

Asianumero  
1662/10.02.03/2021  
Vanha asianumero  
4792/2017  
Aluenumero  
522400

## Muistutusten 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 ja 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 kaupunkisuunnittelulautakunnan 13.10.2021 **MRA 27 §:n** mukaisesti nähtäville hyväksymään asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen, piirustusnumero 7362.

Nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 1. - 30.11.2021.

Yhteenveto muistutusten vastineista lähetetään kaikille muistutuksen jättäneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa. Usean henkilön yhteisesti jättämistä muistutuksista yhteenveto lähetetään muistutusten yhteyshenkilölle.

Kaavan hyväksymispäätöksestä on pyytänyt tiedon 1 kpl muistuttajaa.

Espoon kaupunki  
Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus  
Asemakaavoituksen palvelualue  
Käyntiosoite: Tekniikantie 15  
Postiosoite: PL 43, 02070 Espoon kaupunki

Sonja Sahlsten, [etunimi.sukunimi@espoo.fi](mailto:etunimi.sukunimi@espoo.fi)  
Katariina Peltola, [etunimi.sukunimi@espoo.fi](mailto:etunimi.sukunimi@espoo.fi)  
Marno Hanttu, [etunimi.sukunimi@espoo.fi](mailto:etunimi.sukunimi@espoo.fi)

## Sisällys

Muistutusten yhteenveto ja vastineet .....	1
Yleistä muistutuksista .....	3
1. Yleiskaavan vastaisuus .....	4
2. Alueen kehittäminen ja kaavaratkaisun pääperiaatteet.....	7
3. Kaavan mitoitus, asukasmäärä ja asumisen muodot.....	8
4. Rakentamisen tapa ja suhde kaupunkikuvaan ja arvokkaaseen maisema-alueeseen .....	11
5. RKY-alue ja Lasiruukin osa-alue .....	17
6. Slevin kaarihallien purkaminen.....	23
7. Espoonjoen ekologinen yhteys ja muut luontoarvot.....	26
8. Maaperä ja rakennettavuus.....	29
9. Viheralueet ja virkistystoiminnot .....	31
10. Melu ja ilmanlaatu .....	33
11. Liikenne .....	36
12. Pysäköinti ja katupuut .....	38
13. Kaupalliset palvelut .....	40
14. Julkiset palvelut.....	43
15. LPY-1-kortteli 44135 .....	45
16. Områdets dimensionering .....	47
17. Områdets utseende.....	48
18. Miljön i området.....	49
19. Invånarna i och kring området.....	50

## Yleistä muistutuksista

Muistutuksia saatiin yhteensä 14 kpl (13 eri yksityishenkilöltä ja 5 yhdistykseltä).

Muistutuksissa kaavaehdotusta sekä vastustettiin että toisaalta pidettiin pääosin onnistuneena.

Useimmissa muistutuksissa otettiin kantaa alueen rakentamiseen yleensä sekä kommentoitiin rakentamisen määrää ja tehokkuutta. Usein toistuneita aiheita olivat myös toiveet alueen kulttuuriympäristöarvojen sekä luonnonympäristön paremmasta huomioinnista. Muistutuksissa kommentoitiin myös kaavaehdotuksen ratkaisuja julkisten ja kaupallisten palveluiden sekä liikenteen osalta. Myös alueen maaperä ja rakennettavuus sekä melun aiheuttamat häiriöt herättivät huolta muistutusten jättäneiden joukossa.

Seuraavissa kappaleissa esittelemme ensin tarkemman yhteenvedon osallisten muistutuksista ja kuvaamme sen jälkeen vastineessa, miten nämä näkemykset ja huolet on otettu huomioon suunnittelussa. Muistutukset ja niiden vastineet on jaettu lukuihin aihealueiden mukaan. Käsitellyt aiheet liittyvät osin toisiinsa, joten vastineissa on sekä päällekkäisyyksiä toisten vastineiden kanssa että viittauksia toisiin vastineisiin.

Yksi muistutus jätettiin ruotsiksi ja siinä esitettyihin kysymyksiin on vastattu muiden vastineiden yhteydessä suomeksi sekä myös erikseen ruotsiksi tämän dokumentin lopussa **[käännökset tulossa myöhemmin]**.

## 1. Yleiskaavan vastaisuus

Muistutuksissa tuotiin esille, että asemakaavaehdotus on merkittävilta osin yleiskaavan vastainen.

Vantinportista itään on yleiskaavassa vain PY-alue, jossa yleiskaavan kaavamääräysten mukaan voi lisäksi olla vain palveluasuntoja, ehdotuksessa kuitenkin normaalia asuntorakentamista.

Suurin osa kaavaehdotuksen alueesta on yleiskaavassa C-merkinnällä, joka merkitsee keskustatoimintojen aluetta, mutta ehdotuksessa on esitetty lähes pelkkää asuinrakentamista, joskin palveluille on varattu mahdollisuus.

Koko Espoonjoen ranta-alue molemmin puolin jokea on yleiskaavassa kapea viheralue, joka on asemasta länteen merkitty ulottuvaksi rautatielle saakka yli 200 m pituudelta, ja sitä on kuitenkin ehdotettu tiiviiksi kerrostaloalueeksi. Joen varren viheralue on asemasta itään yleiskaavassa 65–70 m leveä, länteenkin päin noin 40 m kapeimmillaan. Suunnitelmaan tulisi palauttaa OAS-vaiheen ve 1:n mukainen ratkaisu laajemmasta viheralueesta radan eteläpuolella radan ja joen välissä Hansaportin ja Lasihytti-kadun välisellä alueella. Tämä alue on myös yleiskaavassa viheraluetta ja merkitty sen lisäksi asukaspuistoksi ja merkitty kylämaisemaan kuuluvaksi osaksi.

### **Vastine:**

Asemakaavaehdotus toteuttaa voimassa olevaa yleiskaavaa. Asemakaavamuutos noudattaa pääosin yleiskaavan aluevarauksia, mutta osin myös poikkeaa voimassa olevasta yleiskaavasta. Kaavaehdotuksen nähtävillälön jälkeen kaavaselostukseen on täydennetty kohtaa, jossa selostetaan, miten kaava vastaa yleiskaavan tavoitteisiin ja miltä osin se poikkeaa siitä ja mitkä ovat perusteet poikkeamisille.

Kaavan laadinnan yhteydessä yleiskaavasta poikkeamisista on neuvoteltu myös Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa ja kaavaehdotuksen mukaiset poikkeamiset yleiskaavasta on yhdessä nähty perustelluiksi.

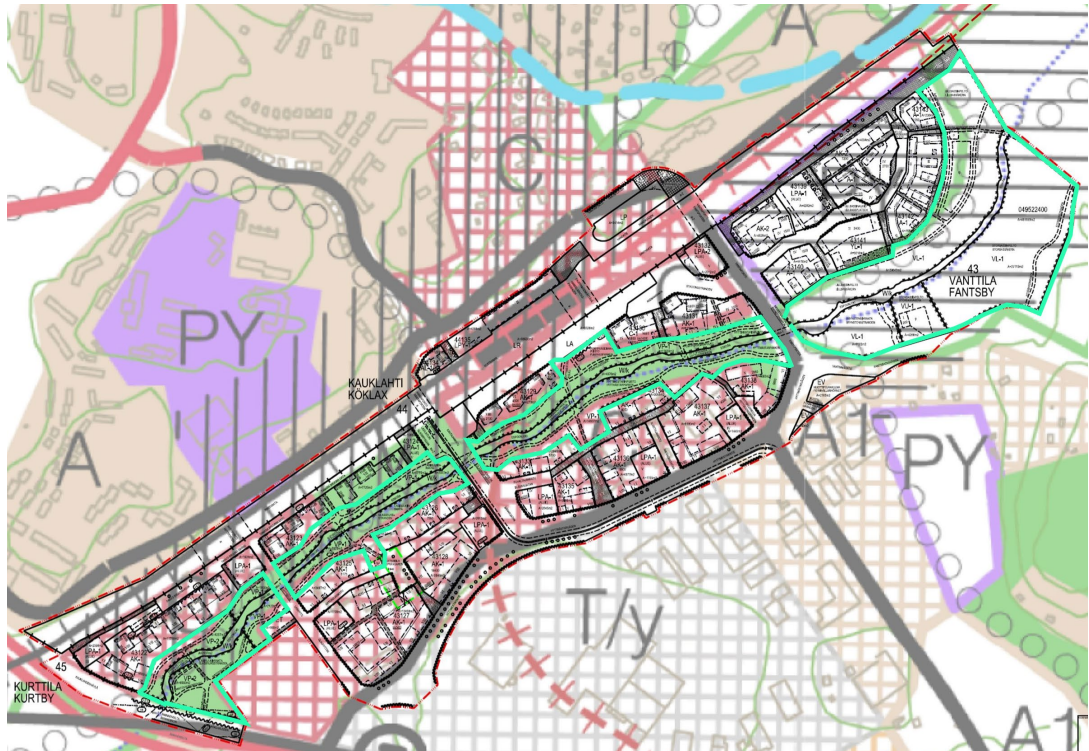
Laajuudeltaan merkittävin poikkeama yleiskaavasta on kaavan itäosan PY-alueen osoittaminen pääosin asumiseen. Asumisen lisäksi alueelle on osoitettu yksi iso julkisen palvelun korttelialue uutta päiväkotia varten. Poikkeaminen perustuu yleiskaavan vanhentuneisuuteen palveluverkon tarpeiden osalta. Monin osin Kaukalahden alueen julkiset palvelut ovat jo toteutuneet toisin kuin yleiskaavaa ja sen aluevarauksia laadittaessa on ajateltu. Kaukalahden suuralueen julkisten palveluiden nykytilaa ja tulevaisuuden tarpeita on arvioitu erillisessä vuonna 2021 laaditussa (päivitetty 2022) Lasihytin asemakaavan palveluverkkoselvityksessä. Selvityksen mukaan kaava-alueelle on tarpeen osoittaa varaus ainakin yhdelle isolle päiväkodille ja mahdollisesti toiselle pienemmälle päiväkodille, mikäli lähialueen kaikki suunnitellut uudet asemakaavat toteutuvat täysimääräisesti. Kaavaan on tehty selvityksen edellyttämät tilavaraukset julkisille palveluille. Muiden julkisten palveluiden osalta todettiin, ettei alueelle ole

tarpeen tehdä varauksia, sillä lähialueen olemassa olevat ja suunnitellut uudet palvelut riittävät alueen tarpeisiin myös tulevaisuudessa kaava-alueen ja lähialueen muiden uusien kaava-alueiden toteuduttua. Kaavaratkaisussa on myös otettu huomioon, että kaava-alueen itäosa on maisemallisesti arvokasta aluetta. Kaavan mukainen asuinrakentaminen on pyritty huolella sovittamaan maisemaan ja rakentamisen reuna muodostaa jatkossa avoimen maisema-alueen reunan. Poikkeamisesta huolimatta kaavaratkaisun voidaan nähdä sopeutuvan yleiskaavan kokonaisuuteen. Yleiskaavasta poikkeamista puoltaa se, että alue on yleiskaavassa osoitettu rakentamiseen ja kaavaan on haettu ratkaisua, joka sopeutuu arvokkaaseen maisematilaan luontevasti. Kaavaratkaisu ei myöskään estä yleiskaavan toteutumista julkisten palveluiden osalta.

C-alueen osalta kaavaratkaisun ei nähdä poikkeavan voimassa olevasta yleiskaavasta. Merkittävä osa kaava-alueesta on yleiskaavassa osoitettu keskustatoimintojen ja lähipalvelujen alueeksi (C). Yleiskaavamääräysten mukaan C-alueelle saa osoittaa keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu-, koulutus- ja myymälätiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Asemakaavalla mahdollistetaan alueelle uudet tarvittavat lähipalvelut ja kaupalliset palvelut, joiden mitoitus perustuu kaavaa varten laadittuihin kaupallisten palveluiden ja julkisten palveluiden palveluverkon selvityksiin. 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. Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee yleiskaavan teollisuus- ja työpaikka-alueita, minkä takia 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 vehreään jokiympäristöön ja tämän takia on perusteltua keskittää joen varteen asumispainotteisia kortteleita ja työpaikkakeskeiset toiminnot taas kaava-alueen eteläpuolelle Hyttimestarintien eteläpuoliselle alueelle.

Virkistysalueiden aluevarausten osalta kaavassa poiketaan yleiskaavasta siten, että yleiskaavassa Espoonjoen pohjoispuolelle osoitetun pienen virkistysalueen laajenuksen sijaintia on kaavassa tarkennettu niin, että se sijoittuu yleiskaavan ratkaisua hiukan idemmäs. Perusteina poikkeamalle ovat: yleiskaavan yleispiirteisyys, alueen toiminnallisesti sopivampi sijainti alueen keskellä uuden alikulun muodostamien kulkuyhteyksien varrella sekä se, että kyseisellä alueella ei ole erityisiä tunnistettuja luontoarvoja, joiden takia sen tulisi sijaita juuri yleiskaavan osoittamassa kohdassa. Kaavasta laaditussa maisemavaikutusten arvioinnissa arvioitiin myös, ettei yleiskaavan mukaisen virkistysalueen osan osoittaminen rakentamiselle heikennä sitä vastapäätä sijoittuvan RKY-alueen arvoja, joten senkään vuoksi muutokselle ei nähty olevan esteitä. Kaavan virkistysalueiden kokonaisuuden arvioidaan toteuttavan yleiskaavan tavoitteita ja kaavassa esitetyt virkistysalueet ovat laajuudeltaan yleiskaavassa osoitettuja tästä pienestä rajauksen muutoksesta huolimatta. Yleiskaavan selostuksessa on Kauklahteen radan pohjoispuolelle esitetty varaus asukaspuistolle.

Kauklauden asukaspuisto on toteutettu Kylätalo Palttinan yhteyteen. Lasihtin kaava-alueen joen varteen nyt kaavoitettavat uudet puistoalueet muodostavat kaupungin-osapuistotasaisen kokonaisuuden ja parantavat entisestään alueen rakennettujen puistojen tarjontaa. Oheisessa kuvassa on esitetty päällekkäin Lasihtin asemakaavan muutosehdotus sekä voimassa oleva yleiskaava. Kuvaan on kirkkaanvihreällä värillä korostettu asemakaavan muutosehdotuksen mukaiset viher- ja virkistysalueet.



Kuva 1: Kuvassa on esitetty päällekkäin Lasihtin asemakaavan muutosehdotus sekä voimassa oleva yleiskaava. Kirkkaanvihreällä värillä on korostettu asemakaavan muutosehdotuksen mukaiset viher- ja virkistysalueet.

Kaupan mitoituksen osalta kaavaratkaisun suhdetta alueen kaupallisiin tarpeisiin on kuvattu myös tarkemmin muistutusten vastineiden kohdassa *Kaupalliset palvelut*. Julkisten palveluiden osalta kaavaratkaisun mitoitusta ja perusteita on kuvattu tarkemmin muistutusten vastineiden kohdassa *Julkiset palvelut*.

Kaavaehdotuksen suhdetta yleiskaavan kaupunkikuvallisesti arvokkaaseen alueeseen ja siihen sisältyvään RKY-alueeseen on kuvattu tarkemmin muistutusten vastineiden kohdassa: *RKY-alue ja Lasiruukin osa-alue*.

## 2. Alueen kehittäminen ja kaavaratkaisun pääperiaatteet

Muistutuksissa tuotiin esille, että kaava-alue on hyvin laaja ja sen vuoksi Kauklauden alueen kehittämistä tulisi tutkia vielä laajempaan alueeseen kuin nyt on tehty ulottaen tarkastelut myös kaava-alueen eteläpuolella sijaitsevan Vantinkulman alueelle. Muistutuksissa tuotiin myös esille, että alueeseen kohdistuu paljon erilaisia tavoitteita (maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisalue, viheryhteyskäytävätarve, maakunnallisesti merkittävä maisema-alue eli koko Espoonjokilaakso sekä RKY-kohteena Kauklauden asema-alue), joiden huomioiminen vaatii laadittua kaavaa laajempaa alueellista kokonaistarkastelua.

Yleisesti ottaen Lasihytin alueen kehittäminen nähdään tarpeellisena eikä alueen rakentamista vastusteta. Suunnittelun tulisi kuitenkin olla tarkoituksenmukaista ja alueen nykyistä rakennuskantaa, luontoa ja nykyisten asukkaiden viihtyvyyttä huomioivaa. Alueen rakennetun ympäristön kehittäminen on myönteinen ja tärkeä asia alueen väestömäärän kasvaessa erittäin voimakkaasti, suhteellisesti eniten Espoossa. Kehittämisessä on kuitenkin huomioitava alueen ainutlaatuiset ja merkittävät ominaispiirteet sekä kulttuuriympäristö- ja luontoarvot. Kauklahti halutaan edelleen pitää viihtyisanä, elävänä ja turvallisena kylänä, johon on hyvät liikenneyhteydet, riittävät julkiset palvelut ja upea luonto.

### **Vastine:**

Alueen kehittäminen on linjassa Uudenmaan maakuntakaavan, yleiskaavan muiden tavoitteiden ja pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen ja asemanseutujen tiivistämistavoitteiden kanssa, ja se lisää seudun elinvoimaisuutta. Asemakaavan muutoksella tuetaan maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisalueen ja yleiskaavan keskusta-alueen toteutumista. Asemakaava lisää asuntotonttivarantoa hyvän saavutettavuuden alueella valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja MAL-toteutusohjelman mukaisesti. Toisaalta kaavassa on huolehdittu maakunnallisesti merkittävän ekologisen yhteyden ja keskeisten kulttuuriympäristöarvojen säilymisestä. Asemakaavan muutoksella myös tiivistetään kaupunkirakennetta alueella, jolla on olemassa oleva kunnallistekniikka sekä tarvittavat toiminnot.

Asemakaava-alueeseen kohdistuu useita erilaisia, osin ristiriitaisiakin tavoitteita. Kaavan vaikutusten arvioinnissa on arvioitu kaavaratkaisua suhteessa kaavaan liittyviin tavoitteisiin sekä kaava-alueen erityispiirteisiin. Niiltä osin kuin kaavaratkaisun on vaikutusten arvioinnissa nähty heikentävän jotain arvoa, on myös tutkittu muita vaihtoehtoja ja arvioitu eri ratkaisujen vaikutuksia kokonaisuuteen ja muihin kaava-alueeseen liittyviin tavoitteisiin. Kaavan keskeisiä ratkaisuja ja vaikutuksia on arvioitu kaavan laadinnan aikana myös yhdessä viranomaisten, kuten Uudenmaan ELY-keskuksen, kanssa. Kaavavalmistelun aikana arvioituja vaihtoehtoja ja kaavaratkaisun vaikutusten arviointia on kuvattu tarkemmin erityisesti kaavaselostuksen kohdissa *4.1 Yleisperustelut ja kaavaratkaisun suhde ylempiin kaavatasoihin*, *5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset* ja *7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus*.



### 3. Kaavan mitoitus, asukasmäärä ja asumisen muodot

Yhdessä muistutuksessa rakentamisen määrää pidettiin sopivana ja perusteltuna mm. junayhteyden takia.

Osassa muistutuksia taas alueelle suunniteltua asukasmäärää (4 000) pidettiin liian suurena, koska sen edellyttämä rakentamisen määrä muuttaisi täysin alueen erityisluonteen ja luonnon ja se johtaa laadullisista tavoitteista tinkimiseen. Asukasluvun tulisi olla enintään puolet.

Kaavaehdotuksen mukainen tiiviys ja asukasmäärän lisäys ei myöskään ole välttämätöntä, koska lähiympäristössä on edelleen paljon asuntorakentamiseen soveltuvaa tilaa mm. teollisuusalueiden vieressä ja kohtuullisen lähellä rautatieasemaa.

Muistutuksissa toivottiin myös, että alueelle voitaisiin tehdä muista kaupunkikeskuksesta poikkeava suunnitelma ja todettiin, ettei kaikkien uusien alueiden tarvitsisi olla kerrostaloalueita. Kaukalahden alueen nähtiin olevan houkutteleva asuinalue nimenomaan perheille ja sen nähtiin toteutuvan jatkossakin parhaiten pientalopainotteisella rakentamisella. Muistutuksissa tuotiin myös esille, että Espooseen halutaan lisää pientalotontteja ja pientalomaista asumista ja että kaava-alue olisi sille sopivaa aluetta.

Muistutuksissa toivottiin myös, että aluetta rakennettaisiin kaikenlaisille asukkailla, myös perheille, mikä tarkoittaa riittävästi isompia asuntoja.

OAS-vaiheessa oli kaksi eri suunnitelmavaihtoehtoa, joista toisessa oli mukana myös iso Vantinportin itäpuolelle peltoaukealle sijoittuva kortteli, mutta siinä oli radan ja joen välinen kapein n. 300 m pituinen osuus rautatieasemalta länteen jätetty puistoalueeksi ja asukasmäärä olisi ollut noin 5 000. Toisessa taas rakennusmassa ulottui tiiviinä Kaukalahdenväylän ja Vantinportin väliin ja vain pieni kortteli oli sijoitettu Vantinportin itäpuolelle ja asukasmäärä olisi ollut noin 4 000. Vaikka kaavaehdotuksessa asukasmäärä on maltillisemmän vaihtoehdon mukainen, on kaavaehdotuksessa rakentaminen kaikkein laajimmalle alueelle levitetty ja oleellinen maiseman avoimuus menetetään uudessa ehdotuksessa koko joen alueella.

Yhdessä muistutuksessa tuotiin myös esille, että kaavassa alueelle esitetyt korkeat talot eivät myöskään ole tasaveroisia nykykavasuunnittelun mukaisesti muiden maanomistajien kohteluun.

#### **Vastine:**

Kaava mahdollistaa alueelle uusia asuntoja noin 4 000 asukkaalle, joten aseman lähiympäristön (1 km etäisyys asemalta) asukasmäärä voi kasvaa noin 6 000 asukkaasta 10 000 asukkaaseen. Riittävä asukasmäärä aseman lähiympäristössä tukee joukkoliikenteen edellytyksiä ja myös monipuolisemman palvelutarjonnan toteuttamista. Myös Helsingin seudun liikenteen (HSL) lausunnossa pidettiin tärkeänä



kaavan tavoitetta 4 000–5 000 uudesta asukkaasta kaupunkiradan välittömään läheisyyteen, jolloin yhden kilometrin vaikutusalueella asemasta tulee asukasluku nousemaan 10 000:een.

Kaukalahden aseman lähiympäristössä (noin kilometrin etäisyydellä asemasta) ei ole juurikaan muita alueita, jolle olisi perusteltua tutkia merkittävää uutta asutusta. Yleiskaavan mukaan radan pohjoispuoliset alueet ovat pääosin osoitettu nykyisellään säilyvinä asuntoalueiksi (A) ja julkisten palveluiden ja hallinnon alueiksi (PY). Kaupungin alue on yleiskaavassa osoitettu kehitettäväksi keskustatoimintojen alueeksi (C), mutta alueella on paljon rakennetun kulttuuriympäristön arvoja sekä jo asemakaavalla suojeltuja rakennuksia, joten alueen tiivistämisen potentiaali on melko pieni. Lasihtin kaava-alueen eteläpuolella merkittävä osa alueista on yleiskaavassa osoitettu teollisuus- ja varastotoimintojen alueeksi (T/y). Yleiskaavassa on nähty tärkeänä säilyttää myös keskustojen lähellä teollisuutta ja työpaikkoja ja Hyttimestarintien eteläpuolisten teollisuusalueiden muuttaminen asuntoalueiksi edellyttäisi uutta yleiskaavaa. Sierakiventien varsi on osoitettu voimassa olevassa yleiskaavassa kaupunkimaiseksi asuntoalueeksi (A1). Tämä alue on osa kaupunkisuunnittelun kaavoituskauteen vuonna 2021 lisättyä Vantinkulman maankäytön tarkastelun aluetta. Vantinkulman maankäytön tarkastelussa tutkitaan maankäytön vaihtoehtoja Vanttilantien varteen ja Kaukalahdenväylän itäpuolelle yleiskaavan mukaiselle työpaikka- ja asuinalueelle. Alueelle osoitetaan pääasiassa asumista.

Lasihtin kaava-alueen kehittäminen tiiviiksi keskusta-alueeksi on linjassa Uudenmaan maakuntakaavan, yleiskaavan muiden tavoitteiden ja pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen ja asemanseutujen tiivistämistavoitteiden kanssa. Lisäksi kaavassa on huolehdittu maakunnallisesti merkittävän ekologisen yhteyden ja alueen keskeisten kulttuuriympäristöarvojen säilymisestä. Rakentamisen määrää ja rakentamisen paikkoja on arvioitu huolella suhteessa alueen luonto- ja kulttuuriympäristöarvoihin sekä alueen kaupunkikuvallisiin erityispiirteisiin. Kaavan vaikutusten arvioinnin mukaan kaava aiheuttaa merkittäviä muutoksia alueella ja lähiympäristöön, mutta se ei kuitenkaan estä minkään siihen kohdistuvan keskeisen tavoitteen toteutumista tai arvojen häviämistä. Kaavan keskeisiä ratkaisuja ja vaikutuksia on arvioitu kaavan laadinnan aikana myös yhdessä viranomaisien, kuten Uudenmaan ELY-keskuksen, kanssa. Kaavavalmisteluun aikana arvioituja vaihtoehtoja ja kaavaratkaisun vaikutusten arviointia on kuvattu tarkemmin erityisesti kaavaselostuksen kohdissa *4.1 Yleisperustelut ja kaavaratkaisun suhde ylempiin kaavatasoihin*, *5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset* ja *7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus*.

Kaava-alueen uusi asuinrakentaminen sijoittuu pääosin kerrostaloihin. Kaukalahdessa asuntokanta on muihin Espoon keskustoihin verrattuna poikkeuksellisen pientalovaltaista, joten tässä tapauksessa kerrostalorakentaminen myös monipuolistaa alueen asuntokantaa. Kaava-alueen koillisosaan, Lillbassinrannan osa-alueella on myös osoitettu pientalomaista, kaksikerroksista rakentamista yhteensä noin 6 000 k-m<sup>2</sup> verran.

Kaavassa ei ole määritelty uuden asuinrakentamisen osalta asuntomuotoja, mutta MAL-ohjelman ja kaupungin omien maanhankinnan ja -luovutuksen sekä maankäytösopimusten periaatteiden mukaisesti alueella tullaan edellyttämään tietyn osuuden toteuttamista valtion tukemina kohtuuhintaisina vuokra-asuntoina. Tämä osaltaan tukee monimuotoisen ja tasapainoisen asuntokannan kehittymistä alueelle.

Muistutusten vastineiden kohdassa 0 on tarkemmin kuvattu perusteita sille, miksi kaavassa on päädytty OAS-vaiheen vaihtoehtojen laajempaan aluerajaukseen kaava-alueen itäosassa sekä, miksi alueen keskiosissa asemalta länteen ei ole jätetty radan vartta rakentamattomaksi. Kaavaratkaisussa ja kaavan mitoituksessa on pyritty yhteensovittamaan alueeseen kohdistuvat kehittämisspaineet sekä toisaalta alueen keskeiset arvot, kuten arvokas maisema-alue, kulttuuriympäristön ja kaupunkikuvan erityispiirteet ja ekologinen yhteys. Yhteensovittamisen lopputuloksena päädyttiin ratkaisuun, jossa rakentamiselle osoitetut alueet ovat laajuudeltaan OAS-vaihtoehtojen laajimpien varausten mukaisia, mutta asukasmäärä on OAS-vaihtoehtojen maltillisemmän vaihtoehdon mukainen.

Suomen perustuslain 6 §:stä ilmenevää yhdenvertaisuusperiaatetta on sovellettava myös maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa kaavoituksessa. Maanomistajien yhdenvertaisen kohtelun periaate ei kuitenkaan edellytä, että kaavoituksessa eri maanomistajien alueille olisi osoitettava samanlaista maankäyttöä, sillä kaava-alueelle osoitettava rakentamisen määrää on arvioitava suhteessa kyseisen alueen paikallisiin olosuhteisiin ja tavoitteisiin. Lasihytin kaavaa laadittaessa on arvioitu kaava-alueeseen kohdistuvia eri tavoitteita suhteessa toisiinsa ja tältä pohjalta arvioitu, että kaavaratkaisu on perusteltu ja vastaa alueeseen kohdistuviin tavoitteisiin.

## 4. Rakentamisen tapa ja suhde kaupunkikuvaan ja arvokkaaseen maisema-alueeseen

Rakentamisen sijoittelun, korkeuden, tavan ja tyylin osalta kaavaratkaisua pidettiin muistutuksissa sekä onnistuneena, että liian korkeana ja alueelle sopimattomana.

### *Kaupunkikuvan ja maiseman huomiointi yleisesti*

Kaava-alue lukeutuu pääosin maakunnallisesti arvokkaaseen Espoonjokilaakson maisema-alueeseen. Maiseman avoimuuden osalta tavoitteena esitetty ja myös ELY-keskuksen painottama ratkaisun avoimuus eivät toteudu, joki kapeine ympäristöineen tukahtuu rakennusmassoihin ja joen eteläpuoliset korkeat rakennukset estävät aurin-  
gonvalon joelle suuren osan vuotta. Joidenkin muistutusten mukaan kaavassa on jätetty huomiotta koko Espoonjokilaakson kuuluminen maakunnallisesti merkittävään maisema-alueeseen, jolloin maisema tulisi jättää avoimeksi joen kohdalla koko joen varren matkalta. Maisema ei ole riittävän avoin nykyisessä kaavaehdotuksessa. Espoonjokilaakson maisema on turvattava koko joen matkalla. Nyt kaavaratkaisu luo suljetun tai vain puoliavoimen maisema-alueen jokilaaksoon, joka on kuitenkin maakunnallisesti merkittävä maisema-alue. Espoonjoen uoma ja jokivarret ovat myös olennainen ja tärkeä osa Kauklahten vanhaa kulttuurimaisemaa.

Kaupunkikuvaltaan Kauklahti on pääasiassa pientalovaltaista aluetta. Kerrostalot on yleensä sijoitettu rinteiseen maastoon. Maisemakuva Hansatieltä Vanttilan suuntaan on avara. Suunniteltu kerrostalorypäs Hansatien ja Espoonjoen välissä sulkisi totaalisesti kaukomaiseman. Pelkkä välitön joen rannan suojele tuskin riittää edes lähimaiseman vaalimisen edellytyksiä, saati sitten kaupunki- ja maisemakuvan vaatimukset.

Kaavaehdotuksessa ei ole huomioitu alueen ilmettä radan pohjoispuolelta katsottuna ja ahtaalle rakennusalueelle radan ja joen väliin ei ole suunnitelmassa sijoitettu esim. kunnolla suojaavaa puustoa radan puolelle. Kaavassa on kyllä jätetty rakennusten väliin kohtia, joista aukeaa näkymiä joelle, mutta vain tietyistä paikoista katsottaessa.

Suunniteltu rakennuskanta on kauttaaltaan liian massiivinen kylämäiseen Kauklahteen sijoitettavaksi. Kerrostalot tulisikin muuttaa joen ja Hansatien välisellä alueella pientaloiksi ja puhkoa niiden väliin lisäksi leveitä vihervyöhykkeitä, jotka ulottuisivat kohtisuoraan yli joen pitkälle sen toisellekin puolelle. Näin saataisiin syvyysvaikutelmaa ja avaruutta, minkä lisäksi kaukomaisema avautuisi Hansatieltä jokirantaan. Nykyehdotuksen mukaan kukaan Hansatietä kulkeva ei olisi edes tietoinen siitä, että lähistöllä virtaa joki.

### *Rakennusten sijoittelu ja kerrosluku*

Yhdessä muistutuksessa todettiin, että vaikka osa rakennuksista on korkeitakin, sijoittuminen jokilaaksoon vähentää rakennusten näkyvyyttä, ja korkeimmat rakennukset on sijoitettu kortteleihinsa onnistuneesti. Muistutuksessa tuotiin myös esille, että Hansakalliolla ja Bassenmäellä olevat 1970-luvulla rakennetut asuintalot ovat hyvin

vastaavia kooltaan, ja jäävät yhä hallitsemaan maisemaa. Yleisesti rakennukset on myös sijoitettu ja jäsenelty siten, että näkymiä joen suuntaan on mahdollista muodostua, tai jokilaakso ainakin säilyä aistittavissa olevana rakenteena.

Joissakin muistutuksissa taas oltiin sitä mieltä, että rakennusmassat ovat liian massiivisia rannassa ja tulevat liian lähelle jokea eivätkä vastaa kylämäisyyden tavoitteisiin. Asemakaavaehdotus ei noudata matalaa, kylämäistä linjaa, jolloin Kaukalahden alueen ehjä ja yhtenäinen kokonaisuus särkyä. Esitettyä rakentamista pidettiin liian korkeana ja alueelle sopimattomana. Useampi muistuttuja vastusti kaavassa esitettyjä kahdeksankerroksisia kerrostaloja, koska ne eroavat täysin olemassa olevasta kylämäisestä ympäristöstä vanhoine taloineen Kaukalahden aseman läheisyydessä. Mielestämme mahdolliset korkeammat talot tulisi sijoittaa Hyttimestarintien varrelle siten, että ne madaltuvat Hansatien suuntaan. Moni piti sopivana korkeutena enintään 4–5-kerroksisia kerrostaloja, osa vaati kaikkien yli 4-kerroksisten talojen uudelleensuunnittelua ja madaltamista kaavaesityksessä maksimissa 3-kerroksisiin taloihin kuten Kaukalahden yleinen rakennuskanta on. Joissakin muistutuksissa taas oltiin sitä mieltä, että kaava-alueen uudisrakentamisen tulisi olla enintään kaksikerroksista, jotta se sopeutuisi maakunnallisesti arvokkaaseen jokilaaksoon sekä vanhan Kaukalahden kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen kylämiljööseen.

Joissakin muistutuksissa nähtiin tärkeänä, että rakentaminen etenkin Hansatien ja Espoonjoen välisellä alueella pidetään matalana, jotta joenvarren laaksomainen profiili ja näkymät alas arvokkaaseen jokilaaksoon Hansatieltä vanhan Kaukalahden suunnalta säilyvät. Näin radan eteläpuoli nivoutuu luontevasti osaksi vanhan Kaukalahden pienimittakaavaista ilmettä ja kokonaisuus on hallittu ja maastoon sopeutettu. Korkeiden rakennusten sijoittuminen radan viereen rikkoo alueelle tunnusomaisen jokilaaksomaiseman profiiliin ja siten vähentää alueen asukkaiden viihtyisyyttä. Jokilaaksomaiseman rakentamisen tulisi myötäillä maaston muotoja maiseman säilyttämiseksi. Korkean rakentamisen oikea osoite olisi Hyttimestarintien suunnalla, koska maasto on siihen suuntaan nouseva. Näin voitaisiin turvata maisemallinen kokonaisuus.

Korttelin 443129 rakennusten sijoittelua pidettiin muihin verrattuna toimimattomana, koska se muodostaa nyt esteen jokinäkymille junalaiturien ja bussiterminaalin alueelta, missä liikkuu erityisen paljon ihmisiä. Lisäksi rakennuksen pohjoispuolelle jää pitkä varjoisa seinä. Tässä korttelissa toivottiin, että rakennusmassat käännettäisiin mieluummin poikittain jokeen nähden, kuten valtaosassa kortteleista, jotta valotilan- teet ja näkymät olisivat paremmat.

### *Rakentamisen tapa ja tyyli*

Asuntorakennusten monimuotoisuus havainnekuviissa ansaitsee kiitoksen, ja niiden edellyttäminen tulee olla jo kaavamääräyksissä. Alueen talojen tyylin tulisi olla vaihtelevaa ja rakennusten yleisesti ottaen matalampia. Tämä sopisi Kaukalahden kylämaiseen luonteeseen. Harjakatot ja värikkäät julkisivut istuisivat koko alueen tyyliin.

Kaavoitettujen talojen tulisi sulautua paremmin alueen nykyisiin arkkitehtonisiin tyyliin. Julkisivujen ja materiaalien osalta tulisi ottaa huomioon esimerkiksi viereinen, Kauklahten asuntomessuille vuonna 2006 rakennettu iloisen värinen, puusta rakennettu asuntomessualue. On tärkeää, että rakennuskanta rautatien pohjois- ja eteläpuolella sopii visuaalisesti yhteen. Taloissa tulisi olla harja- tai mansardikatto.

Joissakin muistutuksissa tuotiin myös esille, että alueelle sopisi nimenomaan matala puurakentaminen.

### **Vastine:**

Kaavaa laadittaessa on tunnistettu alueen maisemalliset ja kulttuurihistorialliset arvot. Espoonjokilaakso on maakunnallisesti arvokasta maisema-alueita ja kaava-alueen reuna sisältyy Kauklahten rautatieasemaan eli valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY-alue). Espoonjoen maakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle on ominaista historiallinen kerroksellisuus ja jokilaaksossa on monia historiallisia kerrostumia aina keskiaikaisista kylistä ja viljelymaisemista 1900-luvun teollisuusrakentamiseen. Lasihytin kaavamuutoksen myötä maisema-alueeseen syntyy uusi ajallinen kerros, joka edustaa mittakaavaltaan olevaa rakentamista tehokkaampaa rakentamista, 2020-luvun urbaania kylämaisyyttä. Alueen maisemakuvan muutosta on arvioitu paitsi kaavaselostuksessa, myös erillisessä maisemavaikutusten arvioinnissa (INARO, 2022). Kaavaratkaisun myötä alueen maisemakuva tulee muuttumaan merkittävästi, kun jokilaaksoon rakentunut teollisuusalue kehittyy uudeksi asuinalueeksi. Muutoksesta huolimatta maiseman keskeiset arvot säilyvät jatkossakin.

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristöalueen (RKY-alue) yhteys rautatiehen ja asemanseutuun säilyy. RKY-alueen visuaalinen yhteys alueen viljely- ja teollisuusmaisemaan on nykytilassa heikko, maiseman umpeenkasvun johdosta, joten kaavamuutoksen myötä ei aiheudu merkittävää muutosta tähän yhteyteen. RKY-alueelta ei nykytilassaan ole yhteyttä avoimeen jokilaaksoon, ja yhteys maatalous- ja teollisuushistoriaan on hankala havaita, sillä radan varrella kasvava puusto estää pitkät näkymälinjat etelään. RKY-alue säilyy kaavamuutoksessa omana kokonaisuutenaan, eikä RKY-alueen sisäinen hierarkia muutu kaavamuutoksen myötä. Muutosta on havainnollistettu maisemavaikutusten arvioinnissa kuvapariverailulla. (Kuva 2)





*Kuva 2 Maisemavaikutusten arvioinnissa on arvioitu RKY-alueen maiseman muutosta. Nykytilassa RKY-alueelta ei ole suoraa visuaalista yhteyttä Espoonjokilaakson peltolaaksoon. RKY-alueen arvot liittyvät sen sijaan säilyvään rautatieympäristöön.*

Kaavaratkaisu on suunniteltu siten, että Espoonjoen ympärille jää laaja virkistysalue, jonka leveys on kaava-alueen länsiosassa yli 70 metriä, kaava-alueen keskellä yli 50 metriä ja kaava-alueen itäreunassa yli 100 metriä. Espoonjokilaakson keskellä virtaavaa Espoonjokea pitkin säilyy täten jatkossakin pitkä näkymä. Maakunnallisesti arvokkaan Espoonjokilaakson maisema-alueen arvot liittyvät maakunnan läpi kulkevaan kallioperän murroslaaksoon, joka säilyy jatkossakin. Kasvillisuusvyöhykkeet kuitenkin korvaantuvat tehokkailla asuinkortteleilla, mikä muuttaa reunavyöhykkeen luonnetta. Kaupunkirakenne on suunniteltu siten, että Espoonjokea pitkin säilyy pitkiä näkymäakseleita kaava-alueen rakentamisesta huolimatta. Kaava-alueen itäreunassa aukeava laaja kulttuurimaisema-alue säilyy, vaikka se saakin uuden reunavyöhykkeen Lillbassinrannan alueesta. Kaava-alueen itäreunan kaupunkirakenteen suunnittelussa on huomioitu arvokas maisema-alue suunnittelemalla korttelit siten, että ne madaltuvat maisema-alueen reunaan kohden. Kaavassa on määrätty istutettavan alueen reunalle kasvillisuusvyöhyke, joka muodostaa uuden reunavyöhykkeen kulttuurimaisema-alueelle. (Kuva 3, Kuva 4, Kuva 5)



*Kuva 3 Maisemavaikutusten arvioinnissa on havainnollistettu maakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen Espoonjokilaakson maiseman muutosta. Kuvan oikeassa reunassa oleva kaupunkirakenne on suunniteltu siten, että se madaltuu Espoonjokilaaksoon päin.*



*Kuva 4 Brynstensinsillalta lounaaseen otettu kuvapari esittää Espoonjokilaaksoon kohdistuvaa muutosta. Kaavan rakentamisen myötä jokilaakson keskelle syntyy kymmenien metrien levyinen lähivirkistys- ja puistoalue, jota reunustavat puistoon avautuvat korttelialueet. Uudet rakennukset kuitenkin muuttavat alueen luonnetta merkittävästi tuoden jokilaaksoon uuden urbaanin ajallisen kerrostuman. Kuvat: INARO, 2022.*



*Kuva 5 Brynstensinsillalta koilliseen otettu kuvapari kuvaa jokilaaksoa kohti madaltuvaa uutta rakentamista ja sen aiheuttamaa muutosta kulttuurimaisema-alueella. Uudisrakentamisesta huolimatta pelto- ja metsämaisemat säilyvät avoimena ja metsäiset selänteet rajaavat tilaa. Kuvat: INARO, 2022.*

Lasihytyn asemakaavoituksen laatimisen pohjaksi on laadittu kaava-alueita koskevat tavoitteet (hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 13.2.2019, § 28). Keskeisimmät aluetta koskevat kaupunkirakenteelliset ja kaupunkikuvalliset tavoitteet ovat:

- korkealaatuinen rakentaminen vaihtelevine rakennusmassoineen ja julkisivuineen
- vaihtelevat kattomuodot
- rakentamisen vuoropuhelu viheralueiden ja kulttuurimaiseman kanssa
- aktiiviset kivijalkatilat maantasossa
- kävely-ympäristön laatu, viihtyisyys sekä mittakaava
- rakentamisen tyyli sovitetaan mahdollisuuksien mukaan Kauklahten kylämäiseen luonteeseen
- monimuotoinen ja arkkitehtonisesti korkealaatuinen rakentaminen vanhaa kulttuuriympäristöä kunnioittaen
- alueen identiteetti tukeutuu Espoonjokilaakson ja Kauklahten monipuoliseen kulttuurihistoriaan
- alueella tuodaan esille ympäristön ajallista kerroksellisuutta



Kaavan liitteenä on myös erillinen aineisto, jossa on kuvattu tarkemmin kaavan kaupunkirakenteellisia ja kaupunkikuvallisia periaatteita.

Rakennusten sijoittelu ja kerrosluvut perustuvat näihin koko kaava-alueen tavoitteisiin. Kaavassa on lisäksi annettu kaavamääräyksiä, joilla pyritään vastaamaan kaavan kaupunkikuvallisiin tavoitteisiin. Alueen suunnittelussa on tavoiteltu urbaania, kylämäistä tunnelmaa. Yhdyskuntarakenteellisesti juna-aseman ja bussiterminaalin välittömään läheisyyteen on kuitenkin järkevää sijoittaa perinteistä kylämäistä ympäristöä tehokkaampaa rakentamista, joten rakennukset ovat kaava-alueen keskeisissä osissa pääosin 5–8 -kerroksisia. Kaava-alueen kollisosassa rakennukset ovat matalimpia ja kerrosluvut vaihtelevat kahden ja viiden välillä. Kylämäisyyttä on tavoiteltu määräämällä alueen rakentamisen tavasta. Arkkitehtuuriltaan korkeatasoiset julkisivut tulee jäsentää enintään yhden porrashuoneen mittaisiin osiin, jotka poikkeavat toisistaan värein, materiaalin ja sommittelun suhteen. Rakentamisessa käytettävien materiaalien, värien ja julkisivujen käsittelyiden tulee muodostaa hallittu kokonaisuus olevan ja rakentuvan ympäristön kanssa ja niillä tulee myös tuoda esille paikallista historiaa ja maisemaa. Kattojen tulee myös muodostaa kattokaltevuuksiltaan vaihtelevaa kaupunkikuvaa. Kylämäistä tunnelmaa on tavoiteltu myös mutkittelevilla katulinjauksilla, pienin aukioin sekä jaksottamalla kortteleita jalankulun ja pyöräilyn reitein ja kasvillisuuden avulla. Pienimittakaavaisten, pihatiloja rajaavien, viherkattoisten talousrakennusten avulla on myös tavoiteltu kylämäistä tunnelmaa.

Kaavakartan ja -määräysten lisäksi kaava-alueen kustakin osa-alueesta on laadittu tarkempi korttelisuunnitelma. Korttelisuunnitelmassa määritellään tarkemmin kunkin osa-alueen toteuttamisen laatutaso ja ne asemakaavan yleisperiaatteita täydentävät kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset tavoitteet ja ratkaisut, joilla varmistetaan alueen kokonaisuuden toimivuus ja korttelialueiden järjestelyiden tarkoituksenmukaisuus.

Kaavamääräyksissä on edellytetty, että julkisivujen on oltava materiaailtaan pääosin muurattua tiiltä, rappausta tai puuta, joiden on nähty sopivan alueen historiaan ja ympäröivään arkkitehtuuriin. Julkisivujen materiaalien ja värimaailman on myös tuotava esille paikallista historiaa ja maisemaa. Tarkemmat materiaalit ja värit päätetään rakennuslupien yhteydessä. Kaupunki voi tontinluovutuksen yhteydessä myös edellyttää toteuttamaan kohteita esimerkiksi puurakenteisina.

## 5. RKY-alue ja Lasiruukin osa-alue

Kaavamuutos ei ota riittävällä tavalla huomioon olemassa olevaa vanhaa rakennuskantaa, sillä kaavaehdotuksen mukainen uusi rakentaminen vaikuttaa merkittävästi kaava-alueella säilytettävien sekä sen läheisyydessä sijaitsevien arvokkaiden vanhojen rakennusten lähiympäristöön ja heikentää RKY-alueen arvoja. RKY-alueeseen vanhat rakennukset on suojeltu ja siihen kuuluvat uudisrakennukset rakennettu vanhojen rakennusten tyylin ehdoilla ja niitä mukaillen. Tämän kulttuurihistoriallisen miljöö ja sen ympäristöarvojen suojelu tuntuu menettävän merkityksensä, mikäli Lasihytin asemakaava toteutuisi nykyisen suunnitelman mukaisesti.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman yhteydessä esitellyissä suunnitelmista toisessa vaihtoehdossa oli radan ja joen väliin esitetty viheralue RKY-alueen kohdalle. RKY-alueen vanha rakennuskanta ja suojeltu alue tulisikin erottaa viheralueella uudesta asuinalueesta kuten suunnitelmavaihtoehdossa 1 vuonna 2019 esitettiin. Vähimmillään tämä tarkoittaisi alueen vastapäätä suunnitteilla olevan 4 kerrostalon sekä parkitalon poistamista kaavasunnitelmasta. Tarvittaessa poistuvan määrän rakentamista voisi sijoittaa esimerkiksi Hyttimestarintien varteen rakennuksia korottamalla.

Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen huonontaisi huomattavasti laadullisesti asuinolosuhteita RKY-alueeseen kuuluvassa pientalokorttelissa eikä kaavaehdotuksen vaikutuksia kyseiseen pientaloalueeseen ei ole riittävästi huomioitu. Kaavaehdotuksessa rataa reunustavat ja sen eteläpuolelle Lasiruukin kortteliin sijoitetut kerrostalot varjostaisivat pientalokorttelin pihvoja ja asuintaloja. Kaava-aineistossa ja havainnekuviissa varjoanalyysi on vaillinainen eikä anna todenmukaista kuvaa uusien rakennusten mittasuhteista ja niiden aiheuttamista varjoista alueen pohjoispuolen asuinrakennuksiin ja niiden piha-alueelle. Kaavassa tulisi myös arvioida, kuinka paljon kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen laskee RKY-alueeseen kuuluvan pientalokorttelin kiinteistöjen arvoa.

Kaavan mahdollistamat radan varren korkeiden rakennusten muodostama rivistö lisää radan aiheuttamaan meluhaittaa Hansatien varrella sijaitseviin suojeltuihin asuinrakennuksiin. Suojeltujen rakennusten äänieristykseen ei voida vaikuttaa esim. uusilla ikkunoilla tai rakenteita eristämällä. Pumppuasemanhoitajan talo asema-alueen ja radan toisella puolella on katsottu olevan kaavasunnitelmassa melualueella ja tämän vuoksi asuinkäyttöön sopimaton, joten voisi olettaa, että meluhaittaa tulee myös Hansatien suojeltuihin asuinrakennuksiin. Korkeiden kerrostalojen on ajateltu suojaavan uutta asuinalueita meluhaitalta välittämättä nykyisistä asuinrakennuksista.

Kaavaehdotuksen mukaisen rakentamisen toteutuessa kaupungin tulee varmistaa osoitteen Hansatie 14–16 suojeltujen puutalojen suojeleminen paaluttamisen aiheuttamalta tärinältä sekä muista rakentamisen esimerkiksi maaperään laatuun vaikuttavilta tekijöiltä. Rakentamisen toteutuessa suunnitelman mukaan tulee kaupungin edellyttää rakentajia rakentamaan työmaan radanpuoleiselle reunalle tilapäisen

rakentamisen aikaisen meluvallin radan toisella puolella asuvien asukkaiden ja kotieläinten viihtyisyyden, terveyden ja turvallisuuden varmistamiseksi.

**Vastine:**

Alueen rakennettu ympäristö tulee osin muuttumaan ja osin säilymään. Kaavamuu-  
toksen myötä arvokas rakennettu pääosin kulttuuriympäristö säilyy, mutta se saa vas-  
tinparikseen uuden rakennuskannan.

Kaavassa Kaukalahden aseman valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön  
kuuluvat asemarakennus ja tavaramakasiinirakennus suojellaan ja niiden lähiympä-  
ristö tulee suunnitella kulttuurihistoriallinen miljöö huomioiden. Kaukalahden aseman  
valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön aiemmin kuulunut pumppumesta-  
rin asunto suojellaan myös ja liitetään osaksi uuden asuinkorttelin pihapiiriä.

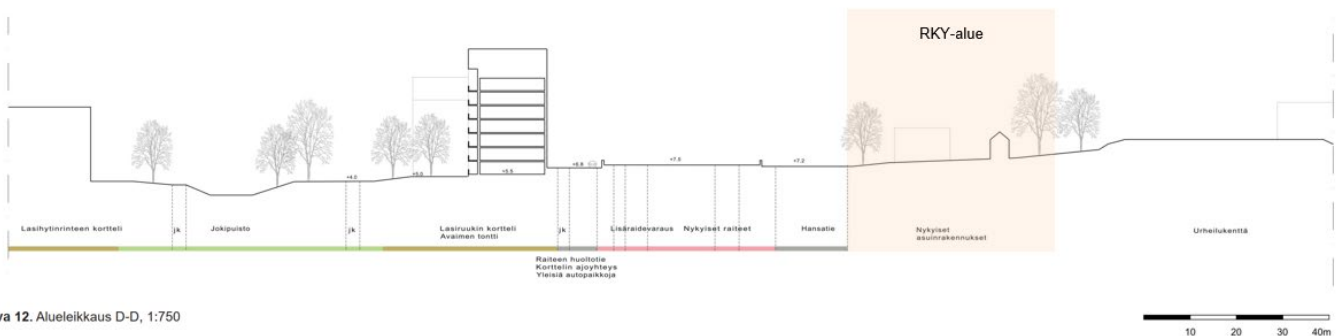
Voimassa olevassa yleiskaavassa ja toisessa OAS:n yhteydessä esitellyssä maan-  
käyttövaihtoehdossa RKY-alueen vastainen alue joen pohjoispuolella oli esitetty vi-  
heralueeksi. Virkistysalueiden aluevarausten osalta kaavassa poiketaan siten, että  
yleiskaavassa Espoonjoen pohjoispuolelle osoitetun pienen virkistysalueen laajen-  
nuksen sijaintia on kaavassa tarkennettu niin, että se sijoittuu yleiskaavan ratkaisua  
hiukan idemmäs. Perusteina poikkeamalle ovat: yleiskaavan yleispiirteisyys, alueen  
toiminnallisesti sopivampi sijainti alueen keskellä uuden alikulun muodostamien kul-  
kuyhteyksien varrella sekä se, että kyseisellä alueella ei ole erityisiä tunnistettuja  
luontoarvoja, joiden takia sen tulisi sijaita juuri yleiskaavan osoittamassa kohdassa.  
Asemakaavamuutoksen mukainen virkistysalueen rajauksen täsmentäminen ei  
myöskään heikennä Espoonjoen ekologisen yhteyden toimivuutta. Kaava-alueesta  
laaditun luontoselvityksen (Envibio, 2018) suositusten mukaan ekologisen yhteyden  
säilyttämiseksi joen ympärille tulisi jättää vähintään muutaman kymmenen metrin le-  
vyinen rakentamaton vyöhyke. Kaavasta laaditussa maisemavaikutusten arvioinnissa  
(INARO, 2022) arvioitiin myös, ettei yleiskaavan mukaisen virkistysalueen osan osoit-  
taminen rakentamiselle heikennä sitä vastapäätä sijoittuvan RKY-alueen arvoja, joten  
senkään vuoksi muutokselle ei nähty olevan esteitä. Kaavan virkistysalueiden koko-  
naisuuden arvioidaan toteuttavan yleiskaavan virkistysalueille asettamia tavoitteita.  
Kaavassa esitetyt virkistysalueet vastaavat myös kokonaislaajuudeltaan yleiskaa-  
vassa osoitettuja aluevarauksia tästä pienestä rajauksen muutoksesta huolimatta.

Kaavamuutos tulee muuttamaan näkymiä RKY-alueelta, mutta muutos ei vaikuta  
RKY-alueen arvojen heikentävästi. Muutosta on havainnollistettu kaavan maisema-  
vaikutusten arvioinnissa kuvaparivertailulla (Kuva 6). RKY-alueella ei nykytilassaan  
ole yhteyttä avoimeen jokilaaksoon ja yhteyttä maatalous- ja teollisuushistoriaan on  
hankala havaita, sillä radan varrella kasvava puusto estää pitkät näkymälinjat ete-  
lään. RKY-alue säilyy kaavamuutoksessa erillisenä kokonaisuutenaan, eikä RKY-alu-  
een sisäinen hierarkia muutu kaavamuutoksen myötä. Alueen arvot liittyvät nimen-  
omaan sen historiaan asema-alueena mikä taataan myös kaavamuutoksen myötä.  
Uusi rakentaminen tulee RKY-alueen kohdalla sijoittumaan radan ja uuden Tamara  
Bruunin kadun eteläpuolelle, joten etäisyys RKY-alueeseen tulee olemaan yli 60

metriä (Kuva 7). Kaavaratkaisun vaikutuksesta RKY-alueeseen on myös keskusteltu Uudenmaan ELY-keskuksen ja Espoon kaupunginmuseon kanssa pidetyissä työneuvotteluissa talven ja kevään 2022 aikana. Sekä ELY-keskus että kaupunginmuseo puoltavat kaavaratkaisua ja näkevät, ettei se heikennä RKY-alueen arvoja.



Kuva 6 Maisemavaikutusten arvioinnissa on arvioitu RKY-alueen maiseman muutosta.



Kuva 12. Alueleikkaus D-D, 1:750

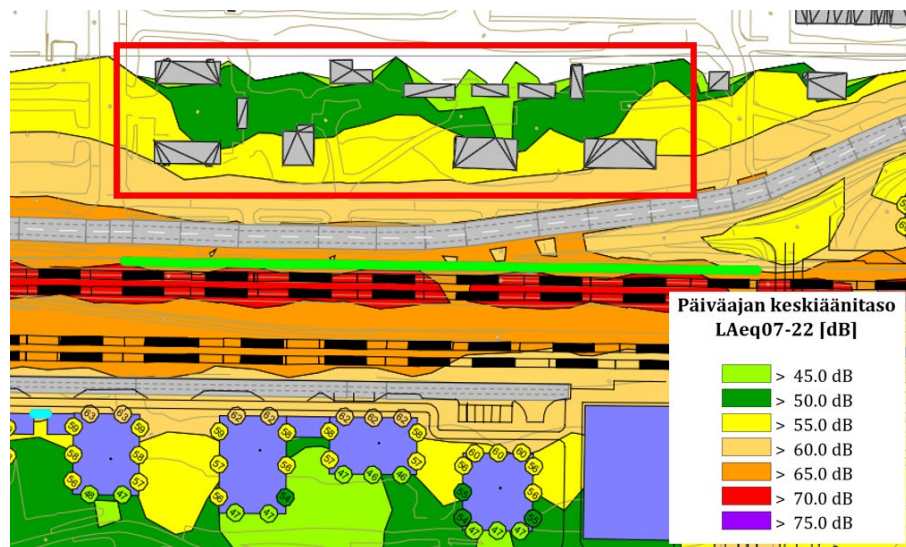
Kuva 7 Leikkauskuva RKY-alueen asuinrakennusten ja Lasiruukin osa-alueen kohdalta. Oranssilla on korostettu RKY-alueen sijainti. RKY-alueen edusta etelään päin tulee säilymään luonteeltaan pääosin avoimena, sillä Hansatie ja rata-alue raiteineen sekä uusi Tamara Bruunin katu tulevat sijoittumaan RKY-alueen ja kaavan mahdollistaman uuden asuinrakentamisen väliin. Kuva: Arkkitehdit Anttila & Ruusanen.

Teknologian tutkimuskeskus (VTT) on selvittänyt täydennysrakentamisen vaikutusta alueen vanhojen asuntojen hintoihin (Länsimetron vaikutusalueen ulkopuolella) tutkimuksessa ”Täydennysrakentamisen vaikutus alueen vanhojen asuntojen hintoihin” (Hannele Ahvenniemi, Antti Knuuti, 2015). Tutkimuksen mukaan täydennysrakentaminen ei alenna vanhojen asuntojen hintoja, vaan tulokset osoittavat, että täydennysrakentamisella on pieni positiivinen vaikutus hintoihin. Lisäksi mm. Aalto-yliopisto on tutkinut täydennysrakentamisen vaikutusta asuntojen hintoihin (Jantunen, 2017). Tutkimuksessa havaittiin, että täydennysrakennuksen tai asuntokehityskohteen valmistamisen jälkeisenä vuonna 300 metrin säteen sisällä sijaitsevista asunnoista maksettiin noin 0,9 % preemio suhteessa verrokkiryhmään. Edellä mainitun tutkimuksen tulokset vastaavat melko hyvin maailmalla aikaisemmin tehtyjen tutkimusten lopputulemaan. Täydennysrakentamisen vaikutuskanavia ympäröivien asuntojen hintoihin ei ole pystytty yksiselitteisesti eristämään. Tutkimuksissa on havaittu täydennysrakentamisen tekevän alueesta viihtyisämmän, minkä on havaittu vaikuttavan alueen asuntojen



hintoihin. Lisäksi on myös huomattu täydennysrakentamisen nostavan alueiden palvelutasoa, mikä edelleen tekee alueesta halutummalla ja nostaa sitä kautta asuntojen hintoja. Lasihtin kaava mahdollistaa myös merkittäviä alueen saavutettavuutta parantavia investointeja (mm. Espoon kaupunkirata ja uusi alikulku), jotka myös nostavat alueen arvoa.

Valtioneuvoston ohjearvojen mukaan asumiseen käytettävillä alueilla, virkistysalueilla taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevilla alueilla on ohjeena, että melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB (vanhat alueet). Alueelle laaditun meluselvityksen perusteella (WSP, 2021) RKY-alueen asuinrakennusten luoteispuolelle sijoittuvilla piha-alueiden osilla melun päivä- ja yöajan keskiäänitasot ovat ohjearvojen mukaiset (Kuva 8, Kuva 9).



Kuva 8 Tie-, raide- ja raitiotieliikenteen yhteismelu, päiväajan tilanne, kun kaava kokonaisuudessaan toteutunut. Hansatien asuinrakennukset korostettu punaisella rajauksella. Lähde: WSP, 2021.



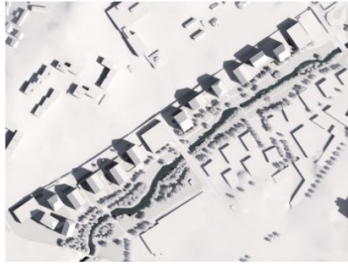
Kuva 9 Tie-, raide- ja raitiotieliikenteen yhteismelu, yöajan tilanne, kun kaava kokonaisuudessaan toteutunut. Hansatien asuinrakennukset korostettu punaisella rajauksella. Lähde: WSP, 2021.

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen kaavakartalle lisättiin meluste-merkintä LR-alueen reunaan aseman länsipuolelle RKY-aluetta vasten, kuten se on kaupunkiradan suunnitelmassa suunniteltu toteutettavan. Kyseinen meluste oli jo aiemmassa vaiheessa huomioitu mm. kaavan meluselvityksessä, mutta puuttui kaavakartalta.

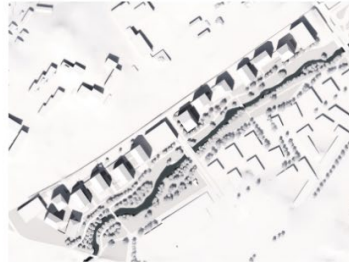
Uusien raidehankkeiden mahdolliset värinähaitat olemassa oleviin rakennuksiin huomioidaan raiteiden jatkosuunnittelussa. Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelman (Liikennevirasto, 2014) mukaan rataosuudella Leppävaara-Kauklahti liikennöi vain henkilöjuna, jotka aiheuttavat huomattavasti vähemmän värinää kuin tavarajunat. Uusi kaupunkirataosuus tullaan perustamaan värinän kannalta riskialttiilla pehmeikköalueilla kauttaaltaan paalulaatoille, massanvaihdon tai maapohjaa stabiloidaan stabiliteetti- ja painumaongelmien poistamiseksi. Näillä perustamistaparatkaisuilla on samalla erittäin suuri merkitys värinähaitan hallinnassa. Rantaradan aluevarauselvityksessä (Väylävirasto, 2022) lisäraiteiden aluevarauselvityksessä on myös todettu, että suunnittelualueella on kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuskohteita, jotka tulee huomioida jatkosuunnittelussa, myös mahdollisen lähijunaliikenteen varikon suunnittelun osalta.

Rakennusvalvonta ohjaa ja neuvoo rakentamista ja sen vaikutusta ympäristöön. Tarvittaessa rakennusvalvontaviranomainen voi velvoittaa laatimaan työmaasuunnitelma, jossa esitetään mm. työmaajärjestelyt ja miten esimerkiksi meluhaitoilta suojaudutaan. Tilapäinen ammattimainen toiminta, joka aiheuttaa erityisen häiritsevää melua, voi myös vaatia meluilmoituksen tekemistä Espoon kaupungin ympäristövalvontaan. Meluilmoituksesta tehtävän päätöksen perusteella voidaan esimerkiksi rajoittaa meluavan toiminnan ajankohtaa tai edellyttää meluntorjuntakeinojen käyttöä.

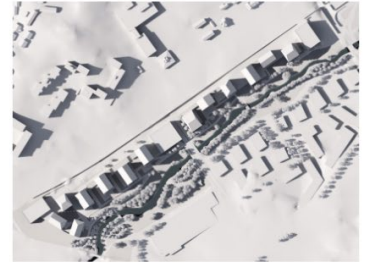
Kaavaan liittyvissä korttelisuunnitelmissa esitetyt varjostuskuvat on tehty 3D-mallin avulla ja niissä on huomioitu olemassa olevat korot sekä uusien suunniteltujen alueiden ja rakennusten korkeusasemat kaavamuutoksen mukaisesti. Kaavamuutoksen mahdollistama olemassa olevia rakennuksia korkeampi uusi rakentaminen ulottaa rakennusten aiheuttamaa varjostusta aikaisempaa pidemmälle. Lähimmät asuintalot sijaitsevat kaava-alueen pohjoispuolella, junaradan ja Hansatien toisella puolella. Uusi rakentaminen ei korkeudestaan huolimatta vuositasolla merkittävästi varjosta olemassa olevia asuntoja, sillä etäisyyttä niihin on yli 75 metriä uusien rakennusten ollessa enimmilläänkin noin 28 metriä korkeita. (Kuva 11, Ks. myös Kuva 7)



21.6., klo 10.00



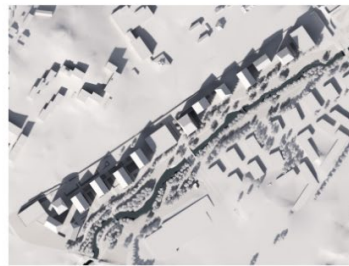
21.6., klo 14.00



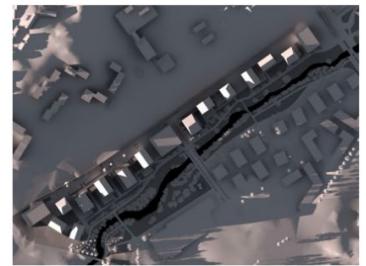
21.6., klo 18.00



20.3., klo 10.00



20.3., klo 14.00



20.3., klo 18.00

Kuvat 16-21. Varjotarkastelut kesäpäivänseisauksen ja kevätpäivänseisauksen aikaan.

*Kuva 10 Varjoanalyysi Lasiruukin osa-alueelta. Kuva: Arkkitehdit Anttila & Rusanen, 2022.*



## 6. Slevin kaarihallien purkaminen

Kaava-alueella sijaitsevien alueen historialle merkityksellisten teollisuusrakennusten säilyttämistä tulisi pohtia uudelleen. Erityisesti Viljo Revellin suunnittelema Slevin kaarihalli on tärkeä osa Kauklahden teollista historiaa. Rakennus on rakennushistoriallisesti arvokas ja muutettavissa suunnitellun alueen vähäistä palvelutarjontaa tukevaksi. Sen paikalle ei tule kaavoittaa asuinrakennuksia, vaan ryhtyä toimiin sen suojelemiseksi kaavassa.

Slevin kaarihalleista laadittu rakenneselvitys ei tuo esiin sellaisia näkökohtia, jotka estäisivät kaarihallin käyttötarkoituksen muutoksen ja siihen vaadittavat tutkimus- ja korjaustoimenpiteet. Rakennushistoriallisessa selvityksessä todetaan puolestaan, että:

*”Erityisesti sisätiloiltaan kaarihallit ovat vaikuttavat, tynnyriholvien sekä yläikkunoiden kattamassa hallissa on jopa sakraalitilan tuntua. Sisätilat ovat korkeita ja näkövälle jätetyt rakenteet siroja. Rakennus sitoutuu myös Kauklahden paikallishistoriaan perinteisenä teollisuusalueena.”*

*”Tulevalle käytölle hallitiloilla on suurta potentiaalia, avarat, korkeakattoiset tilat voisivatkin taipua niin liike- tai työpajatilaksi, ateljeiksi tai näyttelykäyttöön tai vaikkapa sisäurheiluhalleiksi.”*

Kaupungin julki lausuttuna tavoitteena on suunnitelman avulla luoda mahdollisuuksia asemanseudun monipuoliseen kehittämiseen. Kaarihallin muuttaminen asunnoiksi ei tätä tavoitetta palvele. Edellä mainitut arviot rakennuksen potentiaalista tulee ottaa suunnitelmassa huomioon ja sitä kautta pyrkiä saamaan kaarihalli Kauklahden suuralueen nykyisten ja tulevien asukkaiden käyttöön, virkistykseen ja viihtymiseen sekä palvelutarjontaa monipuolistamaan.

Yhdessä muistutuksessa todettiin, että Revellin suunnittelemat, suojellut kaarihallit esitetään purettavaksi niiden kunnan vuoksi. Rakennusperinnettä voisi kyseisessä kohdassa kuitenkin kunnioittaa ns. revellimäisellä uudisrakentamisella, hallien katon kaarimuoto esim. talojen ikkunoihin tai kattoon.

### **Vastine:**

Slevin kaarihalleista on laadittu rakennushistoriallinen selvitys (ark-byroo, 2018), jossa todettiin, että rakennuksella on rakennushistoriallisia arvoja ja, että se liittyy myös vahvasti Kauklahden paikallishistoriaan perinteisenä teollisuusalueena. Rakennushistoriallisen selvityksen perusteella kaarihallien alkuperäinen halliosa erottuu ympäröivästä rakennusmassasta raskaista muutostöistä huolimatta vieläkin edukseen kattomuodoltaan sekä hienovaraiselta massoitteeltaan.

Rakennushistoriallista selvitystä täydennettiin vielä selvityksellä kaarihallien julkisivujen säilyneisyydestä (ark-byroo, 2019). Selvityksen mukaan kaarihallien yleishahmo

on säilynyt tunnistettavana julkisivun raskaasta käsittelystä, katolle lisätyistä ilmanvaihtokonehuoneista ja laajennuksista huolimatta. Tilojen pääpiirteet ja käyttötarkoitukset ovat pääasiassa säilyneet alkuperäisinä rakennuksen vanhimmissa osissa. Rakennuksessa on tehty sekä sisä- että ulkopuolisia muutoksia. Julkisivujen alkuperäinen arkkitehtuuri perustuu tarkkaan harkittuihin yksityiskohtiin ja on vähäeleistä. Siksi korjaukset, joissa sovitukset ovat muuttuneet, rakennetta paksunnettu tai profiilit korvattu toisilla, lähes samanlaisilla, ovat muuttaneet kokonaisuutta oleellisella tavalla. Vanhimman osan julkisivut eivät ole säilyneet autenttisina lyhyttä seinänpätkää lukuun ottamatta, joka on jäänyt laajennuksen sisäpuolelle rakennuksen kaakkoisjulkisivun luoteispäässä. Julkisivut on verhottu tai käsitelty (harkkopinnan ruiskurappaus) kokonaan uudelleen. Vanha rakenne on oletettavasti säilynyt verhousten sisällä paitsi laajennusosaa vasten olevalla seinällä, mistä alkuperäinen seinä on purettu. Sisätiloissa autenttisena säilynyt seinä on laajuudeltaan noin viisi prosenttia alkuperäisen seinän pinta-alasta.

Kaarihallien kuntoa on arvioitu rakenneselvityksellä (Sipti Consulting Oy, 2019), jonka mukaan rakennus on käyttöikänsä loppupäässä. Lisäksi tutkimuksia täydennettiin puupaalujen kuntotutkimuksella (Sipti Consulting Oy, 2019) sekä kosteus- ja mikrobi-tutkimuksilla (Sipti Consulting Oy, 2020). Näiden selvitysten perusteella rakennuksessa on riskirakenteita sekä joitakin viitteitä kosteusvaurioista. Käytetyt rakenteet asettavat rajoituksia korjaustoimenpiteille, ellei niitä rakenneta kokonaan uudelleen. Taloudellisten näkökohtien perusteella rakennus on tarkoituksenmukaista pitää ainoastaan nykyisessä käyttötarkoituksessaan tuotanto- tai varastotilana, jolloin siinä voidaan toimia kohtuullisin ylläpitoon ja huoltoon kuuluvien korjauskustannuksien rakennuksen jäljellä olevan käyttöajan ajan. Jos taas rakennuksen käyttötarkoitusta haluttaisiin muuttaa, sen sisäilman olosuhteita ei saisi merkittävästi muuttaa, koska se vaikuttaa koko rakennuksen vaipan kosteustekniseen toimintaan. Sisäilman lämpötilan nostaminen tai sisäilman suhteellisen kosteuden nostaminen lisää merkittävästi alapohjaan, ulkoseinä- ja yläpohjarakenteeseen kohdistuvien kosteusvaurioiden ja mikrobikasvustojen syntymisen riskiä. Rakennus on korjattavissa ja palautettavissa alkuperäiseen ilmeeseensä, edellyttäen kuitenkin erittäin laajaa peruskorjaamista ja mahdollisesti kokonaan uusien rakenteiden rakentamista. Käytännössä käyttötarkoituksen muuttaminen edellyttäisi kaikkien kantavan rakennusrungon ulkopuolisten sekundäärirakenteiden, pinta- ja eristysrakenteiden purkamista ja rakentamista uudelleen.

Jos kaarihallit säilytettäisiin nykyisellään ilman perusteellista uudelleen rakentamista, mutta niiden käyttötarkoitusta haluttaisiin muuttaa varastokäytöstä joksikin muuksi, olisi huomioitava seuraavat keskeiset reunaehdot: tilan koko (120 m x 25 m, korkeus 3,7 m) ja se, että tila olisi säilytettävä avoimena, viileä sisälämpötila (noin + 15 C°), korkea ilmanvaihtotarve ja sijainti asutuksen keskellä. Kaavoitustyön aikana selvitettiin useita vaihtoehtoja rakennuksen käytölle mm. logistiikkatoimintaa, teollisuustoimintaa ja korjaamo- ja varikkotoimintaa, joiden osalta haasteena tässä sijainnissa olisi erityisesti niiden aiheuttama raskas liikenne ja muut häiriöt suunnitellulle uudelle asumiselle. Muita tutkittuja uusia mahdollisia käyttötarkoituksia olivat urheilu- ja

kulttuuritoiminta sekä liiketilat, joiden osalta haasteeksi muodostuisi sisäilman viileys ja osin myös tilan koko ja korkeus.

Alueelle laadittujen selvitysten ja kokonaisharkinnan perusteella rakennuksen säilyttämiselle ei kuitenkaan nähty edellytyksiä, koska reunaehtoihin sopivaa toimintaa rakennukseen ei löytynyt tai vaihtoehtoisesti rakennus olisi käytännössä rakennettava kokonaan uusiksi, jolloin sen alkuperäisyysarvot menetettäisiin. Tähän näkemykseen ovat yhtyneet myös kulttuuriympäristön arvoista vastaavat Espoon kaupungin museo ja Uudenmaan ELY-keskus sekä kaavan laatimisen aikana pidetyissä neuvotteluissa, että kaavaehdotuksesta antamissaan lausunnoissaan.

Kaavamuutoksessa on pienenä historiallisena muistumana Slevin toiminnasta kuitenkin osoitettu säilytettäväksi Slevin pihapiiriin kulunut vanha vesiallas, joka kaavamuutoksessa sijoittuu Lasiruukinrannan puistoalueelle. Kaavavalmistelun yhteydessä laaditussa Lasihytin alueellisessa taideohjelmassa (Public Art Agency, 2021) yhtenä mahdollisena julkisen taiteen teemana nähtiin nimenomaan alueen historia. Näin uuden alueelle sijoittuvan taiteen keinoin voitaisiin ylläpitää ja vahvistaa alueen historiallisten erityispiirteiden, kuten alueen rooli teollisen lasinvalmistuksen historiassa, säilymistä vaikka pääosa alueen rakennetusta ympäristöstä kaavan myötä poistuu.

## 7. **Espoonjoen ekologinen yhteys ja muut luontoarvot**

Alueen suunnitelmissa tulee ottaa paremmin huomioon alueen läpi virtaavan Espoonjoen ympäristön herkkä luonto. Suunnitellut suojavyöhykkeet eivät ole riittävän leveitä, jotta ekologinen yhteys olisi toimiva. Leveämpi viheralue mahdollistaisi myös monipuolisemman puistoympäristön, jossa olisi tilaa niin erilaisille asukkaiden aktiviteeteille, liikunnalle kuin myös luonnolle eikä vain kulkuväylille. Espoonjoki on monien uhanalaisten lajien elinympäristö, ja sen tila vaikuttaa myös Espoonlahden luontoon, jossa esiintyy muun muassa harvinaista meriuposkuoriaista. Asemakaavaa laadittaessa on huolehdittava, että luonnonympäristöä vaalitaan eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja hävitetä. Joen luontaista uomaa ja dynamiikkaan kuuluvaa meanderointia ei saa rakenteilla ja rakentamisella vahingoittaa. Joen rannalla tulee olla myös aitoa luontoa.

Espoonjoen nousukalojen vedenlaatu on turvattava ja Espoonjoen viereen rakennettavien talojen rakennustekniset ratkaisut tulee tarkistella ulkopuolisen puolueettoman instanssin toimesta. Taimenen rauhoitusaikana rakentaminen Espoonjoen vieressä tulee olla sellaista, ettei uhanalaisten nousukalojen vaellukselle tuli ylimääräistä häiriötä. Joen luonnontilaisuus on tärkeää, ja kaikessa jokiuomaa koskevassa toiminnassa on EU:n vesipuitedirektiivi ja vesienhoitosuunnitelmat otettava tarkasti huomioon.

Kaavoitetulla alueella tulee olla myös riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita. Joen merkitys alueen viihtyvyydelle, kulttuuriarvoille ja ekologisena käytävänä edellyttää viheralueen riittävää leveyttä ja yleiskaavaan merkityllä viheralueella sen ulottamista rautatievyöhykkeelle saakka, joka mahdollistaa monipuolisen asukaskeksien rakentamisen.

Kaavassa tulee huomioida alueen läpi virtaava arvokas Espoonjoki sekä Espoonlahti, jonne Espoonjoki laskee. Rakentamisen aikaset vedet tulee ottaa talteen eikä niitä saa päästää hallitsemattomasti Espoonjokeen ja sitä kautta Espoonlahteen. Alueen koko pinta-alasta yli puolet tulisi olemaan kattoja ja vettä läpäisemättömiä päällystettyjä katu- ja piha-alueita, joiden hulevedet on johdettava pois. Erityisesti kaduilta tulevia hulevesiä ei tule johtaa suoraan jokeen, vaan väliin tulisi sijoittaa hulevesialtaita, kuten muuallakin jokialueella on tehty.

Muistutuksissa vaadittiin myös huomioimaan paremmin alueen luonnonympäristö ja siihen liittyvät erityisarvot. Kapeat kaistaleet joen molemmin puolin tuskin riittävät linnuston ja muun eliöstön säilymiseen alueella, jos heti niiden rajalta alkaa tehokas betonirakentaminen. Kuten Natura-alueiden osalta myöskään suojelualueen lähialueilta ei saa ulottua suojelualueelle toimintoja, jotka heikentävät sen luontoarvoja. Ero jokirannan ja kerrostalojen välillä on liian jyrkkä. Tarvitaan ns. vaihettumisalue erityisesti joen Hansatien puoleisella alueella.

Myös Lumenen tontilla, vanhojen Slevin kaarihallien kohdalla sijaitseva etelärannan hopeapajurivistö tulisi säilyttää, sillä se on kaikkien kauklahtelaisten tuntema maa-merkki.

Yhdessä muistutuksessa tuotiin myös esille, että Espoon Pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa (POKE) jokilaakso on varustettu seuraavalla merkinnällä ”Espoonjokilaakson vyöhyke. Kehittämisperiaatemerkinällä on osoitettu jokilaakso, jolla on erityisiä maisema-, historia-, kaupunkikuva-, luonto- ja virkistysarvoja. Aluetta tulee kehittää katkeamattomana kokonaisuutena niin, että ekologinen toimivuus ja muut erityisarvot turvataan ja virkistyskäyttöedellytykset paranevat.” Vaikka kaava-alue ei ole osa POKE-aluetta, niin koska kyseessä on sama joki ja jokilaakso, niin tässä kaavassa tulisi noudattaa samoja tavoitteita.

#### **Vastine:**

Kaava-alueelta on laadittu maankäytön suunnittelun lähtökohdaksi luontoselvitys (Envio, 2018). Selvityksessä on määritelty riittävä leveys ekologiselle yhteydelle ja Espoonjoen suojavyöhykkeelle. Luontoselvityksen perusteella ekologisten yhteyden säilyttämiseksi joen ympärille tulisi jättää vähintään muutaman kymmenen metrin levyinen rakentamaton vyöhyke, minkä lisäksi jokirantojen puustoa ja pensaikkoa ei tulisi turhaan raivata.

Kaavan virkistysalueet on suunniteltu siten, että Espoonjoen varrella kasvavaa olevaa kasvillisuutta ja puustoa on tarkoitus säilyttää mahdollisimman paljon. Kaavaratkaisussa Espoonjokea reunustavan viheralueen leveys on kaavan länsiosassa (Lasihytti-kadusta länteen), joen molemmat puolet huomioiden yhteensä yli 70 metriä leveä, juna-aseman välittömässä läheisyydessä viheralueen leveys on vähintään noin 50 metriä, mutta paikoin se on kuitenkin huomattavasti leveämpi, ja kaava-alueen itäosassa viheralueen leveys on yli 100 metriä. Vastineiden kohdassa 1 on kuvattu tarkemmin perusteet yleiskaavan mukaisesta viheralueiden rajauksesta poikkeamisesta. Kaavan virkistysalueiden kokonaisuuden arvioidaan toteuttavan yleiskaavan tavoitteita ja kaavassa esitetyt virkistysalueet ovat laajuudeltaan yleiskaavassa osoitettuja tästä pienestä rajauksen muutoksesta huolimatta.

Joen ympärille osoitetut puistot toimivat osana ekologista yhteyttä ja puistoalueiden suunnittelussa, toteutuksessa ja hoidossa tulee huomioida alueen merkitys ekologisten yhteyksien kannalta (VP-1, VP-2, VU-1). Kulttuurimaisema-alueella lähivirkistysaluetta tulee hoitaa ja uudistaa siten, että sen kulttuurihistorialliset arvot, vaihtelevat maastonmuodot, luonne suurmaisemassa ja pitkät avoimet näkymät säilyvät. Alueella tulee käyttää perinteisiä kulttuuriympäristön kasvilajeja ja luonnonmukaista kasvillisuutta. Espoonjokea myötäilevä ekologinen yhteys tulee turvata (VL-1). Korttelialueella on määrätty viherkerrointyökälyn käytöstä ja sen avulla on tarkoitus ohjata korttelialueiden viherympäristön monimuotoisuutta ja vehreyttä. Jokilaaksoon avautuvien vehreiden pihojen on myös tarkoitus tukea jokilaakson ekologista yhteyttä.

Esponlahden Natura 2000 -alue sijaitsee hieman yli kilometrin päässä kaava-alueesta, alueen lounaispuolella. Kaavaprosessin aikana tehtyjen maastotutkimusten perusteella selvisi, ettei kaava-alueella esiinny happamia sulfaattimaita, joten rakentamisaikainen maanmuokkaus ei tule myöskään aiheuttamaan Esponjoen happamoitumisriskiä.

Kaava-alueella tullaan kaavamääräysten mukaisesti hallitsemaan hulevesien laatua niin rakentamisen kuin alueen käytönkin aikana, joten hulevesien laadullisen ja määrällisen hallinnan johdosta, purkuvirtaamat Esponjokeen säilyvät nykytilaisena tai pienenevät. Kaavamääräyksissä esitetyn laadullisen ja määrällisen hallinnan ansiosta veden määrä ja laatu säilyy ennallaan tai paranee vähäisissä määrin. Täten kaavalla ei ole kielteisiä vaikutuksia Esponjoen vedenlaatuun, Esponlahden Natura-alueeseen tai siellä eläviin meriuposkuoriaisiin eikä alueella pesiviin tai levähtäviin vesi- tai kosteikkolintuihin. Kaavan ei myöskään arvioida merkittävästi heikentävän Esponjoen lajiston elinolosuhteita kaava-alueella.

Kaavassa puistoalueilla on pyritty säilyttämään mahdollisimman paljon alueen nykyistä puustoa. Kaavan yhteydessä laaditussa puistojen yleissuunnitelmassa on Slevin kaarihallien kohdalla esitetty jokirannan puusto säilytettäväksi ja tälle kohdalle esitetty uusi ulkoilureitti on linjattu kulkemaan etäämmälle jokiuomasta nykyisin asfaltoidulle alueelle. Tavoitteena on siis, että kaarihallien kohdalla oleva maamerkkimäinen puurivi säilyy, mikäli puut vain ovat riittävän hyvässä kunnossa.

Lasihtin kaava-alue ei kuulu Espon pohjois- ja keskiosien (POKE) yleiskaava-alueeseen. Asemakaavan valmistelussa on kuitenkin tunnistettu kaava-alueen Esponjokeen ja Esponjokilaaksoon liittyvät erityispiirteet ja ne on otettu huomioon suunnittelussa vastaavasti kuin POKE:n määräyksissä on POKE-alueella Esponjokilaakson osalta esitetty. Yleiskaava (niin POKE kuin Lasihtin alueella voimassa olevassa yleiskaava) on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, jonka tavoitteet tarkennetaan tarkemmassa maankäytön suunnittelussa. Lasihtin kaavan valmistelun yhteydessä alueesta on laadittu tarvittavat lisäselvitykset (mm. luontoselvitys, hulevesien hallintasuunnitelma, sulfidisaviselvitys, maisemavaikutusten arviointi, palveluverkkoselvitys), joiden pohjalta on laadittu tarkempi asemakaavaratkaisu huomioiden kaikki yleiskaavassa esitetyt alueeseen kohdistuvat tavoitteet.

## 8. Maaperä ja rakennettavuus

Alueen maaperä on lähes kokonaan savea ja erittäin vaikeasti rakennettavaa ja pilaantunutta. Asiaan liittyvissä selvityksissä on puutteita. Selvityksissä vanhoilta teollisuustonteilta on tehty myrkkymittauksia hyvin rajallisesti. Alueen historiataustan vuoksi tutkimukset tulisivat olla laajempia alueellisesti.

On myös tärkeää, että maaperän rakennetta tutkitaan ennen rakentamisen aloittamista. Jos kaava-alueella esiintyy sulfiittimaata, tulisi ryhtyä erityistoimenpiteisiin, joilla estetään sellaisten happamien aineiden päästöt maasta, jotka voivat vahingoittaa lähivesistöjen elämää.

Alue on pääosin hyvin matalaa joen rantaa ja todennäköisesti samanlaista kuin Kirkkojärvellä, osittain ongelmallista sulfiittisavea, joten erityisesti korkeiden rakennusten kohdalla rakennusratkaisut voivat tulla kalliiksi, mikä myös puoltaa kohtuullisempia rakennuskorkeuksia ja -massoja.

Muistutuksissa oltiin myös huolissaan siitä, miten rakennusten elinkaari voidaan taata rakennettaessa heikolle jokivarren savimaalle. Lisäksi todettiin, että rakentamisen edellyttämä paalutus voi vaikuttaa asema-alueen ja siihen liittyvien suojeltujen puurakennusten perustuksiin ja jopa rikkoa ohuesta vanhasta lasista valmistettuja ikkunoita.

### **Vastine:**

Kaava-alueella on ollut teollista toimintaa, kuten tiilitehtaita, lasitehdas ja muuta pien-teollisuutta 1800-luvulta lähtien, joka on altistanut aluetta maaperän pilaantumiselle. Pääasiassa teollisuuskäytössä olleilla kiinteistöillä on selvitetty maaperän pilaantuneisuutta vuodesta 1998 lähtien. Viimeisimmät vuonna 2018 tehdyt tutkimukset tehtiin kaavoituksen ja alueen maankäytön suunnittelun tueksi. Alueelle tehtyjen maaperätutkimusten perusteella asemakaavassa on määrätty pilaantuneiden maiden huomiomisesta. Kaavamääräysten perusteella maaperän ja pohjaveden pilaantuneisuus on tutkittava ennen alueelle tehtäviä rakentamis- tai kaivutoimenpiteitä ja tarvittaessa kunnostettava.

Suunnittelualue on maaperältään pääosin alavaa jokilaaksoa, jossa pohjamaa on savea. Suunnittelualueen rakennettavuusluokka on pääosin vaikeasti rakennettavaa syvää savikkoa eli luokkaa 4. Pehmeimmillä savialueilla se on luokkaa 5, eli erittäin vaikeasti rakennettavaa syvää savikkoa, ja lähempänä Hyttimestarintietä ja moreenimäkeä se on luokkaa 3a eli vaikeasti rakennettavaa pehmeikköä. Alueen luoteiskulmassa Lasiruukin alueella ja Lasihyttikadun eteläosassa alue on osin normaalisti rakennettavaa (luokka 2). Erittäin pehmeän saven ja liejusaven takia alueellinen stabiliteetti on heikko etenkin Espoonjoen reuna-alueilla. Kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa on esitetty uuden kunnallistekniikan ja liikennealueiden rakentamiseksi tarvittavat perustamisratkaisut. Korttelialueiden osalta perustaminen edellyttää paalupe- rustamista ja monin paikoin rakennekerrosten vaihtamista. Asemakaavassa onkin



varauduttu maamassojen vaihtoon. Savimaalle rakentaminen edellyttää vaativampia perustuksia ja stabiliteetin erityistä huomiointia, mutta se ei ole nykyään mitenkään poikkeuksellista. Pääkaupunkiseudulla monet uudet alueet sijoittuvat savikoille, sillä paremmin rakennettavat alueet on jo aiemmin otettu käyttöön.

Happamien sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyys alueella oli suuri, joten alueella tehtiin suositusten mukaisesti sulfaattimaatutkimuksia kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen (WSP, 2022). Maaperätutkimusten perusteella kaava-alueelta ei todettu potentiaalisia eikä todellisia happamia sulfaattimaita. Täten ei myöskään ole riskiä, että kaava-alueen rakentamisen myötä happamia vesiä pääsisi valumaan Espoonjoen herkkään jokiympäristöön tai jokea pitkin alajuoksun Natura 2000-alueelle. Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen kaavasta poistettiin sulfidisavia koskeva määräys tarkentavien selvitysten osoitettua, ettei alueella ole lainkaan potentiaalisesti happamia sulfaattimaita.

## 9. Viheralueet ja virkistystoiminnot

Kaava-alueen viheralueiden tulee olla suurempia ja rantaraitin liittyminen Espoonlahden rannasta Espoonjokivartta pitkin Kauklahteen on varmistettava.

Kaavaehdotuksen mukaiset 20 metriä leveät vihervyöhykkeet kevyen liikenteen väylineen joen molemmin puolin sekä pienet viheralueet siellä täällä eivät riittävästi täytä viihtyvyyden vaatimuksia. Vieri vieressä olevat korkeat kerrostalot niiden välissä kulkevina katukuiluineen luovat ahdistavan vaikutelman.

Toisaalta kaavaratkaisussa pidettiin siitä, että alueelle esitetyt virkistystoiminnot ottavat huomioon myös joen. Erityisesti hyvinä ratkaisuina pidettiin joen rannan pieniä laitureita sekä melontakeskusta oheispalveluineen. Toisaalta osa ihmetteli melontakeskuksen esittämistä alueelle, sillä kunnostuksesta huolimatta kuivina kesinä Espoonjoki on vähävetinen ja melontaan silloin sopimaton. Sen sijaan Kauklahteen toivottiin kuntoportaita ja ulkokuntoilulaitteita.

Kauklahteen alueen ulkoiluverkostot ovat melko vaatimattomia ja kaavan esittämät parannukset ulkoilureittiverkoston nähtiin hyvinä. Lisäksi toivottiin, että kaava-alueen ulkoilureittiverkosto voisi pian jatkua myös Espoon keskukseen samoin kuin Kirkkonummellekin Espoonlahden pohjukassa sekä joskus tulevaisuudessa liittyä myös rantaraittiin.

Kaavassa on myös huomioitava, että ajatus Espoon kansallisesta kaupunkipuistosta sisältää myös viheryhteyden keskustasta merelle, ja sen luonnollinen reitti kulkee pitkän Espoonjoen rantoja.

### **Vastine:**

Kaava-alueen viheralueverkoston laajuus on määritelty Espoon eteläosien yleiskaavassa, jota Lasihtin asemakaavaehdotus tarkentaa. Kaava-alueen tarjoamien virkistyspalveluiden ja -alueiden lisäksi, kaava-alueen eteläpuolelta on sujuvat virkistysyhteydet Vanttilan virkistysalueille ja sieltä eteenpäin Keskuspuiston laajalle virkistysalueelle. Korttelialueilla on määrätty viherkerroin-suunnittelutyökalun käytöstä, minkä avulla pyritään vehreisiin ja monimuotoisiin piha-alueisiin, jotka lisäävät alueen viihtyvyyttä ja vehreyttä.

Tällä kaavalla voidaan vaikuttaa vain kaava-alueen reittiverkoston suunnitteluun. Tavoite jatkaa Espoonjokivartta myötäilevää ”sisämaan rantaraittia” Kauklahtesta Espoonlahden rantaan on kuitenkin hyvä, ja sitä tullaan tutkimaan ympäröivien alueiden suunnittelussa. Pitkän tähtäimen suunnitelmissa Espoolla on myös tavoitteena kytkeä ”sisämaan rantaraitti” merenrannalla kulkevaan rantaraittiin.

Kaavan yhteydessä laaditussa kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa on ideoitu Lasihtin virkistysalueiden toiminnallisia sisältöjä ja Hyttimestarin puistoon on suunniteltu ulkokuntoilupaikka ja monitoimikenttä palvelemaan asukkaiden

lähiliikuntatarpeita. Laaja-alaisempi liikuntapalveluita on tarjolla Kauklauden urheilupuistossa, Keskuspuistossa ja Vanttilan laaksossa, Vanttilan koulun läheisyydessä.

Kuntoportaita on viime vuosina toivottu moneen paikkaan, ja niitä löytyy nykyään Espoosta Tuomarilasta, Ala-Soukasta, Tyrskyvuoresta sekä Westendistä. Lasihtin kaava-alueen topografia on luonteeltaan loivapiirteistä, joten kuntoportaita on hankalaa toteuttaa tänne. Suuralueen muuta virkistysalueverkostoa suunniteltaessa on kuitenkin mahdollista selvittää, löytyisikö Kauklauden alueelta joku muu luonteva paikka kuntoportaille.

Espoonjoen kunnostuksen yhteydessä, joesta on poistettu noin 17 000 m<sup>3</sup> maa-ainesta ja kasvijätettä, joten kunnostuksen myötä Espoonjoen pitäisi olla paremmin melottaessa. Kunnostushankkeen loppuvaiheessa Espoonjoen kunnostettu osuus käytiin melomassa ja virtaveden virkistysyhteys toimi hyvin. Joen vedenkorkeus tulee kuitenkin vaihtelevaan jatkossakin, ja kuivina kausina melonta voi osin olla haasteellista. Asemakaavalla on kuitenkin haluttu tukea joen virkistyskäytön kehittämistä ja siitä syystä kaavalla on myös mahdollistettu melontakeskus.

Valtuustoaloite Espoon kansallisesta kaupunkipuistosta on syksyllä 2022 parhaillaan poliittisessa käsittelyssä, mutta näitä vastineita kirjoitettaessa asiasta ei ole vielä tehty päätöksiä. Kaavaratkaisu kuitenkin mahdollistaa Espoon keskuksen ja Espoonlahden pohjukan välisen viheryhteyden kehittämisen Espoonjokilaaksoa pitkin kaava-alueen osalta.

## 10. Melu ja ilmanlaatu

Alue sijaitsee melualueella. Kaavassa tulee huomioida erityinen melusuunnittelu ja simulointi vaikutusten varmistamiseksi.

Kaavan yhteydessä laadittu meluselvitys osoittaa alueen olevan kokonaan melualue ja melu lisääntyy tulevaisuudessa kaupunkiradan myötä. Meluselvityksessä ei ole huomioitu tavaraliikenteen meluvaikutuksia ollenkaan, vaikka radalla säilyy tavaraliikenne ESO-radasta (Espoo-Salo-oikorata) huolimatta.

Kaava-alueen sivuitse kulkevan suuren tien, Kauklahdenväylän asemakaavamuutos on vireillä vielä kuluvana vuonna 2021. Siinä kaupungin tavoitteena on muuttaa Kauklahdenväylä kaduksi, jolloin jatkossa sitä on mahdollista leventää. Kadun leventtäminen ja sen vaikutukset kasvavilla liikennemäärillä (mm. melu) tulee ottaa huomioon jo nyt.

Viheralueista alueen suurin puisto Kauklahdenväylän vieressä on toimimaton suuren melun ja huonon ilmanlaadun vuoksi.

Korkeat kerrostalot vaikuttavat raide- ja tiemelun epätasaiseen kertymään. Korkeiden talojen on esitetty estävän raidemelua Vanttilan suuntaan, mutta itseasiassa korkeat talot toimivat myös akustisena heijastinpintana ja siten vuorostaan tuplaavat raidemelum sekä Hansatien melun koilliseen suuntaan eli kaikille raiteen toisella puolella asuville.

Toisaalta taas nähtiin, että sähköjunien yleistymisen takia ei junaliikenteen takia ole tarpeen esittää melusuojausta eikä korkeaa rakentamista alueelle siksi myöskään voi perustella sillä, että se toimisi melusuojauksena.

### **Vastine:**

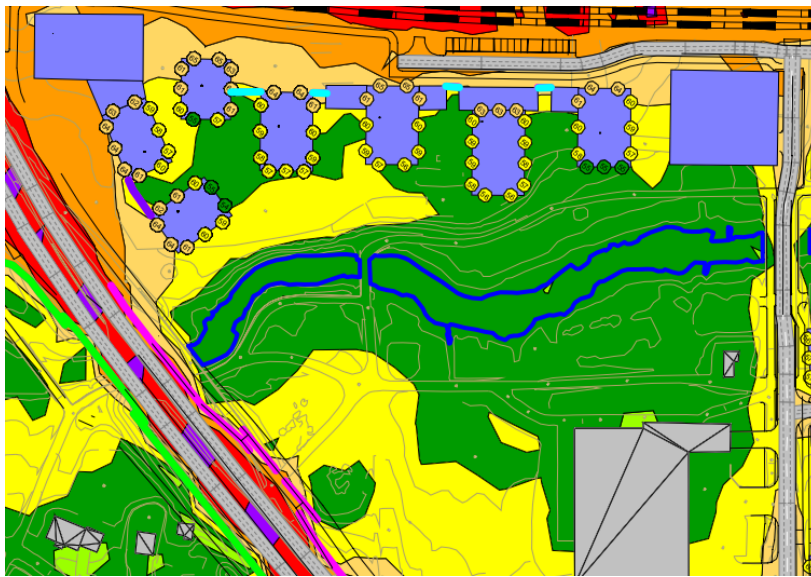
Kaavasta on laadittu meluselvitys (WSP Finland Oy, 2021). Selvityksessä on tarkasteltu tie- ja raideliikenteen aiheuttamia päivä- ja yöaikaisia keskiäänitasoja (LAeq 7-22 ja LAeq 22-7) suunniteltujen rakennusten piha-alueilla sekä julkisivuilla. Lisäksi tarkasteltiin junien ohitusten aiheuttamia hetkellisiä enimmäistasoja (LAFmax) suunniteltujen rakennusten julkisivuilla. Laskennat on tehty ensimmäisen vaiheen ja vuoden 2050 ennusteliikennemäärillä. Kaavaan on tehty meluselvityksen perusteella tarvittavat melusuojausmääräykset, joista on myös pidetty useita työneuvotteluita Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Melulaskennat on tehty vuoden 2050 ennusteliikennemäärillä. Ennustevuoden 2050 tarkastelussa Kauklahden-väylä on muutettu 4-kaistaiseksi kaduksi ja nopeusrajoitus on alennettu 50 km/h. Nopeuden alentamisen myötä Kauklahdenväylän meluvaikutukset pienenevät, vaikka liikennemäärä kasvaa (KAVL 23 400 ajon./vrk). Selvityksissä on huomioitu raideliikenteen liikennemäärät Väylältä saatujen liikennöintitietojen

mukaisesti. Nykyään rantarata on ensisijaisesti henkilöliikennelata ja tavaraliikennettä välillä Helsinki - Kirkkonummi on hyvin vähän.

Melualueeksi katsotaan alueet, joissa keskiäänitaso on päivällä yli 55 dB ja yöllä 45/50 dB ilman suojaavia rakennelmia. Kauklahdenväylän vieressä on melua ja keskiäänitaso päivällä on yli 55 dB. Tästä johtuen asemakaavamääräyksessä määrätään, että VP-2 alueelle ei saa osoittaa melun takia herkkiä kohteita. Kauklahdenväylän varteen kaavassa osoitetulla meluaidalla saadaan tilannetta hieman parannettua, mutta ei kokonaan alle 55 dB.

Kauempana (noin 100 m) Kauklahdenväylästä melutaso paranee kuin myös ilmanlaatu. Tällä alueella puistoalueet on kaavassa merkitty merkinnällä VP-1, jolla ei ole rajoitettu toimintoja melun takia. Puisto on myös hyvin tuulettuva ja pienhiukkaset laimenevat nopeammin kuin katukuiluissa. Alla olevassa kuvassa vihreällä olevalla alueella melutaso on alle 55 dB päivällä.



Kuva 11 Tie-, raide- ja raitiotieliikenteen yhteismelu, päiväajan tilanne, kun kaava kokonaisuudessaan toteutunut. Lähde: WSP, 2021.

HSY:n ja Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen määrittelemien ilmanlaatuvyöhykkeiden avulla pyritään vähentämään pienhiukkasten ja muiden liikenteen päästöjen terveyshaittoja pääkaupunkiseudulla. Ilmanlaatuvyöhykkeiden tavoitteena on taata terveellinen ja turvallinen elinympäristö.

Ilmanlaatu on alueella pääosin hyvä. Vain aivan Kauklahdenväylän välittömässä läheisyydessä ilmanlaatu aiheuttaa rajoituksia asumiselle ja herkkien toimintojen sijoittamiselle. Kauklahdenväylän liikenne-ennuste vuodelle 2050 on 23 400 ajon./vrk, jolloin minimietäisyys ajoradan reunasta rakennuksen julkisivulle tai oleskelualueiden reunaan on 16,5 metriä. Uudet asuinrakennukset sijoittuvat lähimmilläänkin vähintään 20 metrin etäisyydelle Kauklahdenväylän ajoradoista (myös tilanteessa, jolloin Kauklahdenväylälle on toteutettu uudet lisäkaistat), jolloin ne jäävät HSY:n laatimien suositeltujen asumisen minimi-ilmanlaatuvyöhykkeiden ulkopuolelle.

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. Meluselvityksessä laaditussa melumallinnuksessa on huomioitu radan eteläpuolelle rakentuvien uusien rakennusten heijastelu.

## 11. Liikenne

Liikenteen toimivuussuunnitelma pitää mallintaa uudestaan, sillä HSL:n bussiliikenne uudistuu jo alkavana vuonna 2022. Mallinnukseen on sisällytettävä todennäköinen todellinen tilanne liikenneterminaalin ollessa valmiina.

Radan alikulkujen pitää olla turvallisia ja käytettäviä. Korkeuserot pohjoispuolelle rataa on ratkaistava jo suunnitteluvaiheessa ja talvikunnossapito ratkaistava.

Kaavaesityksessä suuressa osassa kortteleita ei ole ollenkaan ajoneuvoliikenteelle tieyhteyksiä ja pysäköintialueiden puuttuminen vakavasti laiminlyöty. Kortteihin suunnitellut kivijalkamyymälät tarvitsevat asiakkaita myös alueen ulkopuolelta, mutta mikäli ei ole autoyhteyttä ei heille kukaan alueen ulkopuolelta tule ostoksille. Pitää myös huomioida, että näin suuren asuinaluekokonaisuuden tiet tulevat palvelemaan Posti- Lähettilä- ja toimittaja liikennettä ja mikäli ajoneuvoyhteyksiä ei ole suunniteltu kunnolla riskinä on, että jalankulkuteillä ajetaan sitten autoilla, kun niitä teitä ei ole suunniteltu.

Näin massiivinen Kaukalahden lisärakentaminen kuormittaa valtavasti nykyistä tieliikenneverkkoa kaava-alueen ulkopuolella. Esimerkiksi Kaukalahden Kauppamäki on jo nykyisellään ruuhkainen. Kaavas suunnitelman ja asukasmäärä merkittävä kasvu tulee nostamaan liikennemääriä entisestään ja siten tulee kuormittamaan Kaukalahden tiestöä. Kaavas suunnitelmassa tuleekin pureutua myös nykyiseen liikennejärjestelyyn ja ohjata pääliikennevirta pois keskustan luota, jossa toimii koulut, päiväkodit sekä alueen kivijalkaliikkeen. Suunnittelussa tulee huomioida erityisesti koulujen tieliikenne ja pihakatuosuudet siten, että läpiajoliikenne ei kulje niiden kautta.

Kaavassa suunnitellut uudet reitit ovat monipuolisia ja loogisia, ja lieventävät radan estevaikutusta niin länsipäässä liittymässä Kaukalahdenväylään kuin uuden Kauppamäen käytävä-alikulun muodossa, sen yhdistäessä alueen Kauppamäen eheäksi jatkumoksi.

### **Vastine:**

Espoon kaupunkirakenteesta johtuen alue tukeutuu hyvin vahvasti henkilöauto- ja joukkoliikenteen varaan. Keskeiset lähipalvelut ja virkistysalueet ovat lähellä ja saavutettavissa hyvin jalan ja pyörällä, mutta etäisyydet muihin kaupunkikeskustoihin ovat melko pitkiä ja lisäksi hajautuneet.

Kaava lisää alueen asukkaita ja sen myötä myös liikennemääriä alueella. Kaukalahdenväylällä ja Kehä III:lla on varauduttu lisäkaistoihin. Myös alemmalla katuverkolla on syytä varautua kasvavaan liikennemäärään kuten Hansatiellä jatkosuunnittelussa.

Erityisesti keskusta-alueilla tavoitteena on joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien kasvattaminen. Kaava-alueen pysäköinnin mitoituksella ja keskitehtyillä pysäköintiratkaisulla pyritään osittain vaikuttamaan kulkutapaosuuksiin ja



vähentämään autoilun houkuttelevuutta. Alueelle on varattu tilaa yleiselle pysäköinnille. Asukkaiden pysäköinti on keskitetty pysäköintilaitoksiin ja yleinen pysäköinti (tilapäinen pysäköinti) on hajautettu katujen varsille ja pienempiin pysäköintialueisiin. Yleistä pysäköintiä on keskitetty (pieninä pysäköintialueina) juuri torien/aukioiden ja liiketilojen välittömään läheisyyteen. Yleisen pysäköinnin sijainti on esitetty kaava-selostuksen liitteenä olevassa katukartassa (liite 3).

Pysäköintipaikkojen määrä perustuu rakentamisen kerrosalaan. Asukaspysäköintiä on 1 ap / 110 k-m<sup>2</sup> ja yleistä pysäköintiä 1ap / 1 500 k-m<sup>2</sup>. Asemakaavamääräyksissä on myös huomioitu pyöräpysäköinti. Mitoitus perustuu kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymään pysäköinnin periaatteisiin (alueluokka II / ydinkeskusta).

Joukkoliikenneterminaalia on suunniteltu yhdessä HSL:n kanssa ja se on katsottu yhdessä toimivaksi.

Ajoyhteydet jokaiselle kiinteistölle on huomioitu. Pelastus- ja huoltoajo pääsee jokaisen porraskäytävän välittömään läheisyyteen. Liikenne on pyritty ohjaamaan kokoojakaduilta mahdollisimman sujuvasti pysäköintilaitoksiin. Tonttikadut on siten pyritty rauhoittamaan turhalta ajoneuvoliikenteeltä. Jokaisen talon rappukäytävän läheisyyteen on esitetty huoltotie, mutta lähtökohtaisesti vain tilapäiseen tarpeeseen kuten saattoliikenteelle ja jakeluautoille.

Huolto- ja pelastusreitit on esitetty kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa ja korttelisuunnitelmissa.

Turvalliset koulureitit on huomioitu puistoraiteilla, jossa ei ole ajoneuvoliikennettä, katujen vieressä kulkevilla jalkakäytävillä ja valo-ohjatuilla suojateilla. Pihakadut, joita suunnittelualueella on, ei houkuttele läpiajoliikennettä verkostollisesti.

## 12. Pysäköinti ja katupuut

Muistutuksissa pidettiin tärkeänä, että junalla työssä käyville varataan riittävästi pysäköintipaikkoja aseman viereen. Työssä käyvien pysäköintipaikkoja on tähän asti käytetty ajoittain yli olemassa olevan kapasiteetin, joten on otettava huomioon, että alueelle rakennetaan riittävästi pysäköintipaikkoja työssä käyville ottaen huomioon itse Lasihtin alueen aiheuttaman käytönkasvun sekä väestönkasvun hieman kauempana Kauklahten asemasta. Liityntäpysäköinnistä pitää huolehtia myös rakennusaikana. Polkupyörien sijoittaminen liikennepysäkkien lähelle/ varrelle tulee olla turvallista (sijainti).

Osassa muistutuksia yleisten parkkipaikkojen määrä per asuinkerrostalo (suunnitelmissa alle 2) vähäisenä. Muistutuksissa tuotiin myös esille, että olisi tärkeää, että pysäköintialueet suunnitellaan palvelemaan Lasihtin kaava-alueen asukkaita ja kiinteistöissä vierailevia ihmisiä. Pysäköintialueita tarvitaan myös alueelle suunnitelluille kivijalkaliiketoimiltoille. Mikäli pysäköinninsuunnittelu laimin lyödään, on riskinä hallitsematon pysäköinti mm. raiteiden vieressä olevalle VR:n yhteyspysäköinnille sekä Lasihtin K-kaupan ja alueen muiden yritysten pysäköintialueille. Pysäköintialueet tulee merkitä kaavassa ja niiden määrä tulee tuhlata nykyisestä suunnitellusta. Muistutuksissa oltiin myös huolissaan, miten K-Supermarketin alueen pysäköintipaikat riittävät, kun Lasihtin kaava-alueen 4 000 asukasta todennäköisesti tulevat käyttämään ensisijaisesti sen palveluita.

Toisaalta osassa muistutuksia ihmeteltiin, miksi Hyttimestarintien varteen on esitetty sijoitettavan yhteensä 27 kadunvarsipaikkaa. Erityisesti välillä Sierakiventie-Kantajan katu olevia 12 autopaikkaa pidettiin turhina, sillä ne sijaitsevat etäällä kaupallisista palveluista ja koska kortteleissa on joka tapauksessa omat isot asiointiparkkikenttänsä. Lisäksi kadun varressa on kolme parkkihallia, joissa on yhteensä yli 500 autopaikkaa. Nämä muutamat kadunvarsipaikat kilpailevat myös katutilasta katupuiden kanssa. Erityisesti Hyttimestarintien aurinkoiselle pohjoisreunalle katupuiden nähtiin sopivan paremmin kuin autopaikkojen. Kadunvarsipysäköintiin liittyen kommentoitiin muutenkin kaavassa esitettyjen katupuiden määrää. Erityisesti Hyttimestarintien, Vanttilantien kiertoliittymän ja Lasihtin kadun ympäristöihin toivottiin lisää katupuita parantamaan katu ympäristön viihtyisyyttä.

### **Vastine:**

Asukkaiden pysäköinti on keskitetty pysäköintilaitoksiin ja yleinen pysäköinti (tilapäinen pysäköinti, vieras- ja asiointipysäköinti) on hajautettu katujen varsille ja pienempiin pysäköintialueisiin. Yleisen pysäköinnin sijainti on esitetty katukartassa (kaava-selostuksen liite 3).

Pysäköintipaikkojen määrä perustuu rakentamisen kerrosalaan. Asukaspysäköintiä on 1 ap / 110 k-m<sup>2</sup> ja yleistä pysäköintiä 1 ap / 1 500 k-m<sup>2</sup>. Mitoitus perustuu kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymään pysäköinnin periaatteisiin (alueluokka II / ydinkeskusta).

Juna-aseman läheisyyteen on suunniteltu uusia liityntäpysäköintipaikkoja, joita varten asemakaavassa on varattu yksi LPY-1-korttelialue ja yksi yleinen pysäköintialue (LP). Osa liityntäpysäköintipaikoista sijoittuu LPA-2-korttelialueelle. Liityntäpysäköintipaikkoja on suunniteltu yhteensä noin 336 kappaletta ja näistä noin 263 on hallipaikkoja. Pyörien liityntäpysäköintiä on lisätty ja pyöräpysäköintiä on hajautettu eripuolille aseman seutua. Pysäköintilaitoksen (radan eteläpuolella) yhteyteen on suunniteltu palvelutasoltaan hieman laadukkaampi pyörien ja varusteiden säilytys. Liityntäpysäköinnin määrä ja mitoitus perustuu tarveselvitykseen ja asiasta on keskusteltu myös HSL:n kanssa.

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen on tarkistettu kaava-alueen kaikkien korttelien pelastusratkaisuja. Tarkistetuissa suunnitelmissa muun muassa Hyttimestarintien varteen ei enää ole esitetty lainkaan pelastuksen nostopaikkoja, mikä lisää mahdollisuuksia sijoittaa katupuita. Yleisen pysäköinnin järjestäminen joka puolelle kaava-aluetta nähdään kuitenkin myös tärkeänä tavoitteena, minkä vuoksi Hyttimestarintien varteen on esitetty puiden lomaan myös kadunvarsipaikkoja yleistä pysäköintiä varten. Hyttimestarintiellä yleiset autopaikat on sijoitettu kadun pohjoisreunalle koska suurin osa paikkojen käyttäjistä liikkunee kohti pohjoista kadun eteläpuolisen alueen säilyessä teollisuusalueena. Myös monille muille kaduille voidaan pelastusratkaisujen tarkentamisen myötä helpommin sovittaa lisää katupuita.

### 13. Kaupalliset palvelut

Muistutuksissa haluttiin, että alueella on oltava riittävästi tilaa asukkaiden palveluille, kuten liike- ja yritystiloiille sekä kunnallisille palvelutiloille.

Kaavassa toivottiin osoitettavan liiketilavarauksia vähintään kaupallisen selvityksen mukaisesti, todennäköisesti enemmänkin. Kaavassa on vaadittu uusia liiketiloja vain noin 2 000 k-m<sup>2</sup>, mikä vaikuttaa liian vaatimattomalta määrältä, kun sitä vertaa muihin vastaavan laajuisiin asemakaavoihin, kuten Karapellon kaavaan, jossa vaadittua ns. kivijalkaliiketilaa on liki 5 000 k-m<sup>2</sup> (ja lisäksi 2 550 k-m<sup>2</sup> mahdollisuus päivittäistavara-kaupalle), vaikka Karapellon alue on merkittävästi lähempänä muita palvelukeskuksia kuten Leppävaaraa ja Kauniaisten keskustaa. Kaavan kaupallisten palveluiden määrä on myös vähemmän kuin kaavaa varten tehdyssä kaupallisessa selvityksessä suositellaan. Selvityksen suosituksena asemakaava-alueelle on 1 000–1 600 k-m<sup>2</sup> "kivijalkaliiketiloja" (vs. asemakaavassa esitetty n. 650 k-m<sup>2</sup>) ja 2 000–3 000 k-m<sup>2</sup> päivittäistavara-kaupalle (vs. asemakaavassa esitetty 1400 k-m<sup>2</sup>). Kaupallisten palveluiden selvityksen esittämä kivijalkaliikkeiden jatkumo Kauppamäen jatkeena radan eteläpuolelle ei toteudu, jos liiketiloja on asuinrakennusten maantasakerroksissa vain muutamia.

Kaavassa tulisi myös osoittaa enemmän Espoonjoelle avautuvia liiketiloja, koska jokivarsi on koko alueen sydän ja näyttää nyt jäävän lähes kokonaan ilman palveluita. Vähintään parkkitaloissa kortteleissa 43122, 43124 sekä C-1 korttelissa tulee vaatia jokimaisemaan aukeavaa, eteläseinälle sijoittuvaa liiketilaa, jolla olisi merkittävä potentiaali tarjota alueelle houkuttelevia palveluita eivätkä palvelut häiritsisi asuinkäyttöä millään tavalla.

Kauppamäki-Hyttimestarintie-Kurttilantie muodostaa yhden olennaisen pääreitit alueelle, ja on sääli, ettei Hyttimestarintielle, jonka varrelle sijoittuu kuitenkin merkittävät liikennevirrat, ole kuitenkaan nähty mahdolliseksi sijoittaa mitään kaupallisia palveluita.

Yhdessä muistutuksessa tuotiin myös esille, että kaavassa on huomioitu myös kaava-alueen viereisten alueiden (kuten Mänkimiehentien varren) asemakaavojen mahdollistamat, mutta toteutumattomat liiketilavaraukset. Näiden alueiden asemakaavat ovat kuitenkin osin jo yli 30 vuotta vanhoja ja ovat siten vanhentuneita varauksia. Näitä varauksia ei voi enää pitää ajantasaisina, koska ne eivät liity toiminnallisesti asemanseutuun ja radan pohjoispuoliseen nykyasutukseen eli alueen nykyiseen väestöpainopisteeseen. Näyttää selkeältä, että niukoilla asutuksen yhteyteen sijoittuvilla kaupallisilla palveluilla tehdään nyt merkittävä virhe, mikä heikentää alueen toimivuutta ja houkuttelevuutta.

Alueelle tulee saada kunnollinen torialue, jossa on pysäköintipaikkoja vieressä ja se on aidosti käytettävä keskeisellä paikalla aseman lähellä. RKY-kohde Kaukalahden aseman konseptoinnissa esitetty torialue on minimalistinen ja käyttökelpoisuus huono laiturialueen läheisyyden ja pyöräliikenteen (pyöräparkit) vuoksi.

**Vastine:**

Lasihytin kaavaa varten laadittiin kaupallinen selvitys (Ramboll Oy, 2019), jossa arviointiin alueen kaupan nykytilaa ja tulevaisuuden tarpeita sekä annettiin suositukset Lasihytin kaava-alueen suunnittelulle.

Tällä hetkellä Kauklauden kaupallisen rakenteen rungon muodostavat Kauklaudenväylän varrella nykyiset Lidlin ja K-Supermarketin ympäristöt, jotka saavat asiointeja pääasiassa Kauklauden alueelta, mutta myös ohikulkevasta liikenteestä. Selvityksen mukaan suuremmalle päivittäistavarakaupan yksikölle sopisi sijainti Vantinportin tuntumassa radan eteläpuolelta, jossa kaupalla olisi synergiaetuja aseman ja sen liityntäliikenteen kanssa. Kaavassa tämä päivittäistavarakaupalle soveltuva liiketilavaraus on tehty selvityksen suositusten mukaisesti C-kortteliin 43130, johon on määrätty toteutettavan liiketilaa vähintään 1 400 k-m<sup>2</sup>. C-kortteliin ja sen viereisiin kortteleihin on mahdollista sijoittaa myös muita liiketiloja. Tämä tilavaraus jää jonkin verran selvityksen mitoitussuosituksesta mm. muassa sen liikenteellisesti hankalan sijainnin takia. C-korttelin vieressä on varaus uudelle joukkoliikenneterminalille ja bussiliikenteen sujuvuuden vuoksi nähtiin tärkeäksi estää muu kuin bussiliikenne terminaali-alueella mikä osaltaan perustelee hieman pienemmän yksikön osoittamista alueelle, jotta kaupan asiakas- ja huolto liikenne pysyisi määrältään hallittuna. Pienempää yksikköä perustelee myös se, että uuden kaupan uskotaan tässä sijainnissa palvelevan ensisijaisesti junan ja bussiterminalin käyttäjiä ja muita ohikulkevia. Olemassa olevat päivittäistavarakaupat taas ovat paremmin myös autolla liikkuvien saavutettavissa.

Kivijalkaliiketiloina kaavassa on osoitettu kaava-alueelle kaupallisen selvityksen suosituksen mukaisesti. Ehdottomasti rakennettavia kivijalkaliiketiloina on osoitettu yhteensä 800 k-m<sup>2</sup> (145 k-m<sup>2</sup> / kortteli 43127, 255 k-m<sup>2</sup> / kortteli 43135, 100 k-m<sup>2</sup> / kortteli 43129, 100 k-m<sup>2</sup> / kortteli 43131 sekä 100 k-m<sup>2</sup> + 100 k-m<sup>2</sup> / kortteli 43139). Lisäksi kivijalkaliiketiloina ja -palveluina on osoitettu tilavaroituksia vähintään 500–650 k-m<sup>2</sup> (150 k-m<sup>2</sup> / Kantajankadun katualueen pohjoispää, 200 k-m<sup>2</sup> / VU-1-alueelle, 150–300 k-m<sup>2</sup> / AL-1/s-kortteliin). Lasihytinrinteen osa-alueelle kaavaehdotuksen jälkeen lisätty kivijalkapäiväkodin tilavaraus (500 k-m<sup>2</sup>) on sallittu toteuttavaksi myös liike- tai palvelutilana. Yhteensä siis vain liiketiloina tai palveluina osoitettuja kivijalkaliiketilavaroituksia on kaavassa noin 1 300–1 600 k-m<sup>2</sup>, mikä vastaa selvityksen suositusta kivijalkaliiketiloina. Edellä mainittujen tilavarausten lisäksi koko kaava-alueella koskee kaavamääräys, joka sallii liike-, lähipalvelu- ja toimistotilojen toteuttamisen maantasokerrokseen kaikilla kaava-alueen A-1-, AK-1-, AK-2-, LPY-1-, LPA-1- ja LPA-2-korttelialueilla, mikä entisestään lisää mahdollisuuksia sijoittaa alueelle kivijalkaliiketoimintaa, mikäli niille on kysyntää.

Kivijalkaliiketiloiden sijoittelussa on lähtökohtana ollut kaupallisen selvityksen suositusten mukaisesti luoda edellytykset jokseenkin yhtenäisen kivijalkaliiketiloiden vyöhykkeen muodostumiselle keskeisten jalankulkuliikennevirtojen varrelle. Tämän vuoksi kivijalkaliiketilat painottuvat kahdelle pääakselille: 1. (Kauppamäki) - asema-alue -

Kantajankatu - Lasihytin liikekeskus ja 2. (Kauppamäki) - asema-alue - C-kortteli - päiväkodin edustan Lillbassin aukio.

Asemakaavaratkaisussa jokivartta on haluttu hyödyntää erityisesti alueen läpi kulkevana virkistysalueena sen ekologiset arvot huomioiden, minkä vuoksi varsinaisia liiketilavaroituksia ei sen suuntaan ole määrätty toteutettavaksi. 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. VU-1-alueelle on lisäksi mahdollista sijoittaa jokirannan tuntumaan melontakeskus ja siihen liittyviä liike- ja saunatiloja.

Asemakaavassa alueelle on suunniteltu useita uusia pienempiä torialueita. 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. Vanhan asemarakennuksen itäpuolelle osoitettu pieni aukioalue (Päällikön aukio) tuo alueelle hieman lisää julkista aukiotilaa nykytilanteeseen verrattuna, kun väliaikaisena alueella toiminut R-kioskin rakennus poistuu. Tälle pienelle aukiolle on mahdollista sijoittaa esimerkiksi pienimuotoista asema-alueen läpi kulkevia palvelevaa kioskitoimintaa, mutta sitä ei ole tarkoitettu laajamittaisempaa toritoimintaa varten sen pienuuden ja sijainnin takia. Kauklahden alueelle on lisäksi jo rakennettu yksi iso torialue, Klippinki, joka sijaitsee noin 400 metrin etäisyydellä asemasta. Klippinki-torin pinta-ala on noin 1 500 m<sup>2</sup> eli se vastaa kooltaan esimerkiksi huomattavasti isomman ja väkiluvultaan suuremman Leppävaaran Lakkitoria. Klippinki sopii hyvin enemmän tilaa vaativalle toritoiminnalle ja isommille tapahtumille.

Aseman läheisyyden johdosta kaava-alue olisi hyvin soveltuva paikka liike- ja toimistorakentamiselle. Toisaalta alueen erityinen vetovoimatekijä on Espoonjoki, jonka yhteyteen voidaan mahdollistaa espoolaisittain ainutlaatuisia ja houkuttelevia asumisen paikkoja vehreään jokiympäristöön ja tämän takia on perusteltua keskittää joen varteen asumispainotteisia kortteleita ja työpaikka- ja liiketoimintakeskeiset toiminnot taas kaava-alueen eteläpuolelle Hyttimestarintien eteläpuoliselle alueelle sekä Kauklahdenväylän varteen. Osa näiden alueiden asemaakaavoista on jo suhteellisen vanhoja, mutta kokonaan tai osin rakentamattomia liikerakennusten korttelialueita on esimerkiksi aivan kaava-alueen tuntumassa kortteleissa 43003 ja 43060. Näiden kortteleiden asemakaavat ovat vuodelta 2014.



## 14. Julkiset palvelut

Kaavan palveluverkkoselvityksessä ei ole huomioitu Espoonkartanon alueen rakentamisen vaikutusta suuralueen väestökehitykseen. Selvityksessä ei myöskään ole huomioitu sitä, että alueen väestönkasvu on ollut aiempia ennusteita suurempaa, joten palvelutarpeet on arvioitava uudelleen koko suuralueen mittakaavassa.

Alueelle ei ole osoitettu riittävästi palveluita suhteessa alueen asukasmäärän kasvuun. Alueelle ei muun muassa ole osoitettu uutta koulua, liikuntapalveluita tai sote-palveluita. Aiemmin Kauklahdessa on ollut terveysasema, vaikka tuolloin alueella on ollut vähemmän asukkaita kuin nyt uudessa kaavassa esitetään tulevan lisää. Yksi uusi päiväkotikiinteistö ei ole riittävä määrä palveluita keskustatoimintojen alueelle. Kauklahden koulussa on jo nyt jouduttu hyödyntämään parakkeja lisätiloina, joten sen tilat eivät tule riittämään kaavan myötä kasvavan asukasmäärän tarpeisiin. Vanttilan ja Saunalahden koulut taas ovat jo liian kaukana uuden alueen lapsille.

### **Vastine:**

Julkisten palveluiden osalta kaavoitustyön aikana laadittiin koko Kauklahden suuraluetta koskeva palveluverkkoselvitys (Espoon kaupunkisuunnittelukeskus, 2021), jossa selvitettiin palveluiden nykytilannetta ja väestönkasvun ennusteeseen perustuvaa tulevaisuuden tilannetta. Selvitys laadittiin yhteistyössä kaupungin eri toimialojen kanssa ja se on toiminut kaavavalmistelun lähtökohtana julkisten palveluiden mitoituksen osalta. Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen palveluverkkoselvitystä on päivitetty Espoonkartanon alueen pääosin toteutumattomien asemakaavojen mahdollistaman asukasmäärän lisäyksen osalta. Alueen asemakaavojen toteutuessa täysimääräisesti alueelle arvioidaan tulevan noin 1 000 uutta asukasta. Espoonkartanon alueen potentiaalinen väestönkasvu on ollut jo aiemmin huomioituna suuralueen palvelutarpeita määriteltäessä, vaikka se oli jäänyt kirjaamatta palveluverkkoselvityksen lähtökohtiin. Tarkistuksesta huolimatta selvityksen tulokset eivät siis ole muuttuneet.

Palveluverkkoselvityksen mukaan suuralueen palvelut keskittyvät hyvin voimakkaasti Kauklahden kaupunginosaan ja erityisesti Kauklahden keskustaan ja radan pohjoispuoliselle alueelle sekä osin myös Vanttilaan. Kaava-alue sijaitsee Kauklahden nykyisen keskustan välittömässä läheisyydessä ja pääosin nykyiset palvelut ovatkin hyvin saavutettavissa kaava-alueelta. Myös suuralueelle suunnitellut, vielä toteutumattomat, uudet palvelut sijoittuvat pääosin lähelle kaava-aluetta. Kaikki keskeiset lähipalvelut (varhaiskasvatus, esiopetus, perusopetus, monet liikuntapalvelut) ovat kaava-alueelta hyvin saavutettavissa ja enimmillään muutaman kilometrin etäisyydellä).

Selvityksen mukaan kaava-alueelle on tarpeen osoittaa varaus ainakin yhdelle isolle päiväkodille ja mahdollisesti toiselle pienemmälle päiväkodille tai jonkin olemassa olevan tai suunnitellun päiväkodin laajennukselle, mikäli lähialueen kaikki suunnitellut uudet asemakaavat toteutuvat täysimääräisesti. Muiden julkisten palveluiden, kuten peruskoulujen, osalta ei ole tarvetta tehdä kaava-alueelle varauksia, sillä lähialueen

olemassa olevat ja suunnitellut uudet palvelut riittävät alueen tarpeisiin myös tulevaisuudessa kaava-alueen ja lähialueen muiden uusien kaava-alueiden toteuduttua.

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen kaavaan on myös lisätty tilavaraus pienelle kivijalkapäiväkodille kortteliin 43128. Tämä vastaa palveluverkkoselvityksessä esitettyihin tilatarpeisiin alueella yhdessä kaavaehdotuksessa esitetyn YL-1-korttelialueelle sijoittuvan ison päiväkodin kanssa.

## 15. LPY-1-kortteli 44135

Kortteliin 44135 sijoittuvan liityntäpysäköintilaitoksen suunnitelmaa ja siihen liittyviä kaavamääräyksiä tulisi tarkentaa samalle tasolle kuin muita kaava-alueen suunnitelmia. Pysäköintilaitoksen toteutettavuus, toiminnallisuus ja maisemallinen laatu tulisi tutkia tarkemmalla viitesuunnitelmalla.

Pysäköintilaitos sijaitsee hyvin näkyvällä paikalla ja toisaalta se tarjoaa yhden parhaimmista näkymistä jokilaaksoon, joten pysäköintilaitoksen katolle olisi mahdollista tutkia oleskelutilojen ja toimintojen, kuten torin tai torikahvilan, sijoittamista. Pysäköintilaitoksen kannelle tulisi myös määrittää maksimikorkeus kadun pinnasta, jotta sen katto olisi saavutettava ja käyttökelpoinen.

### **Vastine:**

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen laaditun maisemavaikutusten arviointiselvityksen (INARO, 2022) näkymäkuvissa on tutkittu näkymiä Kauppamäeltä ja kappelin edustalta kohti kaava-aluetta. Näissä kuvatutkielmissä näkyy hyvin, että vaikka pysäköintilaitos sijoittuu tästä suunnasta katsottuna etualalle, ei se hallitse näkymiä, koska se sijoittuu katselutasoa alemmalle ja pysäköintilaitoksen yli näkee jokivarren puistoon ja myös asemarakennukselle.

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen korttelin 44135 pysäköintilaitoksesta on laadittu tarkempi viitesuunnitelma (WSP Finland Oy, 2022). Viitesuunnitelmassa tutkittiin tarkemmin pysäköintilaitoksen mitoitusta, sen ajojärjestelyitä ja muuta toiminnallisuutta. Viitesuunnitelmassa pysäköintilaitoksen länsipäähän suunniteltiin tilavaraus pienelle liiketilalle, johon liittyen voisi myös rakennuksen katolle sijoittaa terrassin tai muuta oleskelutilaa. Muuten katto esitetään toteutettavan viherkattona. Rakennuksen itäpäähän taas tehtiin tilavaraus sisätilaan sijoittuvalla liityntäpyöräpysäköinnille. Lisäksi rakennuksen alemmalle pysäköintitasolle varattiin tilaa saattoliikenteelle, jotta voidaan taata hyvä esteetön saattoyhteys suoraan junalle Kauppamäenikäytävän kautta.

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen saadun palautteen sekä laaditun viitesuunnitelman pohjalta kaavakarttaan ja -määräyksiin tehtiin kortteliin 44135 liittyen seuraavia tarkistuksia ja lisäyksiä:

- Laajennettiin kaava-aluetta noin 130 metriä pitkän ja noin 4–6 metriä leveän kais-taleen verran kaava-alueen luoteisreunassa Hansatien suuntaan, jotta LPY-1-korttelialueelle suunniteltu liityntäpysäköintilaitos saadaan paremmin sovitettua alueelle. Muutoksen myötä alue muutetaan osaksi LPY-1-korttelialuetta. Muutos ei vaikuta Hansatien katualueen käyttöön tai sen järjestelyihin.
- LPY-1-kortteliin sijoittuvan liityntäpysäköintilaitoksen rakennusala tarkennettiin ehdotuksen nähtävilläolon jälkeen laaditun tarkemman viitesuunnitelman pohjalta. Rakennusosalalle lisättiin merkintä, joka määrittää rakennuksen vesikaton ylimmän

sallitun korkeusaseman, jotta voidaan varmistaa, ettei rakennus nouse liian korkeaksi. Rakennusalalle lisättiin myös 120 k-m<sup>2</sup> liiketilan rakennusoikeutta. Kaavamääräyksissä myös edellytetään, että LPY-1-kortteliin sijoittuvan pysäköintilaitoksen kaakkoisjulkisivu tulee toteuttaa joko viherseinänä tai sen kaakkoispuolelle tulee istuttaa puita ja muuta kasvillisuutta. Lisäksi kaavamääräyksiin tarkennettiin, että LPY-1-korttelialueella ajorampin saa sijoittaa varsinaisen rakennusalan ulkopuolelle.

- Lisättiin LPY-1-korttelialueen merkintään, että alueelle saa sijoittaa myös asumista häiritsemättömiä liike-, lähipalvelu-, toimisto - ja työtiloja sekä muita kuin yleisiä pysäköintipaikkoja.

## 16. Områdets dimensionering

Områdets planerade dimensionering är alldeles för hög med tanke på områdets storlek och att höghus med upp till 8 våningar inte överhuvudtaget lämpar sig i denna kulturhistoriskt värdefulla miljö. Den planerade invånarmängden, 4000 personer, skulle innebära en radikal förändring av områdets särprägel och natur. Invånarmängden är kraftigt överdimensionerad med tanke på planeområdets storlek och kulturvärden. Invånarmängden borde uppgå till högst hälften och höghusens våningsantal på sin höjd uppgå till 4–5 våningar. Vi anser att eventuella högre hus bör placeras längs Hyttmästarvägen, så att husen i höjd blir allt lägre mot Hansavägen. Vi emotsätter oss de planerade höghusen på åtta våningar. Åttavåningshusen skiljer sig diametralt från den befintliga byalikamiljö med gamla hus som finns i närheten av stationen i Köklax.

### Vastine:

[**käännös tulossa**] Kaava mahdollistaa alueelle uusia asuntoja noin 4 000 asukkaalle, joten aseman lähiympäristön (1 km etäisyys asemalta) asukasmäärä voi kasvaa noin 6 000 asukkaasta 10 000 asukkaaseen. Riittävä asukasmäärä aseman lähiympäristössä tukee joukkoliikenteen edellytyksiä ja myös monipuolisemman palvelutarjonnan toteutumista. Myös Helsingin seudun liikenteen (HSL) lausunnossa pidettiin tärkeänä kaavan tavoitetta 4 000–5 000 uudesta asukkaasta kaupunkiradan välittömään läheisyyteen, jolloin yhden kilometrin vaikutusalueella asemasta tulee asukasluvuksi nousemaan 10 000:een.

Lasihytin kaava-alueen kehittäminen tiiviiksi keskusta-alueeksi on linjassa Uudenmaan maakuntakaavan, yleiskaavan muiden tavoitteiden ja pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen ja asemanseutujen tiivistämistavoitteiden kanssa. Lisäksi kaavassa on huolehdittu maakunnallisesti merkittävän ekologisen yhteyden ja alueen keskeisten kulttuuriympäristöarvojen säilymisestä. Rakentamisen määrää ja rakentamisen paikkoja on arvioitu huolella suhteessa alueen luonto- ja kulttuuriympäristöarvoihin sekä alueen kaupunkikuvallisiin erityispiirteisiin. Kaavan vaikutusten arviointiin mukaan kaava aiheuttaa merkittäviä muutoksia alueella ja lähiympäristöön, mutta se ei kuitenkaan estä minkään siihen kohdistuvan keskeisen tavoitteen toteutumista tai arvojen häviämistä. Kaavan keskeisiä ratkaisuja ja vaikutuksia on arvioitu kaavan laadinnan aikana myös yhdessä viranomaisten, kuten Uudenmaan ELY-keskuksen, kanssa. Kaavavalmistelun aikana arvioituja vaihtoehtoja ja kaavaratkaisun vaikutusten arviointia on kuvattu tarkemmin kaavaselostuksessa. Alueen maisemakuvan muutosta on arvioitu myös erillisessä maisemavaikutusten arvioinnissa (INARO, 2022). Alueen suunnittelussa on tavoiteltu urbaania, kylämäistä tunnelmaa. Yhdyskuntarakenteellisesti juna-aseman ja bussiterminaalin välittömään läheisyyteen on kuitenkin järkevää sijoittaa perinteistä kylämäistä ympäristöä tehokkaampaa rakentamista, joten rakennukset ovat kaava-alueen keskeisissä osissa pääosin 5–8 -kerroksisia. Kaava-alueen kollisosassa rakennukset ovat matalimpia ja kerrosluvut vaihtelevat kahden ja viiden välillä.

## 17. Områdets utseende

Det planerade husen bör smälta bättre in i områdets nuvarande arkitektoniska stilar. Beträffande fasader och material bör man till exempel ta hänsyn till det intilliggande färgglada bostadsmässområdet i trä som byggdes inför Köklax bostadsmässa år 2006. Det är viktigt att bebyggelsen norr och söder om tågbanan passar ihop visuellt. Husen bör ha åstak eller mansardtak.

### Vastine:

[**käännös tulossa**] Kaava-alueen suunnittelussa on tavoiteltu urbaanin kylämäistä tunnelmaa. Kaavassa on annettu kaavamääräyksiä, joilla pyritään vastaamaan kaavan kaupunkikuvallisiin tavoitteisiin. Kylämäisyyttä on tavoiteltu määrämällä alueen rakentamisen tavasta. Arkkitehtuuriltaan korkeatasoiset julkisivut tulee jäsentää enintään yhden porrashuoneen mittaisiin osiin, jotka poikkeavat toisistaan värein, materiaalin ja sommittelun suhteen. Rakentamisessa käytettävien materiaalien, värien ja julkisivujen käsittelyiden tulee muodostaa hallittu kokonaisuus olevan ja rakentuvan ympäristön kanssa ja niillä tulee myös tuoda esille paikallista historiaa ja maisemaa. Kattojen tulee myös muodostaa kattokaltevuuksiltaan vaihtelevaa kaupunkikuvaa. Kylämäistä tunnelmaa on tavoiteltu myös mutkittlevilla katulinjauksilla, pienin aukioin sekä jaksottamalla kortteleita jalankulun ja pyöräilyn reitein ja kasvillisuuden avulla. Pienimittakaavaisten, pihatiloja rajaavien, viherkattoisten talousrakennusten avulla on myös tavoiteltu kylämäistä tunnelmaa.

Kaavakartan ja -määräysten lisäksi kaava-alueen kustakin osa-alueesta on laadittu tarkempi korttelisuunnitelma. Korttelisuunnitelmissa määritellään tarkemmin kunkin osa-alueen toteuttamisen laatutaso ja ne asemakaavan yleisperiaatteita täydentävät kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset tavoitteet ja ratkaisut, joilla varmistetaan alueen kokonaisuuden toimivuus ja korttelialueiden järjestelyiden tarkoituksenmukaisuus.



## 18. Miljön i området

Vi anser att områdets planer bättre bör ta hänsyn till den känsliga naturen kring Esbo å som rinner genom området. De planerade skyddszonerna är inte tillräckligt breda. Den tilltänkta grönkorridoren är inte heller realistisk. Esbo å är livsmiljö för många hotade arter och dess tillstånd påverkar även Esbovikens miljö där bl.a. den sällsynta Stora Natebocken förekommer. Det är även viktigt att undersökningar görs om markstrukturen innan byggandet inleds. Om sulfittjord förekommer inom planeområdet bör särskilda åtgärder vidtas för att förhindra utsläpp från marken av sura ämnen som kan skada livet i närliggande vattendrag.

### Vastine:

[**käännös tulossa**] Kaava-alueelta on laadittu maankäytön suunnittelun lähtökohdaksi luontoselvitys (Envibio, 2018). Selvityksessä on määritelty riittävä leveys ekologiselle yhteydelle ja Espoonjoen suojavyöhykkeelle. Luontoselvityksen perusteella ekologisen yhteyden säilyttämiseksi joen ympärille tulisi jättää vähintään muutaman kymmenen metrin levyinen rakentamaton vyöhyke, minkä lisäksi jokirantojen puustoa ja pensaikkoa ei tulisi turhaan raivata.

Kaavan virkistysalueet on suunniteltu siten, että Espoonjoen varrella kasvavaa olevaa kasvillisuutta ja puustoa on tarkoitus säilyttää mahdollisimman paljon. Kaavaratkaisussa Espoonjokea reunustavan viheralueen leveys on kaavan länsiosassa (Lasihytti-kadusta länteen), joen molemmat puolet huomioiden yhteensä yli 70 metriä leveä, juna-aseman välittömässä läheisyydessä viheralueen leveys on vähintään noin 50 metriä, mutta paikoin se on kuitenkin huomattavasti leveämpi, ja kaava-alueen itäosassa viheralueen leveys on yli 100 metriä. Joen ympärille osoitetut puistot toimivat osana ekologista yhteyttä ja puistoalueiden suunnittelussa, toteutuksessa ja hoidossa tulee huomioida alueen merkitys ekologisten yhteyksien kannalta.

Kaavaprosessin aikana tehtyjen maastotutkimusten perusteella selvisi, ettei kaava-alueella esiinny happamia sulfaattimaita, joten rakentamisaikainen maanmuokkaus ei tule myöskään aiheuttamaan Espoonjoen happamoitumisriskiä. Kaava-alueella tullessaan kaavamääräysten mukaisesti hallitsemaan hulevesien laatua niin rakentamisen kuin alueen käytönkin aikana, joten hulevesien laadullisen ja määrällisen hallinnan johdosta, purkuvirtaamat Espoonjokeen säilyvät nykytilaisena tai pienenevät. Kaavamääräyksissä esitetyn laadullisen ja määrällisen hallinnan ansiosta, veden määrä ja laatu säilyy ennallaan tai paranee vähäisissä määrin. Täten kaavalla ei ole kielteisiä vaikutuksia Espoonlahden Natura-alueeseen tai siellä eläviin meriuposkuoriaisiin eikä alueella pesiviin tai levähtäviin vesi- tai kosteikkolintuihin.

## 19. Invånarna i och kring området

Vi önskar att området ska byggas för alla typer av invånare, också familjer, vilket innebär tillräckligt med större lägenheter. Invånarna behöver också tillräckligt med parkeringsplatser. Viktigt är att tillräckligt med parkeringsplatser för tågpendlare reserveras intill stationen. Parkeringsplatserna för pendlare har hittills tidvis använts över befintlig kapacitet, så på området måste man ta hänsyn till att tillräckligt antal pendelparkeringsplatser byggs med beaktande av den användningsökning som själva Glashyttanområdet medför samt den ökande befolkningen lite längre ifrån Köklax station.

På Glashyttanområdet ska det också finnas tillräckligt med plats för service för invånarna, såsom affärs- och företagslokaler samt lokaler för kommunala tjänster.

### Vastine:

[**käännös tulossa**] Kaava-alueen uusi asuinrakentaminen sijoittuu pääosin kerrostaloihin. Kauklahdessa asuntokanta on muihin Espoon keskustoihin verrattuna poikkeuksellisen pientalovaikasta, joten tässä tapauksessa kerrostalorakentaminen myös monipuolistaa alueen asuntokantaa. Kaava-alueen koillisosaan, Lillbassinrannan osa-alueella on myös osoitettu pientalomaista, kaksikerroksista rakentamista yhteensä noin 6 000 k-m<sup>2</sup> verran. Kaavassa ei ole määritelty uuden asuinrakentamisen osalta asuntomuotoja, mutta MAL-ohjelman ja kaupungin omien maanhankinnan ja -luovutuksen sekä maankäyttösopimusten periaatteiden mukaisesti alueella tullaan edellyttämään tietyn osuuden toteuttamista valtion tukemina kohtuuhintaisina vuokra-asuntoina. Tämä osaltaan tukee monimuotoisen ja tasapainoisen asuntokannan kehittämistä alueelle.

Kaava-alueen asukkaiden pysäköinti on keskitetty pysäköintilaitoksiin ja yleinen pysäköinti (tilapäinen pysäköinti) on hajautettu katujen varsille ja pienempiin pysäköintialueisiin. Yleistä pysäköintiä on keskitetty (pieninä pysäköintialueina) juuri torien/aukioiden ja liiketilojen välittömään läheisyyteen. Yleisen pysäköinnin sijainti on esitetty kaavaselostuksen liitteenä olevassa katukartassa (liite 3). Pysäköintipaikkojen määrä perustuu rakentamisen kerrosalaan. Asukaspysäköintiä on 1 ap / 110 k-m<sup>2</sup> ja yleistä pysäköintiä 1ap / 1 500 k-m<sup>2</sup>. Asemakaavamääräyksissä on myös huomioitu pyöräpysäköinti. Mitoitus perustuu kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymään pysäköinnin periaatteisiin (alueluokka II / ydinkeskusta).

Juna-aseman läheisyyteen on suunniteltu uusia liityntäpysäköintipaikkoja, joita varten asemakaavassa on varattu yksi LPY-1-korttelialue ja yksi yleinen pysäköintialue (LP). Osa liityntäpysäköintipaikoista sijoittuu LPA-2-korttelialueelle. Liityntäpysäköintipaikkoja on suunniteltu yhteensä noin 336 kappaletta ja näistä noin 263 on hallipaikkoja. Pyöräliityntäpysäköintiä on lisätty ja pyöräpysäköintiä on hajautettu eripuolille aseman seutua. Pysäköintilaitoksen (radan eteläpuolella) yhteyteen on suunniteltu palvelutasoltaan hieman laadukkaampi pyöräliityntä ja varusteiden säilytys. Liityntäpysäköinnin määrä ja mitoitus perustuu tarveselvitykseen ja asiasta on keskusteltu myös HSL:n kanssa.

Lasihtin kaavaa varten laadittiin kaupallinen selvitys (Ramboll Oy, 2019), jossa arviointiin alueen kaupan nykytilaa ja tulevaisuuden tarpeita sekä annettiin suositukset Lasihtin kaava-alueen suunnittelulle. Kaavassa on osoitettu tilavarauksia liiketiloille selvityksen suositusten mukaisesti.

Julkisten palveluiden osalta kaavoitustyön aikana laadittiin koko Kaukalahden suuraluetta koskeva palveluverkkoselvitys (Espoon kaupunkisuunnittelukeskus, 2021), jossa selvitettiin palveluiden nykytilannetta ja väestönkasvun ennusteeseen perustuvaa tulevaisuuden tilannetta. Selvitys laadittiin yhteistyössä kaupungin eri toimialojen kanssa ja se on toiminut kaavavalmistelun lähtökohtana julkisten palveluiden mitoituksen osalta. Kaavassa on esitetty tilavarauksia julkisille palveluille palveluverkkoselvityksen osoittamien tarpeiden mukaisesti.

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. Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee yleiskaavan teollisuus- ja työpaikka-alueita, minkä takia 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 vehreään jokiympäristöön ja tämän takia on perusteltua keskittää joen varteen asumispainotteisia kortteleita ja työpaikkakeskeiset toiminnot taas kaava-alueen eteläpuolelle Hyttimestarintien eteläpuoliselle alueelle.