

ESPOON POHJOIS- JA KESKIOSIEN YLEISKAAVA

HISTA KAUPUNKIKUVALLINEN JA TOIMINNALLINEN TARKASTELU





ESIPUHE

Esipuhe

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaluonnos on valmistunut esiteltäväksi osallisille. Kaavakartan, kaavamerkintöjen ja -määräysten sekä selostuksen lisäksi valmisteluvaiheessa laaditaan erilaisia kaupunkirakenteen, ympäristön ja liikenteen selvityksiä. Näiden selvitysten, analyysien sekä vaikutusten arvioinnin on tarkoitus tukea ja havainnollistaa kaavan ratkaisua. Tieto on tarkoitettu kaikille osallisille, päätöksentekijöille ja suunnittelijoille.

Tässä raportissa on tutkittu yhden keskusta-alueen maankäyttöä joukkoliikenteen solmukohdassa tavoitteena havainnollistaa yleiskaavan mahdollistamaa tulevaisuutta. Raportissa konkretisoidaan yleiskaavan maankäyttölinjauksia ja mitoitustavoitteita esittämällä idealuonteisia ratkaisuvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia mm. kaupunkirakenteeseen ja joukkoliikenteen mahdollisuuksien hyödyntämiseen.

Toivon teille kiinnostavia lukuhetkiä tämän selvityksen parissa!

Essi Leino
yleiskaavapäällikkö



ESPOON KAUPUNKI
ESPOON POHJOIS- JA KESKIOSIEN YLEISKAAVAN KESKUKSET
HISTA
KAUPUNKIKUVALLINEN JA TOIMINNALLINEN TARKASTELU
23.10.2017

Sisältö

Tiivistelmä	2
Suunnittelun suuntaviivoja	3
Seudulliset tavoitteet	3
Mitoitus ja palvelut	3
Liikkuminen	3
Luonto ja virkistys	3
Palvelukeskustan luonne	4
Työpaikat	4
Energian tuotanto	4
Alkuvaiheen arviointia	5
Ominaisuudet ja mahdollisuudet	5
Asumistoiveet	5
Tavoitteet	5
Vaihtoehdot	6
Suositusvaihtoehto	7
Kaupunkikuvalliset teemat	11
Keskeiset huomiot	12
Erityishuomiot liikenteestä	13

Tiivistelmä

Työ on osa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan valmistelua. Työn lähtökohtina toimivat valmisteluvaiheessa laaditut alustavat maankäyttötarkastelut, visiovaiheen linjaukset vuodelta 2015 ja suunnittelua koskevat tavoitepäätökset.

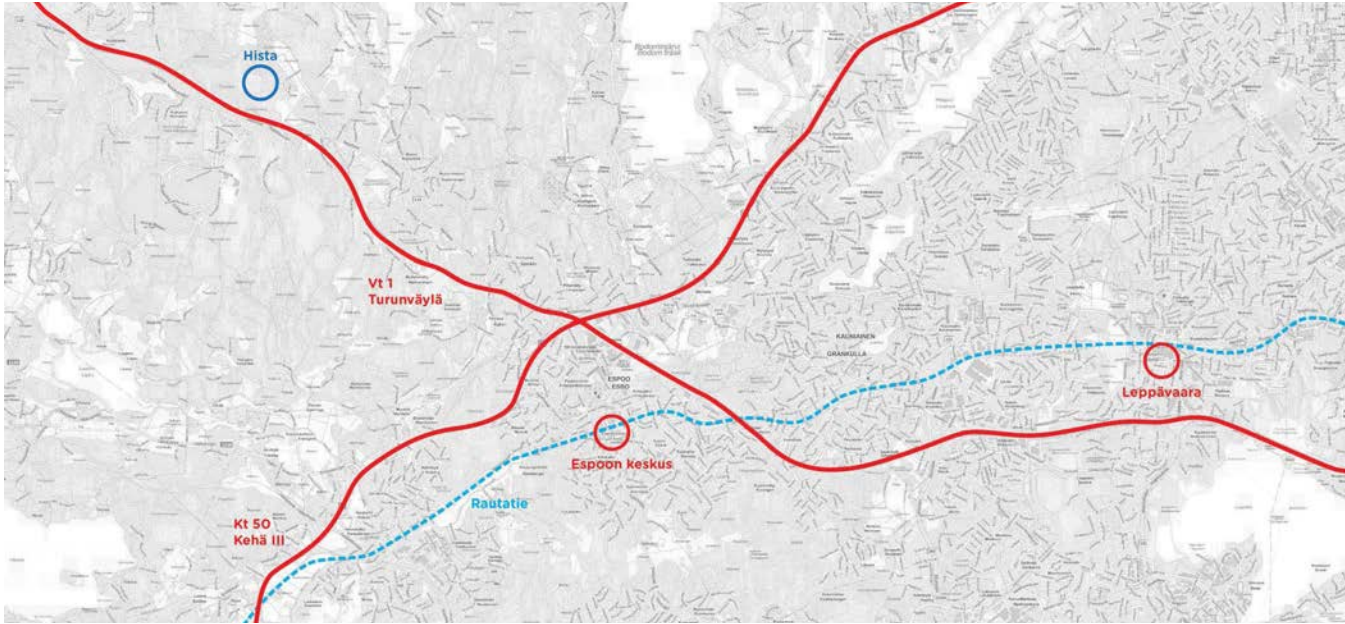
Histan asuinalue sijoittuu pääkaupunkiseutua ympäröivän vihervyöhykkeen läntisen osan, Pohjois-Espoon järviylängön eteläreunalle ja Nuuksion kansallispuiston läheisyyteen. Ulkoilu ja erilaiset vapaa-ajanpalvelut ovat alueen keskeisiä vetovoimatekijöitä. Tarkastelun kohteena on ollut tulevan Histan keskuksen lisäksi ympäröivät ulkoilualueet ja niihin liittyvät palvelut, joista keskeisin on Nuuksion kansallispuiston kokonaisuus.

Histan rakentaminen liittyy Helsinki - Turku ratayhteyden kanssa samaan ratakäytävään suunniteltavan Länsiradan taajamajunan ja sen aseman toteuttamiseen. Histan asuinalueelle sijoittuu lopputilanteessa hyvinkin yli 15 000 asukasta, joten jo pelkästään sen oma asukasmäärä vertautuu pieneen suomalaiseen kaupunkiin. Alueen portti vapaa-ajanpalveluihin on Histan kartano, josta muodostetaan ulkoilualueverkon solmu. Luontomatkailun suosion kasvaessa Histan kartano voi toimia yhtenä Nuuksioon suuntaavia matkailijoita palvelevana pisteenä.

Työn tilaajana on Espoon kaupunki. Suunnitelmia ovat kommentoineet Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan työryhmä, jonka puheenjohtajana on toiminut arkkitehti Anu Ylitalo.

Yleissuunnitelma on laadittu yhteistyönä Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy:n ja Ramboll Finland Oy:n toimesta. Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy:stä työhön ovat osallistuneet arkkitehti Mikko Rusanen (projektipäällikkö), arkkitehti Noora Lahdenperä, arkkitehti Marius Savickas sekä arkkitehti yo Tommi Junnola ja arkkitehti yo Joona Heikkilä.

Ramboll Finland Oy:stä työhön ovat osallistuneet arkkitehti Petri Tuormala, maisema-arkkitehti Elina Kalliala, arkkitehti Anna af Hällström, diplomi-insinööri Jukka Räsänen, insinööri Ville Keskisaari, FM Eero Salminen, diplomi-insinööri Mirja Mutikainen sekä maisema-arkkitehti Elise Lohman.



Suunnittelun suuntaviivoja

Seudulliset tavoitteet

Yleiskaavan tavoitevuosi on 2050. Histan kehittäminen liittyy Turku - Helsinki ratayhteyden kanssa samaan ratakäytävään suunnitteilla olevaan Länsiradan taajamajunaan. Histasta on visioitu rataa tukeutuvaa, noin 15 000 asukkaan palvelukeskusta. Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmassa (MASU) Hista on määritelty 'Metropolin palvelukeskukseksi'. Luokitukseltaan vastaavia keskuksia pääkaupunkiseudulla ovat esimerkiksi Itäkeskus ja Pasila. Espoossa vastaavia keskuksia ovat tulevaisuudessa muunmuassa Finnoo, Kera ja Kivenlahti.

Mitoitus ja palvelut

Histaan on määrä sijoittua noin 15 000 uutta asukasta. Asuinrakentamisen kannalta keskeinen alue on juna-aseman edullisin vaikutuspiiri eli 600 metrin etäisyys asemasta. Mitoituksellisen haasteen muodostaa, että juna-asema sijoittuu välittömästi Turunväylän ja Länsiradan muodostaman liikennekäytävän pohjoispuolelle, jolloin aseman edullisin vaikutuspiiri voidaan hyödyntää vain radan pohjoispuolella asuntojen ja keskustapalvelujen rakentamiseen. Tämä lisää painetta aseman ympäristön tehokkaaseen rakentamiseen ja toisaalta pakottaa laajempaan keskustarakenteeseen.

Kaupungin toimesta on esitetty, että alueelle sijoituvia palveluja ovat ainakin:

- 2 koulukeskusta, joissa kummassakin noin 700 oppilasta
- urheilupuisto ja kaupunginosapuisto
- iso liikuntahalli
- monitoimitila

Sosiaali- ja terveyspalvelujen osalta Hista on määrä ensisijaisesti tukeutua Espoon keskukseen.

Keskustapalvelujen järjestämiselle jätetään suunnitelmassa erilaisia mahdollisuuksia. Joukkoliikenteen asemien kohdalle usein toteutuva nykymalli on liikenneterminaali, jonka yhteyteen rakennetaan kauppakeskus –tyyppinen keskitetty palvelukortteli. Histan keskustan omaleimaisen kehittämisen kannalta myös vaihtoehtoisille ratkaisumalleille olisi hyvä säilyttää mahdollisuuksia. Tällöin kauppa ja palvelut voisivat sijaita esimerkiksi jakaantuneena tiiviin kävelykeskustan korttelien kivijalkakerroksiin.

Liikkuminen

Länsiradan varren uudet keskukset tukeutuvat joukkoliikenteeseen. Keskusten palvelujen sijoittamisen tulee tukea joukkoliikenteen käyttöä. Histan joukkoliikenteen ratkaisut liittyvät läheisesti vaihteittain toteutumiseen. Aluetta tullaan rakentamaan jo ennen taajamajunaliikenteen käynnistymistä, jolloin joukkoliikenne perustuu bussireitteihin. Pääkatuverkon on mahdollistettava tehokkaan bussireitin toteuttaminen ja kattava pysäkkien saavutettavuus. Taajamajunaliikenteen käynnistyessä bussiliikenne muutetaan heilurilinja –tyyppiseksi syöttöliikenteeksi, joka palvelee tehokkaasti myös Ämmässuon puoleista maankäyttöä.

Histan keskustan saavutettavuutta lisää merkittävästi Turunväylälle varattava uusi liittymä. Turunväylän ja Länsiradan muodostaman leveän liikennekäytävän kaupunkirakenteellista estevaikutusta vähentämään tutkitaan uuden liittymän lisäksi sopivaa sijaintia uudelle jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikalle.

Alueen sisäisenä liikkumismuotona on ensisijaisesti jalankulku ja pyöräily. Tällöin jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä on suorat ja miellyttävät reitit palveluihin ja joukkoliikenteen pysäkeille. Histan keskustan ydinkortteleihin muodostetaan jalankulkupainotteinen katu- ja julkisten alueiden kaupunkitila.

Alueen sijainnista ja edullisesta sijoittumisesta Turunväylän varteen johtuen henkilöautoliikenteen osuus alueelta ulos suuntautuvassa liikenteessä on arvioitu olevan merkittävä.

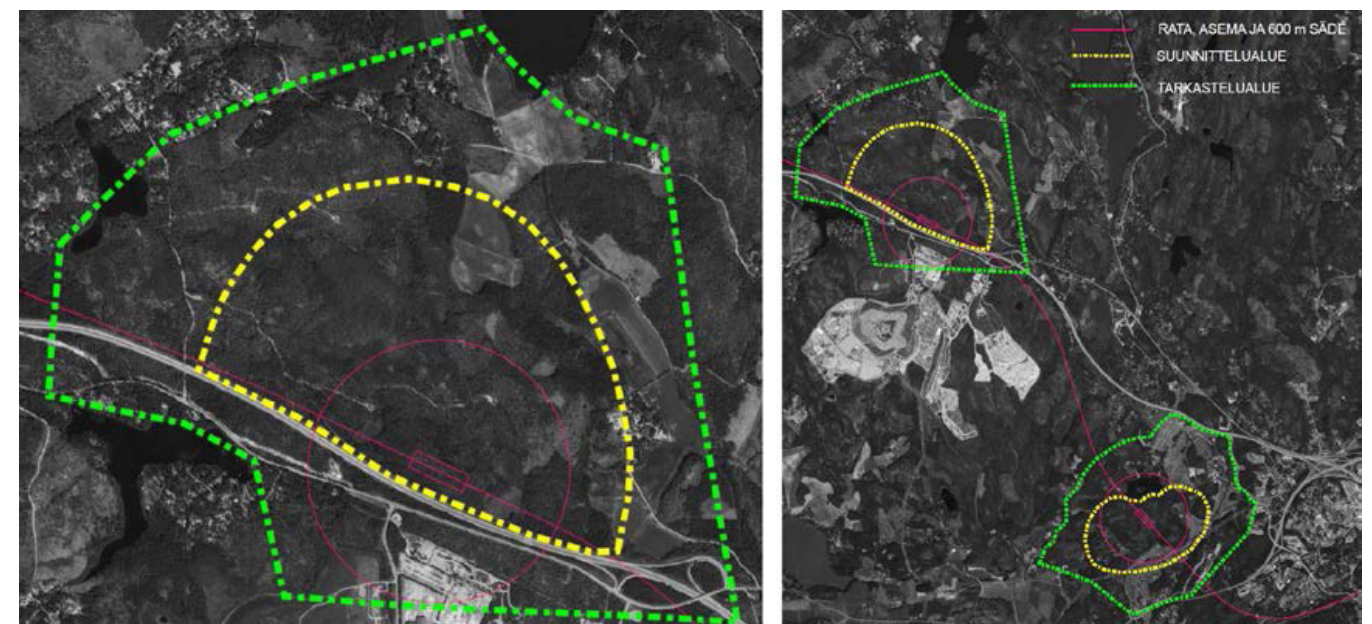
Tehokkaimmin rakennetuissa kortteleissa pysäköinti perustuu keskitettyihin, yhteiskäyttöisiin laitoksiin.

Luonto ja virkistys

Alueelle sijoittuvien lähipalvelujen saavutettavuuden lisäksi merkittäviä ovat kytkökset Nuuksion luontomatkailuun. Histan asema on sijainniltaan oivallinen saapumispiste, 'portti' Nuuksioon. Histan vahvuutena ovat myös keskusta-aluetta ympäröivät laajat lähiluontoon ja vapaa-ajanviettoon soveliaat luonto- ja kulttuurimaisema-alueet. Vaikka keskustarakenne pyritään sijoittamaan

tehokkaasti aseman vaikutuspiiriin, on nykyisten kyläalueiden ja pientaloasutuksen luonteva liittyminen uuteen keskustaan huomioitava.

Histalle pyritään luomaan oma, muista alueista erottuva alue- ja palveluidentiteetti. 'Nuuksion portti', luontomatkailu, omatoimiviljely sekä luontoon tukeutuvat harrastukset ja palvelut antavat luontevan lähtökohdan. Nykyisiltä peltoalueilta on varattavissa luontevasti alueita paljon tilaa vaativille vapaa-ajan toiminnoille, sillä nykyisen kaltaisen maatilatalous tuskin säilyy keskustan toteutuessa.



Kuvat: Suunnittelualueen kohderajaus (vasen) sekä Länsiradan varren maankäytön kehitysalueet Hista ja Mynttilä (oikea). Varsinainen suunnittelualue rajautuu etelässä Turunväylään. Laajemman tarkasteluealueen osalta arvioidaan liittymistä ympäröivään kyläasutukseen ja etelässä Ämmässuon ekoteollisuusalueeseen.

Palvelukeskustan luonne

Työn keskeisenä tarkoituksena on yleiskaavan mitoituksen havainnollistaminen ja konkretisointi. Kullakin uudella keskustalalaisella tulisi olla oma, tunnistettava luonteensa, joka perustuu paikallisiin piirteisiin. Histan alueella voidaan yhdistää tiivis kaupunkimainen korttelirakenne ja urbaanit julkiset tilat luonnonläheisyyteen.

Aseman ympäristöön muodostuu kaupunkitalaltaan tiivis, jalankulkupainotteinen ydin. Koko alueen kaupunkikuvan ja tunnelman kannalta keskeinen tekijä on, sijoittuvatko palvelut keskitetysti yhteen kortteliin (ostokeskus ja liikenneterminaali) vai voidaanko palveluja hajauttaa useampaan kortteliin ja kivijalkatiloihin. Tärkeät palvelut kuten liikunta- ja monitoimitilat tulisi myös sijoittaa parhaiten saavutettaville paikoille. Tällainen sijainti olisi esimerkiksi aseman vieressä yhdistettynä keskitettyyn pysäköintilaitokseen.

Rakentamisen korkeuteen otetaan kantaa vain viitteellisesti, mutta rakentaminen perustuu lähtökohtaisesti erilaisiin kerrostalotypologioihin. Varsinaisen korkean rakentamisen aluetta Hista ei ole, joskin keskustan hahmossa voi erottua muuta korkeampaa rakentamista.

Toteutumisen kannalta haasteellinen vyöhyke on Turunväylän ja radan puoleinen reuna, jolle on hankala toteuttaa asumista tai muuta häiriöille herkkiä toimintoja. Alueen ulospäin erottuvan profiilin kannalta olisi edullista sijoittaa Histan keskustaa merkitseviä, alkuvaiheessa toteutuvia toimintoja Turunväylää ja ratakäytävää vasten. Näitä voisivat olla esimerkiksi urheilua ja muita toimintoja yhdistävä liikunta-/monitoimihalli tai keskitetyt pysäköintilaitokset.

Työpaikat

Välittömästi Histan eteläpuolella on Ämmäsuon työpaikka- ja yhdyskuntateknisen huollon alue, joka tulee kehittymään eko-teollisuuskeskukseksi. Lisäksi alueelle on kaavailtu erilaisia tilaa vieviä ja ympäristöhäiriötä aiheuttavia vapaa-ajan toimintoja, joita ei voi sijoittaa keskusrakenteen sisään.

Ämmäsuolla työssä kävijät ja alueella vierailevat mahdollistavat epäilemättä Histan keskustapalveluille omia asukkaita laajemman käyttäjämäärän, mikä tukee palvelujen monipuolistumista. Moottoritien ja Länsiradan molemmin puolin olevalle maankäytölle pyritään muodostamaan synergiaetuja. Junaliikenteen käynnistäminen parantaa myös Ämmäsuon profiilia.

Energian tuotanto

Histan alueella ei ole tällä hetkellä kaukolämpöverkkoa, mutta mahdollisimman paljon ratkaisutapoja säilytetään tässä suunnitteluvaiheessa avoimina. Ämmäsuon yritysalue tarjoaa todennäköisesti lisähyötyjä myös Histan energiahuollolle. Asuinrakentamiseen painottuvilla alueilla on vähemmän mahdollisuuksia aluetason energian kierrätykselle kuin työpaikka-alueilla.

Lämmitysenergian tarve voitaisiin kattaa esimerkiksi alueellisella voimalaitoksella. Tällaisen laitoksen luonteva sijainti olisi Ämmäsuon puolella. Ämmäsuon toiminta mahdollistaisi paikallista energiantuotantoa. Alueelle soveliaita energiatuotantomuotoja ovat myös kiinteistökohtaiset ratkaisut, kuten maalämpö. Aurinkoenergia voi toimia täydentävänä energiamuotona.



Alustavan työvaiheen viitekuvaideointia.

Alkuvaiheen arvioita

Ominaisuudet ja mahdollisuudet

Useiden elementtien yhdistyminen:

- Kulttuuri
- Luonto
- Viljelys
- Teknologia
- Kaupunki
- Liike, eteneminen, suunnat

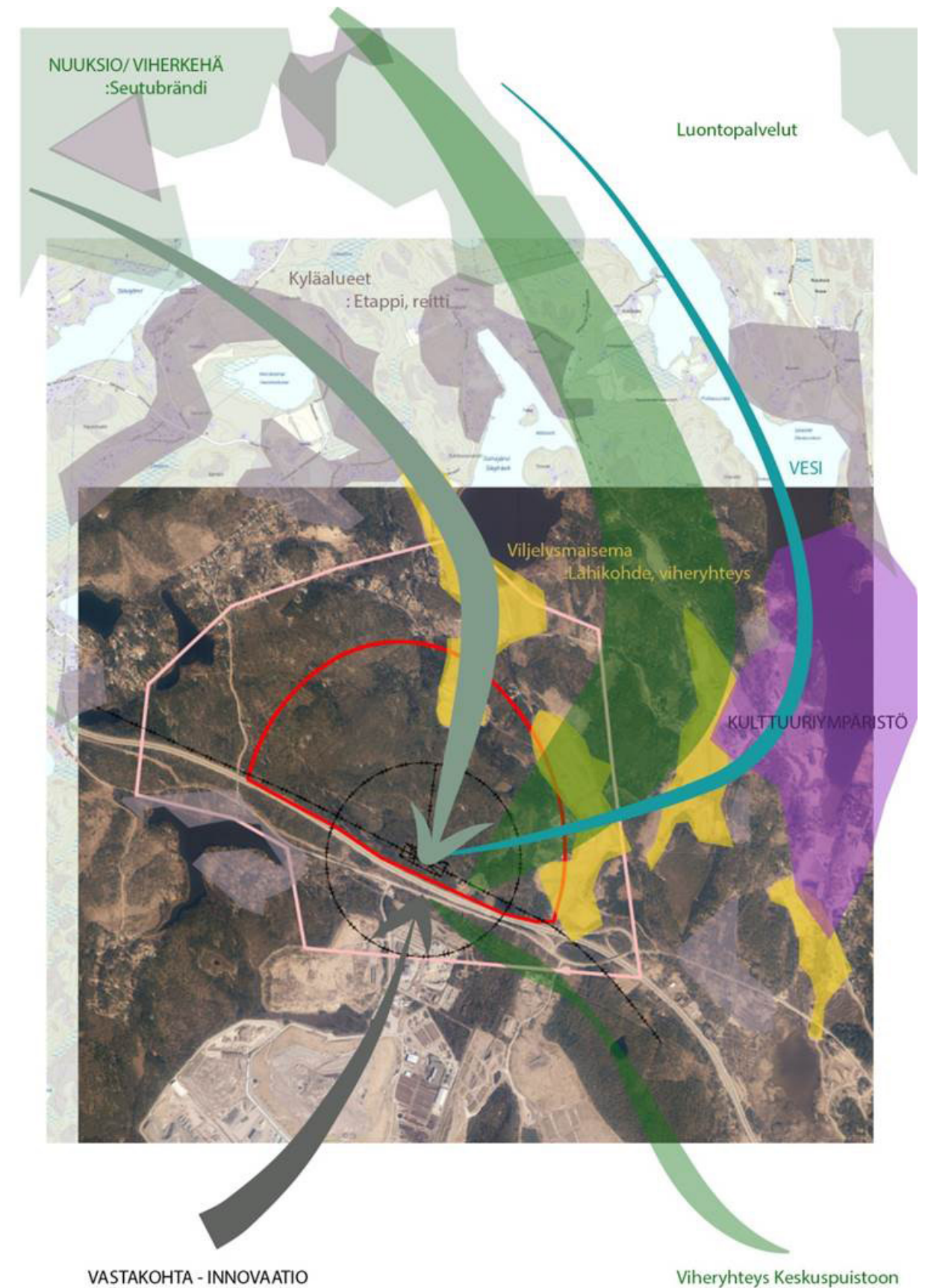
➔ *Omavaraisuus, vaihtelevat etappimaiset elementit, monipuolinen ja tiivis mittakaava*

Asumistoiveet:

- Luonto ja keskus
 - * Ruoka
 - * Harrastaminen
 - * Kulttuuri
 - * Yhteydet myös Uudenmaan ulkopuolelle?
- Inhimillinen
- Mahdollisuus autottomuuteen
 - * Raiteet, palvelut, etätyö

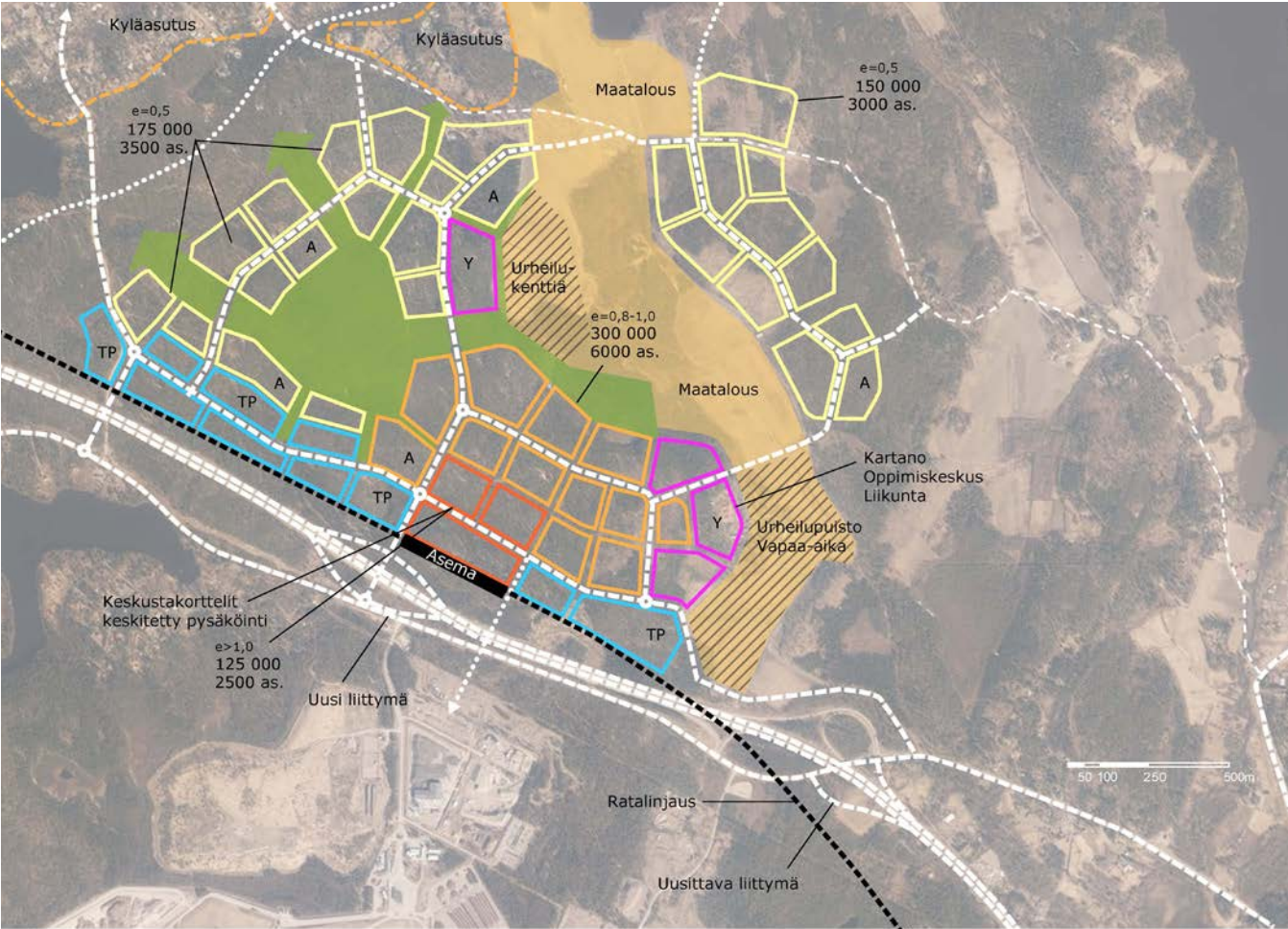
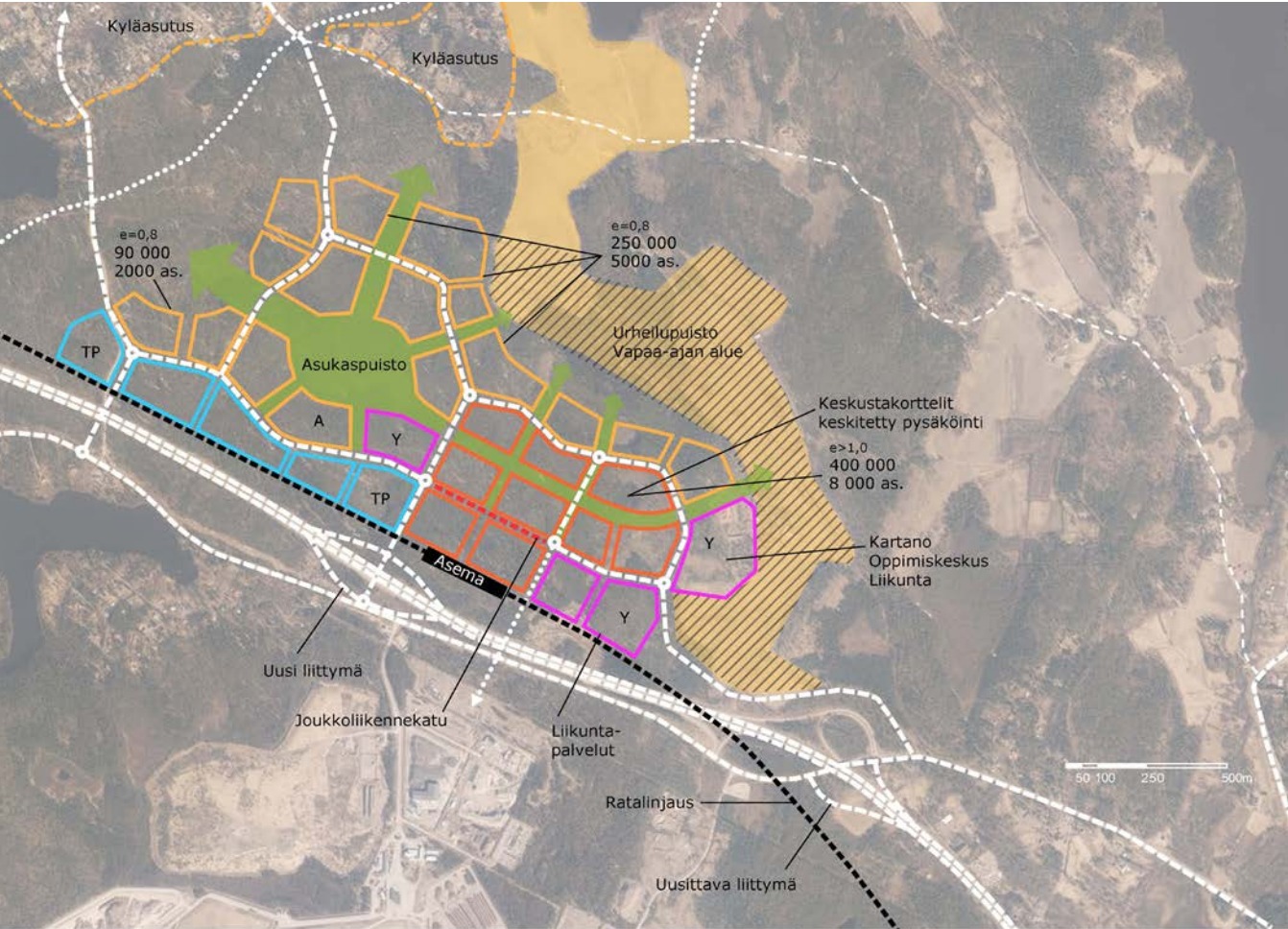
Tavoitteet:

- Tiivistäminen
- Joukkoliikenne (raide)
- Kävely/ pyöräily
- Ominaispiirteet ja kulttuuriympäristöt
- Viheryhteys läpi Nuuksiosta Keskuspuistoon?
 - * Viittellisenä nauhana myös ytimen läpi? Vrt. Jätkäsaaren moderni versio



Vaihtoehdot

Alueelle laadittiin ensin kevyemmin 2 vaihtoehtoista näkemystä alueen kokonaisrakenteesta sekä niihin liittyvät kuvaukset. Ohessa on esitetty tiivistelmä vaihtoehtojen ominaisuuksista. Jatkokehittettävän suositusvaihtoehdon pohjaksi valittiin vaihtoehto 1.



VE 1
Kaupunkirakenne muodostaa selkeästi kyläasutuksesta erillisen keskittymän, jonka tiivein keskusta kouluineen ja liikuntahalleineen sijoittuu aseman vaikutuspiiriin Keskusta-aluetta jäsentää puistomainen viherakseli Tavoiteltava asukasmäärä sijoittuu kaikkineen noin 1 km:n sisälle asemasta
Keskustan palvelut sijoitettu hajautetummin julkiseen katutilaan/ keskustakortteleihin
Nykyisillä viljelysalueille tuodaan uusia virkistys ja vapaa-ajan toimintoja, jotka kuitenkin mahdollistavat avoimen maiseman säilymisen
Maltillisesti uutta paikallista sekä pääkatuverkkoa Alueen tiivis rakenne tuottaa lyhyemmät etäisyydet palveluihin, mikä tukee pyöräilyä ja jalankulkua liikkumismuotoina Joukkoliikenteen kannalta toimivampi vaihtoehto (kompakti rakenne, pysäkkien saavutettavuus)
Turunväylän reunalle on osoitettu esimerkiksi Ämmässuohon tukeutuvaa työpaikka- ja palvelurakentamista Myös urheiluhallit sijoitetaan Turunväylän puolelle keskustan ja koulun läheisyyteen

VE 2
Hajautuneempi kaupunkirakenne. Asuinalueet muodostavat kylämäisiä, laaksoalueiden ja viheryhteyksien jäsentämiä naapurustoja rakentamisen levittäytyessä laajemmalle alueelle maltillisemmalla tehokkuudella Maankäyttö muodostaa jatkuvampaa verkostomaista kaupunkirakennetta Siikajärven ja Brobackan kyläasutuksen suuntaan Koulut ja liikuntahallit sijaitsevat aseman vaikutuspiiristä kauempana Keskustan palvelut sijoittuvat matkakeskus-tyyppiseen asemakortteliin Maataouden/viljelysmaiseman säilyminen osana alueen identiteettiä
Paikallista katuverkkoa ja uutta pääkatuverkkoa on rakennettava merkittävästi Etäisyydet palveluihin muodostuvat pitkiksi Voimakkaammin autoiluun perustuva vaihtoehto
Turunväylän reunalle on osoitettu esimerkiksi Ämmässuohon tukeutuvaa työpaikka- ja palvelurakentamista

Suositusvaihtoehto



Näkymäkuva Histan keskuksesta. Jatkokehitettävän suositusvaihtoehdon pohjaksi valittiin vaihtoehto 1. Suositusvaihtoehto on luonteeltaan joustava, erilaisia ratkaisutapoja mahdollistava.

Suunnittelutyön yhteydessä ei ole laadittu varsinaista vaikutusten arviointia, joka laaditaan erikseen osayleiskaavaprosessin yhteydessä. Vaikutuksiltaan keskeisimmät ratkaisut ja suunnittelukysymykset on pyritty tunnistamaan ja kuvaamaan tiivistetysti osana suunnitelmaa, mikä täydentää ja tukee osayleiskaavan vaikutusarviointia keskustojen osalta.

Vaihtoehdon 1 sekä jatkosuunnittelun osalta kiinnitettiin huomiota seuraaviin asioihin:

- Tavoiteasukasmäärä on sovitettavissa suunnittelualuevaraukselle.
- Keskustarakenne muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden. Alueen rakennetta ei jaeta osiin leveillä, erottavilla vihervyöhykkeillä. Ydinkeskustan on erotuttava selkeästi.
- Mittakaavaltaan ja alueen imagoon sopiva aseman ympäristö, jossa liityntäpysäköinti on järjestetty keskitetysti.
- Pääkatuverkosta muodostuu taloudellinen ja tehokas. Korostetaan jalankulun ja pyöräilyn suoria yhteyksiä keskustarakenteessa.
- Tehokaan bussiliikenteen mahdollistaminen eri toteutusvaiheissa.
- Julkisten tilojen varauksiin kiinnitetään huomioita: kulkureitit kaupunkirakenteessa voivat olla tiiviitä ja pikkukaupunkimaisia, urheilu- ja asukaspuistot muodostavat selkeät paikat keskustarakenteessa. Ei liian laajoja viher- tai puistoalueita keskustan sisällä.
- Urheilu- tai monitoimihalli on hyvä sijoittaa radan ja aseman viereen, mutta osoittaa hyvät yhteydet kouluille.
- Työpaikkarakentamiselle voi olla varaus radan varressa Histan puolella. Sen määrä on hyvä pitää verraten vähäisenä ja suosittava ensisijaisesti palveluja.
- Ämmäsuon asemaa lähinnä olevia alueita on hyvä ottaa mukaan suunnitelmaan.
- Liitoksia radan ja Turunväylän liikennekäytävän yli on hyvä korostaa. Huomioidaan ulkoilureittien jatkuvuus Turunväylän eteläpuolelle.
- Mahdollistetaan katuverkon uudet liittymiset ympäröivään kyläasutukseen.
- Maa- ja metsätalousvaltaiset alueet muuttuvat jatkossa virkistysalueiksi. Avoimien maisema-alueiden vaaliminen uusilla käyttötarkoituksilla.





Histan keskustapalvelut sijoittuvat katukerrokseen osittain katetulle, jalankulkupainotteiselle keskusta-alueelle. Ympärivuotisesti miellyttävä kaupunkitila liittyy suoraan juna-asemaan.

Kaupunkikuvalliset teemat

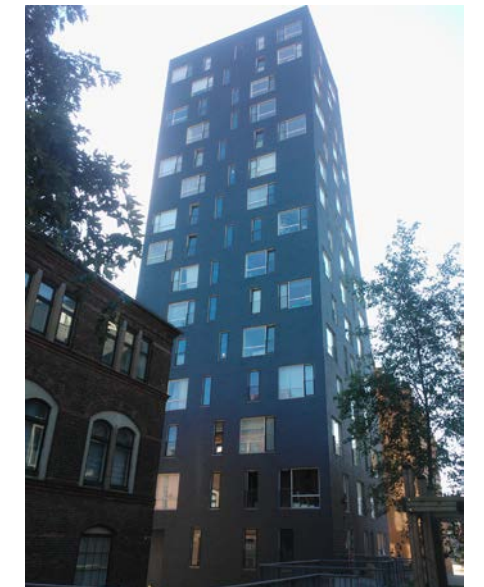
Kävelykeskusta



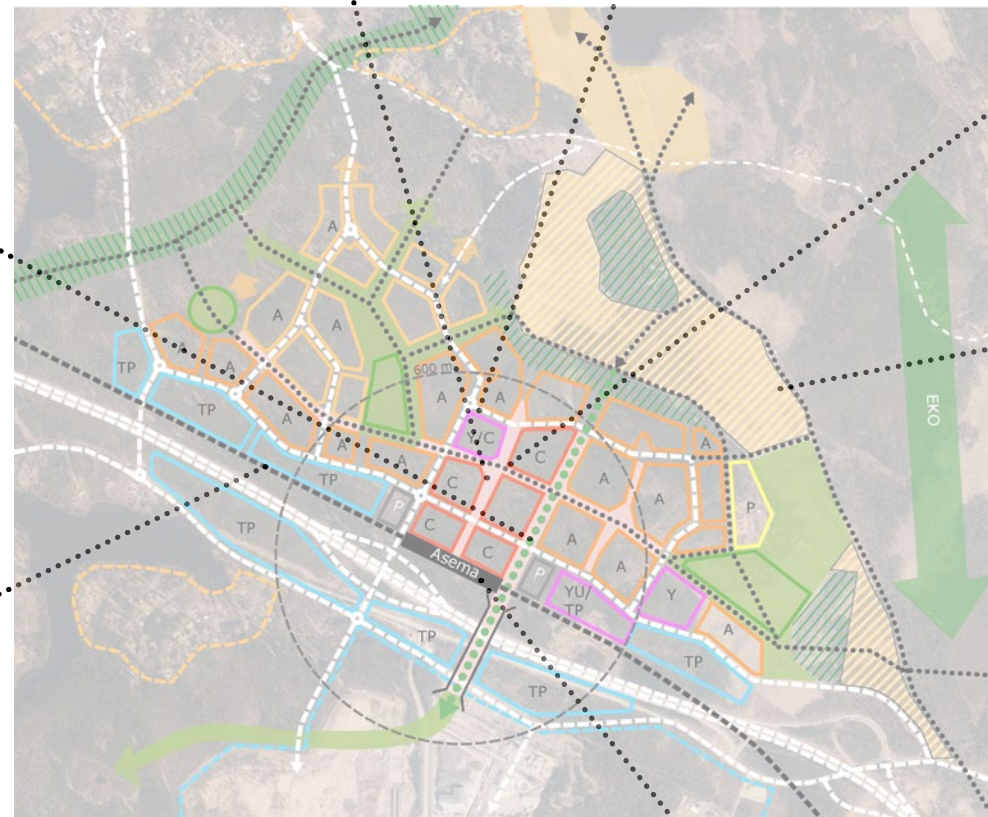
Umpikortteli



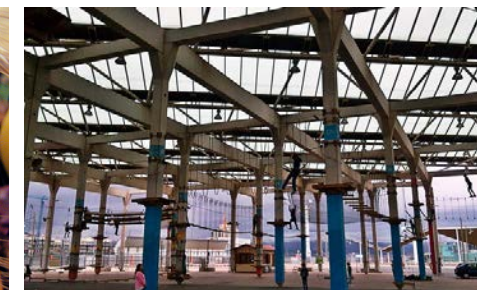
Korkea rakentaminen



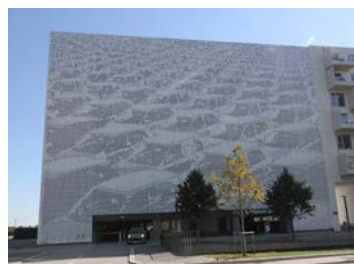
Puistoakseli



Vapaa-aika



Turunväylän puoleinen julkisivu



Raideliikenne



Keskeiset huomiot

Jalankulku ja pyöräily ensisijaisia liikku-
mismuotoja alueen sisällä

- Ensisijainen liikkumismuoto alueen sisällä
- Nopeat ja suorat pyöräreitit palveluihin ja joukkoliikenteen pysäkeille
- Jalankulkupainotteinen palvelukeskus
- Puistosilta liikennekäytävän yli

Palvelut

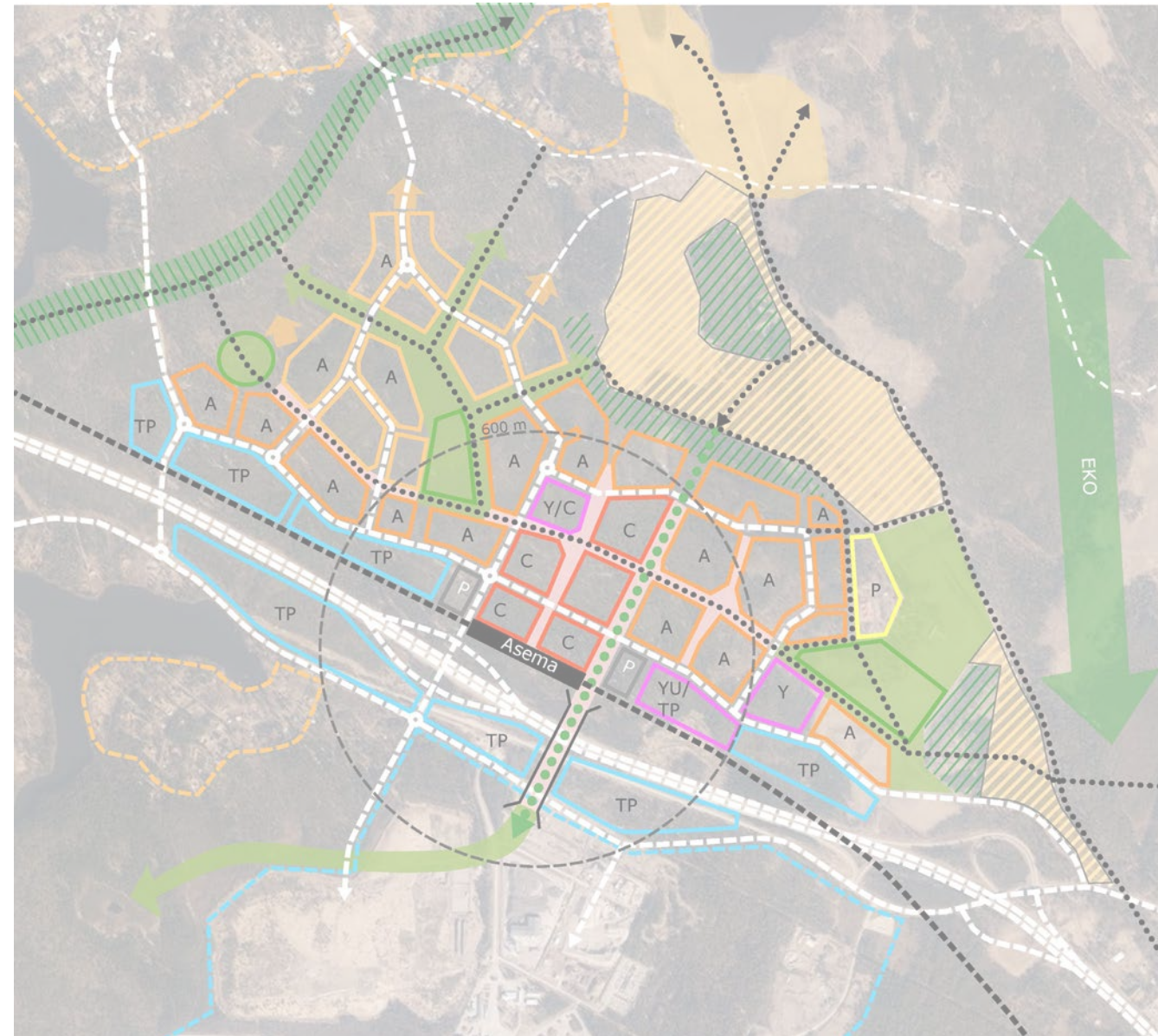
- Tiivis palvelukeskusta
- Palvelut pikkukaupungin mittakaa-
vaan sovitettuna keskustakortteleissa
- Mixed-use
- Laadukkaat asukas- ja urheilupuistot
keskeisillä paikoilla
- Monitoimihalli aseman yhteydessä

Viherympäristö

- Seudullisten ja paikallisten ekologisten
yhteyksien huomioiminen
- Riittävät puistot ja viheryhteydet tii-
viissä keskustarakenteessa

Yhdyskuntarakenne

- Rakentaminen sijoittuu rakentamiso-
loiltaan suotuisille alueille
- Kuntateknisten verkostojen tehokas
hyödyntäminen
- Huomioidaan liikenneverkon ja maan-
käytön liittyminen ympäröivään kylä-
asutukseen
- Vähennetään vilkkaiden liikennekäy-
tävien estevaikutusta kaupunkiraken-
teessa



Autoliikenne

- Uusi Turunväylän liittymä Histan kes-
kustaan
- Keskitetyt pysäköintilaitokset asema-
korttelien yhteydessä

Energia

- Alueellinen lämpövoimala
- Paikallisen energiatuotannon vaati-
mien alueiden tilatarve tiiviissä kau-
punkirakenteessa?

Vapaa-ajan ja virkistyspotentiaalin hyö-
dyntäminen

- Pääkaupunkiseudun portti Nuuksion
luontomatkailuun
- Monipuolinen kulttuuri- ja luonno-
nympäristö lähiulkoiluun
- Ämmässuolle sijoittuvat vapaa-ajan
toiminnot
- Histan kartano

Tiivis joukkoliikennekaupungin rakenne

- 600 metrin etäisyydellä juna-asemas-
ta 60 % asukkaista, yhden kilometrin
etäisyydellä 90%
- Lyhyet sisäiset etäisyydet
- Alueelle voidaan järjestää korkea
bussiliikenteen palvelutaso ennen juna-
liikenteen käynnistymistä ja sekä juna-
liikenteen käynnistyttyä syöttöliikenne

Kulttuuriympäristö ja luonnonarvot

- Kulttuurimaiseman luonteen säilyttä-
minen uusilla, maataloutta korvaavilla
toiminnoilla
- Maakunnallisten ekologisten yhteyksi-
en huomioiminen
- Rakentaminen sijoittuu alueille, joilla
ei ole merkittäviä luonnonarvoja

Ämmässuo

- Ämmässuon ekoteollisuusalueen
työntekijät ja vierailijat luovat Histan
keskustan palveluille lisää kysyntää
- Asemaa lähinnä olevien työpaik-
ka-alueiden ja Histan asemanympäris-
tön synergia

Erityishuomiot liikenteestä

< Turku, Salo

^ Nuuksio

Joukkoliikenne
rakentuu rautatien ja
bussiverkoston yhteisvoimin

Autoilu
vaatii uuden liittymän

vÄmmässuo

Jalankulku ja pyöräily
liittyy seudulliseen
runkoverkoston

Espoon keskus >
Helsinki >

- Histan rakentuessa myös VT1 pohjoispuolelle tarvitaan seutureitti, joka voi seurata myös ratalinjausta
- Keskustan rauhoittaminen kävelyille, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle on toimiva ratkaisu
- Esitetyt viheryhteydet ja jk+pp -väylät mahdollistavat ulkoilu- ja virkistyspolkujen jatkuvuuden
- Moottoritien estevaikutusta saadaan pienennettyä
- Radan varteen olisi hyvä toteuttaa uusi pyöräilyn pääreitti
- Autoliikenne tukeutuu hyvin olemassa olevaan ja suunniteltuun infraan
- Rautatien toteutuminen on kestävä liikumisen edellytys

Rautatie

Bussilinjasto