

KALATORPANPUISTON (alue 311501) JA TIISTINLAAKSON (alue 311802) ASEMAKAAVAN MUUTOSALUEIDEN VIITESUUNNITELMA 1.9.2017



LOPPURAPORTTI

1.	TYÖN ORGANISOINTI JA ETENEMINEN	s. 1
2.	TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	s. 2-3
3.	TAUSTA-ANALYYSIT	s. 4-6
4.	VAIHTOEHDOT JA NIIDEN VERTAILU	s. 7-10
5.	KOKO ALUEEN VIITESUUNNITELMA	s. 11-12
6.	KALATORPANPUISTON ASEMAKAAVA-ALUEEN VIITESUUNNITELMA	s. 13-16
7.	TIISTINLAAKSON ASEMAKAAVA-ALUEEN VIITESUUNNITELMA	s. 17-18
	KUVASIVUT I - VII	s. 19-27

TYÖN TEKIJÄT

Suunnittelutyön ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Jaana Hietanen-Köninki (pj), arkkitehti	Espoon kaupunki
Katariina Peltola, maisema-arkkitehti	Espoon kaupunki
Salla Karvinen, suunnitteluinsinööri	Espoon kaupunki
Carl Slätis, projektinjohtaja	Espoon kaupunki
Janne Marttinen, maankäytönasiantuntija, helmikuu 2017 asti	Espoon kaupunki

Konsultteina ovat toimineet:

Jyrki Iso-Aho, arkkitehti. SAFA, pääsuunnittelu	A-Konsultit Oy
Staffan Lodenius, arkkitehti. SAFA, kaavasuunnittelu	A-Konsultit Oy
Ville Kuhmonen, arkkitehti. SAFA, projektiarkkitehti	A-Konsultit Oy
Marja Mikkola, maisema-arkkitehti., maisemasuunnittelu	MA-arkkitehdit
Jouni Ikäheimo, ins., liikennesuunnittelu	Trafix Oy



Näkymä Tiistinkaakson korttelialueelta Kalatorpanpuistoon päin.

Kannen kuva: Yleisnäkymä Suomenlahdentien ja Kalastajantien risteyksestä yli suunnittelualueen.

1. TYÖN ORGANISOINTI JA ETENEMINEN

SUUNNITTELUHANKE

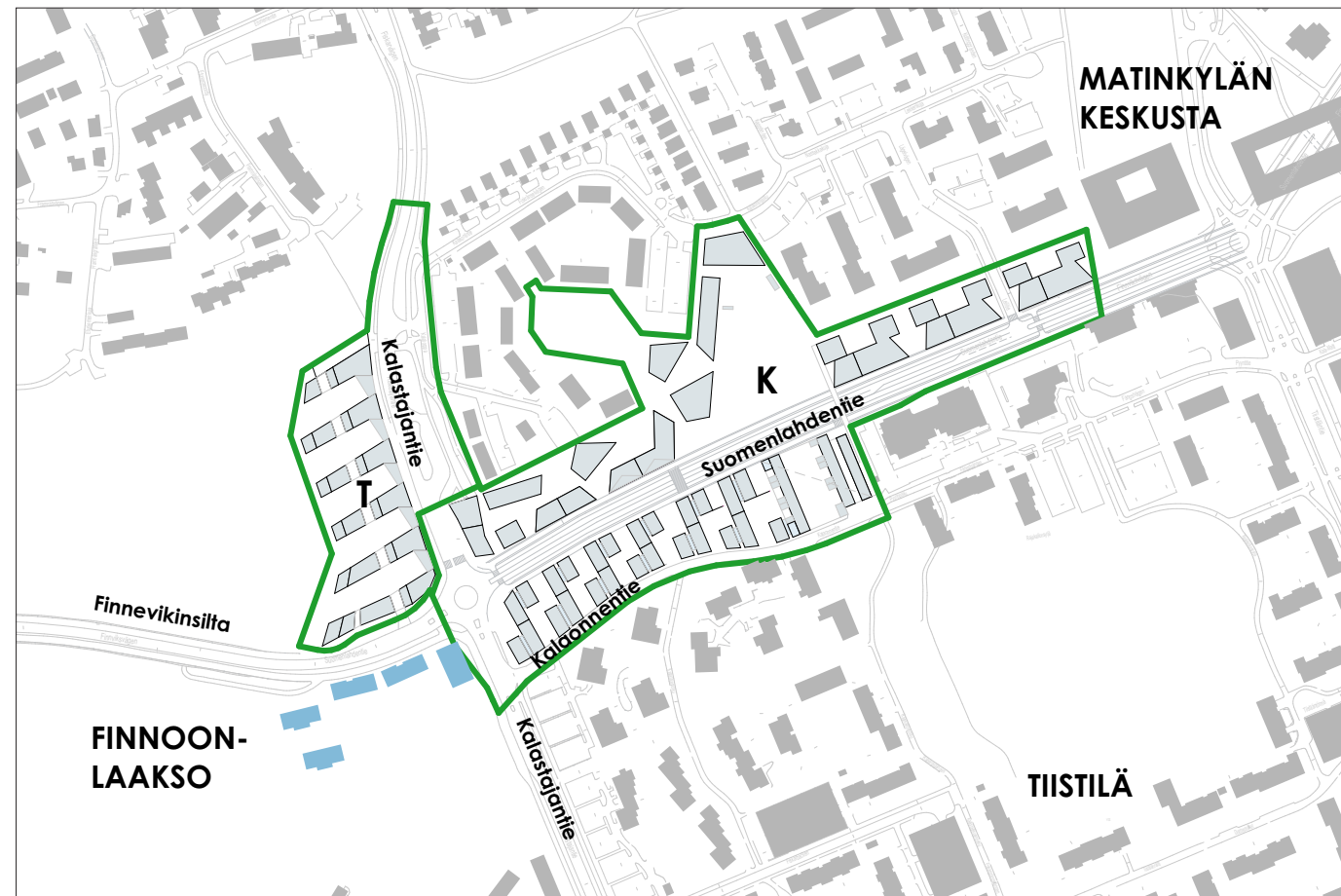
Tässä raportissa esitellään Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavayksikön tilaama vaihtoehtoinen viitesuunnitelma Kalatorpanpuiston ja Tiistinlaakson asemakaavamuutosalueille. Viitesuunnitelmat palvele-

vat asemakaavamuutosten valmistelua siten, että kaavamuutokset voidaan viedä eteenpäin yhdessä tai erillisinä.

TYÖN VAIHEISTUS

Työ käynnistettiin kesäkuussa 2016. Metrohankkeen ympäristövaikutuksiin liittyvien lisäselvitysten takia työ keskeytettiin loka-kuussa 2016 ja jatkettiin tarkistetun työohjelman pohjalta helmikuussa 2017. Siinä tarken-

nettiin metrokuilun vaikutusta asumiseen ja päiväkodin mitoitusta. Työ saatettiin loppuun elokuussa 2017.



Suunnittelualan raja 1:5000. T = Tiistinlaakson asemakaava-alue. K = Kalatorpanpuiston asemakaava-alue.

YHTEENVETO

Kalatorpanpuiston ja Tiistinlaakson alueet sijaitsevat Espoon Matinkylässä Suomenlahdentien molemmin puolin. Alueet asettuvat Matinkylän keskuksen ja Finnoonlaakson kosteikkoalueen väliin, johon on tarkoitus muodostaa uusi kaupunkimainen, mutta alueen luontoarvoja kunnioittava asumisen vyöhyke.

Kalatorpanpuisto ja Tiistinlaakso ovat kaksi erillistä asemakaavamuutosaluetta. Tämä viitesuunnitelma on laadittu siten, että asemakaavan valmistelua voidaan jatkaa kummallekin osa-alueelle yhdessä tai erikseen. Ennen lopullisen viitesuunnitelman laatimista on tutkittu erilaisia vaihtoehtoja, jotka on myös esitelty tässä raportissa. Tarkistetun työohjelman mukaan Kalatorpanpuiston liito-oravien elinympäristöä ei erikseen oteta huomioon viitesuunnitelmassa. Finnovikenin kosteikkoalueen ja sen reunojen luontoarvojen vaaliminen on tärkeä osa suunnitelmaa.

Suomenlahdentien katutila on suunniteltu yhtenäiseksi ja puolisoljetuksi niin, että sen aurinkoiselle puolelle muodostuu viihtyisä jalankulkuympäristö. Pohjakerroksiin voidaan sijoittaa erilaisia liike-, työ- ja yhteistiloja. Toimivat jalankulku- ja pyöräilyreitit varsinkin metroaseman sekä Matinkylän keskuksen suuntaan ovat keskeisessä osassa. Kalatorpanpuiston viheralueet tuovat vaihtelua kaupunkikuvaan, joka muuttuu tiiviimmäksi Matinkylän keskusta lähestyttäessä.

Suunnitelmassa pysäköinti on järjestetty Tiistinlaakson korttelissa pihakannen alle, kun taas Kalatorpanpuiston alueella pysäköinti

keskitetään pääosin pysäköintitaloon, joka louhitaan Suomenlahdentien eteläpuoliseen kalliorinteeseen. Pysäköintitalon päälle voidaan sijoittaa asuintaloja, joiden pihat sijoittuvat pysäköintitalon katolle.

Suunnittelualueella on neljä suurkorttelia: Tiistinlaakson alue sekä Kalatorpanpuiston korttelit A, B ja C. Näistä kerrostalokortteleista jokaisella on oma henkensä. Kerroskuvaihtelee tyypillisesti neljän ja kuuden välillä siten, että perustelluissa paikoissa kerroskuvaihtelee kahdeksaan. Näin muodostuu yhtenäinen mutta vaihteleva, asuntojen valaistusoloja ja näkymiä huomioon ottava katusilhuetti ja korttelimiljö.

Suunnittelualan yhteenlaskettu asuinkerrosala on n. 71 700 k-m². Liiketilaa on yhteensä n. 5 840 k-m², minkä lisäksi tulee päiväkodin ala, 1 320 k-m².

2. TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

SUUNNITTELUALUEEN KUVAUS

Suunnittelualueena on Matinkylässä Suomenlahdentien kummallakin puolella oleva rakentamaton alue, joka on pääosin Espoon kaupungin omistuksessa. Alue rajautuu osittain rakennettuihin ja osittain suunniteltuihin kortteleihin ja alueisiin.

Aluetta koskee metron maanalainen asemakaava. Suomenlahdentien ja Kalastajantien liittymän koillispuolella on Tiistilän metrokuilu ja metrotunneli saattaa rajoittaa maanalaista rakentamista. Muutoin aluetta koskevat asemakaavat ovat vanhentuneet.

Suunnittelualue on osa Matinkylän kaupunkikeskuksen aluetta sekä osa Matinkylän ja Finnoon keskukset yhdistävää Suomenlahdentien ympäristöä, johon tavoitellaan keskustamaista rakennetta, tehokkuutta ja rakentamisen laatua. Matinkylän–Olarin asukastiheys on laajalla alueella tiiviin korttelikaupungin tasolla, mutta vain suppealla ydinalueella palvelujen ja työpaikkojen tiheys on riittävä. Näitä tulisi sijoittaa myös suunnittelualueelle, urbaanin keskustan tiivistämis- ja keskitämisakselille.

Suomenlahdentie on alueellinen kokoojakatu, joka on yhdistänyt Matinkylän ja Finnoon toisiinsa vuodesta 2015 lähtien, kun 365 m pitkä Finnevikinsilta valmistui. Kalastajantie toimii alueen yhteytenä pohjoiseen Länsiväylän alikulun kautta. Suomenlahdentien eteläpuolelle on suunniteltu pyöräilyn laatukäytävä ja Kalastajantien länsipuolella pyöräilyn pääreitti. Ko. kadut ovat myös tärkeitä joukko liikenteen käyttämiä reittejä Matinkylän metroasemalle.

Suomenlahdentien eteläpuolella alue on pääosin jyrkästi pohjoiseen laskevaa rinnettä ja kadun pohjoispuolella on kallioinen kukkula. Muuten melko tasaisen alueen suunnittelun haasteena on Kalastajantien länsipuolella oleva tulvariskialue ja sen liittäminen katukorkoihin ja kosteikkoalueeseen Finnoon alueen suunnittelussa laadittuja periaatteita noudattaen.



Kuvat: Suunnittelualueen ajantasa-asemakaava, josta näkyy varautuminen maanpäälliseen metroasemaan. Tiistinlaakson alue rajautuu Finnoon linnustollisesti arvokkaaseen alueeseen. Hoito- ja käyttösuunnitelma 2015.

SUUNNITTELUTAVOITTEET

Tiistinlaakso rajautuu Finnoonlaaksoon. Linnustollisesti arvokkaalle alueelle on laadittu hoito- ja käyttösuunnitelma, jossa on määritelty mm. ekologiset yhteydet. Tiistinlaakson korttelialueen länsipuolella kulkee aivan rajan läheisyydessä liito-oravareitti. Alueen pohjoispuolella on puistoalue, johon on suunniteltu kevyen liikenteen yhteyttä pientaloalueen ja suunnittelualueen välille.

Suunnitelmassa haetaan alueelle sopivaa kaupunkirakenteellista asuinkerrostalokortteleiden konseptia ja rakennusoikeuden mitoittamista. Kalatorpanpuistoa kehitetään korostaen kaupunkimaisuutta, toiminnallisuutta ja kaupunkikuvallista vaihtelua. Tiistinlaaksossa massoittelu ja korkeudet sovitetaan paikkaan ja ympäröiviin rakennuksiin.

Uusi rakentaminen muodostaa urbaania katutilaa, joka liittyy luontevasti Matinkylän keskukseen, Finnoon itäreunaan ja viereisiin asuinalueisiin. Katutilan rajauksella ja katutasen tilojen suunnittelulla alueesta kehitetään kaupunkikuvallisesti, toiminnallisesti ja tilallisesti mielenkiintoinen kokonaisuus. Paikkojen verkoston ja laadukkaiden

käveltävien ja pyöräiltävien kaupunkitilojen syntyä edistetään. Kävely- ja pyöräilyreittien suunnittelussa kiinnitetään erityisesti huomiota metroaseman saavutettavuuteen, sekä pyöräilyn pääreitteihin ja kevyen liikenteen siltavaraukseen. Yleinen pysäköinti sijoitetaan siten, ettei kadunvarsipysäköinti heikennä joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Maisemallisesti korttelit pyritään liittämään luontevasti ympäröiviin kortteli- ja viheralueisiin. Haastavimpana kohtana on rajautuminen Finnoon kosteikkoalueeseen. Pihojen tulee liittyä luontevasti ympäristön korkoihin ja kokonaisuuteen.

Kalatorpanpuiston osalta esitetään alueen suurin mahdollinen rakentamisen määrä siinä tilanteessa, että liito-oravien elinympäristöjen säilyttämisestä saataisiin poikkeuslupa, tai alue olisi vähitellen tyhjentynyt liito-oravista.



Kuvat: Suunnittelualue osana Matinkylän rakeisuutta. Matinkylän rakennuskannan rakentamisaikajaksot.

SUUNNITTELUTYÖN TAUSTATEEMAT

Työn lähtökohdiksi hahmoteltiin kolme pääteemaa:

TEEMA 1:

Kaupunkibulevardi tila- ja väyläkategoriasta

Kaupunkibulevardi on uusi tilakategoria niin liikkumisen ja liikenteen, kuin urbaanin tilan ja paikkaverkoston suhteen. Puhuttaessa kaupunkibulevardista ei tarkoiteta sen enempää kaupunkia kuin bulevardia käsitteiden perinteisessä tarkoituksessa. Miten tavoitteet

konkretisoituvat juuri tällä alueella toimiviksi ja terveellisiksi tiloiksi, yhdessä viereisten rakennusten kanssa?



TEEMA 2:

Luontomyötäinen maankäyttö ja rakentaminen

Matinkylä on yhtenäisestä ja tiiviistä korttelirakenteesta huolimatta yleisilmeeltään vihreä ja luonnonläheinen. Tiivistäminen alue- ja korttelitasolla tuo omat haasteensa. Tehostaminen tarkoittaa myös rakennetun ja luonnon ympäristön yhteiselon tehostamisen

tarvetta. Lisääntyvä asujaimisto käyttää viheralueita ja vedenläheisiä ympäristöjä entistä tehokkaammin ilokseen, ja toisaalta rakennettu ympäristö hyödyttää myös kaupunkiluontoon sopeutuneita eläin- ja kasvilajeja.



TEEMA 3:

Paikan henki

Kolmantena ydinteemana on omaleimaisen rakennetun ympäristön luominen – yleisesti ja kahteen edelliseen teemaan tukeutuen. Pääkaupunkiseudulla käynnissä olevassa kaupunkien ja esikaupunkien voimakkaassa tiivistämisbuumissa on pelätty paikallisten ominaispiirteiden katoamista, tai väljenemistä. Muutamat harvat talotyypit hallitsevat markkinoita ja omaleimaisuutta haetaan usein näyttävillä, mutta varsin irrallisilla arkkitehtuuriaiheilla, itse paikasta pitkälti riippumatta.

Matinkylä on pääosin modernismin tuote, mutta puolen vuosisadan aikana

kaupunginosan julkikuvaan on kiinnittynyt moninaisia aiheita. Näistä on hyvä lähteä, ja suunnittelualue on juuri sopivan kokoinen muodostamaan oman tunnistettavan alueen ja kerrostuman – aiheina juuri edellä mainitut kaksi pääteemaa.

Omaleimaisuutta ja paikan henkeä korostetaan myös viherympäristön, katu- kalusteiden ja ympäristörakenteiden, kuten jalankulkusillan suunnittelussa. Tavoite korkeasta arkkitehtonisesta laadutuksesta koskee kaupunkikuvan kaikkia tekijöitä.



Kuvat: Utrecht (www.aorta.nu), Huddinge (www.mynewsdesk.com), Maija Louekari: Onnea etsimässä, Marimekko

Suunnittelussa kolme teemaa ovat toimineet vaihtoehtoisten ratkaisujen ja lopullisen viitesuunnitelman taustatekijöinä.

TIISTILÄN METROKUILU JA SEN VAIKUTUS VIITESUUNNITTELUUN

Suunnittelutyön yhteydessä tarkasteltiin Tiistilän metrokuilun vaikutusta ympäröivään maankäyttöön ja rakentamiseen. Suunnittelua ohjeistettiin mm. seuraavin johtopäätöksin:

Toistaiseksi metro jatkuu Matinkylän pääteasemalle, jossa on huolto- ja tarkistusraide. Jatkossa Tiistilän kuilu on poistumis-, savunpoisto- ja paineentasauskuilu. Silloin tarvitaan pysäköintipaikka 2 pakettiautolle ja tila ambulanssille poistumisportaan ovilla sekä poistumistie (leveys 3200 mm). Raiteiden huolto tapahtuu jatkossa raiteen kautta, paikalla kuilulla tapahtuu vain Tiistilän kuilun yläosan toiminnan huolto.

Paineentasaustoiminto ei aiheuttane ääntä tai hiukkasia. Savunpoistolaitteita koekäytetään 1-2 krt/vuosi. Koekäyttö on päiväaikaista, alle 0,5 h kerrallaan, ja koekäytössä laitteista puhalletaan vain ilmaa. Metron yöaikainen tuuletus on vaikeammin hallittava asia. Käytettävä puhallinteho on savunpoistoa pienempi, mutta ääntä syntyy.

Asumista voidaan rakentaa selvityksessä mukana olleen uudisrakennusvaihtoehdon periaatteiden mukaisesti kuilun läheisyyteen. Meluselvittäjä arvioi, että niiden asuntojen julkisivuille, jotka sijaitsevat metrokuilun katon tuuletusritilöiden yläpuolella, on tarpeen asettaa melumääräyksiä, tasoltaan 30 dB luokkaa. Häiriö on kerran, kaksi vuodessa tapahtuvaa. Tämän tasoinen melumääräys tulee todennäköisesti jo liikennemelun vaikutuksesta julkisivuille. Liikennemelun ja kuilumelun yhteisvaikutusta ei tarvitse ottaa melumääräyksissä huomioon.

Kuilun ympäristöön rakennettaessa, rakentamisen etäisyyttä kuilusta pohdittaessa, tulee ottaa huomioon kuilun tuuletuslaitteiden toiminta ja kuilun huollon sekä pelastustoiminnan tilavaatimukset sen välittömässä läheisyydessä. Esitettyä luonnosvaihtoehtoa lähemmäs rakennettaessa, tulee tilannetta tarkastella uudelleen melun kannalta. Kuilun päälle tai sen kylkeen kiinni raken-

tamista ei pidetä tarkoituksenmukaisena tuuletuksen ja runkomelun takia.

Rakentamisen mahdollisessa integroinnissa Tiistilän kuiluun rungot on hyvä pitää erillään runkoäänten vuoksi. Kuilun melut johdetaan nyt paineentasaus- ja savunpoistokuilusta välitilaan ja sen katon kautta ulos. Kuilun päälle ei melun vuoksi liene syytä rakentaa, eikä rakenteissa ole varauduttu päälle rakentamiseen. Jos melua on mahdollista siirtää ylemmäs, voitaisiin mahdollisesti rakentaa kiinni kuilun pohjoispuolelle. Rakennettaessa kuilun itäpuolelle tulee poistumistie hoitaa jollain tavalla. Kuilun eteläpuolella on Suomenlahdentien katualue. Mikäli olevia kevyen liikenteen väyliä muokataan, saattaa Tiistilän kuilun länsipuolelle rakentaminen olla mahdollista.

Kaavaratkaisusta riippuen voi tulla tarve laajentaa kuilun nykyistä pitkäaikaisen vuokrasopimuksen mukaista aluetta.



Suomenlahdentien ja Kalastajantien kiertoliittymä ja Tiistilän metrokuilu idästä länteen katsottuna. Kuva: Länsimetro Oy (flickr.com).

3. TAUSTA-ANALYYSIT

TARKASTELTAVA ALUE JA TÄYDENNYSRAKENTAMISEN PERIAATTEET

Tarkastelun kohteina ovat kaksi erillistä mutta yhtenäisen kokonaisuuden muodostavaa kaavamuutosaluetta (Tiistinlaakso ja Kalatorpanpuisto). Kokonaisuuteen liittyy lisäksi kolmas kaavamuutosalue (Tiistilä II / ”Elmo”) sekä Kalaonntien eteläpuolella sijaitsevien korttelien tiivistäminen rakennuksia korottaen. Kyseessä on siis Matinkylän keskuksen länsiosan mittava täydennysrakentaminen Finnooseen johtavan Suomenlahdentien molemmin puolin. Alue rajoittuu Finnovikeniin (Finnoon altaaseen) laskeutuvaan Tiistinlaaksoon, joka on osa luonnon, erityisesti linnuston arvoaluetta.

Maastonmuotojensa, maaperänsä, kasvillisuutensa ja vesiolojensa takia tarkastelualue ei ole ollut keskeinen alue maanviljelykselle tai siihen liittyvälle asutukselle. Kulttuuri- ja rakennetun ympäristön kerrostumia ja yksittäiskohteita löytyy kuitenkin alueen tuntumasta. Ne liittyvät toisaalta Finnobäckenin ja Tiistilänojan viljeltyihin laaksoihin 1400-luvulta peräisin olevan Frisansin kylämäen molemmin puolin, sekä toisaalta myöhemmiltä ajoilta Vapaaniementien (nyk. Kalastajantien) varren, merenrannalle ulottuvaan omakoti- ja

huvilavyöhykkeeseen. Itse suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei ole merkittäviä kulttuuriympäristön kohteita.

Suunniteltava täydennysrakentaminen kytkeytyy siten lähinnä 1970–90-luvuilla rakennettuun ympäristöön, joka käsittää sekä erityyppisiä kerros- ja pientalokortteleita, että toimistorakennuksia. Erityisesti Matinkylän keskuksen (Ison Omenan) aluetta on voimakkaasti kehitetty viimeisen 15 vuoden aikana. Seuraava voimakkaan rakentamisen kohde on Finnoon keskus elokuussa 2015 avatun Finnovikinsillan länsipäässä.

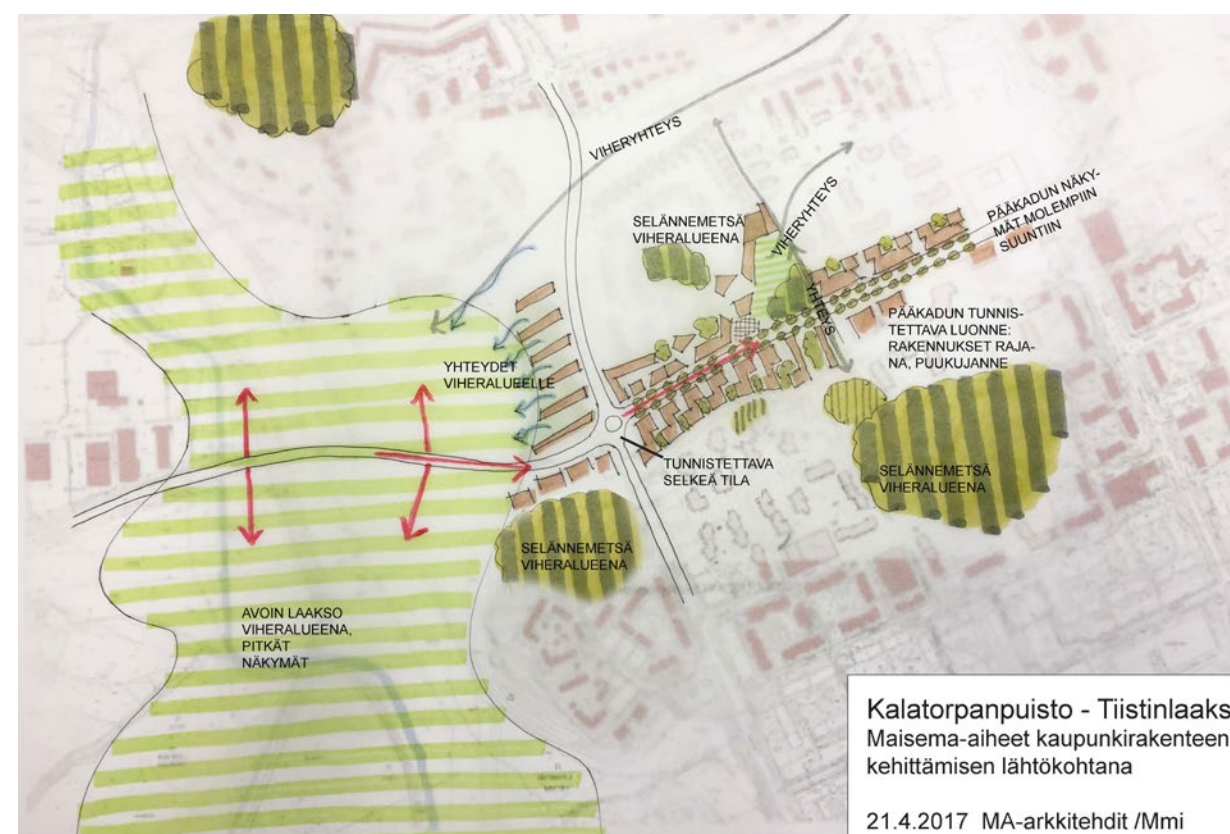
Tarkastelualueella sijaitsevat erilaiset ympäristöt muodostavat näin ollen aluemosaiikin, jota voidaan täydentää erikokoisin ja -luonteisin paloin. Vaihtoehtoluonnoksissa tarkasteltiin toisaalta täydennysrakentamisen rakeisuutta ja toisaalta yhtenäisyyttä suhteessa nykyiseen korttelirakenteeseen ja rakennustapaan. Luonnoksissa esitettiin sekä rakennetusta lähiympäristöstä poikkeavaa, että siihen sopeutuvaa rakentamistapaa. Samalla etsittiin kaupunkimaisuuden eri asteita erityisesti Suomenlahdentien katutilan osalta.

YLEISPIIRTEINEN MAISEMAKUVALLINEN TARKASTELU

Tarkastelualue sijoittuu kallioselänteiden metsäisiin rinteisiin sekä avoimen Finnoonlaakson reunametsään ja sivulaaksoon. Suurmaiseman solmukohdassa sijaitseva varsinainen suunnittelualue ei muodosta omaa yhtenäistä kokonaisuutta, vaan koostuu eri maisema-alueiden reuna- ja saumaosista.

Uuden kaupunkirakenteen kehittämisen kannalta maisema-aiheet heijastuvat kunkin suurkorttelin massoiteluun, jotta eriluon-

teiset luonto- ja korttelialueet yhdistyisivät tasapainoiseksi kokonaisuudeksi. Suurmaiseman mittakaavassa keskeiset haasteet ovat Tiistinlaakson korttelin pehmeä liittyminen Finnoonlaaksoon, kiertoliittymän alueen muotoilu tunnistettavaksi tilaksi, pohjois- ja eteläpuolisten selännealueiden kytkeminen toisiinsa sillan ja sivulaakson välityksellä sekä Suomenlahdentien kaupunki- ja maisemakuvallisen luonteen määrittäminen.



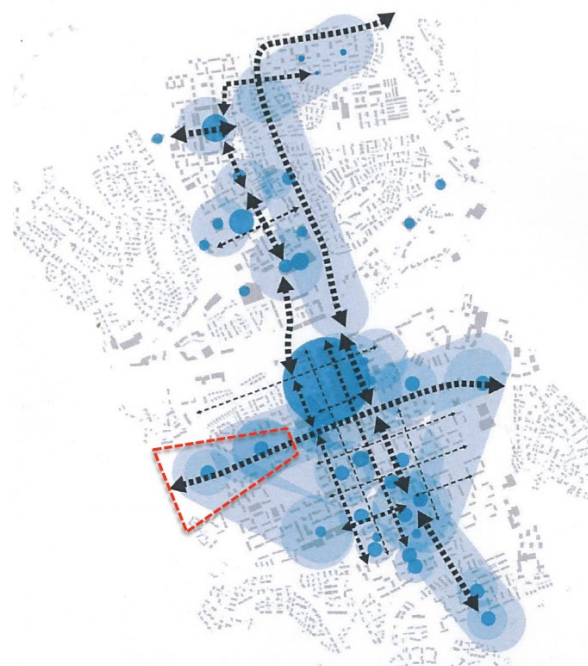
Kuvat: Maisemarakenne ja maisema-aiheet kaupunkirakenteen kehittämisen lähtökohtina.
Kuvat suurempina sivuilla 23 ja 24.

KAUPUNKIRAKENNE- JA KAUPUNKIKUVA-ANALYYSI

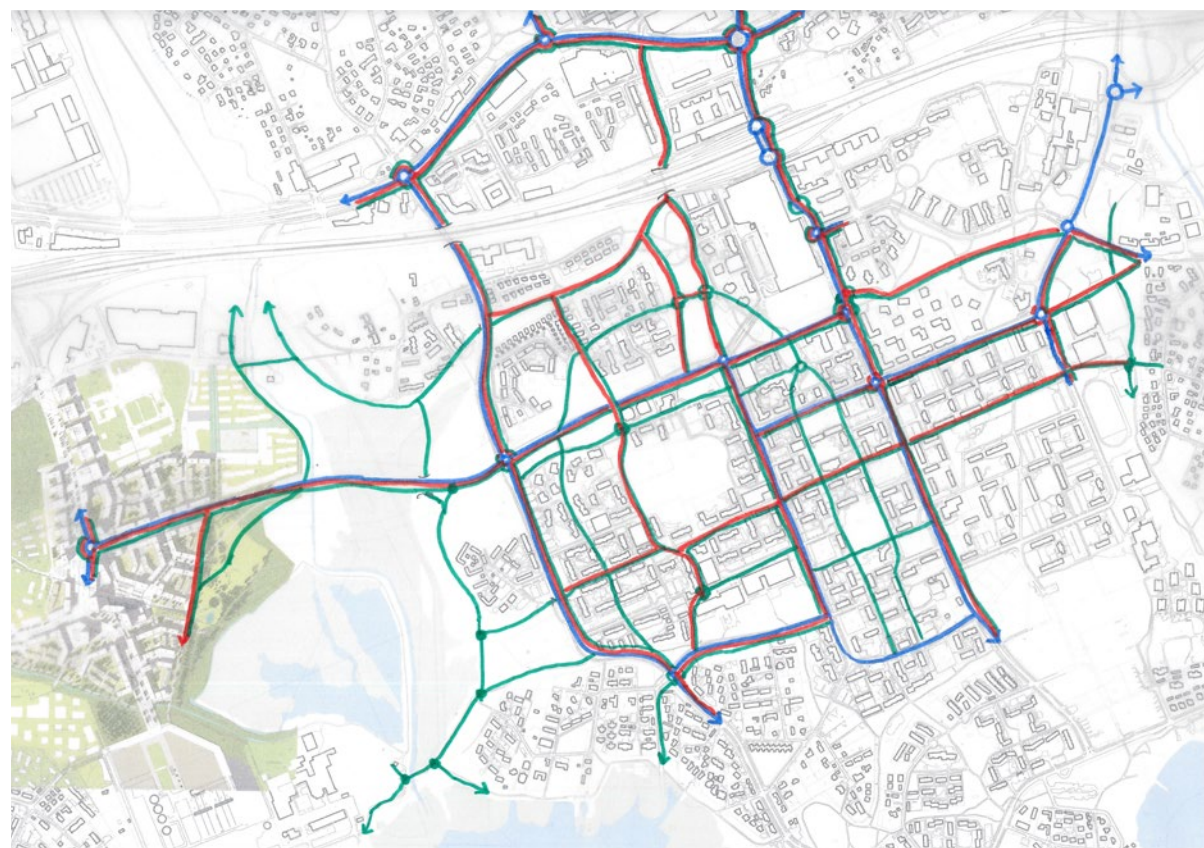
Kaupunkisuunnittelija ja kirjailija Kevin Lynch (1918-1948) esitteli klassikkoteoksessaan *The Image of the City* (1960) joukon kaupunkikuvaa määritteleviä elementtejä, joita voidaan hyödyntää myös tämän suunnittelualueen tutkimisessa ja erittelyssä.

Reitit, solmukohdat ja maamerkit; paikkojen verkosto

Ennen Suomenlahdentien jatkeen rakentamista suunnittelualueelta puuttuivat tunnistettavat kaupunkikuvaelementit. Finnevikinsilta on nykyään vahva maamerkki ja kiertoliittymä orientoitavuutta vahvistava solmukohta. Liikkumisen reitistö on samalla täydentymässä osaksi eteläisen Espoon kehittämisakseleita ja paikkojen verkostoa.



Kuva: Matinkylän keskustan tiivistämis- ja kehittämisakselit (WSP: Espoo keskustojen suunnitteluperiaatteet, 2016).



Kuva: Liikkumisen pääreitit. Nykytilanne pienin parannuksin.
Punainen = ajoneuvoliikenne, sininen = kevyt liikenne, vihreä = jalankulku- ja ulkoilureitit.

Alueet ja reunat

Tarkastelualue kuuluu Matinkylän kaupunginosaan, joka on maankäyttörakenteeltaan varsin yhtenäinen. Alueen pohjoisreunassa kulkee Etelä-Espoon kaupunkirakennetta voimakkaasti jakava Länsiväylä. Myös lännessä on voimakas reunatekijä eli Finnoviken-Finnobäcken-Tiistinkaakso. Varsinkin Suomenojan vedenpuhdistamo vuodelta 1963 ja voimalaitos vuodelta 1977, sekä myöhemmin täyttömaalle rakennettu pienvenesatama ovat vähentäneet maankäytön kaupunkimaisuutta. Linnuston ym. luonnon arvoalueet takaavat sen, että reunavyöhykkeet välialueineen säilyvät Finnoon tehokkaan rakentamisen jälkeenkin.

Kuva oikealla: Paikkojen verkosto niiden toiminnallisen luonteen ja suhteellisen merkityksen mukaan.

Punainen = palvelukeskittymä

Keltainen = liikenteen solmukohta

Vihreä = virkistyksen tai kulttuurin toimintapiste

Sininen = maamerkki

Suunnittelualueen lähikorttelit on rakennettu valtaosiltaan 1980–90-luvulla. Ne muodostavat Matinkylän-Tiistilän pääosin 1970-luvulla rakennetulle ydinalueelle laajennuksen kohti länttä. Pientalovaltainen Etuniemen alue Tiistinkaakson pohjoispuolella on pääosin 1960–70-luvulta, mutta historialtaan alue edustaa tarkastelualueen vanhinta asutusta (Frisansin kylämäki). Iso Omena lähiympäristöineen on rakennettu 2000-luvulla ja täydennysrakentaminen on ollut voimakasta 2010-luvulla.



Kuva: Tarkastelualueen kaupunkikuvalliset elementit: reitit (vihreä), reunat (punainen), solmukohdat (vihreät ympyrät) ja maamerkit (siniset tähdet ja kolmiot).

Katuväylien jaksotus

Sekä Suomenlahdentie että Kalastajantie ovat Etelä-Espoon eri kaupunginosia yhdistäviä kokoojakatuja. Tarkasteltavan alueen täydennysrakentaminen jaksottaa ja jäsentää laajemmankin alueen käyttäjien kokemuksia ympäristöstä, mikä on otettava huomioon maankäyttövaihtoehtoja suunniteltaessa ja

arvioitaessa. Kartta-analyysissä on tunnistettu ja kuvattu Suomenlahdentiellä kahdeksan jaksoa, Kalastajantiellä kuusi. Oheisessa taulukossa luonnehditaan lyhyesti väylien jaksoja ja paikkoja; tarkastelualueelle osuvat ovat liivoituina.



Kuva: Suomenlahdentie toimii suunnittelualueen kohdalla välittäjänä luonnon ja kaupungin välillä. Finnevikinsilta puuttuu ilmakuvasta.

Asukkaiden ja käyttäjien arkiliikkumisessa väylät ja paikat eivät kuitenkaan rajoitu pääkatuverkostoon. Tonttikadut, pyöräily- ja jalankulkureitit sekä puistot ja aukiot muodostavat yhdessä korttelipihojen ja tonttien kulkureittien kanssa liikkumisen ja oleskelun lähiympäristön. Viimeksi mainittujen tilojen ja reittien kohdalla on ympäristörakentamisen

keinoin määriteltävä niiden julkisuusaste (julkinen–yhteisöllinen–yksityinen), sosiaalista vuorovaikutusta ja kontrollia edistään. Merkittävimpien julkisten tilojen kohdalla tulisi varmistaa niiden laatutaso (saavutettavuus, toiminnallisuus, ympäristön laatu ja yhteisöllisyys/sosiaalisuus).

*Suomenlahdentie
(lännestä itään)*

P1
Finnoon ”tornikaupungin” kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen keskipiste

J1
Korkean rakentamisen rajaama urbaani keskustakatu metroasemineen

J2
Urbaani, asuntovaltainen, keskustan lähestymisjakso

J3
Reunakatu, jonka toisella puolella tiivis korttelirintama ja toisella puolella avara näkymä lintuvesien yli merelle

J4
Siltajakso avaran laakson yli; kaareva silta vahvasti koettava erityiskohde maisemantarkkailupaikkoineen; väylä maamerkkiä

J5
Matinkylän lähestymisjakso laakson ja metsäselänteen reunavyöhykkeen läpi

P2
Kiertoliittymä suurmaiseman ja kaupunkirakenteen reunakohdassa; paikassa kohtaavat varsin erihenkiset luonnon- ja rakennetun ympäristön elementit (metron pysytkuilu ainoa varsinainen rakennettu elementti) ja tilat; nykyiset metsäalat poistuvat pääosin rakentamisen myötä; pohjoisen kautta kulkevat yhteydet Espoon pääväyliin, etelän kautta rantavyöhykkeelle ja Matinkylän eteläosiin

J6
Nykyisin molemmin puolin metsäinen jakso, joka nousee loivahkoa mäkeä kohti Matinkylän keskustaa; jakson poikki kulkee yksi Matinkylälle ominaisista etelä-pohjoissuuntaisista kevyen liikenteen reiteistä

P3
Suomenlahdentien lakipiste joka muuttuu paikaksi tai portiksi suunnitellun jalankulkusillan (Rajakallionsillan) rakentamisen myötä; paikka korostaa siirtystä asuntovaltaisista kortteleista monitoimintoiseen keskustaan

J7
Keskustan lähestymisjakso, jonka molemmin puolin on tiivistä, osin korkeaakin asumista; ydinkeskustan kaupunkimaisema maamerkkeineen avautuu

P4
Nelihaararisteys joka toimii keskustan porttina ja liittymäkohtana; etelään lähtevä Tiistiläntie on tärkeä keskeisten osien kokoojkatu

J8
Jakso edustaa modernistisen ajan esikaupunkikeskuksen tilanmuodostusta: monipuolista toimintaympäristöä ja laadukasta arkkitehtuuria mutta hajanaista katukuvaa

P5
Suomenlahden pääte Piispansillan kohdalla on Suur-Matinkylän keskeisimpiä pisteitä ja Piispansilta on Espoon urbaaneimpia ympäristöjä; itään päin Suomenlahdentien kaupunkitila jatkuu Matinniityn puistona kohti Gräsanojan laaksoa

4. VAIHTOEHDOT JA NIIDEN VERTAILU

Suunnittelualueelle haettiin kaupunkikuvallinen kokonaisilme ja tavoiteltava talotyyppijakauma tarkentuvien vaihtoehtojen avulla. Ideointi ja arviointi etenivät kahdessa vaiheessa ja niiden taustana oli arvio 'paikan hengen' roolista kortteli- ja katurakenteen muodostamisessa.

PAIKAN HENKI KAAVAVAIHTOEHTOJEN LÄHTÖKOHTANA

Paikan henkeä voidaan tunnistaa, luoda ja/tai vahvistaa alueellisella ja paikallisella tasolla; ohjauskeinoina vastaavasti asemakaavoitus ohjeistuksineen sekä rakennus- ja lähiympäristösuunnittelu. Tämä kaupunkikuva-analyysi palvelee alueellista tasoa, mutta pyrkii toimimaan inspiraation lähteenä myös arkkitehtuurin tasolla. Keskeisimmiksi kysymyksiksi on tunnistettu seuraavat:

I. Mikä on Suomenlahdentien / Kalastajantien kiertoliittymän luonne?

Katujärjestelyt ovat saaneet muotonsa, mutta liittymän ympäristö on metron pystykuilua lukuun ottamatta vielä rakentamatta; neljään sektoriin on tulossa rakennushankkeet, joilla on varsin erilaiset lähtökohdat ja reunaehdot. Luodaanko liittymäalueen yleisilme tilanmuodostuksen, arkkitehtuuri-aiheiden vai maisemasuunnittelun keinoin? Korostetaanko 'paikkaa' vai pääväylien 'jatkumoa'?

Ratkaisuja voivat olla ainakin:

- a) urbaani aukio kivijalkapalveluineen, joka toimii porttina siirryttäessä Finnoon/Tiistinlakson ja Matinkylän keskeisen alueen välillä;
- b) viheraukio maisemarakenteineen, joka yhdis-

tää "sujuvoittaen" toisiinsa eri kulkusuunnat sekä rakennetun ja luonnonympäristön elementit.

Viitesuunnitelmassa on korostettu paikan luonnetta laajemman alueen solmukohtana. Kun "portit" sijaitsevat aukioon nähden eri kohdilla, paikka on tunnistettavissa omanlaisena eri suunnista lähestyttäessä.

II. Mikä on Kalastajantien luonne kiertoliittymän pohjoispuolella?

Nykyinen liikennetila on liioitellun väljä (n. 50...60 m). Pienmittakaavainen rakennuskanta sijaitsee kallion laella kadun yläpuolella. Länsipuolella oleva puusto muodostaa Tiistinlaakson reunametsän, mutta sen poikittainen sivulaakso jatkuu kadun itäpuolelle. Voidaanko/pitääkö varautua mahdolliseen maankäytön muutokseen kadun itäpuolella? Kuinka yhtenäinen ja kuinka korkea "rakennusmuuri" muodostetaan kadun länsipuolelle? Miten vältetään pysäköintirakenteiden kaupunkikuvallista kolkkoutta? Minkälaiset Tiistinlaaksosta kertovat viher-elementit voidaan tuoda katutilaan?

Ratkaisuja voi olla esimerkiksi:

- a) selkeä julkisivurintama joka ennakoi saapumista pohjoisesta Suomenlahdentien liittymään ja joka voi olla osa tulevaisuuden kaupunkimaisempaa korttelirakennetta;
- b) puoliavoin talorivistö, jonka väleistä vihreä laakso pilkahtaa ja jonka edessäkin voi olla puuryhmiä.

Viitesuunnitelmassa on muodostettu yhtenäinen mutta läpinäkyvä julkisivurintama, joka seurailee loivasti kaartuvaa katua. Pohjoisesta tultaessa katutila tiivistyy ennen em. kiertoliittymää.

III. Miten jaksetaan Suomenlahdentie kiertoliittymästä aina Matinkylän keskustaan?

Nykyisellään katua reunustavat molemmiin puolin metsäsuikaleet: pohjoispuolella Tiistiläntien liittymään asti, eteläpuolella aina toimistorakennusten kortteliin asti (joka nyt on muutoksen alla). Katu on tähän saakka ollut luonteeltaan pikemmin metsätie kuin kaupungin pääkatu. Montako jaksoa kadulle muodostetaan ja minkä henkisiä ne ovat? Kuinka pitkälle monitoimintoinen, kaupunkimainen lähiympäristö voidaan ulottaa keskustasta? Toimiiko (suunniteltu) jalankulkusilta luontevana rajana / porttina keskustaa lähestyttäessä?

Ratkaisuja voivat olla esimerkiksi:

- a) läntinen, rinteessä oleva jakso on esikaupunkimainen, kun taas itäinen jakso on jo osa kaupungin osan intensiivistä keskustaa;
- b) tuodaan alueelle vahva arkkitehtoninen muoto tai teema joka kantaa koko matkan kiertoliittymästä Isoon Omenaankin, rytmittäen siirtymistä luonnosta keskustaan yhtenäisen suurmuodon sisällä;
- c) muotoillaan kadun pohjois- ja eteläpuoliset talorivit eri periaattein esimerkiksi siten, että pienpiirteinen tilanmuodostus ja toiminnallinen moninaisuus sijoittuvat aurinkoiselle puolelle ja varjoisa puoli toimii korostetummin pyöräilyn laatukäytävänä.

Viitesuunnitelmassa on piirteitä eri lähestymistavoista, c) -ratkaisua painottaen.

IV. Onko mahdollista tai syytä antaa koko tarkastelualueelle yhteinen kaupunkikuvallinen teema tai paikan henki?

Kaavamuutosalueet ovat lähtökohdiltaan ja reuna-

ehdoiltaan keskenään varsin erilaiset, mutta täydennysrakentamisen yleisperiaatteiden suhteen jokseenkin samassa asemassa. Voiko koko tarkastelualueelle annettu yhteinen arkkitehtoninen muoto, tilarakenne tai vastaava ominaisuus yhdistää hajanaiset osaympäristöt tunnistettavaksi ja myönteisesti koettavaksi kokonaisuudeksi? Vai kuuluuko kaupunkimaiseen rakentamistapaan nimenomaan pienimittakaavaisuus ja vaihtelevuus? Voidaanko nämä lähestymistavat yhdistää?

Lähestymistapoja on siis lähinnä kaksi:

- a) tuodaan tarkastelualueelle jokin yhtenäistävä aihe ja ohjataan rakentamista samansuuntaisesti;
- b) kehitetään eri osa-alueita niiden omista lähtökohdistaan, niiden erilaisuutta vahvistaen.

Viitesuunnitelmassa on päädytty antamaan neljälle suurkorttelille yhtenäiset, toisistaan poikkeavat massoittelu- ja talotyyppiratkaisut. Yhteistä on yhtenäinen, puolisoljettu katutila ja kohtuullinen rakennuskorkeus. Talot voivat olla arkkitehtuuriltaan yhtäläiset, mutta se ei ole välttämätöntä.

KUUSI MASSOITTELUMALLIA

'Paikan henkeä' kuvaamaan laadittiin kuusi erilaista massoittelevaihtoehtoa. Viitteellisten luonnosten tarkoituksena ei ollut niinkään esittää valmiita ratkaisumalleja, vaan herätellä pohdiskelua siitä, minkä tyyppinen rakenne mahdollisesti tulee tai ei tule kysymykseen varsinaisissa vaihtoehdoissa ja lopullisessa viitesuunnitelmassa.

Luonnosten teemat vaihtelivat pitkistä rakennusnauhoista pienipiirteisempään rakenteeseen. Pysäköinti on pääosin pihakansien alla yhden luonnoksen esittäessä myös maanpäällistä vaihtoehtoa. Luonnosten yhteydessä esiteltiin myös referenssikohteita erilaisista tilakudelmia muodostavista urbaaneista rakennusryhmistä.

Esitettyjä teemoja pidettiin pääosin mahdollisina. Jatkosuunnittelusta suljettiin pois townhouse-tyyppisten rakennusten runsas käyttö sekä pysäköinnin laaja osoittaminen maantasoon näin tiiviissä kortteleissa. Myös rakennettavien yksiköiden kokoon kiinnitettiin huomiota. Espoon rakennushankkeet liikkuvat tyyppillisesti maksimissaan suuruusluokassa 10 000 k-m² ja suunnitelman yksiköt tulisi olla mahdollista jakaa vähintään tähän kokoluokkaan. Realistisen hankekoon huomioimisen todettiin tuottavan haasteita keskitettyyn pysäköintiin ja käytännössä ohjaavan helposti tonttikohdaksiin pysäköintiratkaisuihin. Kerrosalan suhteen tavoitteena on suunnitella kauttaaltaan tehokasta maankäyttöä.



Kuva: Konseptuaaliset massoittelemallit.

KOLME VAIHTOEHTOA JA NIIDEN VERTAILU; YLEISRATKAISU, SUURMAISEMA, LIKKUMISEN VERKOSTO

Kuuden massoittelemallin aineksista laadittiin kolme vaihtoehtoa yleissuunnitelmaa. Lähtökohtaisesti rakentamisen määrä on sama (pienin variaatioin), kuten myös massoittelevaihtoehtojen yleisilme (keskikorkeat kerrostalokorttelit) ja pysäköinti-

ratkaisut (pääosin pihakansien alla). Muuttujina ovat ennen kaikkea kaupunkikuvallinen luonne ja talotyyppologia – ja sitä kautta myös 'paikan henki' ja 'paikkojen verkosto' (ks. vertailutaulukko s. 10).

VE 1. "Nauhatalot"



Vaihtoehdon tilarakenne ja arkkitehtoninen muoto lähtevät Finnovikenin / Tiistinlaakson suurmaisemasta, jota kaareva Finnevikensilta korostaa. Näin tuodaan luontoteema aivan Martinkylän keskuksen kynnykselle. Samalla kaartuvat rakennukset muodostavat Suomenlahdentien pohjoislaidalle aurinkoisten aukoiden sarjan. Pohjakerroksissa on runsaasti tilaa palveluille ja yhteistiloille, jotka voivat levittäytyä etuaukioille – ja joille hulevesiuoma antaa lisäarvon. Suomenlahdentien etelälaidallakin voi olla kivi-

jalkatoimintoja, mutta ennen kaikkea se toimii kevyen liikenteen laatuvaikuttajana.

"Nauhatalot" voivat jatkua katujen ja raittien yli muodostaen tunnistettavia portteja.

Kalastajantien varrella "sahalaita" keventää julkisivun massiivisuutta ja luo istutettavia/kalustettavia etupihoja. Puiston puolella rivitalot muodostavat pysäköintikannelle huolitellun ja pienimittakaavaisen reunan.

VE 2. ”Puikot”



Vaihtoehdossa muodostetaan bulevardin pohjoislaitaan yhtenäinen julkisivurintama, jota etuaukiot ja puistot jaksottavat. Pohjakerroksissa on palvelu- ja yhteistiloja, haluttaessa arkadien takana. Kalatorpanpuiston kalliomaen, eli jalankulkusillan pohjoispään kohdalla on ”kukkulakortteli” säteittäisine rakennusmassoineen. Kadun etelän puoleisessa korttelissa halkaistuun päädyin varustetut pistetalot muodostavat poikittaisia ”puikkoja” ja kaksikerroksiset rakennus-

massat jatkuvat Kalaonnentielle. Tilan niin sal-
liessa on tämän kadun varressa toinen pistetalo. Kiertoliittymää korostetaan viereisten rakennusten sijainnilla ja muodolla.

Kalastajantien kortteli on muutoin vaihtoehdon 1 kaltainen, mutta puiston reuna muodostuu erillisistä pientaloista, jotka liittävät korttelin laakson pohjoispään asutukseen.

VE 3. ”Vetoketju”



Kantava teema on Suomenlahdentien rakennusmassojen rytmittäminen siten, että kummallekin puolelle muodostuu etuaukioiden sarja. Puolijulkisten, mahdollisesti arkadeilla varustettujen aukoiden ympärillä on pohjakerroksissa palvelu- ja yhteistiloja; aukioista on yhteydet korttelipihoille ja/tai puistoraiteille. Katutilassa vastakkaiset rakennusmassat yleensä vuorottelevat, jolloin bulevardin leveys voidaan minimoida.

Kalastajantien varren rakentaminen on supistettu vain yhteen rakennusriviin, jonka edessä on istutettava/kalustettava etupiha. Rakennusmassat voidaan jäsenellä porrastuksin niin vaakakuin pystysuunnassa.

Puiston puolella on pihakansi, joka maisemoidaan viherreunaksi pengerryksin.

VAIHTOEHTOJEN VERTAILU JA MAHDOLLINEN SYNTEESI

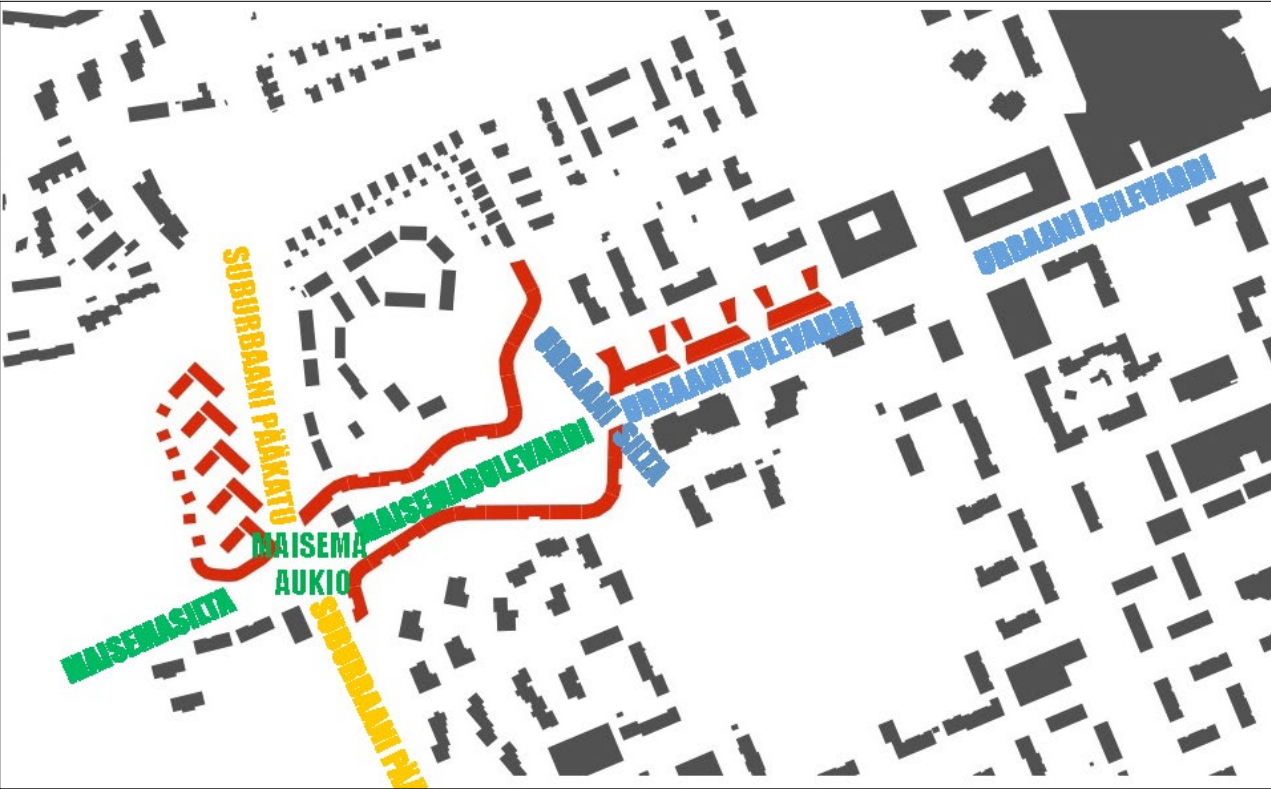


Kolmea vaihtoehtoa vertailtiin seitsemän teeman tai tavoitteen suhteen. Vertailun tarkoituksena oli löytää hyväksi havaittuja osaratkaisuja ja vastaavasti välttää huonoksi koettuja toimivan yhdistelmän tai synteesin löytämiseksi.

Yksi mahdollinen synteesi sisältää aineksia lähinnä vaihtoehdoista 1. Nauhatalot ja 2. Puikot ja sen pohjalta katutilat jäsentyvät ja rytmittyvät

luontevasti skaalaan luonnonmaisema–urbaani ympäristö.

Jatkosuunnittelussa merkittäväksi teemaksi nousi kuitenkin keskitetty pysäköinti, joka kaikkein luontevimmin sopii vaihtoehtoon Puikot. Tämä onkin viitesuunnitelman pohjana. Jatkosuunnittelussa eri vaihtoehtojen osaratkaisuja voidaan tarvittaessa hyödyntää.



Kuva: Julkisten tilojen jaksotus ja paikkojen henki mahdollisessa synteesissä. Vaihtoehtojen arvioinnin perusteella päätettiin kuitenkin jatkaa suunnittelua pääosin vaihtoehdon 2 pohjalta.

VERTAILUTAUUKKO

	VE 1. Nauhatalot	VE 2. Puikot	VE 3. Vetoketju
Maankäyttö ja korttelirakenne	Tehokas ja samalla väljä. Joustava kerrosluvun ja rakennusten runkosyvyyden osalta, mutta perustuu korostetusti lamellitaloihin, joiden asunnoista osa avautuu pohjoiseen. Voidaan vapaasti jakaa toteutusyksiköihin, rasitteisiin tukeutuen.	Korttelirakenne on tehokasta – viheraluetta vähän. Toteutus voidaan jakaa varsin pieniin yksiköihin.	Tehokas korttelirakenne jättää tilaa yhtenäisille viheralueille. Rakentaminen voidaan jakaa pie-niinkin toteutusyksiköihin.
Paikan henki	Veistoksellisen suurmuotonsa ja omaleimaisen tilanmuodostuk-sensa ansiosta vaihtoehto muo-dostaa poikkeuksellisen vahvan paikan hengen, joka poikkeaa Matinkylän rakentamisen vai-heista mutta sitoutuu Finnobäc-kenin laaksoon.	Alueella tulee useita, Matinkylälle osittain uusia talotyyppisiä, jotka eivät välttämättä luo yhtenäistä paikan henkeä. Tämä pitää luoda yhtenäisten arkkitehtonisten piir-teiden avulla.	Rakeisuus noudattaa Matinkylän ominaispiirteitä. Alueen yleisil-me määräytyy pääosin rakennus-ten / lähimiljöön arkkitehtuurin mukaan.
Paikkojen verkosto	'Paikat' muodostuvat pääosin pääkatujen varsille, rakennus-ten edustoille. Niiden luonne skaalalla julkinen-yksityinen on määriteltävä. Suurimittakaa-vaaiset rakennusrungot ohjaavat väylien jatkumot – paikoin niitä katkaisten.	Katujen varsille syntyy runsaasti erilunteisia 'paikkoja' ja niiden välisiä yhteyksiä, joille kiinnit-tyy merkityksiä todellisen käytön mukaan.	Pieniä 'paikkoja' muodostuu runsaastikin bulevardin varrel-le. Suuremmassa mittakaavassa jalankulkusilta-laaksopuisto sekä kiertoliittymä jäsentävät aluetta.
Liikenne ja pysäköinti	Ratkaisu antaa tilaa erilaisille lii-kennejärjestelyille. Pysäköinti on haasteellista – ellei autohallia voi-da sijoittaa rakennusten alle.	Liittymiä voidaan järjestää jous-tavasti. Kannenalus pysäköinti on haasteellista.	Liittymiä voidaan järjestää jous-tavasti. Kannenalus pysäköinti on haasteellista.
Kaupunki-bulevardi	Ajoradat, puurivit ym. voidaan linjata varsin vapaasti, raken-nusten muodostamaa katutilaa korostaen. Polveileva tila aktii-vikäyttöisine etuaukioineen on omaleimainen tulkinta esikau-punkimaisesta bulevardista.	Puoliavointa katutilaa voidaan tiivistää arkadien avulla. Tiukka poikkileikkaus voi toisaalta luoda yksitoikkoisen kokonaisilmeen.	Puoliavoimesta, suorasta joskin tilallisesti vaihtelevasta bulevar-dista saattaa tulla yksitoikkoinen.
Puistot, korttelipihat ja jalankulkureitit	Lähipuistot, aukiot ja kortteli-pihat ovat väljät ja muodostavat rakennusten läpikulkujen avul-la yhtenäisen verkoston. Monin paikoin pysäköintikannet muut-tavat kuitenkin niiden luonnetta rakennetuksi ympäristöksi.	Puistot ovat varsin niukat. Kortte-leissa rakennetut, "kovat aukiot" ovat turhan hallitsevat "pehmei-siin pihoihin" nähden.	Tiustinlaakson reuna ja Kala-torpanpuisto ovat yhtenäiset ja väljät. Kortteleissa rakennetut, "kovat aukiot" ovat turhan hal-litsevat "pehmeisiin pihoihin" nähden.
Hulevedet ja luontomyötäinen rakentaminen	Hulevedet viivytetään tonteilla ja johdetaan bulevardin jalan-kulku- ja ajoneuvoväylien väliin rakennettaviin uomiin. Pitkät rakennusmassat rajoittavat luon-nonkäytävien jatkuvuutta.	Hulevedet viivytetään ensin ton-teilla ja voidaan sitten luontevasti ohjata talojen välistä Suomenlah-dentien varren avouomiin.	Hulevedet viivytetään ensin ton-teilla. Luonnonelementtien jat-kuvuus rakennusten välissä to-teutuu hyvin.

5. KOKO ALUEEN VIITESUUNNITELMA

KOKONAISRATKAISU, SUURMAISEMA JA LIIKKUMISEN VERKOSTO (KUVASIVUT IV, V JA VI)

Tavoitteena on urbaani esikaupunki. Luodaan riittävän yhtenäisiä aluejulkisivuja ja selkeärajaisia julkisia tiloja – tavoittelematta kuitenkaan umpikorttelirakenteen suljettua katu-/pihatilaa – sekä toiminnallista sekoittuneisuutta. Suomenlahdentien varresta muodostetaan omaleimainen tilasarja Finnoon korkeasta keskuksesta Finneviikin maisemasillan ja tiivistyvän Tiistilän kautta Matinkylän ytimeen. Rakennetun ympäristön tiivistymät heijastavat Länsimetron asemaseutujen helminauhaa, joten Suomenlahdentie toimii orientoitavuuden näkökulmasta eräänlaisena Länsimetron maanpäällisenä vastineena.

Suurmaisemassa Finnobäckenin jokilaakso on vahva elementti, joka kaipaa selkeäpiirteistä, mutta viherpainotteista ja pehmeästi porrastuvaa rajasta idän puolella. ”Matinkylän porttina” ja liikumisen solmukohtana toimivaa kiertoliittymää korostetaan korkeammilla rakennusmassoilla, jotka eivät kuitenkaan kilpaile kaupunkisiluettissa Matinkylän ja Finnoon keskustojen kanssa. Koko tarkastelualueella rakennusten korkeus on pidetty kohtuullisena: keskimääräinen asuinikerrosten määrä on viitesuunnitelmassa vajaa viisi. Tähän on monin paikoin lisättävä liike-, yhteis- ja/tai aputiloja sisältävä pohjakerros.

LIITTYMINEN YMPÄRÖIVÄÄN KAUPUNKIRAKENTEeseen JA LÄHIKORTTELEIHIN (KUVASIVU I)



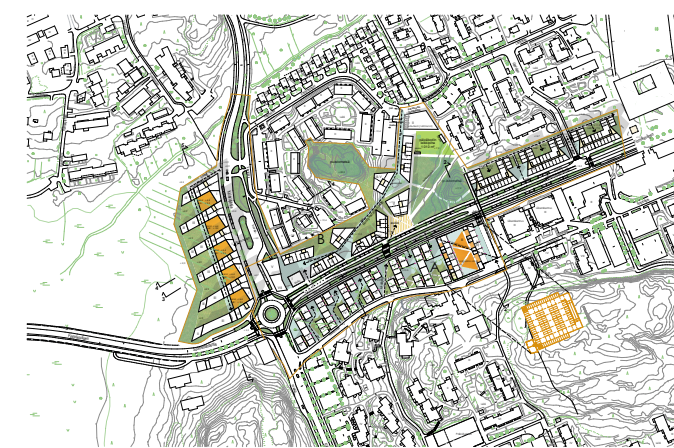
Kuvat: Suunnittelualue osana Matinkylän–Finnoon kaupunkirakennetta. Viitesuunnitelman rakeisuus.

Kaupunginosamittakaavassa suunnittelualue asettuu kiinteäksi osaksi Matinkylän–Finnoon makromaisemaa ja siniviherrakennetta ja kiinteittää samalla metrovyöhykkeen urbaania kaupunkikuvaa ja -siluettia.

Rakeisuus noudattaa Matinkylän ominaispiirteitä. Rakennusten korkeudet on pidetty suhteellisen matalana asetetuista kokonaiskerrosalatoiteteista tinkimättä.

SUUNNITTELUALUEEN HAVAINNEKUVA (KUVASIVU II)

Viitesuunnitelman havainnekuva näyttää korttelien ja julkisten ulkotilojen peruspiirteet. Kortteliratkaisujen realistisuuden ja tarkoituksenmukaisuuden varmistamiseksi on näytetty asuinrakennusten periaatteellisia asuntokaavioita. Korttelipihojen jäsentely ja liittyminen puistoalueisiin on esitetty leikkauskuvin.



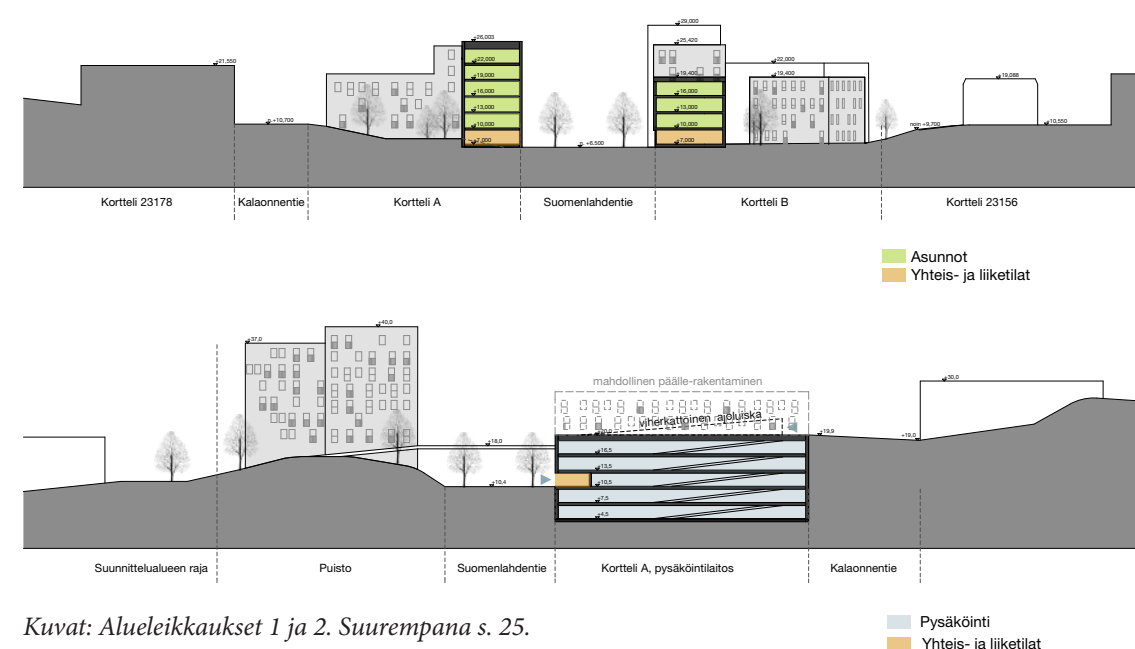
Kuva: Suunnittelualueen havainnekuva. Suurempana s. 20.

Suomenlahdentien varteen syntyvä uusi aukio muodostaa tarkasteltavan alueen toiminnallis-tilallisen painopisteen. Korotettu suojatiealue sitoo sen eteläpuolisiin kortteleihin.

ALUELEIKKAUKSET (KUVASIVUT VII JA VIII)

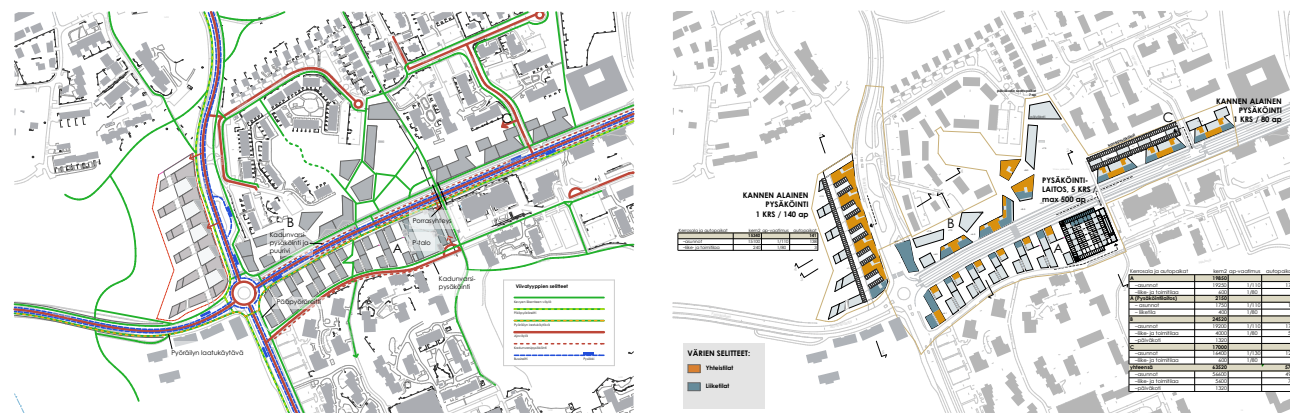
Alueleikkauksia on laadittu Suomenlahdentien ja korttelien poikki Kalastajantien itä- ja länsipuolelta sekä Kalastajantien ja korttelien poikki. Leikkauksia on laadittu erilaisista rinteiden kohdista ympäröivään rakenteeseen yhteen sovi-

tettuna 1:750 tai 1:500 -mittakaavassa. Leikkauskuvissa on esitetty rakennusten kerrokset ja korkeusasemat.



Kuvat: Alueleikkaukset 1 ja 2. Suurempana s. 25.

KATUVERKKO JA PYSÄKÖINTIRATKAISU; JALANKULUN JA PYÖRÄILYN REITISTÖT (KUVASIVUT III & IV)



Kuvat: Liikkumisen reitit. Pysäköinti- ja tilakaavio. Suurempana s. 21 ja 22.

Katuverkkoon ei ole tarkoitus tehdä muutoksia. Kokoojakadulle laaditaan kaaviomainen yleissuunnitelma. Erityisesti otetaan huomioon bussiliikenteen rooli, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet, sekä tavoitteet kaupunkimaisesta urbaanista ympäristöstä. Kaaviokuvassa on esitetty jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja autoliikenteen järjestelyt, mukaan lukien pyöräilyn pää- ja laatureitit. Joukkoliikenteen suhteen on varauduttu nykyisten reittien säilymiseen myös Länsimetron 1. ja 2. vaiheen liityntäliikenteen tarpeita varten. Kalatorpanpuiston kohdalle sijoittuva uusi aukio on luonteva kaupunkipyöräaseman paikka.

Korttelialueista on laadittu pysäköinnin ja huoltoliikenteen kaaviot. Yleisen pysäköinnin tarpeet

on huomioitu katutilojen suunnittelussa: Suomenlahdentien (ja Kalastajantien) kadunvarsi-pysäköinnin, 40...50 ap., lisäksi voidaan osoittaa yleisiä autopaikkoja myös pysäköintitalosta. Suomenlahdentien varrella sijaitsevan aukion kohdalle on lisäksi osoitettu 8 paikkaa lyhytaikaista pysäköintiä varten. Tämä palvelee esimerkiksi päiväkodin saattoliikennettä Kalakontintien / Kalanpolun polun reitin lisäksi.

Kortteliryhmien A ja B tarvitsemat autopaikat, n. 460 kpl, sijoitetaan pysäköintitaloon. C-korttelialueen paikat sijoitetaan omille tonteille, piha-kannen alle kuten myös Tiistinlaakson korttelin paikat.

PUISTOALUEIDEN KONSEPTISUUNNITELMA JA LIITTYMINEN FINNOONLAAKSON KOSTEIKKOALUEESEEN (KUVASIVU V)

Nykyistä suppeampi Kalatorpanpuisto muodostaa nyt tarkastelevan alueen yhteisöllisen solmukohdan. Puisto jakautuu kolmeen osaan. Metsäkukula säilyy nykyisessä tilassaan ja toimii kevyen liikenteen sillan luontevana jalustana. Suomenlahdentien varrella olevalta aukiolta lähtee tärkeä diagonaalinen kulkuyhteys Tiistinniitynreitille ja Tynnyripuistoon. Sen varrelle sijoittuvat yleiset oleskelu-, leikki- ym. aktiivitilat. Pohjoispäässä puisto jatkuu lasten päiväkodin piha-alueena.

Kiertoliittymän alueen tunnistettavuutta korostetaan maisemarakentamisen keinoin. Jos lounaissektoriin rakennetaan korkea torni, voidaan taas koillissektoriin eli Tiistilän metrokuilun yhteyteen sijoittaa poikkeavia toimintoja ja rakennusmassoja. Käyttäjien näkökentässä kiertoliittymäaukio liittyy tilallisesti toisiinsa neljä erihenkistä katutillaa; istutukset muodostavat lähtöpisteen Suomenlahdentien Matinkylän keskustaan johdattelevalle puuriville.

LUONTOTEKIJÖIDEN HUOMIOON OTTAMINEN (KUVASIVU VI)

Kalatorpanpuistossa on pääosin säilytetty maastonmuodot ennallaan ja puusto voidaan säilyttää aktiivikäyttöisten alueiden ja polkujen ulkopuolella.

Hulevesien hallinta ja hyödyntäminen on otettu huomioon Kalatorpanpuiston ja Suomenlahdentien varren aukion kohdalla. Hulevedet viivytetään ensin tonteilla, ja mikäli tilaa riittää, voitaisiin

avonainen hulevesiuoma rakentaa kaupunkimaisesti kadun varrelle, mutta todennäköisesti se on johdettava putkeen. Erityiskohteena on liittyminen Finnoon puoleisiin kosteikkoalueisiin.

Maankäyttö ja rakentaminen on pyritty ratkaisemaan Finnoonlaakson kosteikko- ja puistoalueita häiritsemättä.

PALVELUT KAUPUNKIBULEVARDIN VARRELLA (KUVASIVU III)

Suomenlahdentien varrella olevien asuintalojen sekä pysäköintitalon pohjakerroksiin voidaan luontevasti sijoittaa liike- ja toimitiloja sekä asuinrakennusten yhteistiloja. Näin luodaan edellytykset urbaanin – tai puoliurbaanin – katutilan ja -elämän syntymiselle, erityisesti kadun aurinkoiselle pohjoisreunalle. Kalatorpanpuistoon avautuva aukio, johon johtaa myös suojatiet eteläisistä korttelialueista, muodostuu luontevaksi solmukohdaksi.

Suunnittelualueen itäpäähän, jonne on ajateltu pääosin yhteisöllistä asumista, voidaan asukkaille suunnattujen palvelujen ohella sijoittaa myös kaikille avoimia palveluja monipuolistamaan katukuvaa.

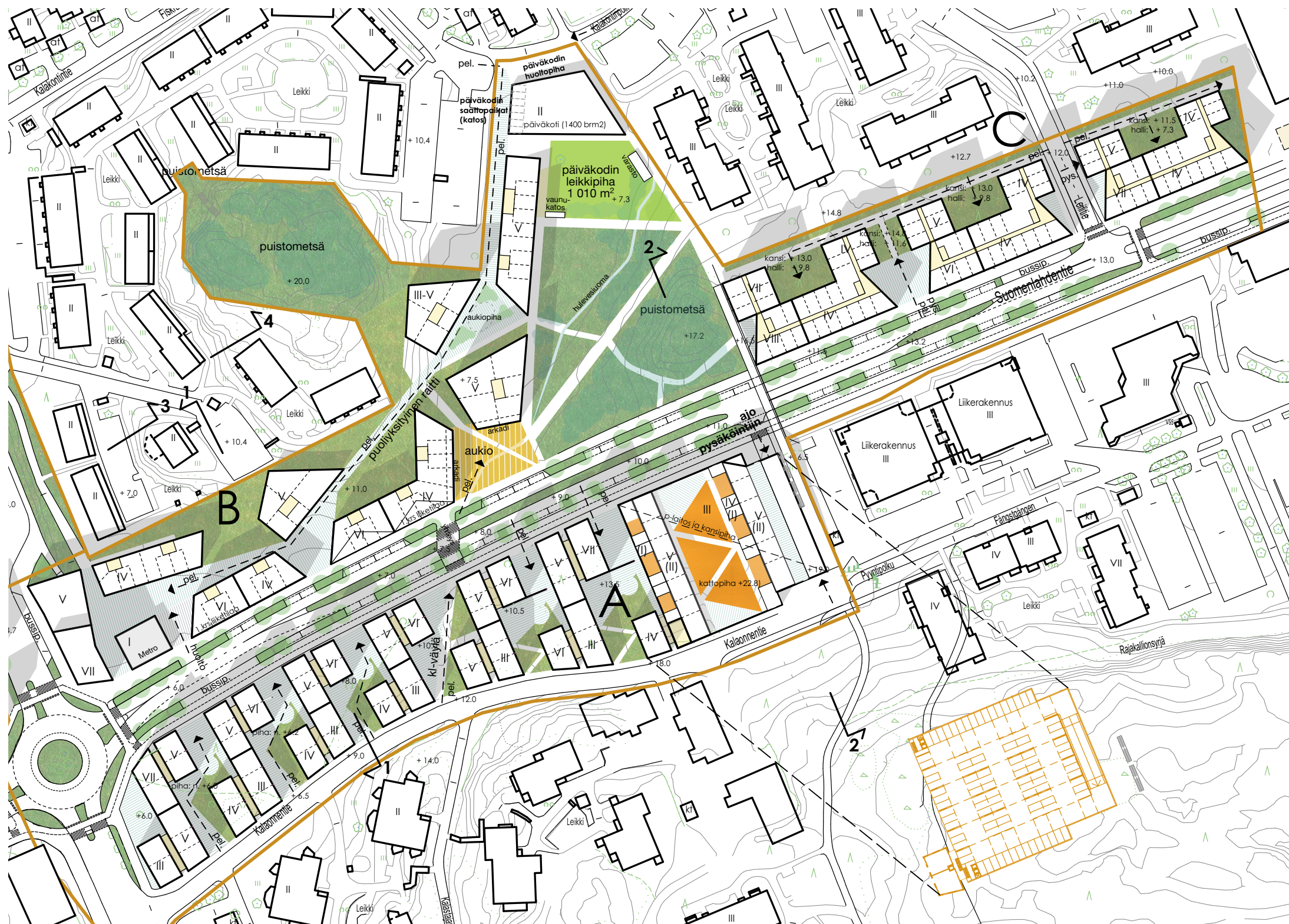
Suomenlahdentien eteläpuolisessa korttelissa liike- tai toimitiloja voidaan sijoittaa erityisesti pysäköintitalon katutasoon.

6. KALATORPANPUISTON ALUEEN VIITESUUNNITELMA

YLEISKUVAUS

Suomenlahdentie muodostaa suunnittelualueen rungon. Sen kehittämisessä tavoitellaan ns. kaupunkibulevardin ominaisuuksia eli yhtenäistä, varsin tiivistä kaupunkitilaa, jossa jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja joukkoliikenteen käyttäjien on miellyttävää liikkua, vaikka katu samalla on tärkeä ajoneuvoväylä. Toiminnallista sekoittuneisuutta syntyy erityisesti katutilaan avautuvien pohjakerrosten käytöstä sekä kiertoliittymän viereen sijoitetusta toimitilarakennuksesta. Puurivit, puisto ja näkyvät korttelipihoihin tuovat vehreyttä katukuvaan.

Suomenlahdentien tilallista jatkumoa rytmitetään Kalastajantien kiertoliittymän ja Ison Omenan välillä siten, että kadulla on kaksi selkeää jaksoa, jotka puistoalue ja kevyenliikenteen silta erottavat toisistaan visuaalisesti ja toiminnallisesti. Saumakohtaan on sijoitettu myös koko aluetta palveleva pysäköintitalo.



Kuva: Kalatorpanpuiston asemakaavan muutosalue 1:1600 (A3)

KORTTELIRYHMÄ A ('KALAONNENPUISTO' SUOMENLAHDENTIENTEN JA KALAONNENTIENTEN VÄLISSÄ)

Rakennukset sijaitsevat katuihin nähden poikittain. Tällöin kortteli ”hengittää” ja asunnot voivat avautua edullisiin ilmansuuntiin. Suomenlahdentien varren korkeammat pistetalot (V...VI/VII) kytkeytyvät matalampiin (III...IV/V) rakennusrunkoihin Kalaonnentien varrella. Lännessä, kiertoliittymän kohdalla, korkeampi rakennusmassa muodostaa porttiaiheen pohjoispuoleisen toimitilarakennuksen kanssa ja sen eteen muodostuu pieni aukio. Mahdollisten liike- ja toimitilojen asiakkaat voisivat käyttää Kalaonnentien kadunvarsipysäköintiä.

Korttelialueen keskeltä kulkee poikittain julkinen kevyen liikenteen reitti. Korttelin itäpäässä on rinteeseen louhittu V-kerroksinen pysäköintitalo, johon ajo voidaan järjestää kummaltakin kadulta. Optiona on esitetty II-kerroksisten asuinrakennusten sijoittamista P-laitoksen käyttöpihaksi istutettavalle katolle. Pysäköintitalon yhteydessä on rakennettava myös Rajakallionsilta, jotta laitos palvelisi sujuvasti ja turvallisesti myös muiden kortteliryhmien pysäköintitarvetta.

KORTTELIRYHMÄ B ('KALATORPANPUISTO' SUOMENLAHDENTIENTEN JA KALATORPAN-/KALAKONTINTIENTEN VÄLISSÄ)

Pohjoisesta lähestyttäessä Kalastajantien katutilaa kavennetaan ennen kiertoliittymää tunnistettavaksi portiksi. Kivijalkakerroksessa on liike- ja toimitilaa sekä asumisen yhteistiloja. Metrokuilun suojarakennus toimii pienimittakaavaisena tunnistarakennelmana. Yhden tai kahden porrashuoneen asuinrakennukset ovat varsin syvärunkoiset ja muodoltaan jossain määrin veistokselliset. Korttelipihat ja kulkureitit muodostavat vaihtelevan ja tiivistunnelmaisen tilasarjan.

Kortteliryhmän ja Kalatorpanpuiston puistoalueen saumakohdassa on julkinen aukio, jonka reunassa on kivijalkaliikkeitä. Aukion jatketta Suomenlahdentien yli voidaan korostaa esimerkiksi leveänä, pinnoitteeltaan poikkeavana tai ajoratoja kaventavin keskikorokkein varustettuna suoja-alueena.

Aukiolta on yhteys Kalatorpanpuiston lakialueelle sekä korttelin pohjoispäähän rakennettavaan päiväkotiin, joka voi olla oma kaksikerroksinen rakennuksensa tai sijoittua asuinkerrostalon alimpiin kerroksiin ja siipirakennukseen. Tavoiteltu koko huomioon ottaen tarkoituksenmukaisinta lienee sijoittaa tilat pääosin erilliseen rakennusmassaan. Sen edessä oleva puistonosa – tai puiston jatke korttelialueella – varataan päiväkodin leikkialueeksi. Liikenne järjestetään Kalakontintien kääntöpaikalta ja sen lisäksi on saattomahdollisuus Suomenlahdentien varrella sijaitsevalta aukiolta.



Näkymä Kalatorpanpuiston ja Kalaonnenpuiston korttelialueilta, Suomenlahdentien varrelta.

KORTTELIRYHMÄ C ('KALATORPANPUISTO' LEILITIEN MOLEMMIN PUOLIN)

Korttelit on varattu lähinnä erityisasumiselle kuten opiskelija- ja senioriasuntoja varten, mutta voidaan toteuttaa myös tavanomaisena asumisena. Rakennukset muodostavat yhtenäisen, mutta artikuloidun rintaman Suomenlahdentielle ja jättävät väljemmät näkymät naapuritonttien puolelle. Pohjakerrokseen sijoitetaan palvelu-

ja yhteistilojen ohella myös liike- ja toimitiloja. Rakennukset ovat tyypillisesti VI-kerroksiset; Kalatorpanpuiston ja jalankulkusillan kohdalla voidaan harkita VIII-kerroksista korostusta. Pysäköinti järjestetään pihakansien alle, sisäänajo Leilitieltä.

MÄÄRÄTIEDOT

Kalatorpanpuiston asemakaava-alueelle on viitesuunnitelmassa esitetty yhteensä 63 520 k-m². Kerrosalasta 56 600 k-m² on asuintilaa, 5 600 k-m² liike- tai toimitilaa sekä 1320 k-m² lasten päiväko-

din tiloja. Eri autopaikkalaskentavyöhykkeet huomioon ottaen autopaikkoja tarvitaan yhteensä n. 570 kpl.

Kerrosala ja autopaikat	kem2	ap-vaatimus	autopaikat
A	19850		
–asunnot	19250	1/110	175
–liike- ja toimitilaa	600	1/80	8
A (Pysäköintilaitos)	2150		
– asunnot	1750	1/110	16
– liiketila	400	1/80	5
B	24520		
–asunnot	19200	1/110	175
–liike- ja toimitilaa	4000	1/80	50
–päiväkoti	1320		9
C	17000		
–asunnot	16400	1/130	127
–liike- ja toimitilaa	600	1/80	8
yhteensä	63520		573
–asunnot	56600		493
–liike- ja toimitilaa	5600		71
–päiväkoti	1320		9



Vähävetinen hulevesiuoma toimii kiinnostavana leikki- ja oleskelupuiston ympäristörakenteena myös kuivina aikoina. (Kuva: Marja Mikkola)



Tiiviissä korttelirakenteessa myös hulevesirakenteet on suunniteltava tilatehokkaasti. (Kuva: Marja Mikkola)

PYSÄKÖINTIJÄRJESTELYT JA P-TALO

Kalatorpanpuiston A- ja B-korttelien autopaikat, vajaa 500 ap., osoitetaan pysäköintitaloon. Pysäköintitalo on sijoitettu suunnittelualueen keskelle, Suomenlahdentien ylittävän, jalankululle ja pyöräilylle rakennettavan Rajakallionsillan yhteyteen. Näin se palvelee sujuvasti ja turvallisesti myös kadun pohjoispuolisia kortteleita.

P-talo louhitaan kalliioon. Se voidaan rakentaa vaiheittain siten, että 1. vaiheessa louhitaan kaksi maanalaisista kerrosta ja sisäänajo Suomenlahden-

tieltä, ja 2. vaiheessa korotetaan laitos kahdella kerroksella sekä sisäänajo Kalaonnentien kääntöpaikalta. Ylimmän pysäköintitason päälle on esitetty kaksikerroksiset asuinrakennukset kansi-pihoineen, mutta vaihtoehtoisesti P-talo voidaan varustaa viherkatolla ja/tai aurinkokeräimillä.

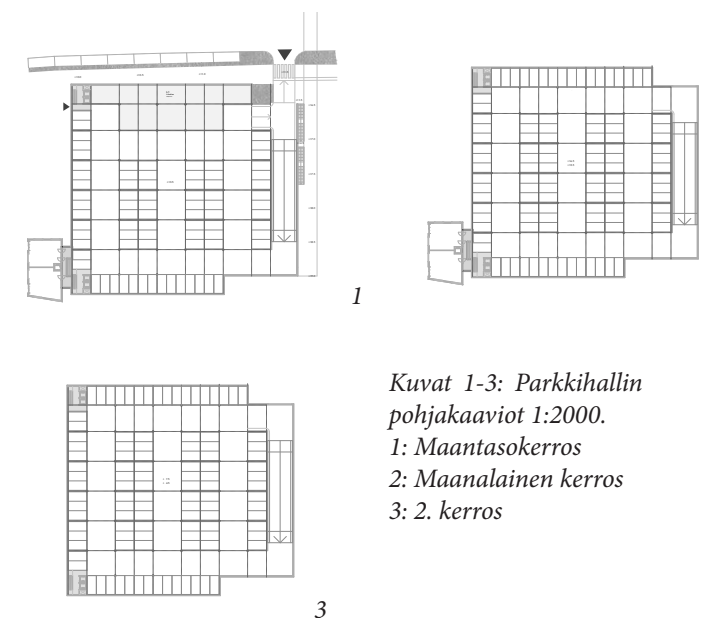
P-talon maantasokerrokseen on mahdollista, ja toivottavaa, sijoittaa liike- tai toimitilaa elävöittämään Suomenlahdentien katutilaa.



Kuva: Esimerkki rinteeseen louhitun pysäköintitalon päälle rakennetuista asuintaloista. (Kaveröporten, 'Årets byggnad i Göteborg' 2010, www.steni.fi, www.framtiden.se). Kohde on kiinnostava toiminnallisten ratkaisujen kannalta.



Kuva yllä: Ensijaiset "kivijalkatoimintojen" paikat Suomenlahdentien varrella. Kuva vasemmalla: Suomenlahdentien / Kalastajantien kiertoliittymän "portit" ja maamerkki.



Kuvat 1-3: Parkkihallin pohjakaaviot 1:2000.
1: Maantasokerros
2: Maanalainen kerros
3: 2. kerros

7. TIISTINLAAKSON ALUEEN VIITESUUNNITELMA

YLEISKUVAUS

Alue muodostaa yhdessä Suomenlahdentien eteläpuolisen korttelin kanssa Finnöön suunnasta merkittävän maisemareunan ja samalla Matinkylälle portin. Valitussa ratkaisussa rakennusmassat nousevat porrastetusti laakson perustasolta osaksi Kalastajantien varren rakennettua ympäristöä. Rinteeseen nähden poikittaiset rakennusrungot sallivat läpinäkyvyyden ja vehreyden jatkuvan korttelipihoilta puistoon. Kalastajantien varrella rakennusrungot ehdotetaan muotoiltavan siten, että julkisivurintama tiivistyy ja päätyjono saa yhtenäisemmän, julkisivunomaisen luonteen. Kalastajantiehen nähden poikittaisten rakennusmassojen kerrosluku laskee pohjoisreunaa kohti jotta kortteli luontevammin liittyisi Tiistinlaakson puistovyöhykkeeseen ja pientalovaltaiseen Etuniemen alueeseen.

Suunnittelun keskeisenä haasteena on korttelialueen alava maasto. Kun pysäköintitaloa ei ole tähän herkkään ympäristöön haluttu, on autopaiikat sijoitettu pihakansien alle. Korttelipihat jakautuvat kahtia rakenteelliseksi yläpihaksi ja maanvaraiseksi alapihaksi, jotka suunnitellaan yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Yläpihat nousevat noin puoli kerrosta Kalastajantietä korkeammalle tasolle. Talojen pohjakerrokset varataan yhteis- ja aputiloja varten, mutta kadun varrelle voidaan sijoittaa myös liike- ja toimitiloja.

Pysäköintitasolle voidaan järjestää luonteva ajoyhteys Kalastajantieltä. Pelastus- ja huoltoajo pihakannelle järjestetään korttelin pohjoispäädystä, ja tähän yhteyteen sijoitetaan myös jätehuolto.

Kuva: Tiistinlaakson asemakaavan muutosalue 1:1000 (A3)



TALOTYPOLOGIA JA PIHARATKAISUT

Rakennukset ovat Kalastajantien puolella IV... VI-kerroksisia kerrostaloja, jotka porrastuvat niin, että puiston reunalla on kolmekerrokset rivi- (tai kerrostalot). Rakennusmassat voidaan haluttaessa porrastaa yhtenäisen vinon kattopinnan alla. Pohjoisimmat talot ovat muita matalammat, jotta kortteli liittyisi hienovaraisemmin puisto- ja pientalovyöhykkeeseen. Pysäköinti on pihakan- nen alla kerrostalojen väleissä, mutta matalien rakennusten kohdalla pihat laskeutuvat maanva- raisesti puistoon. Hulevedet viivytetään tonteilla, minkä jälkeen ne voidaan johtaa kosteikkoon. Samalla varmistetaan puiston luonnonsuojelli-

sesti tärkeän reunan varjeleminen rakentamisen aikana ja sen jälkeen. Hulevesien viivyttämiseksi tontilla järjestetään alapihaille imetysaltaita. Vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä vii- vytetään alueella siten, että viivytyspainanteiden, -altaiden tai -säiliöiden mitoitustilavuus on yksi kuutiometri (1 m³) jokaista sataa vettä läpäisemä- töntä pintaneliometriä (100 m²) kohden.

Kortteli voidaan jakaa useiksi tonteiksi siten, että pysäköintikellarin, jätehuollon yms. yhteishallinta järjestetään rasitteiden turvin.



Kosteikkoalueen ja asuinkorttelin välistä vaihtumisvyöhykettä maisemoidaan niin, että luonto ja ihminen elävät harmoniassa keskenään. (Kuva: Marja Mikkola)

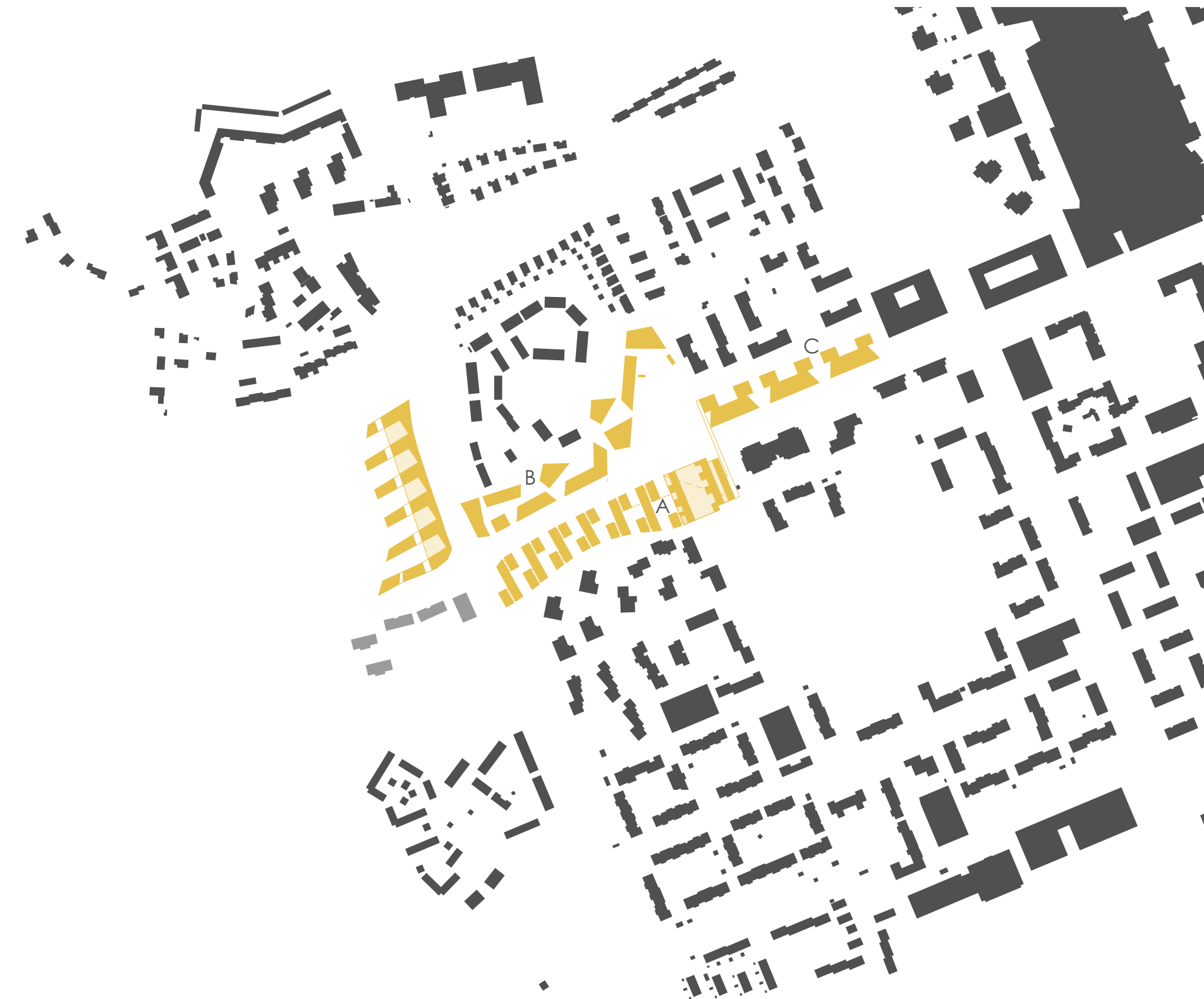
MÄÄRÄTIEDOT

Tiistinlaakson alueelle on viitesuunnitelmassa k-m² on asuintilaa ja 240 k-m² liike- tai toimitilaa. esitetty yhteensä 15 340 k-m². Kerrosalasta 15 100 Autopaikkoja tarvitaan yhteensä n. 140 kpl.

Kerrosala ja autopaikat	kem2	ap-vaatimus	autopaikat
	15340		141
-asunnot	15100	1/110	138
-liike- ja toimitilaa	240	1/80	3

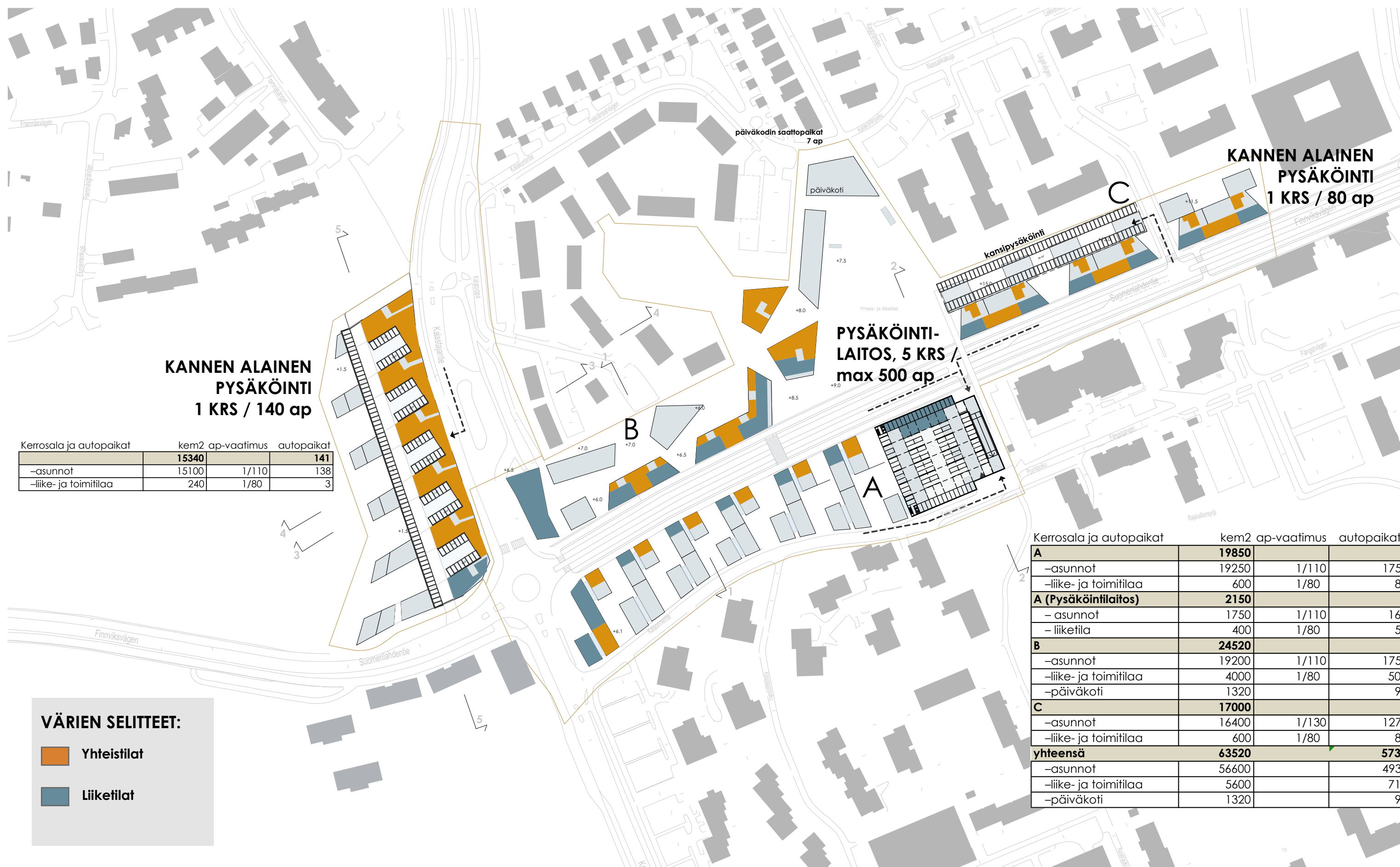


Havainnekuva Tiistinlaakson korttelialueesta.



Näkymä Suomenlahdentien suuntaisesti kohti länttä.



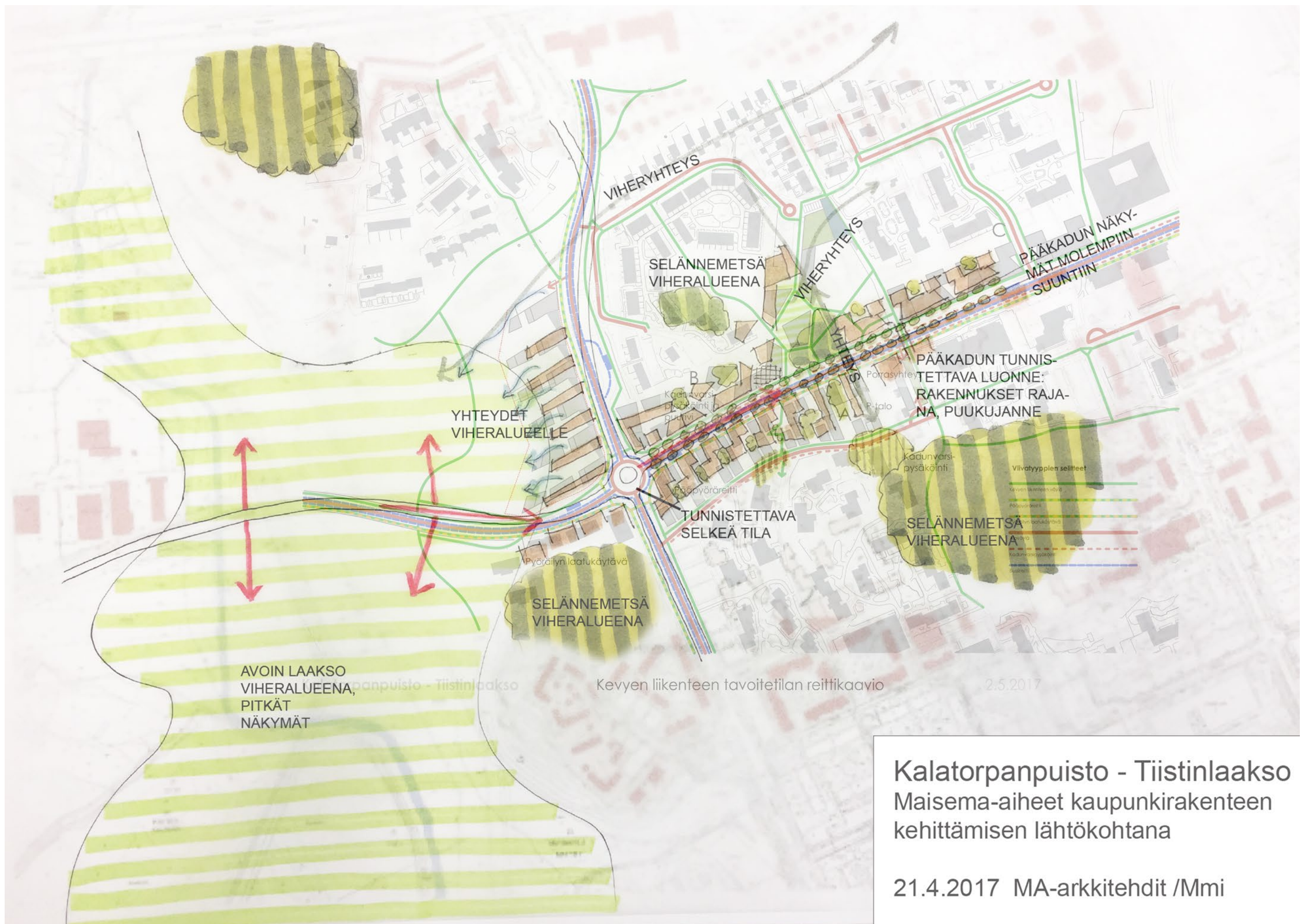






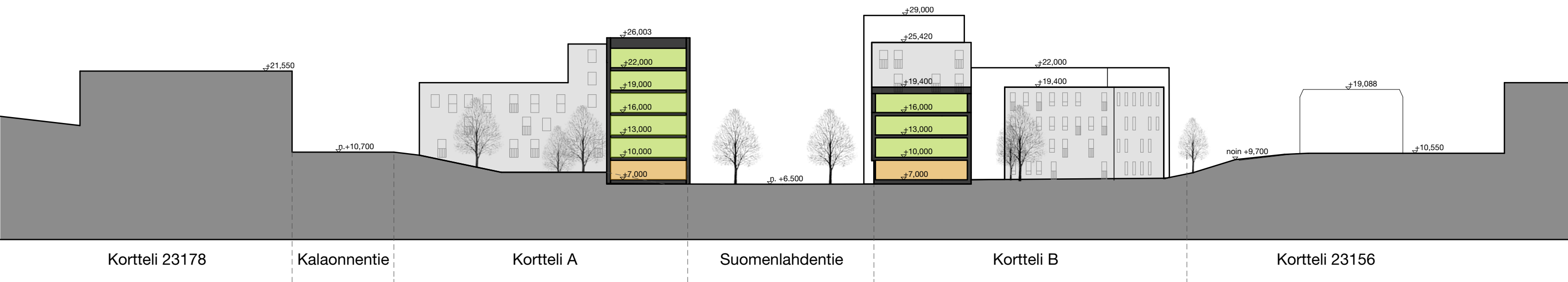
Kalatorpanpuisto - Tiistinlaakso
 Maisemarakenne kaupunkirakenteen
 kehittämisen lähtökohtana

21.4.2017 MA-arkkitehdit /Mmi

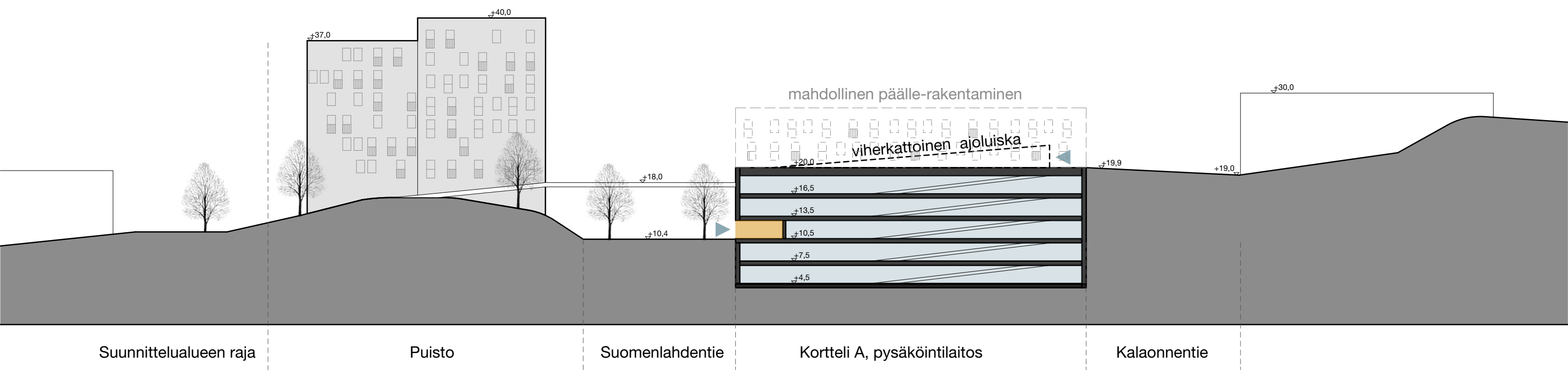


Kalatorpanpuisto - Tiistinlaakso
Maisema-aiheet kaupunkirakenteen
kehittämisen lähtökohtana

21.4.2017 MA-arkkitehdit /Mmi

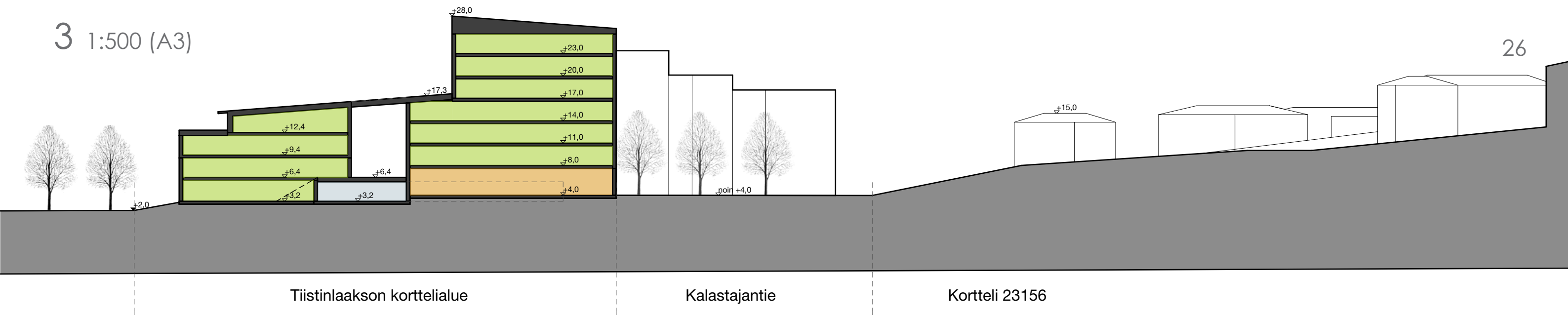


Asunnot
Yhteis- ja liiketilat

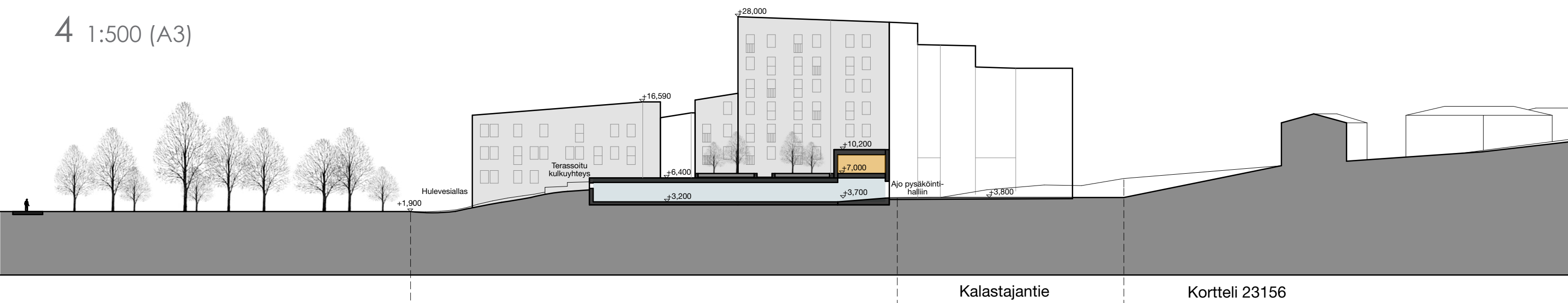


Pysäköinti
Yhteis- ja liiketilat

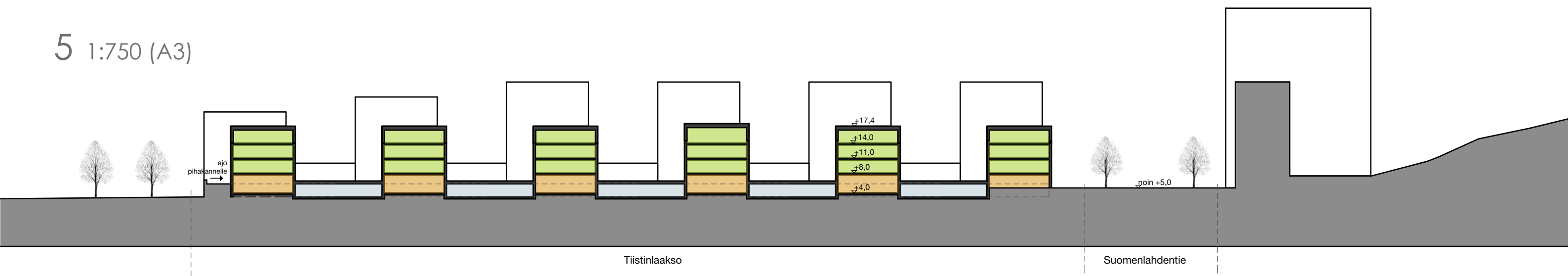
3 1:500 (A3)



4 1:500 (A3)



5 1:750 (A3)

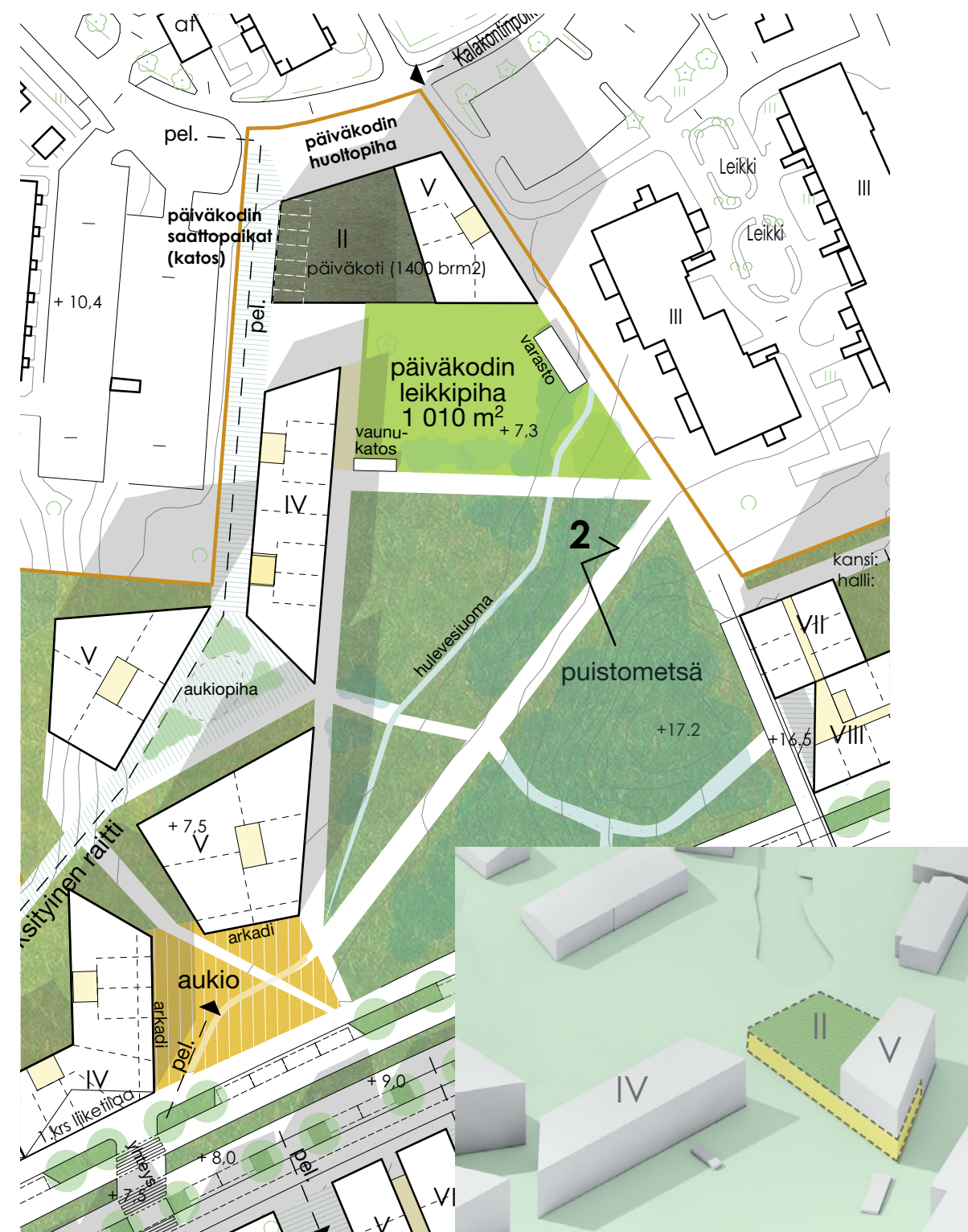


Asunnot Yhteistilat Pysäköinti pihakannen alla
Maanpäällisiä kellarikerroksia ei ole laskettu kerroslukuun Tiistinlaakson alueella.



Päiväkoti, versio 1:

- Päiväkoti sijaitsee erillisessä, kaksikerroksisessa rakennuksessa
- Lounaiskulmaan sijoittuvassa asuinrakennuksessa on viisi kerrosta



Päiväkoti, versio 2:

- Päiväkoti sijaitsee viisikerroksisen asuinrakennuksen kahdessa alimmassa kerroksessa ja lisäsiivessä
- Päiväkodin katto toimii kerrostalon pihana
- Lounaiskulmaan sijoittuvassa asuinrakennuksessa on neljä kerrosta

1:1000 (A3)