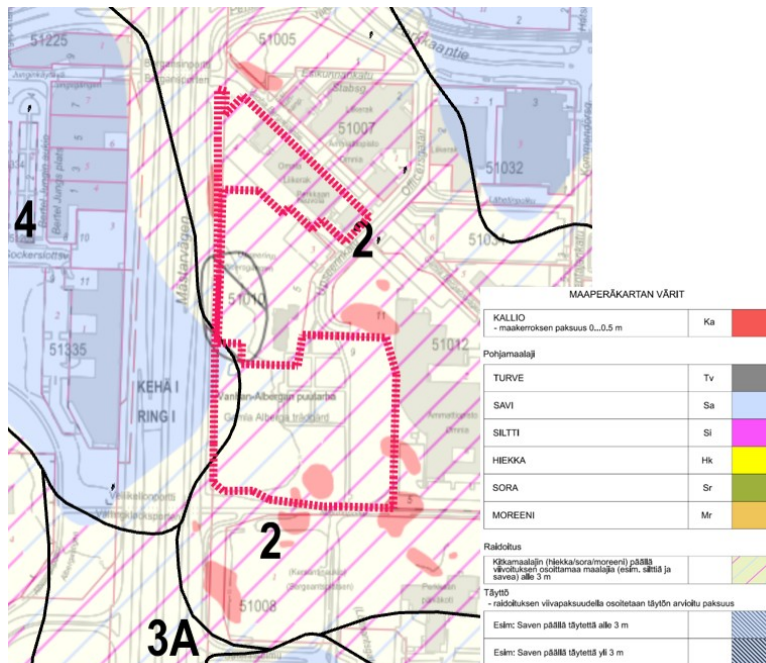
Kuva. Ilmakuva, johon on mallinnettu suunniteltu baanalinjaus (Ramboll Finland Oy, 2026).



Kuva. Leikkauskuva terassoidulta puistoalueelta Kehä I:lle (Ramboll Finland Oy, 2026).

4.5 Maaperä ja rakennettavuus

Uuden jalankulun ja polkupyöräilyn baanin alue sijoittuu pääosin rakennettavuusluokkaan 2, joka on normaalisti rakennettavaa maaperää. Hyvin pieneltä osin kuitenkin myös rakennettavuusluokkaan 4, joka on vaikeasti rakennettavaa pehmeikköä.



Kuva: Ote maaperäkartasta ja rakennettavuusluokituksesta (Trimble Locus Cloud, Espoon kaupunki).

4.6 Luonnonympäristö

Kaavamuutosalue sijaitsee rakennetussa ympäristössä. Luonnonmukaisempaa kasvillisuutta säilyy puistoalueella muotopuutarhan ohella. Maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokasta puustoa on kaavassa määrätty hoidettavaksi Vanhan-Albergan puutarhan ominaispiirteitä ylläpitäen. Alueen puuston säilyttäminen mahdollistaa samalla vanhoihin jaloihin lehtipuihin liittyvien luontoarvojen säilymistä alueella.

4.7 Suojelukohteet

Kevyenliikenteen linjaus kulkee Alberga, Kersantinpuisto -nimisen VARK-alueen kautta, sen länsireunalla Kehä I:n meluaidan vieressä. VARK-alueet ovat Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien arkeologisten kohteiden inventoinnissa määritettyjä Manner-Suomen merkittävimpiä arkeologisia kohteita.

Tässä kaavahankkeessa suunnitellun pyöräilyn baan toteutus edellyttää kajoamista kiinteään muinaisjäänöksen. Asiasta on käyty muinaismuistolain (295/1963) 13 §:n mukainen neuvottelu 7.4.2026. Reittivaihtoehtojen tarkastelun vaihtoehtoiset reitit eivät ole kovin toteuttamiskelpoisia, ja siten kajoaminen kiinteään muinaisjäänöksen alueelle on perusteltua. Baanasuunnitelmassa VARK-alue on huomioitu kaavamalla baan tavoitemitoitusta muinaisjäänösalueen kohdalla. Kaavakartalla muinaismuistolaila rauhoitettujen kiinteiden muinaisjäänösten alueen (sm-1) rajausta on supistettu muinaismuistolain (295/1963) 13 §:n neuvottelun perusteella. Alueella tehdään neuvottelun ja kaupungin museon lausunnon pohjalta tarvittavat tutkimukset syksyn 2026 aikana.

4.8 Ympäristön häiriötekijät

Suunnittelualue sijaitsee Kehä I:n vieressä. Kehä I:n liikennemäärä nykytilanteessa on noin 95 800 ajon/vrk ja vuoden 2060 ennustetilanteessa noin 114 000 ajon/vrk. Näin ollen Kehä I:n liikenne aiheuttaa suunnittelualueelle melua ja heikentää alueen ilmanlaatua.

Puistoalueella ylittyy ulko-oleskelualueiden melutasojen 55 dB:n ohjearvo nykytilanteessa ja tulevaisuudessa. Kehä I:n itäpuolelle sekä lyhyeltä matkalta Majurinpolun pohjoispuolelle on sijoitettu melueste. Baanan suunnitelmassa esitetään, että nykyinen Majurinpolun suuntainen melueste katkaistaan uuden baanasillan kohdalta. Luutnantinkujan kaavassa Majurinpolun eteläpuolelle on kaavoitettu toimistorakennus ja pysäköintitalo. Puiston melutilannetta voisi hieman parantaa rakentamalla Kehä I:n sillalle tai tulevalle baanasillalle melukaiteen tai uuden melueste baanan ja Majurinpolun yhdistävän reitin varteen, mutta melutarkastelujen mukaan ulko-oleskelualueiden melutason ohjearvo ylittyy puistossa. Voimassa olevassa kaavassa Kehä I:n varteen on osoitettu meluestemerkintä.

4.9 Nimistö

Upseerinura on kaava-alueen nimenä. Kaavan ruotsinkielisessä nimessä (Officersbanan) sana bana viittaa myös pyöräbaanaan. Suomenkielisessä nimessä loppuosa ura voi kuvastaa yleisemmin sitä, että kaavahankkeen pääsisältönä on kulkutie.

Baanannimis suunnitelmassa on tällä kohtaa nimenä Laajalahdenbaana – Bredviksbanan. Nimi tarkoittaa suunnitellussa baanaverkossa yhteyttä, joka kulkee Kehä I:n varressa ja ulottuu pohjoisessa Rantaradan ja Turuntien tasalle ja etelässä Länsiväylän tasalle. Baanalle nimiä ei kuitenkaan merkitä kaavakarttaan.

Puistoalueella säilyy nimi Vanhan-Albergan puutarha. Puistoalueen poikki pohjois–eteläsuunnassa kulkevalle reitille merkitään nimi Langenkäytävä (ruots. Der Langes gång). Puutarhan on 1700-luvun puolivälissä rakennuttanut Albergan silloinen omistaja Carl Tersmeden, jonka nimi sopii reitin nimen aiheeksi, mutta Leppävaarassa on jo toisaalla Tersmedeninpolku ja Pitkän kapteenin polku, joten tässä kohden hyödynnetään kuningas Fredrik I:n suosimaa Tersmedenin kutsumanimeä Der Lange.

5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset

5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Kaavamuutos alueen läheisyydessä on toimistotyöpaikkakortteleita. Lähimmät asu-
miskorttelit sijaitsevat noin 250-300 metrin etäisyydellä. Kaavamuutosalueella

vanhan-Albergan puutarhan puistoalueella kulkevaa reittiä käyttää työmatkapyöräilijät, lähistöllä asuvat ja muutoin Perkkään alueella vapaa-ajalla liikkuvat.

Kaavamuutoksen myötä pyöräilybaana kulkee tulevaisuudessa kaava-alueen poikki pohjois-eteläsuunnassa Majurinpolulta Vanhalla Bergansintielle ja parantaa alueen pyöräily- ja jalankulkureittejä. Baanan sijoituessa Kehä I:n meluidan viereen vauhdikkaampi pyöräily siirtyy selkeälle pyöräilybaanalle, jolloin puistoalueen reitti jonkin verran rauhoittuu ja muuttuu turvallisemmaksi esimerkiksi muotopuutarhan katseluun. Joskin kehä I:ltä kuuluva liikenteenmelu jatkossakin jonkin verran heikentää kokemusta puiston muotopuutarhasta nauttimiseen.

Pyöräilybaanan toteuttamisen aikaiset vaikutukset liittyvät rakentamisesta aiheutuvaan meluun, pölyyn ja väliaikaisjärjestelyihin, mutta haitta on tilapäinen. Rakentamisen aikaiset vaikutukset koskevat sekä alueen asukkaita että alueen työntekijöitä sekä alueen ohittavia kulkijoita.

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

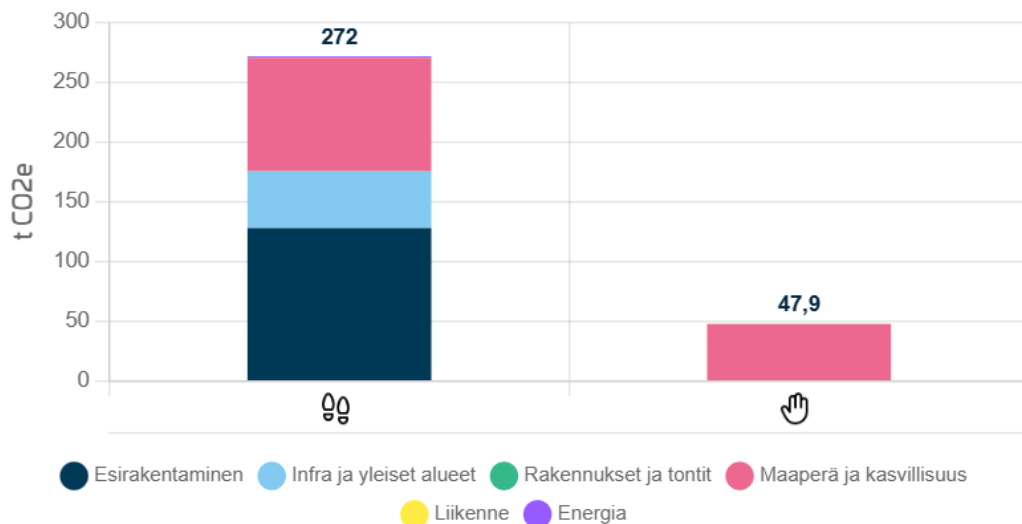
Baanan rakennustöiden yhteydessä linjauksen kohdalta joudutaan kaatamaan jonkin verran puita, poistamaan pintamaita, tekemään maaleikkauksia baanan päällysrakenteita ja hulevesiverkostoa. Olemassa olevaan maanpintaan nähden baananpinnan korkeustaso liitetään ympärillä säilyvään luonnolliseen pinnankorkoon niittypintaisiin luiskin.

Baanan toteuttaminen lisää jonkin verran vettä läpäisemätöntä pintaa kaava-alueen länsireunalla. Baanan pinnoitteena on asfaltti, ja pyöräilyn sekä jalankulun rinnakkaiset reitit on eroteltu toisistaan kiviraidan tai maalauksen avulla. Baanalle tulee hulevesiputket ja katuvalaistus sekä mahdollisesti muita putkivarauksia.

Toteutuessaan baanaverkosto edistää kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta Espoo-tarinan mukaisesti, vähentää autoriippuvuutta ja autoliikenteen aiheuttamaa typpioksid- ja pienhiukkaspitoisuutta osaltaan hieman vähenee.

Kaavamuutoksesta aiheutuvia ilmastovaikutuksia on arvioitu hiilijalanjälkilaskurin (Planect, Sitowise Oy) avulla. Laskelmassa hiilijalanjälkeä muodostuu kaavan mukaisella baanan rakentamisella yhteensä 272 t CO₂e (tonnia hiilidioksidiekvivalenttia) ja hiilikädenjälkeä muodostuu 48 t CO₂e. Valtaosa hiilijalanjäljestä syntyy jo rakentamisvaiheessa. Käytön aikaiset päästöt ovat vähäisiä, mikä on tyyppistä kevyelle infrastruktuurille. Suurimmat päästölähteet liittyvät maansiirtoon, pohjatöihin ja rakenteiden perustamiseen.

Tulosten yhteenveto



Kuva: Laskelman hiilijalanjälki ja hiilikädenjälki yhteensä esitettynä tonneina hiilidioksidiekvivalenttia.

5.3

Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Kaavamuutosalue sijaitsee Perkaalla rakennetussa ympäristössä. Uusi pyöräilyn baanalinjaus vähentää jonkin verran puustoa Vanhan-Albergan puiston länsiosassa, Kehä I:n meluaidan tuntumassa. Yleissuunnitelman mukaan baanin ja meluesteen väliselle osuudelle istutetaan köynnöksiä, havupuita sekä lehti- ja havupensaita. Myös baanin luiskiin istutetaan uusia puita ja kylvetään uutta niittyä. Kaavan pohjoisosassa liike- ja toimistotontin länsiosassa asemakaavan mukainen puilla ja pensailla istutettava alueen osa pienenee kaavamuutoksen myötä.

Maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas puusto on kaavassa ohjattu ylläpitämään. Tämä edesauttaa luontolausunnon suosituksissa esiin nostetun iäkkään puuston säilymistä. Luonnonmukaisempaa kasvillisuutta säilyy puistoalueella muotopuutarhan ohella. Muotopuutarhalle ominaisten kasvilajien käytöstä ja kasvillisuuden ylläpitämisestä määrätään kaavassa, jotta muotopuutarhalle ominaiset kasvillisuuspiirteet säilyisivät.

Asemakaavamuutoksella ei arvioida olevan vaikutusta liito-oravaien suojeluun, koska alue soveltuu huonosti liito-oravaien lisääntymis- tai levähdyspaikaksi ja kytkeytyy heikosti muihin liito-oravan elinympäristöihin.

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

Pyöräilybaanan osa Perkkaalla täydentää alueen kaupunkirakennetta toimistokorttelien välissä, Kehä I väylän tuntumassa lähellä Leppävaaran keskustaa. Upseerinuran baanakaava sijoittuu joukkoliikenteen, palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuusvyöhykkeelle. Kaavalla mahdollistetaan alueelle selkeä jalankulun ja pyöräilyn kulureitti. Kaavamuutos ei muuta alueen rakentamisen tehokkuutta, työpaikkojen tai asukkaiden määrää.

Uusi jalankulku- ja pyöräilykatu edellyttää jonkin verran maan leikkauksia ja täyttöjä sekä uuden baanasillan rakentamista, joten hiilijalanjälki kasvaa. Mutta pyöräilyn liisääntyminen baanaverkostolla todennäköisesti vähentää osaltaan autoliikennettä, mikä laskee käytön aikaisia hiilidioksidipäästöjä. Pyöräily on energiankulutukseltaan tehokkain liikkumismuoto, koska polttoaineita eikä sähköä kulu. Kun laadukkaat katu- ja järjestelyt lisäävät pyöräilyn osuutta, liikennejärjestelmän kokonaisenergiankulutus laskee.

Uusi erillinen baanaväylän osa edellyttää kuivatusratkaisuja, penger- ja leikkaustöitä, siltarakenteen sekä uutta valaistusta. Baanan toteuttaminen tuo kaupungille rakentamisen, kunnallistekniikan ja kunnossapidon kustannuksia, mutta hankkeen perusteltavuus ei perustu vähäisiin rakentamiskustannuksiin, vaan liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kaupunkirakenteen läpäisevyyden parantumiseen. Silta mahdollistaa pyöräilyn baanareitin osan toteutumisen kohdassa, jossa nykyinen katuverkko ei tarjoa sujuvaa tai turvallista baanatasoista reittiä. Investointi kohdistuu pyöräilyn baanaverkoston, jonka odotettu käyttöaste on korkea.

5.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Alueen kaupunkikuva ja maisemakuva muuttuvat jonkin verran asemakaavamuutoksen myötä, kun pyöräilyn laatubaana rakennetaan Kehä I:n läheisyyteen. Baana sijoittuu meluaidan viereen ja hahmottuu visuaalisesti osaksi sitä. Olemassa olevat rakenteet: Perkkaan alueen rakennukset, meluaita ja kevyenliikenteen reitit, näkyvät jo maisemassa. Baana ei tuo maisemaan sen nykytilaan verrattuna uutta huomattavaa elementtiä eikä muuta sen luonnetta. Baana lisää rakennettujen elementtien maisemavaikutusta puutarhaan vain vähäisesti. Lännestä, Kehä I:n suunnasta katsottuna baanalinjausta ei näy kaavamuutosalueen kohdalla.



Kuva: Viistokuva nykytilanteesta ja havainnekuva baanin sijoituessa alueelle (Ramboll Finland Oy).

Kaavamuutos vaikuttaa jonkin verran alueen kulttuuriympäristöön baanin sijoituessa Vanhan-Albergan puutarha puistoalueelle reunaan Kehä I:n meluaidan viereen. Vanhan-Albergan puutarhan VARK-kohteen perusteluissa kohteen ympäristö ja maisema on todettu täysin muuttuneeksi, joten uuden kevyenliikenteen reitin rakentamisen ei voida katsoa merkittävästi heikentävän kohteen ympäristöön ja maisemaan liittyviä arvoja. Baanalinjauksen yleissuunnitelmassa VARK-alue ja puistoalueella sijaitsevat vanhat lammikkopainanteet on huomioitu kaventamalla baanin tavoitemitoitusta mui-naisjäännösalueen kohdalla.

Baanalinjausta ylempänä sijaitsevasta puiston muotopuutarhaosasta katsottaessa baana ja sillä kulkeva pyöräliikenne ei juuri näy puiden ja pensaiden takaa silloin, kun puissa on lehdet. Lehdettömään vuodenaikaan baana näkyy jonkin verran. Baanan siltaisuus Majurinpolun kevyenliikenteen yli näkyy puiston lounasosan niitylle. Sillan varsinaiset perusrakenteet sekä meluaidan rakenteet eivät ulotu VARK-alueelle.



Kuva: Valokuva suunnitellun baanin suuntaan muotopuutarhasta katsottuna ja havainne kuva baanin sijoituessa alueelle (Ramboll Finland Oy).

Muinaismuistolain (295/1963) 13 §:n mukaisen neuvottelun ja tarvittavien tutkimusten perusteella kiinteään muinaisjäännykseen (Alberga, Kersantinpuisto) voi kajota Upseerinuran kaavahankkeen pyöräilyn baanarakennussuunnitelman mukaisesti ja jäljelle jäävän muinaisjäännyksalueen rajausta supistetaan kaavakartalla. Ennen kaavan hyväksymistä alueella tehdään tarvittavia lisätutkimuksia.

Kaavamuutoksen toteuttaminen ei vaadi olemassa olevien rakennusten purkamista. Eikä kaavamuutosalueen tontin rakennusoikeutta muuteta. Meluestettä puretaan baanalinjauksen vuoksi Majurinpolun ylittävän sillan kohdalla.

5.6 Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen

Uusi baanaverkon osa parantaa alueen elinvoimaa pitkällä aikavälillä, koska se vahvistaa alueen saavutettavuutta, lisää paikallisten palvelujen asiakasvirtoja, parantaa liikenneturvallisuutta ja tukee tiivistyvän kaupunkirakenteen kestävä kehitystä. Laadukas pyöräilyn baanaverkosto tekee alueesta houkuttelevamman sekä asukkaille että palveluille. Suunnittelualueen lähimmät kaupalliset toiminnot sijoittuvat Leppävaaran keskusta, Sellon kauppakeskukseen ja sen ympäristöön. Näiden palveluiden saavutettavuus taataan korkeatasoisilla jalankulun ja pyöräilyn reiteillä. Työpaikkaliikenteen pyöräilyosuus on mahdollista kasvaa laadukkaana baanalinjan toteutuksen myötä.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Rakentamisaikataulu

Rakentaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman.

6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Rakentaminen toteutetaan kaavamääräysten mukaisesti. Alueelle on jalankulun ja polkupyöräilyn baanaa varten laadittu yleissuunnitelma, jota käytetään tarkemman suunnittelun pohjana.

6.3 Toteutuksen seuranta

Kevyen liikenteen baanarakennuksesta vastaa kaupunkitekniikan keskus.

6.4 Sopimukset

Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) laadittiin Upseerinuran kaava-alueelle. OAS-vaiheessa kaavassa oli mukana seurakunnan tontti, mutta sen osalta jatketaan kaavoitusta yleistä jalankulkua ja polkupyöräilyä varten erillisellä vaiheasemakaavalla.

OAS on päivätty 21.10.2024. Vireilletulosta tiedotettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksen yhteydessä 30.10.2024. OAS oli nähtävillä 4.11. – 3.12.2024. Nähtävilläoloaikana jätettiin neljä mielipidettä ja saatiin yksi lausunto sekä yksi kannanotto.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 29.1.2025 kaavamuutoskohteen kaupunkisuunnittelukeskuksen työohjelmaan 2025.

Muinaismuistolain (MML) 13 §:n mukainen neuvottelu pidettiin 7.4.2026.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

Valmisteluaineiston katukartassa, ohjeellisissa poikkileikkauksissa ja pyöräilyn tavoitteverkkokartassa on esitetty kevyenliikenteen baanau sijoittuminen Perkkaalla Kehä I:n meluaidan viereen Majurinpolun ja Vanhan-Bergansintien välille.

7.1.1 Valmisteluaineiston nähtävilläolo

Kaavasta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRA 30§:n mukaisesti 4.11. – 3.12.2024.

7.1.2 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Nähtävilläoloaikana jätettiin neljä mielipidettä ja saatiin yksi lausunto ja yksi kannanotto.

Mielipiteiden pääkohdat liittyivät baanasuunnitelman toteuttamiseen ja kunnossapitoon ja vaikutuksista lähialueeseen. Kaavan valmisteluaineiston ehdotusta baanasta ja päästötöntä liikkumista myös kannatettiin.

Lausunnossaan Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) toi esiin, että käytössä olevat vesihuoltolinjat tulee ottaa huomioon alueen kaavoituksessa ja toteutuksessa. Rakentaminen vesihuoltolinjojen läheisyydessä tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että se ei aiheuta haittaa tai vahinkoa vesihuoltolinjoille.

Kannanotossaan Espoon kaupunginmuseo toi esiin, että seurakuntatalon suojelustusta tulisi tutkia kaavamuutostyön yhteydessä ja että valtakunnalliseen arkeologiseen alueeseen kajoaminen edellyttää kajoamislupaa.

Suunnitelmaa on kehitetty kaavoitustyön yhteydessä saadun palautteen perusteella.

Baanan yleissuunnitelmassa on huomioitu Vanhan-Albergan puutarhan muinaisjään-
nösalue kaventamalla baanan tavoitemitoitusta puiston kohdalla ja suunnitelman mu-
kaan baanan ja meluesteen väliselle osuudelle istutetaan köynnöksiä, havupuita sekä
lehti- ja havupensaita. Baana sovitetaan olemassa olevaan maanpintaan nähden liit-
tämällä se ympärillä säilyvään luonnolliseen pinnankorkoon niittypintaisiin luiskin.
Kaavamääräyksissä edellytetään myös baanan yhteensovittamista Vanhan-Albergan
puutarhaan puistoalueen kohdalla.

Tavoitteena on, että baanaverkostolle saadaan tulevaisuudessa yhtenäinen kunnos-
sapito. Vielä ei ole varmuutta, miten kunnossapito tulevaisuudessa hoidetaan. Tavoit-
teena on, että pyöräily on helppoa, sujuva ja turvallista kaikkina aikoina.

Baanan jatkosuunnittelussa huomioidaan tarvittavat vesihuoltolinjat ja suunnittelu teh-
dään yhteistyössä HSY:n kanssa.

Seurakunnan tontti on rajattu pois Upseerinuran kaavasta ja sen osalta tehdään aika-
taulusyystä vaiheasemakaava, jossa tontille osoitetaan vain yleiselle jalankululle ja
polkupyöräilylle varattu alueen osa. Seurakunnan koko tontin kaavoitus voidaan laa-
tia myöhemmin, kun seurakunnalla on suunnitelma tonttinsa kehittämiseksi ja tällöin
myös seurakuntatalon suojelustatus ja muut seikat voidaan ratkaista.

Baanan sijoittumisesta Upseerinura-kaavan alueelle on käyty muinaismuistolain
(295/1963) 13 §:n mukainen neuvottelu. Reittivaihtoehtojen tarkastelun vaihtoehtoiset
reitit eivät ole kovin toteuttamiskelpoisia, ja siten kajomainen kiinteän muinaisjään-
nöksen alueelle on perusteltua. Baanasuunnitelmassa valtakunnallisesti merkittävä
arkeologinen kohde (VARK) on huomioitu kaventamalla baanan tavoitemitoitusta
muinaisjäännösalueen kohdalla. Suunnitelman mukaan vanhat kalalammikkopainan-
teet säilyvät puiston alueella. Alueella tehdään neuvottelun ja kaupunginmuseon lau-
sunnan pohjalta tarvittavat tutkimukset ennen kaavan hyväksymiskäsittelyä syksyn
2026 aikana.

7.2

Kaavaehdotus

Alueelle laadittua kaavakarttaa on kehitetty kaavoitustyön yhteydessä ja osallistumis-
ja arviointivaiheen suunnitelmasta saadun palautteen perusteella.

Kaavaehdotuksen nähtävilläolo

Asemakaavan muutosehdotus viedään syksyllä 2026 kaupunkisuunnittelulautakun-
taan hyväksyttäväksi nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti.

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

- Heli Rautio, Espoon kaupunki, kaupunkitekniikan keskus, infrasuunnittelupäällikkö
- Mikael Ahlfors, Espoon kaupunki, kaupunkitekniikan keskus, suunnitteluhortonomi
- Kristiina Kartimo, Espoon kaupunki, kaupunkitekniikan keskus, projektipäällikkö
- Peik Salonen, Espoon kaupunki, kaupunkitekniikan keskus, projekti-insinööri
- Jenni Kerava, Ramboll Finland Oy
- Lauri Vesanen, Ramboll Finland Oy

Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavoituksen palvelualueella kaavan valmistelusta on vastannut

- Sari Metsälä, asemakaavainsinööri
- Tarja Pennanen, suunnittelupäällikkö (liikennesuunnittelu)
- Ina Westerlund, maisema-arkkitehti
- Annika Tuominen, maisema-arkkitehti
- Marjo Erkola, suunnitteluavustaja

7.5 Käsittelyvaiheet

Lyhenteet:

- ksj = kaupunkisuunnittelujohtaja
- ksl = kaupunkisuunnittelulautakunta

Päivämäärä	Taho	Tapahtuma
2.8.2024		Kaavoitushakemus saapui
21.10.2024	ksj	OAS ja valmisteluaineisto nähtäville
4.11. – 3.12.2024		Valmisteluaineisto nähtävillä (MRA 30 §)
7.4.2026	ksl	MML (295/1963) 13 §:n neuvottelu Kaavaehdotus nähtäville

ESPOON KAUPUNKI

KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Sari Metsälä

Sari Metsälä

Asemakaavainsinööri

Torsti Hokkanen

Torsti Hokkanen

Kaupunkisuunnittelujohtaja