

Mielipiteiden yhteenveto ja vastineet

Lasihytti

Asemakaava ja asemakaavan muutos

43. kaupunginosa, Vanttila

Liikenne-, katu-, virkistys-, vesi- ja erityisalueet

Muodostuu uudet korttelit 43122–43143

Poistuu korttelit 43002, 43004–43006

44. kaupunginosa, Kauklahti

Liikenne-, katu- ja erityisalueet

Muodostuu uudet korttelit 44134–44135

Poistuu korttelit 43002 ja 44022

45. kaupunginosa, Kurttila

Liikenne- ja katualueet

Poistuu kortteli 43002

Liittyy kaupunkisuunnittelujohtajan 23.4.2019 **MRA 30 §:n** mukaisesti nähtäville hyväksymään osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 29.4.-29.5.2019.

Saatiin 15 mielipidettä. Kukaan mielipiteen jättäjistä ei pyytänyt kirjallista vastinetta mielipiteeseen.

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavayksikkö

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 Espoon kaupunki

Sonja Sahlsten, etunimi.sukunimi@espoo.fi

Katariina Peltola, etunimi.sukunimi@espoo.fi

Marno Hanttu, etunimi.sukunimi@espoo.fi

1 Yleistä mielipiteistä

Kaupunkisuunnittelukeskus sai osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 15 mielipidettä.

Mielipiteensä jättäneet olivat huolissaan siitä, että suunnittelualueelle on esitetty liikaa asumista. Suunnittelussa tulisi ottaa voimakkaammin huomioon Kauklauden alueen kylämäisyys, eikä täyttää aluetta liian korkealla ja tehokkaalla rakentamisella. Rakentamiskorkeuden osalta nähtiin, että suurimman sallitun kerrosluvun tulisi olla enintään kolme – neljä kerrosta.

Espoonjoki nousi useassa mielipiteessä esille, ja niissä korostettiin riittävien vehreiden suojavajöhykkeiden säilyttämistä ja tärkeiden ulkoilureittien huomioimista. Mielipiteissä korostettiin myös kulttuurihistoriallisten arvojen huomioimista ja otettiin kantaa alueen julkisiin palveluihin ja liikenteellisiin vaikutuksiin. Mielipiteissä myös tuotiin esiin, että suunnittelualueetta olisi tarpeen laajentaa Vanttilan teollisuusalueen puolelle.

Seuraavissa kappaleissa esittelemme ensin tarkemman yhteenvedon osallisten mielipiteistä ja kuvaamme sen jälkeen vastineessa, miten nämä näkemykset ja huolet on otettu huomioon suunnittelussa. Mielipiteet ja niiden vastineet on jaettu lukuihin aihealueiden mukaan.

2 Kaupunkirakenne ja rakentamisen tehokkuus

Mielipiteissä tuodaan vahvasti esiin, että Kauklahti on vanha kyläyhteisö, jossa on vanhaa rakennuskantaa paljon jäljellä. Vuoden 2006 asuntomessuista alkaen myös uutta rakennuskantaa on noussut alueelle vauhdilla. Mielipiteiden mukaan uudesta rakentamisesta huolimatta kylämaiseman olennaiset piirteet, Kyläraitti ja Kauppamäki ovat säilyneet. Alueelle esitetty asukasmäärä 4 000–5 000 on aivan liikaa. Asukasmäärätavoitteen pohjalta laaditut suunnitelmat on ahdettu liian täyteen asumista ja parkkihalleja. Mielipiteiden mukaan esitetyt suunnitelmat eivät kunnioita alueen kulttuurihistoriallisia ja luonnonläheisiä arvoja.

Useassa mielipiteessä korostetaan, että suunnittelussa tulisi arvostaa enemmän Kauklauden kylämaisyyttä. Kauklauden asema-alueesta toivotaan mielipiteissä elinvoimaista joukkoliikenteen, asumisen ja palveluiden keskittymää, jonka viihtyisyyttä tulisi parantaa nykyisestä. Useassa mielipiteessä tuodaan myös esiin, että Lasihytin alueen rakentuminen ja muuttaminen asuinkäyttöön nähdään hyvänä asiana. Mielipiteiden mukaan rakentamisen mittakaavan tulisi kuitenkin olla esitettyä pienempää, erityisesti Kauklauden puoleisella alueella ja jokirannassa. Mielipiteissä todetaan, että mahdolliset korkeammat rakennukset tulisi sijoittaa kauemmas joesta, lähelle Kauklahdenväylää.

Mielipiteiden mukaan vanhan rakennuskannan ja uuden asuinalueen väliin tulisi jättää viheraluetta. Lisäksi todetaan, että junaradan ja joen välinen kapea luontoalue

tulisi säilyttää nykytilassaan, koska puistikko luo metsän tuntua, jota ei voida korvata rakennetulla puistolla. Joen varrelle ei tulisi muodostaa muuria, joka pimentää joen auringonpaisteelta ja sulkee maiseman.

Mielipiteissä todetaan, että suuret korttelit isoine sisäpihoineen tuntuvat huonolta ratkaisulta, koska kansipihoja ei juurikaan tehdä, vaan pysäköinti sijoittuu pysäköintitaloihin. Kortteleiden suuri mittakaava paljastuu verratessa aluetta pienteollisuusalueen mittakaavaan - isot hallit siellä näyttävät jopa siroilta. Kortteleista voisi tehdä mitoittaan pienempiä. Pienempien korttelien väleihin tulisi avata lisää kujia kohti jokivartta, jolloin jokiluonto saadaan näkyvämmäksi ja kevyenliikenteen reitit mielenkiintoisemmiksi ja sujuvammiksi. Suunnitelmaluonnosten suuria kortteleita pidetään merkittävänä estevaikutuksena liikenteelle ja Kauklahdelle epätyypillisenä asiana.

Vastine:

Yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta. Kauklahden asukastavoitteet pohjautuvat hyvin pitkälle vuonna 2010 voimaan tulleeseen Espoon eteläosien yleiskaavaan. Yleiskaavan mitoitusavoitteisiin ja väestönkasvuennusteeseen perustuen Kauklahdessa olisi vuoteen 2030 mennessä 15 000 uutta asukasta, josta noin 4 000–5 000 Lasihytin alueella. Suurin osa uusista kaavoitettavista asunnoista tulisi sijoittaa aseman tuntumaan yleiskaavan mukaiselle hyvin saavutettavalle keskusta-alueelle.

Lasihytin asemakaavatyö perustuu yleiskaavan lisäksi kaupunkisuunnittelulautakunnan asettamiin tavoitteisiin. Lautakunta linjasi vuonna 2019, että asemakaavan ja asemakaavan muutoksen tavoitteena on kehittää Kauklahden aseman eteläpuolella olevalle nykyiselle teollisuusalueelle keskustamainen joukkoliikenteen solmukohta. Tavoitteena on luoda mahdollisuudet alueen monipuoliseen kehittymiseen ja saada asuntoja 4 000–5 000 uudelle asukkaalle.

Lasihytin asemakaavalla vastataan siis sekä yleiskaavan että lautakunnan asettamiin asukastavoitteisiin. Myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja pääkaupunkiseudun MAL-ohjelman mukaan asuntorakentamista tulee kohdistaa alueille, jotka ovat hyvien liikenneyhteyksien varrella. Asemakaavan mukainen Kauklahden alueen kasvu vahvistaa myös kaupunkiradan toteuttamisedellytyksiä. Asemakaavaratkaisussa on pitäydytty lautakunnan asettaman asukastavoitteen alarajalla, noin 4 000 asukkaassa. Näin suunnitelmassa on saatu paremmin otettua huomioon myös alueen kulttuurihistoriallisesti arvokas luonne.

Valmisteluvaiheen asukaspalautteen pohjalta asemakaavan suunnittelussa on keskitytty erityisen paljon kylämäisyyden huomioimiseen. Kylämäisyyden huomioiminen nousi esille jo valmisteluvaiheen asukastilaisuudessa, lautakunnan kaavalle asettamissa tavoitteissa ja sitä korostettiin lisää valmisteluvaiheessa saapuneissa mielipiteissä. Kaavaratkaisussa on huomioitu asukkaiden toiveita kylämäisyydestä mm. seuraavilla tavoilla: luomalla julkisia, puolijulkisia ja yksityisiä paikkoja kohtaamisille ja vaihtelevia näkymiä katutilaan, huomioimalla ihmisen mittakaava maantasolla, luomalla virikkeellistä ja tilallisesti rikasta kävely-ympäristöä sekä vaatimalla vaihtelevia

kattomuotoja ja kerroslukuja. Kylämäisyys on myös paljon muuta kuin rakentamisen ratkaisuja, ja ennen kaikkea se on yhteisöllisyyttä. Edellä kuvatuilla ratkaisuilla pyritään tukemaan yhteisöllisyyden muodostumista.

Asukaspalautteen pohjalta uudet rakennukset on suunniteltu pienimittakaavaisemmiksi kuin monissa muissa vastaavan kokoluokan kaupunkikeskuksissa. Espoonjoen varteen sijoittuvat uudet rakennukset on suunniteltu niin, että niiden väliin jää avoimia näkymälinjoja, eivätkä ne muodosta muurimaista rakennetta vanhan Kauklahten ja Espoonjoen välille. Junaradan ja Espoonjoen väliin on sijoitettu rakennuksia, jotka suojaavat Espoonjoen varren virkistysalueita ja muuta suunnittelualuetta raideliikenteen aiheuttamalta melulta.

Kylämäisyyttä alueelle luo myös rakennusten sijoittaminen kadun reunaan: katutilasta muodostuu näin tiivis, ja kortteleiden vehreät sisäpihat saavat enemmän tilaa. Katutilaa rajataan myös pienimittakaavaisilla piharakennuksilla ja katoksilla, mikä on tyypillistä kylämiljoille. Katujen varsille muodostuu pieniä taskupuistoja, joiden vehreys luo ympäristöön mukavaa vaihtelevuutta.

Alueen pysäköinti on pääosin suunniteltu toteutettavaksi keskitetysti pysäköintilaitoksissa, jotta pysäköinti veisi mahdollisimman vähän maapinta-alaa. Keskustatoimintojen korttelia lukuun ottamatta kaikkiin kortteleihin on tulossa maavaraiset, vehreyttä ja avoimuutta mahdollistavat pihat. Maanvaraisille pihaille on helpompi istuttaa suureksi kasvavia puita ja toteuttaa erilaisia istutuksia. Vehreät pihat kuuluvat Kauklahten alueen ominaispiirteisiin ja muodostavat vaihtelevan viherympäristön kerroksen liityessä Espoonjokilaakson puistoalueeseen. Lisäksi ensimmäisen kerroksen asuntoihin on veloitettu toteuttamaan asuntopihoja, jotka kuuluvat myös Kauklahten alueen ominaispiirteisiin.

Korttelialueiden väleihin toteutetaan useita jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä, joiden kautta joki ja joen varren puistoalueet ovat hyvin saavutettavissa Kauklahten keskustasta ja Vanttilan suunnasta saavuttaessa. Mielenpitoisesti korostettiin, että uudet korttelit eivät saa aiheuttaa estevaikutusta alueen läpi liikkujille. Kortteleiden on myös oltava pienempiä ja alueella on oltava vaihtelevia kulkureittejä.

Valmisteluvaiheen asukaspalautteen pohjalta korttelialueita on pilkottu pienempiin osiin ja alueelle on suunniteltu pienimittakaavaisempia kortteleita ja useita vaihtoehtoisia julkisia kävely- ja pyöräilyreittejä alueen läpi, kuten saaduissa mielipiteissäkin toivottiin. Espoonjoen ympärille muodostuvalle puistoalueelle johtaa useita mahdollisia reittejä alueen eri osista, jotta jokivarsi olisi mahdollisimman hyvin saavutettavissa. Asemakaavalla mahdollistetaan myös uusi radan alittava yhteys, Kauppamäenportti, joka yhdistää sujuvasti Lasihytin alueen sen pohjoispuolella kulkevaan Kauppamäen kylänraittiin. Alikulun kautta juna-aseman ja Espoonjoen virkistysarvojen saavutettavuus paranee huomattavasti nykytilanteeseen verrattuna.

3 Rakennusten korkeus

Saapuneiden mielipiteiden mukaan esitetty rakentaminen on liian massiivista ja rakentamisen korkeuden tulisi olla matalampaa. Joidenkin mielipiteiden mukaan asuin-kerrostalojen korkeutta tulisi rajoittaa 3–4 kerrokseen, jolloin ne eivät muodostuisi liian massiivisiksi ympäristöönsä nähden. Joissakin mielipiteissä todetaan, että uusien rakennusten kerrosluvun tulisi olla korkeintaan 4–6 kerrosta. Yhdessä mielipiteessä todetaan, että alueelle tulisi saada sijoittaa vain kaksikerroksia pientaloja. Yleisesti mielipiteiden mukaan 8-kerroksisia taloja ei tulisi sijoittaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle alueelle joen varteen.

Vastine:

Uusien rakennusten kerroslukumäärän suunnittelussa on otettu huomioon Espoonjoen luontoarvot, alueen kulttuurihistorialliset arvot sekä vanha rakennuskanta. Korkeimmat, enimmillään kahdeksankerroksiset rakennukset sijoittuvat kohtuullisen vilkkaasti liikennöidyn Hyttimestarintien varrelle, jolloin ne sijoittuvat jo varsin etäälle joen reunavyöhykkeestä. Rakentaminen madaltuu porrastuen jokilaakson suuntaan. Junaradan varteen on sijoitettu 5–8 -kerroksisia rakennuksia, jotka suojaavat muuta asuin- aluetta ja Espoonjoen vartta raideliikenteen aiheuttamalta melulta. Pääosin alueen rakennukset on suunniteltu viisi- ja kuusikerroksisiksi.

Suunnittelualueen itäosaan Lillbassinrannan alueelle on suunniteltu selvästi matalampia rakennuksia, kulttuurimaiseman arvot huomioiden. Lillbassinrannan alue rajautuu Espoonjokilaakson maakunnallisesti arvokkaaseen avoimeen kulttuurimaisema-alueeseen ja rakentaminen madaltuu avoimen kulttuurimaiseman suuntaan: radan puolella rakennukset ovat korkeintaan viisikerroksisia ja joen puolella rakennukset ovat vain kaksikerroksisia.

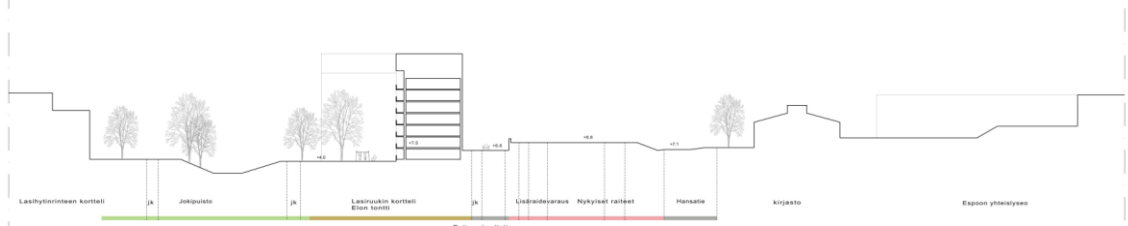
Kaavaratkaisussa ja uusien rakennusten korkeuksissa on huomioitu suunnittelualueen sijoittuminen jokilaaksoon. Suunnittelualue on pääosin n. 20 metriä Kauppamäen ja Bassenmäen aluetta matalammalla. Alueelle laadittujen leikkauskuvien perusteella uusi rakentaminen ei muodosta maisemakuvallisesti hallitsevaa aluetta suhteessa vanhaan Kauklahteen ja Kauppamäen alueeseen (kuvat 1–3).



Kuva 1. Alueleikkaus Lillbassinrannan alueelta korttelien 43139 ja 43141 kohdalta. Kuva: INARO.



Kuva 2. Alueleikkaus Asemanrannan alueelta korttelien 43130 kohdalta. Kuva: INARO.



Kuva 3. Alueleikkaus Lasiruukin alueelta korttelin 43123 kohdalta. Kuva: Arkkitehdit Anttila & Rusanen.

4 Rakentamisen tapa

Mielipiteissä muistutetaan, että Kauklahten asema on virallisesti arvokas rakennetun kulttuuriympäristön kohde, ja Kauklahten alueella on muitakin vastaavia rakennuskohteita (alueen kartanot, mm. Espoonkartano), joiden huomioiminen rakennuskannan kanssa ja ulkonäössä on tärkeää. Mielipiteissä tuodaan vahvasti esiin, että Kauklahti halutaan säilyttää ulkonäöllisesti kylämäisenä ja perinteikkäänä asuinalueena, eikä luoda alueelle perinteistä kerrostalolähiötä. Mielipiteiden mukaan valmisteluaineistossa esitetyissä suunnitelmassa rakennukset ovat todella rauhattoman näköisiä, eivätkä ne ota kulttuurihistoriallisesti arvokkaan alueen tunnelmaa osakseen.

Useiden mielipiteiden mukaan talojen rakennustyylin tulisi olla vaihtelevaa ja julkisivujen tulisi olla värikkäitä. Värienkäytön toivotaan noudattavan Vanttilan ja Kauklahten värimaailmaa eli murrettuja pastellivärejä sekä iloisia ja vaaleita sävyjä. Julkisivumateriaalien tulisi olla rapattua kiveä tai puuta, alueelle ei missään nimessä sovi tummat tiilitalot tai harmaa betoni. Lisäksi toivotaan, että rakennuksissa voisi olla tiili- ja lasitehtaan historiaa kunnioittaen tiili- ja lasirakentamista.

Joidenkin mielipiteiden mukaan rakentamisen tulisi olla alueella yhdenmukainen esim. antiikkityyppinen punatiili ja mustat peltikatot, koska tällaisen perinteisen rakennusmaiseman on todettu miellyttävän ihmisten silmää esim. Kartanonkoskella Vantaalla. Hyviksi esimerkkikohteiksi mainitaan myös Tuomarilan uudet aumakattoiset talot ja Espoon keskuksen harjakattoiset talot.

Mielipiteiden mukaan kerrostalojen kattotyypinä tulisi olla perinteinen harjakatto. Myös aumakattoa pidetään sopivana, mutta ei missään nimessä pulpetti- tai tasakattoja. Myös erilaisia viherratkaisuja voisi olla mukana.

Vastine:

Asemakaavan laadinnassa on tunnistettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaan alueen luonne. Kaavamääräysten mukaan rakennusten arkkitehtuurin tulee olla

kaupunkikuvallisesti ja -rakenteellisesti laadukasta ja rakentamisessa käytettävien materiaalien, värien ja julkisivukäsittelyiden tulee muodostaa hallittu kokonaisuus jo olevan ja rakentuvan ympäristön kanssa. Materiaalien ja värien tulee myös tuoda esille alueen paikallista historiaa ja maisemaa. Määräyksissä edellytetään, että julkisivujen tulee olla materiaaliltaan pääosin muurattua tiiltä, rapattuja tai puuta eikä näkyviä elementtisaumoja sallita.

Saapuneissa mielipiteissä nostettiin useaan kertaan esille kylämäisyyden huomioiminen, kuten myös vastineiden kohdassa ”2 Kaupunkirakenne ja rakentamisen tehokkuus” todettiin. Lisäksi kaupunkisuunnittelulautakunnan 2019 linjaamissa tavoitteissa todetaan, että rakentamisen tyyli vaihtelevine kattomuotoineen sovitetaan mahdollisuuksien mukaan Kaukalahden kylämäiseen luonteeseen.

Tähän on pyritty vastaamaan määräämällä rakentamisen tavasta selvästi tarkemmin kuin monessa muussa vastaavan kokoluokan keskusta-alueen asemakaavassa. Kaavamääräyksissä edellytetään, että kattojen tulee muodostaa kattokaltevuuksiltaan vaihtelevaa kaupunkikuvaa. Lisäksi rakennuksissa, joiden kattokulma on 1:10 tai loivempi, katot tulee toteuttaa viherkattorakenteina. Kaavamääräyksissä on vaihtelevien kattomuotojen lisäksi edellytetty muun muassa julkisivujen jäsentelyä enintään yhden porrashuoneen mittaisiin osiin, jotka poikkeavat toisistaan värin, materiaalin ja sommittelun suhteen. Lisäksi uusien rakennusten rakennusalat on muodostettu niin, että ne luovat alueelle pienimittakaavaisia rakennuksia, joiden väliin jää avoimia maise-malinjoja erityisesti jokilaakson suuntaan.

Jalankulkijan viihtyisyyteen on vaikutettu erityisesti sillä, että kivijalkaliikkeitiloja on sijoitettu alueille, joilla kävelijöitä ja pyöräilijöitä kulkee eniten. Lisäksi on määrätty maantasokerrosten aukottamisesta ikkunoin ja sisäänkäynnein. Pitkät ikkunattomat pinnat ovat sallittuja, mikäli ne on toteutettu viherrakentein tai niissä on taidetta. Lisäksi rakennusten sisäänkäyntejä ja niiden ympäristöä on korostettava arkkitehtuurin keinoin, ja julkisivujen pienimittakaavaisuutta tulee korostaa sisäänvetojen ja ulokkeiden avulla maantasokerroksissa. Tavoitteena on, että uusien rakennusten maantasokerrokset ovat aktiivisia, ja vaihtelevat katunäkymät tuovat ympäristöön yllätyksellisyyttä.

Alueelle sijoittuvien pysäköintilaitosten julkisivujen on oltava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisia, ja arkkitehtuurin on tasoltaan vastattava ympäröiviä asuinrakennuksia. Maantasokerroksen julkisivukäsittelyssä on huomioitava jalankulkutason mittakaava, materiaalituntu, viihtyisyys ja valaistus. Pysäköintilaitosten kattopinnat tulee toteuttaa viherkattoisina tai vaihtoehtoisesti ne tulee hyödyntää aurinkoenergian keräämiseen.

5 OAS-vaihtoehtojen vertailu

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitettiin kaksi vaihtoehtoista suunnitelmaa alueen tulevasta maankäytöstä.

Useamman mielipiteen mukaan vaihtoehto 1 (kuva 4) on parempi erityisesti joen virkistysarvojen säilymisen näkökulmasta. Mielipiteiden mukaan vaihtoehto 2 (kuva 5) pilaisi asema-alueen miljööön sekä huonontaisi merkittävästi asuinolosuhteita radan pohjoispuolella sijaitsevalla pientaloalueella. Mielipiteiden mukaan vaihtoehdossa 2 esitetyt rataa reunustavat rakennukset lisäisivät ratamelun leviämistä pientaloalueelle ja laskisivat myös pohjoispuolen pientalojen arvoa.

Yhden mielipiteen mukaan vaihtoehto 2 on kokonaisuudessaan kannatettavampi, kunhan siinä olisi otettu huomioon kerrostaloalueen perinteinen tyyli ja matalampi rakennuskorkeus ja suurimmat korttelit olisi jaettu pienempiin osiin. Yhdessä saapuneessa mielipiteessä ollaan myös sitä mieltä, että vaihtoehdon 2 rakeisuus radan ja joen välissä on alueelle sopiva ja mahdollistaa hyvät yhteydet joen varteen.

Yhden mielipiteen mukaan vaihtoehto 2 on parempi joukkoliikenneterminaalin ratkaisun osalta.

Yhden mielipiteen mukaan vaihtoehto 1 on parempi itäpuolen peltoalueen osalta. Mielipiteen mukaan vaihtoehdossa 2 rakentamista on esitetty liian laajalle alueelle.

Alustava maankäyttö, vaihtoehto 1 (ve1)



Kuva 4. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman suunnitelmavaihtoehto 1.

Alustava maankäyttö, vaihtoehto 2 (ve2)


Kuva 5. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman suunnitelmavaihtoehto 2.

Vastine:

Laadittu asemakaavaehdotus ei noudattele täysin kumpaakaan laadittua vaihtoehtoa vaan molemmista vaihtoehtoista on otettu mukaan niiden parhaita puolia ja toisaalta huomioitu niistä annettu kritiikki. Vaihtoehdon 2 mukaisesti joen ja junaradan väliin on sijoitettu uutta asumista, joka suojaa erityisesti muuta suunnittelualuetta ja Espoonjoen virkistysaluetta raideliikenteen aiheuttamalta melulta. Kaava-alueen keskivaiheille, tulevan joukkoliikenneterminaalin kohdalle, on suunniteltu laajempi puistoalue vaihtoehtoa 1 mukailleen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan verrattuna korttelialueita on pilkottu pienempiin osiin julkisten jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien avulla. Uudet rakennukset on suunniteltu niin, että niiden väliin jää avoimia maisemalinjoja Espoonjoen suuntaan, eivätkä ne muodosta korkeaa muuria vanhan Kauklahten ja uuden suunnittelualueen väliin. Kaavan mukaiset rakennusalat estävät muurimaisen rakennusmassan toteuttamisen.

Radan läheisyydessä sijaitsevien asuinalueiden melutaso tulee nousemaan kaupunkiradan rakentamisen seurauksena. Alueelle laaditun meluselvityksen perusteella radan pohjoispuolella sijaitsevien asuinrakennusten ulko-oleskelualueiden melutaso pysyy valtioneuvoston ohjearvojen mukaisina. Kuvassa 6. on ote melukartasta, jossa on esitetty raideliikenteestä aiheutuva päiväajan keskiäänitaso. Vihreällä värillä näkyvät alueet, joilla melutaso on valtioneuvoston ohjearvon mukainen alle 55 dB. Laaditussa melumallinnuksessa on huomioitu radan eteläpuolelle rakentuvien uusien rakennusten heijastemelu. Kuvassa 7 on esitetty raideliikenteen aiheuttaman melun päiväajan keskitaso nykytilanteessa samassa kohdassa kuin kuvan 6 ote.



Kuva 6. Ote kaavoituksen aikana laaditusta melukartasta, jossa huomioitu radan eteläpuolella sijaitsevien rakennusten heijastemelu. Kuvassa on esitetty raideliikenteestä aiheutuva päiväajan keskiäänitaso. Vihreällä värillä näkyvät alueet, joilla melutaso on valtioneuvoston ohjearvon mukainen alle 55 dB. Ramboll 2021.



Kuva 7. Ote raideliikenteen aiheuttaman melun päiväajan keskitaso nykytilanteessa, Kuvassa on esitetty raideliikenteestä aiheutuva päiväajan keskiäänitaso. Vihreällä värillä näkyvät alueet, joilla melutaso on valtioneuvoston ohjearvon mukainen alle 55 dB.

Yleisesti ottaen esimerkiksi VTT on selvittänyt täydennysrakentamisen vaikutusta alueen vanhojen asuntojen hintoihin (Länsimetron vaikutusalueen ulkopuolella) tutkimuksessa ”Täydennysrakentamisen vaikutus alueen vanhojen asuntojen hintoihin” (Hannele Ahvenniemi, Antti Knuti, 2015). Tulokset osoittavat, että täydennysrakentamisella on pieni positiivinen vaikutus hintoihin. Tutkimuksen mukaan

täydennysrakentaminen ei alenna vanhojen asuntojen hintoja. Lisäksi Aalto-yliopisto on tutkinut täydennysrakentamisen vaikutusta asuntojen hintoihin (Jantunen, 2017). Tutkimuksessa havaittiin, että täydennysrakennuksen tai asuntokehityskohteen valmistumisen jälkeisenä vuonna 300 metrin säteen sisällä sijaitsevista asunnoista maksettiin noin 0,9 % premio suhteessa verrokkiryhmään.

Lasihtin asemakaava ei tuo juurikaan muutosta Kauklahten aseman pohjoispuolelle. Tavoitteena on, että erityisesti kulkuyhteydet aseman suuntaan paranevat ja asemasta luodaan nykyistä houkuttelevampi. Kauklahten vanha asemarakennus suojellaan asemakaavassa ja siihen mahdollistetaan asuin- ja liiketilojen sijoittuminen. Aseman itäpuolelle muodostetaan pieni torialue (Päällikönaukio) ja asemarakennuksen ja radan väliin mahdollistetaan esimerkiksi kahvilan tai ravintolan ulkotiloja sekä avointa julkista tilaa. Aseman ympäristön historiallisen miljöö ja pienimittakaavaisuuden huomioiminen ovat olleet asemakaavan lähtökohtina. Kaavamääräyksissä on veloitettu, että asemarakennuksen pihapiirin ja ympäristön kulttuurihistorialliset arvot tulee säilyttää.

Kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu joukkoliikenneterminaalista vastaa pääpiirteisään osallistumis- ja arviointisuunnitelman vaihtoehtoa 2. Ehdotusvaiheen aikana kunnallisteknisen yleissuunnittelun yhteydessä joukkoliikenneterminaalin tilanvarauksista tutkittiin yhdessä Helsingin seudun liikenteen ja Väyläviraston kanssa (WSP, 2021). Osallistumis- ja arviointisuunnitelman tapaan terminaali on suunniteltu läpiajettavana, jolloin terminaaliin on mahdollisuus ajaa Vanttiportin ja Kantajankadun (nykyinen Hansaportti) kautta. Molempien ulos-/sisäänajojen yhteydessä on bussille kääntömahdollisuus. Terminaalialueen itäpäässä kääntöpaikkana toimii kiertoliittymä, josta ajetaan myös tonteille ja saattoliikennealueelle. Terminaalisuunnitelmassa on varauduttu kahdeksaan lähtölaituriin ja lisäksi bussien pikapysäkkeihin.

Suunnittelualueen itäosan rakentamisalueen laajuus mukailee hyvin pitkälle myös osallistumis- ja arviointisuunnitelman vaihtoehtoa 1. Kaavaehdotuksen suunnittelun lähtökohtana on ollut, että asemakaavan korttelialueet eivät ylitä alueen itäosassa yleiskaavassa osoitettua rakentamisalueen rajaa.

Lisäksi kaava-alueen itäosan rakentaminen on suunniteltu huomattavasti muuta aluetta matalammaksi. Tavoitteena on, että Vanttiportin varren tiiviit, liki umpikorttelimaiset rakenteet vaihtuvat alueella luontevasti pihapiirimäisiin ja mataliin rivitalokortteleihin, jotka avautuvat Espoonjoen arvokkaaseen kulttuurimaisemaan.

Itäosassa rakennetun ympäristön ja luontoympäristön rajan on tarkoitus olla muuttuva ja hienovaraisesti käsitelty. Harjakattoiset rakennukset on sijoitettu siten, että niiden päädyt suuntautuvat kohti jokimaisemaa luoden korkeudeltaan vaihtelevan siluetin. Jokilaaksoon avautuvien pihojen runsas puusto ja kasvillisuus korostavat uuden reunan monivivahteisuutta. Lähivirkistysalueena palvelevaa kulttuurimaisemaa säilytetään jatkossakin avoimena, ja ulkoilureittien sekä joen varteen tuodaan joitakin

yksittäisiä puita sekä puuryhmiä, jotka merkitsevät joen ja reittien paikan kauempaa katsottuna. Puusto pehmentää ilmettä uusien korttelien rajalla.

6 **Espoonjoki ja viheralueet**

Saapuneiden mielipiteiden mukaan Espoonjoki on kaava-alueen merkittävin maisemallinen tekijä. Espoonjoki antaa alueelle muista rakennettavista asuntoalueista poikkeavan erityisen leiman ja arvon. Espoonjoen varsia tulisi hyödyntää luonnonmukaisena alueena, joka luo viihtyisyyttä koko muulle alueelle ja erityisesti sen uudelle rakennettavalle osalle. Mielipiteiden mukaan joki voi samalla olla erityinen osa koko Espoonjokilaaksoa, jossa tulevaisuudessa kulkisi vaihteleva ekologinen vihervyöhyke meren ja Espon järviolueiden välillä. Asutuksen keskellä Espoonjoki voisi hyvin olla osittain puiston tyyppinen hoidettu jokivarren helmi ja muilla alueilla taas luonnonmukainen. Espoolla on ainutlaatuinen mahdollisuus jättää tällä alueella kaupunkia halkomaan joki, jonka rannat ovat vihreitä luonnontilaisia tai puistoja.

Mielipiteissä nähdään tärkeänä, että Espoonjoen lähialue säilytetään riittävän leveänä ja rauhallisena ulkoilualueena, jonka varrella kulkevat hyvät jalankulun ja pyöräilyn reitit. Mielipiteissä todetaan, että jos kerrostaloja tulee näin paljon ja näin lähelle, eläimistö, luonto ja ihmisten viihtyvyys väistämättä heikkenee. Kauklahdessa ei ole tällä hetkellä montaa rauhallista ulkoilualueutta ja rakentamisen seurauksena tilanne menisi entistä huonommaksi. Lähtökohtana tulisi olla vähintään 50 metrin levyinen viheralue joen rannoilla, molemmilla puolilla siellä, missä se on mahdollista. Tämä olisi merkittävä viihtyisyystekijä asukkaille ja muodostaisi samalla oleellisen osan viherreitistä, joka ulottuisi Esponlahdelle päätyvältä rantaraitilta edelleen jokea seurailleen Espon keskukseen ja siitä edelleen joen yläjuoksun järville ja luonnonsuojelu ja viheralueille.

Esponjoen ja koko alueen luontoarvojen suojeluun tulee kiinnittää huomiota. Mielipiteissä ollaan huolissaan myös joen saastumisesta rakentamisen seurauksena.

Lisäksi huomautetaan, että teollisuusalueen kohdalla aivan joen etelärannalla on vanha isojen puiden rivistö, joka on säilyttämisen arvoinen maisematekijä.

Vastine:

Palautteista välittyi Esponjoen suuri merkitys asukkaille, ja suunnittelutyössäkin se on tunnustettu alueen merkittävimäksi maisemaelementiksi sekä kulttuurimaisema-alueeksi. Esponjoella on keskeinen rooli sekä maisemallisesti sekä ekologisesti. Suunnittelussa on pidetty tärkeänä jokivarren säilyttämistä vehreänä ja monin paikoin myös luonnonmukaisena, kaikille avoimena alueena. Kuten mielipiteissä tuodaan esiin, monissa kaupunkikeskuksissa jokivarsia on muokattu ja rakennettu enemmän kaupunkimaiseksi. Lasihytin kaava-alueella tavoitteena on säilyttää jatkossakin jokilaaksoa myötäilevä vehreä vyöhyke ja ekologinen yhteys. Joen varrelle on kuitenkin suunniteltu muutamia rakennetumpia puistoalueita, jotka tarjoavat oleskelu-, liikunta- sekä leikkipaikkoja ja paikoin mahdollistavat, nykytilasta poiketen, pääsyn myös aivan

veden äärelle. Rakennetut puistoalueet kestävät kulutusta paremmin kuin luonnonmukaiset, joten niiden avulla ohjataan oleskelua ja kulutusta pois luonnontilaisilta alueilta.

Tavoitteena on, että suunnittelualueella Espoonjoen varrelle muodostuu erilaisia vyöhykkeitä. Suunnittelualueen itäosassa tavoitellaan kulttuurivaikutteista, avointa maisematilaa, jossa joki reunavyöhykkeineen rajautuu maisemapeltoon. Jokiluonnon ja rakennetun ympäristön vaihtumisvyöhykkeenä on kulttuurivaikutteisen luonnon vyöhyke. Alueen maisematila on nykyiselläänkin avointa ja kuuluu osaksi jokilaakson kulttuurimaisemaan, jota on tarkoitus kunnioittaa myös alueen rakentuessa. Itäosaan on myös luotu mahdollisuuksia uusille virkistyspalveluille, sillä asemakaavassa on varattu rakennusoikeutta maltillisen kokoiselle melontakeskukselle sekä tätä palveleville ravintola- ja saunatiloille. Kulttuurimaisema-alueen vaihtumisvyöhykkeelle on myös suunniteltu viljelypalsta-alue.

Alueen keskiosa on luonteeltaan rakennettua ympäristöä, jossa kuitenkin joki kulkee alueen läpi suhteellisen luonnonmukaisena. Tavoitteena on, että luonnonmukaisen jokirannan lisäksi alueella sijaitsee rakennettuja puistoja, kuten Hyttimestarinpuisto ja Pumppuasemanpuisto, johon on suunniteltu sijoittuvan ulkokuntoiluun, lähiliikuntaan ja oleskeluun sopivia paikkoja. Pumppuasemanpuisto toimisi myös alueen toiminnallisena sydämenä, bussiterminaalin ja aseman läheisyydessä. Tällä alueella jokivarren oleskelun mahdollisuuksia parannetaan ja lisätään mahdollisuuksia jokiluonnon tarkkailuun veden äärellä.

Länsiosassa jokea pitkin avautuu nykytilanteessa hienoja, kapeita näkymiä, joita halutaan korostaa tulevaisuudessa tilaa rajaavalla puustolla. Mieliänsäkin esiin nostettua, paikoin tiheääkin suojapuustoa on tarkoitus säilyttää ja alueelle istutetaan myös uusia yksittäisiä puita ja puuryhmiä. Ulkoilureiteiltä on kuitenkin myös tarkoitus avautua näkymiä joelle siten, että joki on koko alueella visuaalisesti läsnä. Alueelle on mahdollisuus toteuttaa esimerkiksi rannan suuntainen luontopolku, joka kulkisi koko rakennetun alueen ja joen välissä. Myös tällä alueella oleskelun mahdollisuuksia parannetaan ja lisätään mahdollisuuksia jokiluonnon tarkkailuun veden äärellä.

Espoonjoen varrelle, joen molemmille puolille, on tarkoitus toteuttaa mieliänsä toivotut laadukkaat ulkoilureitit jalankulkuun ja pyöräilyyn. Suunnittelualueen länsi- ja keskiosassa ulkoilureitit kulkevat lähempänä jokivartta, noin 10–15 metrin etäisyydellä, kun taas suunnittelualueen itäosassa maisemallisesti avoimella alueella ulkoilureitit kulkevat hieman kauempana jokivarresta. Asemakaavan tavoitteena on, että jokivarren ulkoilureitit jatkuvat luonnollisesti myös kaava-alueen ulkopuolelle, laajemmille virkistysalueille, kuten Espoonjokilaaksoon, rantaraitille ja Espoon keskuspuistoon.

Alueen luontoarvoja selvitettiin alueelle laaditun luontoselvityksen avulla (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio, 2018). Luontoselvityksessä suunnittelualueelta ei havaittu luonnonsuojelulain mukaisia suojelukohteita. Luontoselvityssä Espoonjoki

tunnistettiin suunnittelualueen arvokkaimmaksi luontokohteeksi. Sen mukaan joen ympärille tulisi jättää vähintään muutaman kymmenen metrin levyinen rakentamaton vyöhyke, minkä lisäksi jokirantojen puustoa ja pensaikkoa ei tulisi turhaan raivata. Luontoselvitysten suositusten mukaisesti Espoonjoen suojavyöhyke on rakentuvilla alueilla 20–30 metriä ja itäosan maisemallisesti arvokkaalla alueella huomattavasti tätä suurempi. Suurin osa uusista kaavan mukaisista korttelista ja kaduista sijoittuu jo rakennettujen teollisuuskortteleiden kohdalle. Alueen keskivaiheilla uusia kortteleita on tulossa myös rakentamattomalle, puustoiselle alueelle Espoonjoen ja radan välille. Nämä uudet korttelit kuitenkin myös suojaavat jokilaaksoa ratamelulta. Kaikki uudet korttelialueet sijoittuvat kuitenkin Espoonjoen suojavyöhykkeen ulkopuolelle.

Koska Espoonjoki on keskeinen alueen läpi kulkeva ekologinen yhteys, tulee yhteyden toteutua myös rakennettavien siltojen kohdilla. Kaavamääräysten mukaan siltojen kohdalla tulee olla sekä vesiuoma että maaeläinten kulun mahdollistava maakanas.

Suunnittelutyön aikana on otettu huomioon, ettei joki pääse saastumaan rakentamisaikana tai alueen rakennuttua. Kaavassa määrätään viivyttämään korttelialueilla hulevesiä eli rakennetuilta pinnoilta valuvia sade ja sulamisvesiä sekä hallitsemaan liikennöityjen alueiden hulevesiä myös laadullisesti ennen Espoonjokeen johtamista. Kaavamääräykset koskevat myös rakentamisen aikaista hulevesien hallintaa ja niiden avulla pyritään turvaamaan Espoonjoen vedenlaatu. Rakentamista ohjaa kaavan ohella myös Espoon työmaavesiopas.

Koska alue on melko matalalla merenpinnasta sijaitsevaa vanhaa merenpohjaa, odotuksena on, että maaperästä löytyy sulfidisavialueita eli alueilta. Näillä alueilla maaperässä on rikkipitoista savea, joka kuivuuessaan muuttuu happamaksi ja rakenteita syövyttäväksi maaperäksi. Kaavamääräysten mukaisesti mahdolliset sulfidisaviesiintymät tulee huomioida ennen rakentamisen aloittamista. Maamassat tulee käsitellä niin, ettei happamia valumavesiä joudu vesistöihin. Määräyksellä pyritään varmistamaan, että sulfiittipitoisia vesiä ei pääse valumaan herkkään jokiympäristöön ja jokea pitkin alajuoksun Natura 2000 -alueelle.

Alueella on tehtyvuosien 1998 ja 2018 välisenä aikana maaperätutkimuksia, joissa on tunnistettu pilaantuneita maita. Kaavamääräysten perusteella maaperän ja pohjaveden pilaantuneisuus on tutkittava koko alueella ennen rakentamis- tai kaivutoimenpiteitä, ja tarvittaessa maaperä on kunnostettava.

7 Liikenne ja pysäköinti

Mielipiteiden mukaan suunnittelussa on varauduttava kaupunkiradan vaatimiin lisääntyviin liikennemääriin. Alueen teillä on jo nyt aamuisin ruuhkaa.

Mielipiteiden mukaan uuden ajan liikenneasema ja liikenteen solmukohtana toimiminen vaatii hyvää suunnittelua, jotta henkilöautot (liityntäpysäköinti), linja-autoliikenne, mahdollinen raitiotie Espoonlahdesta ja tuleva toivottavasti toteutuva kaupunkirata

mahtuvat alueelle ja jotta samalla voidaan huomioida joki, maisema ja alueen arvokkaat rakennukset. Kun rakennetaan kävelyetäisyydelle juna-asemasta, pysäköintipaikkoihin ei tarvita samanlaista mitoitusta kuin yleisesti.

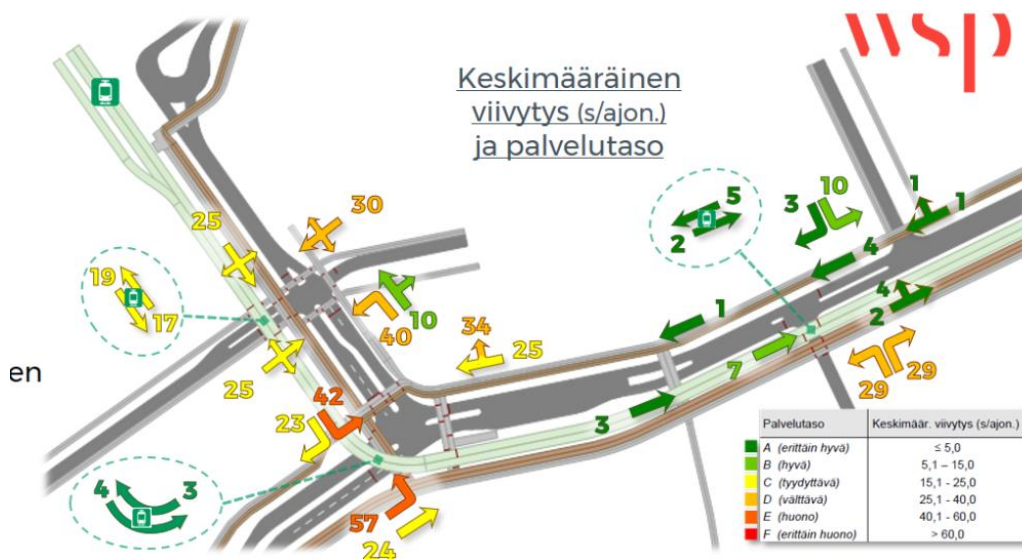
Mielipiteissä korostetaan jokivarren tärkeitä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä. Vantinportin peltojen puolelle jokivarteen tarvitaan myös ulkoilureitit. Ulkoilureitit voisivat olla luonnollisemmin rakennettuja kuin korttelialueilla.

Suunnittelussa tulisi myös huomioida, että kaupunkiradan jatkaminen Espooseen tekee Kaukalahden asemasta vaihtopisteen myös paljon kauempaa tuleville matkustajille. Aseman pysäköintipaikat ovat jo nykyisin täynnä, joten lisää liityntäpysäköintipaikkoja tarvitaan.

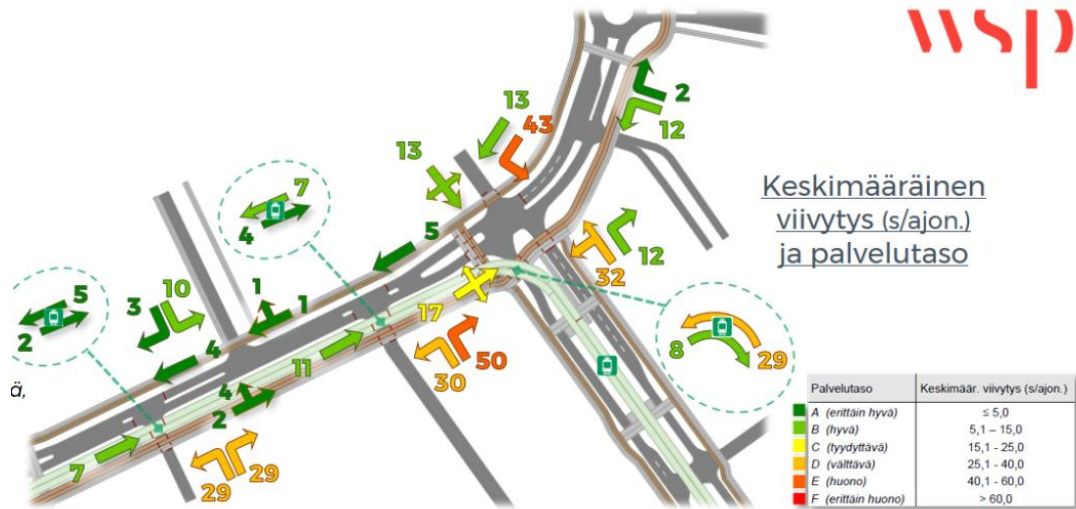
Vastine:

Katualueista on tehty liikenteen toimivuustarkastelu (kuvat 8–10). Tarkastelussa on käytetty vuoden 2050 ennustettuja liikennemääriä ja tarkasteltu iltahuipputuntia, joka on 10 % keskimääräisestä vuorokausiliikenteestä. Simulointi on tehty Vissim-mikrosimulointiohjelmalla.

Nykytilanteeseen verrattuna Hyttimestarintiellä on valo-ohjatut liittymät. Hyttimestarintiellä Lasihytin ja Mänkimiehentien liittymissä liikenteen pääsuunnan toimivuus on hyvä (B). Jonot ovat pääosin lyhyitä ja pääsevät purkautumaan liittymistä yhden vihreän vaiheen aikana. Hyttimestarintien, Kantajakadun ja Katkaisijakadun liittymien palvelutaso on keskimäärin tyydyttävä (C). Huomattavimmat viivytykset aiheutuvat Hyttimestarintien ja Kantajakadun vasemmalle kääntyville virroille. Pikaraitiotien liikenne katkaisee Hyttimestarintien liittymissä kaiken autoliikenteen, mikä aiheuttaa hetkellisesti pitkiä jonoja pääsuunnalle. Hyttimestarintie jonoutuu Kantajakadun liittymässä hetkittäin yli 100 metrin matkalta. Pääsuunnan vihreän vaiheen aikana pitkä jono pääsee purkautumaan ja liittymän välityskyky on riittävällä tasolla.



Kuva 8. Liikenteen toimivuus Hyttimestarintien ja Kantajakadun risteyksessä.



Kuva 9. Liikenteen toimivuus Hyttimestarintien ja Sierakiventien risteyksessä.



Kuva 10. Liikenteen toimivuus Vantinportin ja Asemanrannan risteyksessä.

Suunnittelun lähtökohtana on ollut myös tehdä kylmäistä, käveltävää ja pyöräiltävää ympäristöä, joka tukeutuu vahvasti joukkoliikenteeseen.

Käveltävä ympäristö tarkoittaa myös katujen tonttiliittymien ja liikennevirtojen keskittämistä hieman toisin. Alueen sisällä, kortteleissa ja kortteleiden välissä, ajoneuvot pääsevät ovelle, mutta pysäköintiä keskittämällä on rauhoitettu tonttikatuja. Kaavaehdotuksessa on käytetty mm. pyöräkatua ja hidaskatua. Yhteydet juna-asemalle on pyritty tekemään mahdollisimman sujuviksi niin kävellen kuin pyörällä. Suurkortteleihin on myös lisätty tonteille sijoittuvia jalankulkurasitteita yleiselle kululle, jotta kortteleita ei tarvitse kiertää. Kaavaehdotus myös mahdollistaa uuden alikulun rakentamisen junaradan ali, mikä parantaa vanhan Kaukalahden keskustan saavutettavuutta, vähentää radan estevaikutusta ja helpottaa liityntää bussista junaa ja päinvastoin. Virkistysreitit ja viheralueilla on myös tarkasteltu ja lisätty uusia siltoja Espoonjoen yli. Kaikista reiteistä on pyritty tekemään esteettömiä. Joitain esteellisiä kohtia on, mutta vaihtoehtoinen esteetön reitti on olemassa.

Asemakaavan myötä alueen kävely- ja pyöräily-yhteydet paranevat merkittävästi. Asemakaavan mukaisesti Espoonjoen molemmin puolin koko kaava-alueen matkalle rakennetaan sujuvat yhteydet pyöräilyyn ja kävelyyn. Asemakaava parantaa yhteyksiä myös juna-aseman suuntaan. Espoonjoen varren uudet rakennettavat kävelyn ja pyöräilyn yhteydet mahdollistavat sujuvan liikkumisen myös laajemmille virkistysalueille mm. Espoon jokilaaksoon ja Espoon keskuspuistoon.

Espoossa ei ole käytössä yleistä pysäköintinormia, vaan pysäköintinormi riippuu alueen sijainnista ja joukkoliikenteen sekä palvelujen palvelutasosta. Lasihytissä käytetään samaa pysäköintinormia kuin esim. Niittykummun metroaseman läheisyydessä.

Lasihytissä sovelletaan joustavaa pysäköintimitoitusta. Autopaikkainormiin on mahdollista saada enintään 30 prosentin lievennyksiä, jos kohteen toteutustapa perustelee pienemmän pysäköintitarpeen:

- Vuokra-asunnot, joissa autonomistus on keskimääräistä pienempi (ARA- ja opiskelija-asunnot)
- Keskitetty pysäköintiratkaisu, jossa pysäköintipaikat ovat tehokkaassa käytössä
- Liikenteen tai pysäköinnin palvelu tai muu suunnitteluratkaisu, joka vähentää pysäköintitarvetta

Suunnittelualueella sijaitsee tällä hetkellä noin 220 maantasossa olevaa liityntä-pysäköintipaikkaa. Asemakaavassa on varattu tilaa yhteensä 351 liityntäpysäköintipaikalle. Suurin osa paikoista (278) sijoittuu pysäköintilaitoksiin. Radan pohjoispuolelle, kortteliin 44135 sijoittuva pysäköintilaitos (LPY-korttelialue) on varattu kokonaan liityntäpysäköinnin tarpeisiin ja sinne on tarkoitus sijoittaa 155 paikkaa. Radan eteläpuolelle, Vantimportin läheisyyteen sijoittuva pysäköintilaitos (kortteli 43132) on varattu liityntäpysäköinnin ja asukaspysäköinnin tarpeisiin, ja sen vuoksi se on osoitettu kaavassa LPA-korttelialueena. Pysäköintilaitokseen on tarkoitus sijoittaa 123 liityntäpysäköintipaikkaa. Pysäköintilaitosten lisäksi liityntäpysäköintipaikkoja sijoitetaan Suolatorille sijoittuvalle yleiselle pysäköintialueelle (LP). Yleiselle pysäköintialueelle on tarkoitus sijoittaa 73 maantasopaikkaa. Liityntäpysäköintipaikkojen määrästä ja sijoittelusta alueella on kaavaehdotuksen laatimisen aikana neuvoteltu myös Helsingin seudun liikenteen kanssa.

8 Julkiset palvelut

Mielipiteissä todetaan, että Kauklahti kehittyy vauhdilla väestöpohjan ollessa jo lähes 11 000 asukasta. Mielipiteiden mukaan alueen koulut ovat aivan täynnä ja lukiota ollaan siirtämässä pois. Mielipiteiden mukaan aiemmissa asemakaavoissa määriteltyjä päiväkotitontteja on muutettu asuntotontteiksi ja on selvää, että uudet asukkaat tarvitsevat kaikkia näitä palveluita. Mielipiteissä korostetaan, että suunnittelussa tulee huomioida julkisten palveluiden, erityisesti koulu- ja päiväkotitilojen mahtuminen alueelle (Y-tontti, joka mahdollistaa monimuotoisen julkisten palveluiden rakentamisen, esim.

koulun). Mielenpiteiden mukaan julkisten palveluiden tilat voisivat olla monikäyttöiset ja muunneltavat.

Mielenpiteiden mukaan alueelle on ehdottomasti saatava lukio, koska Länsi-Espoosta puuttuu lukioita, ja alue kasvaa vauhdilla. Mielenpiteiden mukaan sijainti Kauklaudessa, radan varrella olisi hyvin perusteltavissa.

Mielenpiteiden mukaan asukasmäärä edellyttää myös terveyskeskusta, jollainen on toiminutkin Kauklaudessa - aikana, jolloin asukkaita oli vähemmän kuin nyt pelkästään Lasihtin alueelle on suunniteltu.

Vastine:

Asemakaavatyön aikana Kauklauden alueelle on laadittu palveluverkkoselvitys (Espoon kaupunkisuunnittelukeskus, 2021), jossa on selvitetty Kauklauden alueen nykyisiä julkisia palveluita sekä julkisten palveluiden tulevaisuuden tarpeita. Palveluverkkoselvitys on laadittu yhteistyössä kaupungin koulu- ja päiväkotiverkosta vastaavan kasvun ja oppimisen toimialan, sosiaali- ja terveyspalveluista vastaavan hyvinvoinnin ja terveyden toimialan, kulttuurista ja liikunnasta vastaavan elinvoiman tulosalueen sekä julkisista rakennushankkeista ja yleisistä alueista vastaavan kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijoiden kanssa.

Kauklauden suuralueella on tällä hetkellä 10 päiväkotia, joista osa on yksityisiä päiväkoteja ja osa pienempiä ryhmäperhepäiväkoteja. Suuralueelle on rakenteilla yksi uusi päiväkoti ja suunnitteilla yksi uusi päiväkoti. Lisäksi selvityksen alla on useampi mahdollinen uusi päiväkodin paikka, jotta voidaan varautua tulevaisuuden tarpeisiin alueella. Lasihtin kaavamuuotosalueelle on kaavan laatimisen yhteydessä suunniteltu yhtä uutta päiväkotia. Kurttilassa on kaksi mahdollista tonttia uusille päiväkodeille. Lisäksi Vanttilassa on tunnistettu tarve uudelle päiväkodille, mutta sopivaa tonttia tai kaavamuutosta uuden tontin saamiseksi ei vielä ole. Radan pohjoispuolella on myös selvityksen alla kaksi mahdollista päiväkodin paikkaa.

Kaava-alueelle sijoittuvaa päiväkotia on suunniteltu alueen koillisosaan, johon on suunniteltu Espoonjokilaakson kulttuurimaisema huomioiden muuta aluetta matalampaa rakentamista. Päiväkodille on osoitettu julkisten rakennusten korttelialue (YL-1), jolle on osoitettu rakennusoikeutta 2 400 k-m². Korttelialueen tilanvaraus ja rakennusoikeuden määrä mahdollistavat alueelle 10-ryhmäisen päiväkodin sijoittumisen.

Perusopetuksen osalta Kauklauden suuralueella on tällä hetkellä kolme perusopetusta antavaa koulua. Näistä yksi (Vanttilan koulu) on yhtenäiskoulu, yksi (Hansakallion koulu) on alakoulu ja yksi (Kauklauden koulu) yläkoulu. Näistä Hansakallion koulu ja Kauklauden koulu sijaitsevat kaava-alueen välittömässä läheisyydessä radan pohjoispuolella Kauklauden kaupunginosassa. Vanttilan koulu sijaitsee kaava-alueelta lähimmillään reilun 0,5 kilometrin etäisyydellä etelään Vanttilan kaupunginosassa. Suuralueelle on parhaillaan rakenteilla uusi ruotsinkielinen alakoulu

Kungsgårdsskolan. Kungsgårdsskolan tulee sijaitsemaan Kurttilan kaupunginosassa alle 0,5 kilometrin etäisyydellä kaava-alueen lähimmistä uusista asuinkortteleista.

Nykyiset koulut ovat hyvin saavutettavissa kaava-alueelta. Kurttilassa sen sijaan koulujen saavutettavuus on heikompi. Nykyiset oppilaaksiottoalueet seuraavat Kauklahdessa suuraluerajoja, joten Kurttilan eteläosissa lähin koulu olisi Saunalahdessa, mutta se on eri oppilaaksiottoaluetta. Viime vuosina tapahtunut väestönkasvu on lisännyt oppilasmäärää Kauklahden alueella huomattavasti. Vanttilan yhteyteen suunniteltu siirtokelpoinen rakennus aloittaa toimintansa vuoden alussa 2022.

Jos kaikki suuralueelle suunnittelut isot asemakaavat toteutuvat ja asukasmäärä kasvaa ennustetusti, alueella on tarvetta vielä yhdelle uudelle koululle sekä jo olemassa olevan koulun laajenukselle. Uusi koulu voisi mahdollisesti sijaita Kurttilassa Aarrekartan päiväkodin kanssa yhteisellä tontilla, jolloin se olisi hyvin saavutettavissa Kurttilan alueelta. Myös Vanttilan koulun laajennusmahdollisuuksia selvitetään maankäytön näkökulmasta.

Opetuspalveluista vastaavan sivistystoimen mukaan lukiokoulutus määritellään Espoossa kaupunkitasoiseksi palveluksi. Tämä on perusteltua, koska vain noin kolmasosa Espoon lukiolaisista käy oman alueen lähilukiota enemmistön hakeutuessa muualle. Lukiokoulutuksen maantieteellisenä trendinä isoissa kaupungeissa on, että lukiokoulutukseen hakeudutaan keskustan suuntaan selkeästi enemmän kuin keskuksista pois päin. Tämä trendi näkyy selkeästi myös Espoossa ja se näkyy suuntautumisena kohti Suur-Tapiolaa ja Helsingin keskustaa. Espoon yhteislyseon lukio, sijaitessaan Kauklahdessa kauimpana Helsingin keskustasta, oli useiden vuosien ajan alimman keskiarvon lukio. Koska alimman keskiarvon lukio on osalle lukiolaisista ainoa realistinen vaihtoehto, olisi sen hyvä sijaita maantieteellisesti kaupungin keskivaiheilla eikä reunalla, jotta koulumatkat pysyisivät kohtuullisina.

Valtuuston joulukuussa 2020 hyväksymä investointiohjelma vuosille 2021-2030 ei sisällä lukiokoulutuksen paikkamäärää läntisessä Espoossa nostavia investointeja. Kuninkaantien lukio palvelee myös läntistä Espoota erityisesti Kauklahden suunnalta. Espoon opetus- ja varhaiskasvatuslautakunta on hyväksynyt selvityspyynnön läntisen Espoon lukio- ja koulutilannetarpeesta helmikuussa 2021.

Lähimmät julkiset terveystoimet (kuten terveysasema, neuvola ja hammashoitola) sijaitsevat Espoon keskuksessa ja Kivenlahdessa. Kauklahden suuralueelle ei ole näillä näkymin tulossa uusia terveystoimia, vaan ne sijaitsevat jatkossakin muissa keskuksissa. Terveystoimien palveluverkon rakenne perustuu koko kaupungin laajuiseen palveluverkkosuunnitelmaan (Palvelujen järjestämisen ja palveluverkon tavoitela 2020).

9 Kaupalliset palvelut ja työpaikat

Mielipiteiden mukaan alueen läpi kulkeva joki luo alueelle luontevan keskuksen. Joissakin mielipiteissä todetaan, että erillistä tapahtuma-aukiota ei tarvita, vaan jokivarren

voisi leventää tarvittavilta kohdiltaan levikkeillä, joihin voidaan sijoittaa suurenkin tapahtuman tai vaikka torikaupan kojut "jokipromenadille". Mielenpitoissa todetaan, että ilmastollisista syistä tyhjänä ja kylmänä seisova tori on usein vajaakäytöllä, mutta jokivarsi tarjoaisi aina luontoa katseltavaksi ja toimisi samalla kokoavana ympäristönä silloin, kun tapahtumia on. Joissakin mielenpitoissa taas todetaan, että oman torialueen saaminen Kauklahteen on tärkeää.

Mielenpiteiden mukaan ympäristön luonteeseen sopisivat hyvin pienet liiketilat ja kivijalkakaupat. Jokivarteen olisi syytä mahdollistaa melontakeskuksen lisäksi erilaisia pieniä palvelurakennuksia, kahvila ja sauna. Yhdessä mielenpiteessä todetaan, että vanha lasitehdas tulisi ottaa kulttuuritapahtumien käyttöön ja luoda alueelle virkistysalue ja pihalle kahvila joen varteen.

Mielenpitoissa ollaan sitä mieltä, että aseman läheisyys voi olla houkutteleva myös toimistotyöpaikoille, jotka sopisivat hyvin asuinympäristöön, kuten monilla parhaillaan pääkaupunkiseudulla rakennettavilla uusilla alueilla tapahtuu.

Vastine:

Asemakaavan suunnittelussa jokivartta on hyödynnetty alueen läpi kulkevana keskuksena. Alueen toiminnallinen sydän on uusi Pumppuasemanhoitajan rantapuisto alueen keskiosassa. Puisto sijoittuu bussiterminaalin yhteyteen Espoonjoen äärelle. Sinne on tarkoitus sijoittaa lähiliikuntapalveluita ja leikkipuisto. Puistoon on mahdollisuus sijoittaa myös väliaikaisia myymälätiloja, kuten jäätelö- tai kahvilakioski. Alueelle laaditussa lähiympäristösuunnitelmassa jokivarteen on ideoitu myös luontopolkua ja kevyitä laiturirakenteita oleskelupaikoiksi.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 2019 linjaamissa tavoitteissa todetaan, että asemakaavalla luodaan alueelle selkeä keskustamainen palvelurakenne ja tutkitaan torialueen sijoittamista alueelle sen osana. Asemakaavassa alueelle on suunniteltu uusia torialueita, jotka eivät ole pinta-alaltaan kuitenkaan kovin suuria. Yhden isomman torialueen sijaan useammat pienemmät tori- ja aukioalueet sopivat paremmin kaavan kylämäisyyden tavoitteisiin. Ne luovat paikallisia kohtaamisen paikkoja ja tukevat yhteisöllisyyden muodostumista alueen eri osissa.

Kaava-alueen kaupallisten palveluiden mitoituksen ja sijoittelun lähtökohtana on käytetty kaavaa varten laadittua kaupallista selvitystä (Ramboll, 2019). Selvityksessä arvioitiin alueen kaupallista potentiaalia ja sitä, mihin ja millaisia kaupallisia palveluita alueille voisi sijoittua. Kaavaratkaisu pohjautuu kaupallisen selvityksen tuloksiin ja suosituksiin.

Pumppuasemanpuiston viereen sijoittuu uusi keskustatoimintojen korttelialue, johon sijoittuu koko aluetta palveleva päivittäistavarakauppa. Myös päivittäistavarakaupalla on synergiaetuja aseman, liityntäliikenteen ja uuden rantapuiston kanssa.

Asemakaava velvoittaa rakentajia toteuttamaan useisiin asuinkerrostalojen kortteli-alueisiin kivijalkaliiketilaa. Lasihytin alueen kivijalkaliiketilojen on tarkoitus muodostaa yhtenäisiä kokonaisuuksia alueilla, joissa liikkuu eniten kävelijöitä ja pyöräilijöitä.

Myös suunnittelualueen itäosaan, Lillbassinkadun varteen on osoitettu uutta liiketilaa. Kivijalkaliiketilat muodostavat yhtenäisen palveluiden ketjun nykyisen Lasihytin liikekeskuksen ja uuden alueelle sijoittuvan päivittäistavarakaupan kanssa. Lisäksi alueelle suunniteltu uusi alikulkuyhteys mahdollistaa kaupallisten palveluiden jatkuman radan pohjoispuolelle Kauppamäen alueelle.

Osa kaavamääräyksistä edellyttää ehdottomasti liiketilojen rakentamista. Lisäksi kaavamääräyksillä on pyritty kannustamaan kivijalkaliiketilojen rakentamiseen alueelle: maantasoon sijoittuville, kadulle tai aukiolle avautuville liiketiloille on mahdollista saada lisärakennusoikeus varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi.

Suunnittelualueen itäosaan sijoittuvan melontakeskuksen yhteyteen on mahdollistettu melontakeskusta palvelevia ravinto-, kahvila- ja saunatiloja. Raitiotien päätepysäkin paikalle Lasilaiturille on sallittu pienen liike-/myymälätilan toteuttaminen siksi ajaksi, kunnes alue tarvitaan raitiotieliikenteen tarpeisiin.

Mielipiteissä esiin nostetusta vanhasta lasitehtaasta on laadittu korjaustarveselvitys (Sitowise, 2018). Työn tarkoituksena oli selvittää kyseisen rakennuksen tekninen kunto sekä arvioida korjaustarpeita, mikäli rakennuksen elinkaarta haluttaisiin jatkaa. Selvityksen perusteella rakennuksen tekninen kunto on nykyisellään erittäin heikko, ja palvelee nykyistäkin käyttötarkoitustaan heikosti. Selvityksen perusteella kiinteistön kehityshankkeen kannalta rakennuksen purkamiselle on selkeät tekniset ja taloudelliset perusteet. Laaditun selvityksen perusteella rakennuksen säilyttämiselle ei nähty perusteita. Tähän näkemykseen ovat yhtyneet myös kulttuuriympäristön arvoista vastaavat Espoon kaupungin museo ja Uudenmaan ELY-keskus.

Alueelle osoitetut liiketilat, asumisen yhteyteen sallitut työ- ja toimistotilat sekä julkiset palvelut luovat alueelle jonkin verran uusia työpaikkoja, mutta varsinaisia laajempia työ- ja toimistotiloja kaava-alueelle ei ole osoitettu. Alueen eteläpuolella sijaitsee voimassa olevan yleiskaavan mukaisia teollisuus- ja työpaikka-alueita, minkä takia kaava-alueelle ei nähty tarpeelliseksi osoittaa merkittävästi uusia työpaikkoja. Aseman läheisyyden johdosta kaava-alue olisi hyvin soveltuva paikka myös toimistorakentamiselle. Toisaalta alueen erityinen vetovoimatekijä on Espoonjoki, jonka yhteyteen voidaan mahdollistaa espoolaisittain ainutlaatuisia ja houkuttelevia asumisen paikkoja vihreään jokiympäristöön. Tämän vuoksi on perusteltua keskittää joen varteen asumispainotteisia kortteleita, kun taas työpaikkakeskeiset toiminnot jäävät kaava-alueen ulkopuolelle, Hyttimestarintien eteläpuoliselle alueelle.

10

Yleiskaavan mukaisuus Vantinmäentien eteläpuolella

Yhden saapuneen mielipiteen mukaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on Vantinmäentien eteläpuolen osalta ristiriidassa lainvoimaisen yleiskaavan kanssa.

Asemakaavahankkeen alustavassa maankäyttösuunnitelmassa Vantinmäentien eteläpuolinen alue on merkitty virkistysalueeksi, vaikka yleiskaavassa alue on merkitty PY-alueeksi, eli julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi, esimerkiksi päiväkodille. Maankäyttösuunnitelma tulisi toteuttaa Vantinmäentien eteläpuolella yleiskaavan PY-merkinnän mukaisesti.

Mielipiteen mukaan asemakaavassa määritellään Vantinmäentien eteläpuolisen alueen maankäyttöä, vaikka tämä alue ei kuulu suunnittelualueeseen. Vantinmäentien eteläpuolisen alueen maanomistajat voivat joutua eriarvoisen asemaan suhteessa Lasihtin alueen maanomistajiin, mikäli Vantinmäentien eteläpuolisen alueen maankäyttöä suunnitellaan toissijaisesti osana Lasihtin kaavahanketta. Tämä saattaa loukata kaupunkilaisten yhdenvertaisen kohtelun periaatetta. Mielipiteen mukaan Vantinmäentien eteläpuolisella alueella on asemakaavoittamaton saareke keskellä muuten kaavoitettua ja rakennettua Vanttilaa, mikä haittaa alueen kehitystä sen tärkeimmällä, eli rautatieaseman suunnalla ja jättää Vanttilan irtonaiseksi nyt suunniteltavasta Lasihtin alueesta. Tämän vuoksi Vantinmäentien eteläpuolinen alue tulisi sisällyttää asemakaavan suunnittelualueeseen.

Vastine:

Kaava-alueen rajaus on tarkentunut osallistumis- ja arvointisuunnitelman jälkeen ja Vantinmäen eteläpuolinen alue ei ole mukana Lasihtin asemakaavassa, eikä sen maankäyttöä näin ollen ratkaista tämän asemakaavan yhteydessä.

Asemakaavoja laaditaan ja muutetaan sitä mukaa kuin kaupungin kehitys ja maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää, mutta valitettavasti kaikkia alueita ei voida samanaikaisesti suunnitella ja kaavoittaa.

11 Kaava-alueen rajaus ja mitoitus

Mielipiteiden mukaan on outoa, että tällaista aluetta käsitellään erikseen Vanttilan muusta suunnittelusta. Lasihtin viereen ja taakse jäävä valtavan kokoinen teollisuusalue ja koko aluetta tällä hetkellä (vuoteen 2020) leimaava ruma lumenkaatopaikka tulee ottaa kokonaissuunnittelussa huomioon. Mielipiteissä ehdotetaan, että lumenkaatopaikan tilalle voisi kaavoittaa uusia asuntoja, joka vähentäisi Lasihtin alueen asukastavoitepainetta. Alueen vetovoimaisuuden kannalta on olennaista, että teollisuushallit saadaan vähemmäksi – teollisuus pois ihmisten ja asutuksen tieltä.

Mielipiteissä toivotaan, että asemakaavoituksen yhteydessä tehtäisiin Kauklauden aseman ympäristön ja radan eteläpuolen kokonaistarkastelu järkevän asukasmäärän ja palveluiden oikean mitoituksen määrittelemiseksi alueelle. Ulottamalla tarkastelu nykyistä laajemmalle alueelle, voitaisiin löytää uusia mahdollisuuksia rakentamiselle.

Vastine:

Kaavoja laadittaessa sen vaikutuksia ja alueen liittymistä ympäristöönsä arvioidaan varsinaista suunnittelualuetta laajemmin. Lasihtin kaltaisen laajan asemakaavan laatimisen yhteydessä on erityisen tärkeää tarkastella ratkaisua ja arvioida sen vaikutuksia kaava-aluetta laajemmalla alueella.

Kaavaehdotus perustuu voimassa olevaan yleiskaavaan (Espoon eteläosien yleiskaava), jossa mitoituksen lähtökohtana on ollut, että vuoteen 2030 mennessä Kauklahten suuralueella on yhteensä noin 21 300 asukasta. Suuralueella on asukkaita tällä hetkellä (vuodenvaihte 2019/2020) 11 145, ja alueella vireillä olevat asemakaavat (Lasihtin asemakaava mukaan lukien) voivat mahdollistaa alueelle noin 5 000 uutta asukasta seuraavien vuosikymmenien aikana. Yleiskaavassa ei ole määritelty tarkasti alueittain, miten mitoituksen mukainen uusien asukasmäärä jakautuisi suuralueella, mutta keskeisellä paikalla oleva Kauklahten asemansuhte on laajuudeltaan merkittävimpiä uuden asuinrakentamisen paikkoja koko suuralueella, joten sen tiivis rakentaminen perusteltua.

Kaava-alueen eteläpuolinen teollisuusalue sen sijaan on voimassa olevan yleiskaavan mukaisesti pääosin säilymässä teollisuusalueena, mutta sen tulevaisuuden kehittämistä ei ole vielä tarkemmin tutkittu. Monipuolisessa kaupungissa tarvitaan työpaikka- ja pienteollisuusalueita myös hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä ja jopa asumisen lähellä. Näillä alueilla voi usein olla myös asukkaiden tarvitsemia palveluita kuten auto- tai polkupyöräkorjaamoja tai pienvarastotiloja, joiden on hyvä olla saavutettavissa myös kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Suunnittelualueen eteläpuolella, Vanttilassa on vireillä Vantinkulman maankäytön tarkastelu (kaupunkisuunnittelun työohjelma 2021), jossa tarkastellaan maankäytön vaihtoehtoja Vanttilantien varteen ja Kauklahtenväylän itäpuolelle yleiskaavan mukaiselle työpaikka- ja asuinalueelle. Vantinkulman maankäyttötarkastelu sijoittuu Vanttilantien ja Sierakiventien ympäristöön, ja se sisältää mielipiteissä esiin nostetun lumenkaatopaikan. Alueella sijaitsevan lumenkaatopaikan alue on osoitettu voimassa olevassa Espoon eteläosien yleiskaavassa kaupunkimaiseen asumiseen (A1). Uutta sijaintia lumenkaatopaikalle tarkastellaan Sammalvuoren asemakaavassa, mutta kaavoitustyö on sen osalta vasta käynnistynyt (Sammalvuoren asemakaavoituksen lähtökohdat ja tavoitteet, kaupunkisuunnittelulautakunta 25.08.2021 § 123).

12 Vaikutukset kulttuurimaisemaan

Saapuneiden mielipiteiden mukaan ainutlaatuisena Espoon tasolla säilynyt kulttuurimaisema tulee säilyttää. Mielipiteiden mukaan jokilaakson näkymä tulee pitää mahdollisimman avoimena eikä tukkia sitä korkealle horisonttiin nousevilla rakennuksilla. Mielipiteiden mukaan uudet rakennukset tulee sovittaa maisemaan olemassa olevaa rakennuskantaa kunnioittaen – aseman tulee jatkossakin erottua rakennusmassasta omana arvokkaana kokonaisuutenaan. Mielipiteiden mukaan esitetyt suunnitelmat ovat liian mittavia toteutettavaksi arvokkaaseen joki- ja kulttuuriympäristömaisemaan.

Vastine:

Uuden rakennettavan alueen maisemallista vaikutusta on arvioitu suhteessa kulttuuri-maisemaan koko kaavoitusprosessin ajan. Alueelle laadittujen leikkauskuvien perusteella uusi rakentaminen ei muodosta maisemakuvallisesti hallitsevaa aluetta suhteessa vanhaan Kauklahteen ja Kauppamäen historialliseen alueeseen. Suunnittelualue on pääosin n. 20 metriä Kauppamäen aluetta matalammalla, joten suunnitellut rakennukset istuvat hyvin myös kaukomaisemaan vanhan Kauklahten rakentamisen kanssa.

Suunnittelualueen keski- ja länsiosassa Espoonjoki sijoittuu rakennettujen alueiden väliin, ja jokivarren suojavyöhykkeen leveys on näillä alueilla 20–30 metriä. Viheralueen leveys vastaa alueelle laaditun luontoselvityksen suosituksia, ja siitä on käyty keskustelua myös ympäristökeskuksen kanssa kaavaproessin ajan.

Asemakaava-alueella sijaitsevista vanhoista rakennuksista säilytetään ja suojellaan Kauklahten aseman asemarakennus, sen läheisyydessä sijaitseva makasiinirakennus sekä radan eteläpuolella sijaitseva vanha pumppuasemanhoitajan asunto. Vanhan asemarakennuksen välittömään ympäristöön ei esitetä uutta rakentamista, ja se tulee tulevaisuudessakin näkymään pitkälle useaan suuntaan.

Asemakaavan laadinnassa on tunnistettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaan alueen luonne, ja kaavamääräyksillä vastataan sen vaatimaan laatutasoon. Tavoitteena on, että Lasihytin alueen kulttuurihistoria muodostaa alueen identiteetin perustan yhdessä jokiluonnon kanssa. Kaavamääräysten mukaan rakennusten arkkitehtuurin tulee olla kaupunkikuvallisesti ja -rakenteellisesti laadukasta ja se tulee sovittaa alueen paikalliseen teolliseen historiaan ja maisemaan. Meluseinissä ja tukimuureissa käytetään laadukkaita materiaaleja, esimerkiksi graafista betonia, silkkipainettua lasia tai perforoitua terästä.

Kaava-alueen länsiosan kulttuurimaisema-alueetta on huomioitu sijoittamalla yleiskaavan mukaiselle rakentamisalueelle matalampaa, jokea kohden madaltuvaa pienimittakaavaista rakentamista. Jokilaakson ja korttelialueiden vaihettumisvyöhykkeelle on suunniteltu palstaviljelyalue, joka liittyy uuden rakentamisen viljeltyyn peltomaisemaan.

13**Radan pohjoispuolen liityntäpysäköintipaikka**

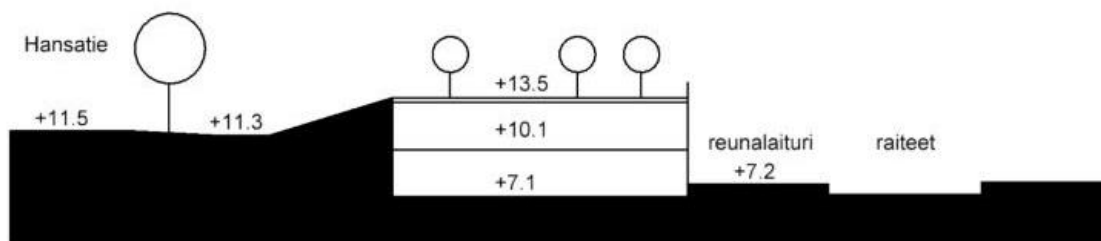
Saapuneiden mielipiteiden mukaan kaavassa ei ole ajateltu lainkaan kaava-alueen pohjoispuolelle sijoitettavaa Hansatien pientaloaluetta, johon rakennetaan jatkuvasti. Mielipiteiden mukaan pohjoispuolinen liityntäpysäköintilaitos ja terminaali peittäisivät nykyisen joki- ja puustomaiseman täysin jo olemassa olevilta asukkailta. Pysäköintilaitos luo myös epäviihtyisyyttä pientalojen puolelle ja se sopisi ennemmin kerrostalojen läheisyyteen ja radan eteläpuolelle, tai vaikka tehtaan tilalle. Pysäköintilaitoksen paikalle sopisi paremmin puustoa, joka pehmentäisi väliä juna-asemaan ja toisi rauhaa ja viihtyvyyttä.

Mielipiteissä ollaan myös huolissaan siitä, että liikenne tulee olemaan Hansatiellä todella vilkasta, jos pysäköintilaitos tulee esitettyyn paikkaansa.

Yhdessä mielipiteessä huomautetaan, että rinteessä oleva yli 270 asteen käänнос pysäköintialueelle ei ole kovin helppo ajaa ja ruuhkatilanteessa tukossa. Mielipiteen mukaan liityntäpysäköinnin liittymä ja pysäköintilaitoksen sisäänajo kannattaisi muotoilla järkevämmän muotoiseksi, esimerkiksi nykyisen liittymän korvaaminen liikenneympyrään lisättävällä ulosmenolla.

Vastine:

Junaradan ja Hansatien välinen alue on tälläkin hetkellä liityntäpysäköinnin käytössä, joten asemakaava ei muuta merkittävästi nykytilannetta. Kaukalahden alueella on tunnistettu liityntäpysäköintipaikkojen kasvava tarve, jolloin niitä on tarpeen keskittää ja niiden määrää kasvattaa nykyisillä paikoillaan. Radan pohjoispuolelle toteutettava liityntäpysäköintilaitos saa olla kerrosluvultaan enintään kaksi kerrosta. Alueen maastonmuotojen ansiosta pysäköintilaitos on mahdollista toteuttaa niin, että se ei juurikaan nouse Hansatietä korkeammalle. Liityntäpysäköintialue on nykyisin n. 4–5 metriä Hansatien katualuetta alempana. Mikäli pysäköintilaitos toteutetaan nykyisen maanpinnan tasolle, nousee sen kattotasoin vain muutaman metrin Hansatien nykyisen katutason yläpuolelle (kuva 11). Kaavamääräyksissä on todettu, että pysäköintilaitosten kattotasanteita saa hyödyntää oleskelu-, leikki- ja pelialueina tai ulko-oleskelualueiden ohjearvot huomioiden. Muutoin ne tulee kattaa kokonaan viherkatolla ja/tai kattoa tulee hyödyntää aurinkoenergian tuotannossa. Pysäköintilaitoksen katon toteuttaminen viherkatolla pienentää huomattavasti sen maisemallisia haittavaikutuksia. Hansatien pohjoispuolella sijaitsevat lähimmät asuinrakennukset ovat n. 10 metriä nykyisen liityntäpysäköintialueen yläpuolella ja suurin osa uusista asuinrakennuksista on vielä 10 metriä näiden yläpuolella. Uusi liityntäpysäköintilaitos ei tule näin ollen juurikaan peittämään alueen asukkaiden näkymiä.



Kuva 11. Kaaviomainen leikkauskuvaa liityntäpysäköintilaitoksen sijoittumisesta radan pohjoispuolelle ja sen liittymisestä olemassa oleviin korkoihin.

Alueen pysäköintilaitosten on tarkoitus muodostaa laadukasta kaupunkikuvaa alueelle rakentuvien asuinrakennusten tapaan. Myös liityntäpysäköintilaitoksen julkisivujen on kaavamääräysten mukaisesti oltava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisia ja arkkitehtuurin tasoltaan vastattava ympäröiviä asuinrakennuksia.

Joukkoliikenneterminaali sijoittuu junaradan eteläpuolelle. Terminaalisuunnitelmassa on varauduttu kahdeksaan linja-autojen lähtölaituriin ja pikapysäköintipaikkoihin. Lisäksi terminaalialueelle on tarkoitus toteuttaa ajoneuvoliikenteen saattopaikkoja ja pyöräpysäköintipaikkoja. Terminaalialueelle ei sijoitu rakennuksia tai merkittäviä rakenteita, joilla olisi maisemaa heikentävää vaikutusta.

Hansatien vuoden 2050 ennustettu keskimääräinen arkivuorokauden liikennemäärä (KAVL) on 3200 ajon./vrk (kuva 9) kun vuonna 2020 vastaava liikennemäärä oli 2600 ajon./vrk. Kasvua on siis n. 600 ajon./vrk. Ruuhka-aijputunti on n. 10 % keskimääräisestä arkivuorokausiliikennemäärästä eli vuonna 2050 ruuhka-aikaan liikenne kasvaa noin n. 60 ajoneuvolla / tunti nykytilanteeseen verrattuna. Liittymien toimintaan tämä ei oleellisesti vaikuta. Valo-ohjausta voidaan käyttää toimivuuden parantamiseksi, jos tarvetta myöhemmin ilmenee.



Kuva 12. Kaava-alueen keskimääräisiä arkivuorokauden liikennemääriä.

14 Kauklahten aseman alikulku

Mielipiteen mukaan kulku asemalaiturille on nykyisessä paikassaan vanhanaikaisen ja hankalakäyttöisen oloinen. Mielipiteen mukaan kulku olisi pysähtyvien junien osalta parempi joko laiturin molemmista päistä tai sitten keskeltä. Mielipiteen mukaan nykyinen kulku johtaa siihen, että kävelymatkoista tulee pitkiä.

Vastine:

Lasihtin asemakaavassa alueelle on suunniteltu uusi radan alittava alikulkuyhteys (Kauppamäenportti). Kauppamäenportti tulee alittamaan junaradan laiturialueiden itäpään kohdalta, ja se on luonteva jatkuma pohjoisen suuntaan kulkevalle Kauppamäen katualueelle. Kauppamäenportti parantaa asemalle kulkemista erityisesti idän suunnasta, mikä tapahtuu nykyisin selvästi kauempana olevan Vantinportin kautta. Kauppamäenportin suunnittelussa on varauduttu myös siihen, että sinne voidaan sijoittaa hissit, jotka helpottavat kulkemista alikulusta laiturialueelle.

Uuden alikulkuyhteyden lisäksi laiturialueen länsipuolella Hansaportin alikulkuyhteys tulee säilymään. Hansaportin kautta kulku laiturialueen länsipuolelle on sujuvaa alueella sijaitsevan esteettömän rampin tai portaiden kautta. Nykyinen Hansaportti muodostaa tulevaisuudessa uuden Kauppamäenportin kanssa hyvin saavutettavat yhteydet laiturin molempiin päihin, ja ne lyhentävät junan käyttäjien kävelymatkoja laitureille nykytilanteeseen verrattuna. Hansaporttiin tullaan lisäämään säältä suojattuja pyörätelineitä, jotka lisäävät sen käyttömahdollisuuksia. Myös Vantinportin alikulku ja yhteydet sieltä laitureille tulevat säilymään ennallaan.

15 Radan pohjoispuolen kierrätyspiste

Saapuneen mielipiteen mukaan nykyiselle Kaukalahden aseman vieressä sijaitsevalle kierrätyspisteelle tai sen korvaajalle tulisi varata tila, tai ainakin lisätä selostukseen maininnan, miten se hoidetaan.

Vastine:

Mielipiteessä esiin nostettu liityntäpysäköintialueella sijaitsee tällä hetkellä Rinki-ekopiste. Asiasta on keskusteltu Ringin kanssa kaavoitusprosessin aikana ja alueen ekopiste keskitetään tulevaisuudessa Lasihtin kauppakeskuksen yhteyteen, jossa jo tälläkin hetkellä sijaitsee ekopiste.

16 Koillisosan peltoalueen rakentaminen

Mielipiteiden mukaan Espoon ja Kaukalahden väliin tulisi jättää mahdollisimman paljon nykyistä peltomaisemaa.

Muutaman mielipiteen mukaan Vantinportin itäpuolelle ei tulisi rakentaa ollenkaan, vaan maisema olisi säilytettävä jokilaakson osalta avoimena ja luonnonmukaisena. Mielipiteiden mukaan korkeintaan tien välittömään läheisyyteen voisi ajatella matalaa rakentamista, esimerkiksi päiväkotia.

Vastine:

Kaavaehdotuksen suunnittelun lähtökohtana on ollut, että asemakaavan korttelialueet eivät ylitä yleiskaavassa osoitettua rakentamisalueen rajaa. Lisäksi itäosan

rakentaminen on suunniteltu huomattavasti muuta aluetta kevyempänä. Tavoitteena on, että Vantinportin varren tiiviit, liki umpikorttelimaiset rakenteet vaihtuvat alueella luontevasti pihapiirimäisiin ja mataliin rivitalokortteleihin. Alueelle on suunniteltu myös aluetta palveleva päiväkotia.

Alue yhdistyy hienovaraisesti Espoonjoen arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Rakennetun ympäristön ja luontoympäristön rajan on tarkoitus olla muuttuva ja hienojakoinen. Harjakattoiset rakennukset on sijoitettu siten, että niiden päädyt suuntautuvat kohti jokimaisemaa luoden korkeudeltaan vaihtelevan, jokilaaksoa kohden madaltuvan siluetin. Jokilaaksoon avautuvien pihojen runsas puusto ja kasvillisuus korostavat uuden reunan monivivahteisuutta. Lähivirkistysalueeksi osoitettua avointa kulttuurimaisemaa säilytetään jatkossakin avoimena, ja ulkoilureittien sekä joen varteen tuodaan joitakin yksittäispuita sekä puuryhmiä, jotka merkitsevät joen ja reittien paikan kauempaa katsottuna. Puusto pehmentää ilmettä uusien korttelien rajalla.

17 Kaava-alueen ulkopuolisten liikekiinteistöjen toiminnan turvaaminen

Mielipiteissä toivotaan, että alueen ja erityisesti Mänkimiehentien liikekiinteistöjen kulkuyhteydet ja toimintaedellytykset huomioidaan ja ao. kiinteistöillä harjoitettavaa toimintaa edistetään tulevaisuudessakin.

Vastine:

Asemakaavalla ei ole vaikutusta Mänkimiehentien varrella sijaitsevien liikekiinteistöjen ajojärjestelyihin. Asemakaavatyön aikana kunnallisteknisen yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä, on tutkittu liikenteen toimivuutta toimivuustarkastelun avulla (WSP, 2021). Toimivuustarkastelun perusteella Hyttimestarintiellä Lasihtin ja Mänkimiehentien liittymissä liikenteen pääsuunnan toimivuus on hyvä. Liikenteen keskimääräinen viivytys on 5–10 sekuntia. Keskimääräinen jononpituus vilkkaimmilla tulosuunnilla on noin 10 metriä, eikä asemakaavan uusi rakentaminen edellytä liittymään uusia toimenpiteitä.