

ESPOON POHJOIS- JA KESKIOSIEN YLEISKAAVA

VIISKORPI

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



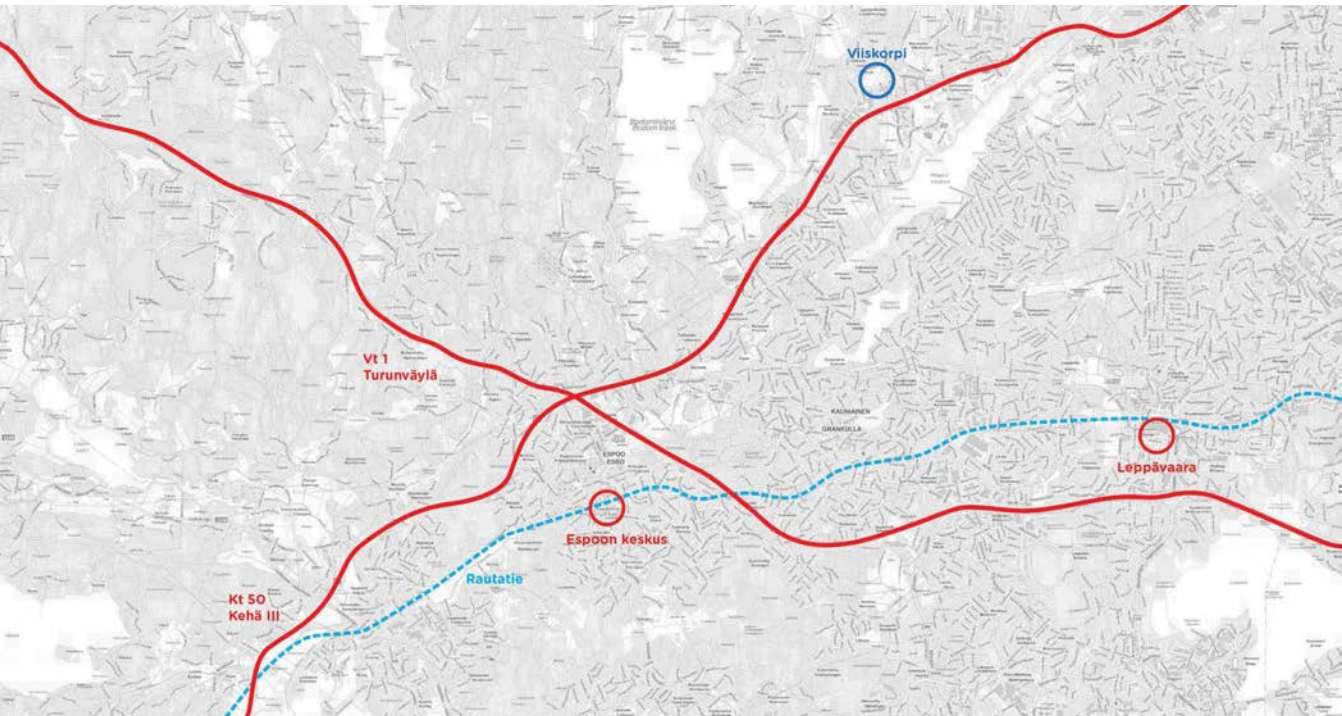
ESPOON KAUPUNKI
ESPOON POHJOIS- JA KESKIOSIEN YLEISKAAVAN KESKUKSET
VIISKORPI

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

Suunnitelma on laadittu osana Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan valmistelua. Työn lähtökohtina toimivat valmisteluvaiheessa laaditut alustavat maankäyttötarkastelut, visio- vaiheen linjaukset vuodelta 2015 ja suunnittelua koskevat tavoitepäätökset.

Valmisteluvaiheen suunnitelmissa on esitetty maankäytön tiivistämistä Leppävaaran ja Ka- lajärven välisen joukkoliikennevyöhykkeen varrella. Viiskorpi sijoittuu tälle vyöhykkeelle ja sitä on määrä kehittää uutena, monipuolisena lähipalvelukeskuksena. Suunnittelutyön teh- tävänä on ollut testata, konkretisoida ja havainnollistaa yleiskaavan maankäyttölinjauksia ja mitoitusavoitteita.

Suunnitelmat ovat luonteeltaan yleispiirteisiä ideasuunnitelmia. Työn painopiste on ollut Viiskorven keskustan luonteen hahmottelussa. Tämän tekeminen on puolestaan edellyttä- nyt laajemman maankäytön kokonaisuuden hahmottamista. Alueen ominaispiirteisiin tu- keutuvaa joukkoliikennekaupungin mallia on tutkittu työn alkuvaiheessa vaihtoehtotarkas- teluin, minkä pohjalta on laadittu suositusvaihtoehto.

Viiskorven uuden keskustan rakentaminen tukeutuu joukkoliikennereitin pysäkkiin. Joukko- liikenneyhteys on esitetty tavoitetilanteen mukaisesti pikaraitiotienä, mutta rakentamisvai- heet tulevat tukeutumaan pitkään bussiliikenteeseen. Uusia asukkaista keskustan alueelle on määrä sijoittua noin 8 000. Valtaosa asukkaista, 60-70%, sijoittuu 600 metrin etäisyy- delle pysäkestä. Viiskorven keskustaa esitetään kehitettäväksi jalankulkupainotteisena kau- punkitilana, jonka ytimessä on joukkoliikennekaduksi muutettava osuus pääkatuverkosta.

Viiskorven lähipalvelukeskukseen on potentiaalia kehittyä paikallistarpeeseen nähden kat- tavaa palvelutarjontaa. Viiskorpi on nykyisin profiloitunut työpaikka-alueena. Viiskorpea on jatkossakin määrä kehittää siten, että työpaikat ovat osa alueen toimintaa. Edullinen sijainti pääkaupunkiseudun liikenneverkossa tukee tavoitetta ylläpitää alueella jatkossakin työpaikkatoimintoja ja yrityksiä. Työssä kävijät ja alueella vierailevat tukevat paikallisten lähipalvelujen menestymistä.

Alueen maisemalle leimallisin piirre on sitä ympäröivät koko Espoon mittakaavassa laajat ja yhtenäiset peltoalueet. Alueen kehittämisessä voidaan yhtenä lähtökohtana huomioda, että tulevaisuudessa haetaan yhä enemmän palveluita ja elämyksiä. Lähialueiden maata- loutta tulisi hyödyntää alueen tulevia palveluita profiloitaessa, esimerkiksi lähiruokaa ja paikallista ruokatuotantoa painottamalla.

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 ark- kitehti Mikko Rusanen (projektipäällikkö), arkkitehti Noora Lahdenperä sekä arkkitehti yo Tommi Junnola ja arkkitehti yo Joona Heikkilä.

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

Suunnittelun suuntaviivoja

Suunnittelukohde

Viiskorven tulevaa keskustaa rajaa etelässä Kehä III. Alue rajautuu sen länsipuolella oleviin laajoihin maatalousalueisiin sekä itäpuolella golfkenttään. Alueen keskellä kulkevat Kehä III:n rinnakkaiskadut Koskelontie ja Juvankartanontie. Viiskorvessa toimii nykyisin erilaisia yrityksiä ja myymälöitä. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Gobackan pientaloalueeseen. Tulevan keskustan kohdalla on nykyisin liittymä Kehä III:lle. Kehä III muodostaa myös merkittävän rajan maankäytölle: väylän ja Pitkänjärven välisellä vyöhykkeellä on jonkin verran pientaloasutusta sen ollessa muutoin maatalous- ja virkistysaluetta.

Suunnittelukohteesta on rajattu varsinainen suunnittelualue sekä laajempi tarkastelualue käsittäen myös Kehä III:n ja Pitkänjärven välisen vyöhykkeen. Varsinainen suunnittelualue on laajuudeltaan noin 160 ha.

Pääosa keskustarakentamiselle osoitetusta alueesta on topografialtaan maltillista.

Osayleiskaavoituksen tavoitteet

Osayleiskaavan tavoitevuosi on 2050. Yleiskaavallinen maankäyttöratkaisu perustuu kaupunkirakenteen eheyttämiseen Kalajärveltä Leppävaaraan suuntautuvan joukkoliikennevyöhykkeen varrella. Toiminnallisena tavoitteena on merkittävimpien liikenteellisten solmukohtien Kalajärven ja Viiskorven kehittyminen monipuolisina lähipalvelukeskuksina. Viiskorpeen on määrä muodostaa tiivis, kaupunkimainen keskus kulttuurimaisemien ja muuntuvan pienteollisuusalueen lomaan. Vaikka tavoitetilanteessa alueen joukkoliikenne perustuu pikaraitiotiehen, alueen kehittyminen tapahtuu asteittain bussiyhteyksiin perustuen.

Mitoitus ja palvelut

Viiskorven keskustaan on määrä sijoittua noin 8 000 uutta asukasta. Asuinrakentamisen ja palvelujen kannalta keskeinen alue on joukkoliikenteen pysäkin vaikutuspiiri 600 metriä. Mitoituksellista haastetta koituu siitä, että vaikutuspiiri sijoittuu osin Kehä III liikennealueelle, jota osaa on vaikea osoittaa asumiseen ja ympäristön häiriötekijöille herkille toiminnoille. Tämä lisää painetta joukkoliikennepysäkin ympäristön tehokkaaseen rakentamiseen, mutta toisaalta tarjoaa luontevan vyöhykkeen työpaikkatoiminnoille.

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

- 1 koulukeskus, jossa on noin 700 oppilasta
- urheilupuisto ja kaupunginosapuisto
- iso liikuntahalli

Keskustapalvelujen yhteydessä painotetaan lisäksi vanhustalujen ja -asumisen tarjontaa.

Viiskorven lähipalvelukeskukseen tavoitellaan paikallistarpeeseen nähden kattavaa tarjontaa. Keskustaan ei ole määrä sijoittaa yhtä ostoskeskus -tyyppistä keskittymää, vaan mahdollistaa lähipalvelujen sijoittuminen joukkoliikennepysäkkiä ympäröiviin kortteleihin. Maakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksikölle on osoitettu sijainti Viiskorven itäpuolella Kulloonsillan kohdalla.

Alueen kehittämisessä on huomioitava, että tulevaisuudessa haetaan yhä enemmän palveluita ja elämyksiä. Lähialueiden maataloutta tulisi hyödyntää alueen tulevia palveluita profiloitaessa, esimerkiksi lähiruokaa ja paikallista ruokatuotantoa painottamalla.

Liikkuminen

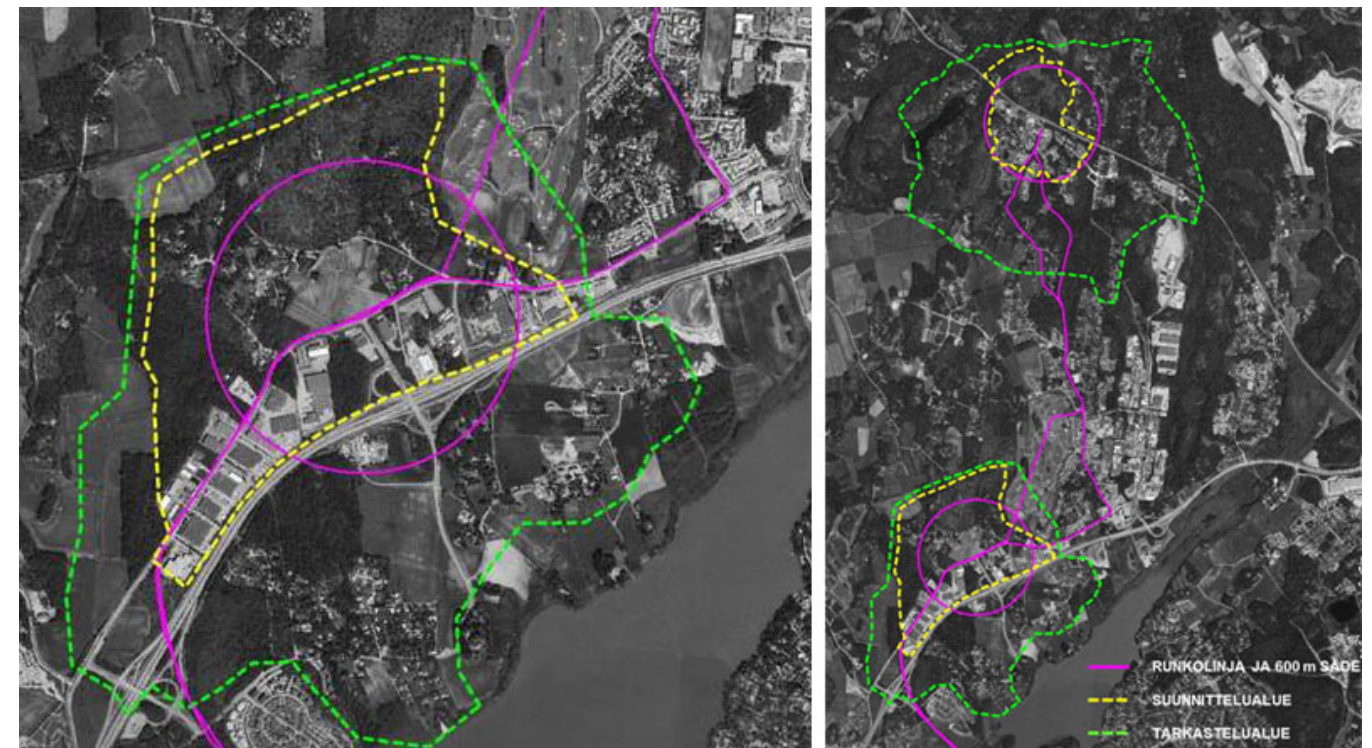
Keskeinen maankäyttöä ohjaava tekijä on Koskelontietä ja Juvankartanontietä pitkin linjattu joukkoliikenteen yhteys Leppävaarasta Kalajärvelle. Raitiotielinjalle on esitetty eri vaihtoehdot, joiden vaikutusta keskustarakenteeseen on tutkittu työn yhteydessä. Viiskorven keskustan maankäytön suunnitelmissa oletuksena on, että yhteys on toteutunut pikaraitiotienä. Tällöin Viiskorven keskustaan sijoittuu yksi tai useampi pysäkipari. Kaupunkirakenteen kehittyminen tapahtuu kuitenkin aluksi bussiliikenteen varassa.

Autoliikenteen ohjautumista pois paikallisesta katuverkosta edistää suunnitelmassa esitetty Kehä III liittymän uudistaminen

suuntaisliittymästä täydelliseksi eritasoliittymäksi. Kehä III:n kaupunkirakenteellista estevaikutusta pyritään pienentämään osoittamalla uusia ulkoilureittejä liikenneväylän poikki Pitkänjärven suuntaan.

Alueen sisäisenä liikkumismuotona on ensisijaisesti jalankulku ja pyöräily. Tällöin jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä on suorat ja miellyttävät reitit palveluihin ja joukkoliikenteen pysäkeille. Viiskorven keskustan ydinkortteleista pyritään muodostamaan tiivis, jalankulkupainotteinen katu- ja julkisten tilojen vyöhyke.

Tehokkaimmin rakennetuissa kortteleissa pysäköinti perustuu keskitettyihin, yhteiskäyttöisiin laitoksiin.



Kuvat: Suunnittelualueen kohderajaus ja liittyminen Kalajärven suuntaan.

Luonto ja kulttuuriympäristö

Alueen maisemalle leimallisin piirre on sitä ympäröivät koko Espoon mittakaavassa laajat ja yhtenäiset peltoalueet. Toisenlainen rakennettu, avoin maisematila on Espoon Ringsidegolfin viheriö. Uudisrakentamisen painopiste on suunnittelualuevarauksessa osoitettu näiden laajempien maisema-alueiden välille. Rakentamisen sijoittelussa huomioidaan avoimia maisematiloja rajaavien reunametsävyöhykkeiden säilyttäminen tai kehittäminen.

Maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys Kehä III:n poikki pohjois-eteläsuunnassa on osoitettu välittömästi alueen itäpuolelle. Vastaava itä-länsisuuntainen yhteys tulee varata Viiskorven tulevan keskustan ja Gobackan asuinalueiden välille.

Keskustan luonne

Työn keskeisenä tarkoituksena on yleiskaavan mitoituksen havainnollistaminen ja konkretisointi. Kullakin uudella keskustalla tulisi olla oma, tunnistettava luonteensa, joka hyödyntää paikallisia piirteitä. Viiskorven alueella luonteva lähtökohta on alueen avoimien maisematilojen ja ulkoilumahdollisuuksien hyödyntäminen sekä keskustarakenteeseen sekoittuvat työpaikat ja yritystoiminta.

Viiskorpeen muodostetaan pieni, kaupunkitaltaan tiivis, jalankulkupainotteinen ydin. Keskustan luonteen kannalta merkittävin tekijä on joukkoliikennepysäkin ympäristön kaupunkitila ja luonne. Yhtenä ratkaisumallina on osoittaa keskusta vain joukkoliikenteelle varattavaa katuosuutta.

Työpaikkarakentamisen profiilia pyritään nostamaan sijoittamalla se tiiviimmin Kehä III rajaavaksi, jolloin sen tehtävänä on muodostaa aluejulkisivua keskeiselle liikenneväylälle.

Rakentamisen korkeuteen otetaan kantaa vain viitteellisesti, mutta rakentaminen perustuu lähtökohtaisesti erilaisiin kerrostalotypologioihin, joita voidaan yhdistää tehokkaihin kaupunkimaisiin pientaloratkaisuihin. Erityisen korkean rakentamisen aluetta Viiskorpi ei ole, mutta keskustan siluetin maltillisessa hahmossa voi erottua muuta korkeampaa rakentamista.

Työpaikat

Alueen edullinen sijainti pääkaupunkiseudun liikenneverkossa tukee tavoitetta säilyttää alueella jatkossakin työpaikkatoimintoja ja yrityksiä. Työssä kävijät ja alueella vierailevat tukevat paikallisten lähipalvelujen menestymistä. Vaikka Viiskorven saavutettavuus on Kehä III muihin kaupallisiin alueisiin nähden kaupunkiseudun ytimeä nähden heikko, on alueen katsottu olevan potentiaalia laajemminkin pääkaupunkiseutulaisia palveleville yrityksille.

Energian tuotanto

Alueen läpi kulkee kaukolämpöverkko, jota voidaan hyödyntää suoraan tai siihen liittyvän aluelämpöverkon muodossa. Kaupan-, tuotanto-, koulu- ja urheilurakennusten laajoja kattopintoja voidaan hyödyntää aurinkoenergian tuotannossa. Erilliset, laajemmat aurinkopaneelialueet kannattaa sijoittaa tiiviin kaupunkirakenteen ulkopuolelle.



Alustavan työvaiheen viitekuvaideointia.

Alkuvaiheen arvioita

Ominaisuudet ja mahdollisuudet:

- Pellot
- Kohteet, hitaus (slow-life), yhteydet
- Suhde Kehä III:een sekä yhteydet/työpaikat
- Yhteys järviin

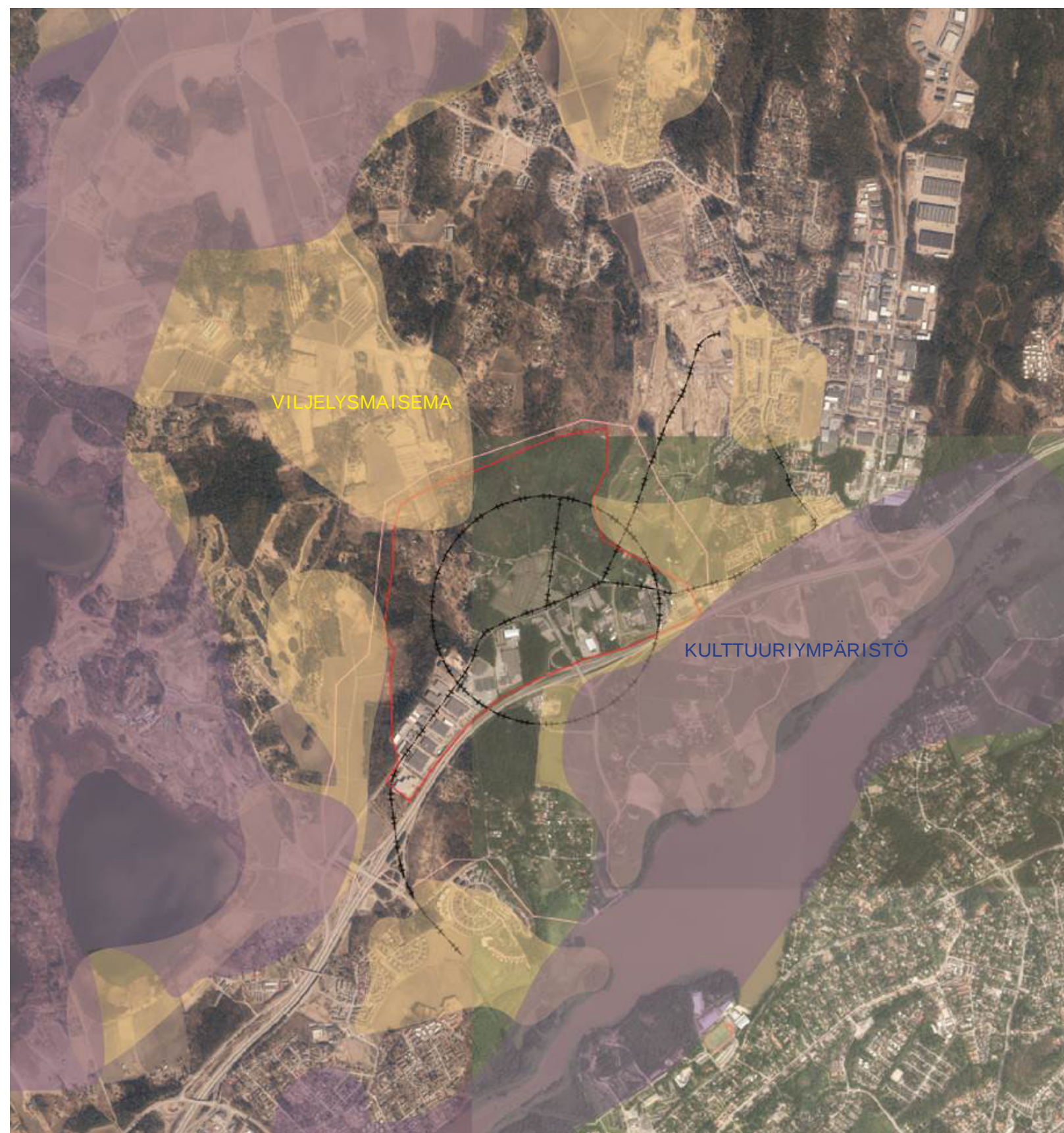
➔ *Pieni mittakaava, rauhallinen tunnelma*

Asumistoiveet:

- Rauhallisuus
- Luonto ja viljelysmaisemat
 - * *Ruoka*
 - * *Kulttuuri*
 - * *Järvet*
- Yhteydet Uudenmaan sisällä
- Inhimillinen
- Yhteisöllinen

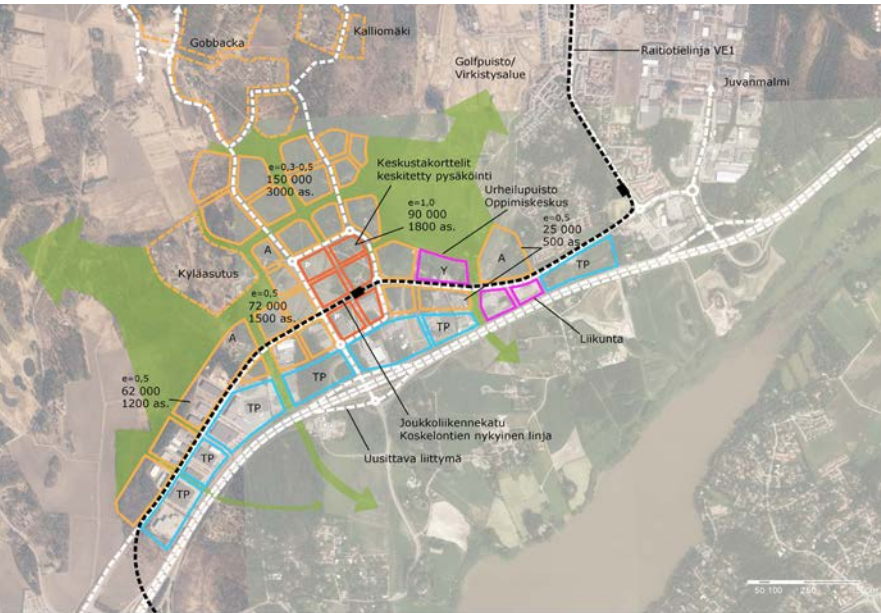
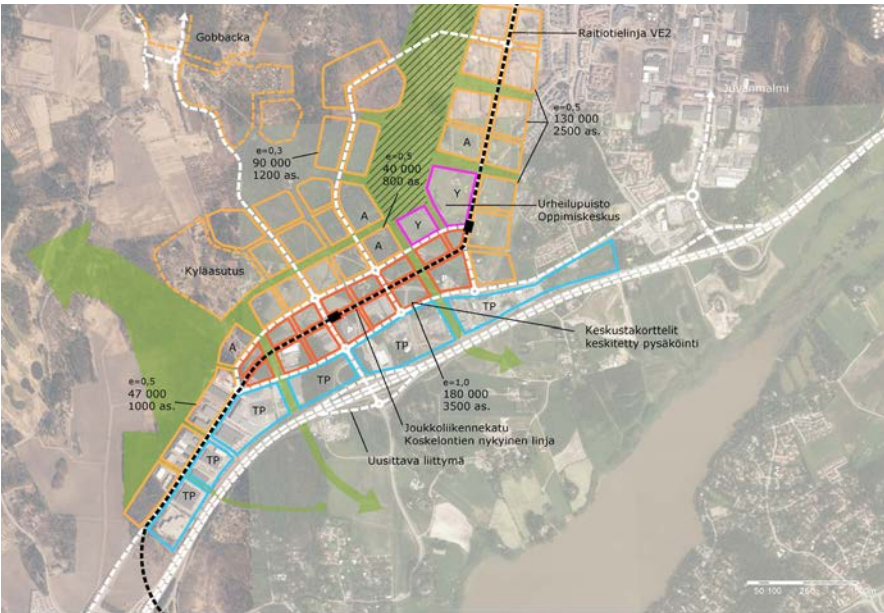
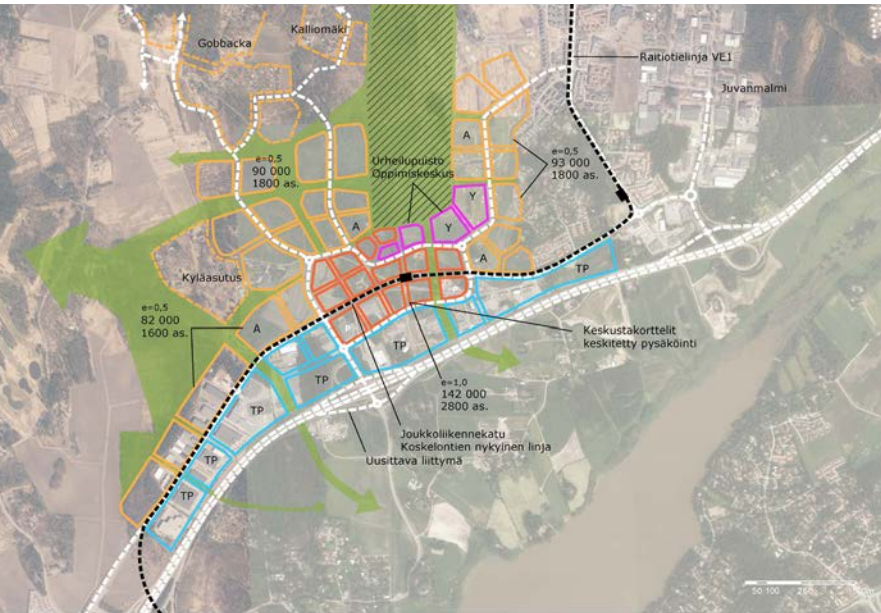
Tavoitteet:

- Ominaispiirteet ja kulttuuriympäristöt
- Tiivistäminen
- Alueen ympäri kiertävä viheryhteystarve (ekologinen ja virkistys)



Vaihtoehdot

Alueelle laadittiin ensin kevyemmin 3 vaihtoehtoista näkemystä alueen kokonaisrakenteesta sekä niihin liittyvät kuvaukset. Yhtenä tekijänä tutkittiin pikaraitiotien linjausvaihtoehtojen vaikutus keskustarakenteeseen. Ohessa on esitetty tiivistelmä vaihtoehtojen ominaisuuksista.



VE 1
Keskustarakenne levittyy laajimmalle alueelle sekä Juvankartanontien suuntaan että pohjoiseen Jalankulkupainotteinen keskusta Maankäyttö leviää osin nykyiselle golfalueelle
Koskelon- ja Juvankartanontiehen tukeutuva raitiotielinja Yksi raitiotiepysäkki alueella
Paikallista katuverkkoa sekä uutta pääkatuverkkoa on rakennettava merkittävästi Juvankartanontien suunnan maankäytön tehostaminen on paikoin vaikeaa olemassa olevan pientaloasutuksen vuoksi
Koskelontien, Juvankartanontien ja Kehä III välinen alue osoitetaan työpaikoille ja palveluille

VE 2
Tehokkaan rakentamisen alue venyy Koskelontien suuntaiseksi nauhamaiseksi keskustaksi Keskustarakenne laajenee voimakkaimmin itään liittyen Juvankartanontien nykyiseen rakentamiseen Jalankulkupainotteinen keskusta Maankäyttö leviää voimakkaasti nykyiselle golfalueelle
Viiskorven keskustasta suoraan koilliseen Kalajärvelle suuntautuva raitiotielinja Kaksi raitiotiepysäkkiä alueella
Paikallista katuverkkoa ja uutta pääkatuverkkoa on rakennettava merkittävästi Myös joukkoliikenteen linjaus edellyttää uuden kadun rakentamista. Tämän katuyhteyden varren maankäyttö voidaan toteuttaa koko matkaltaan tehokkaasti.
Koskelontien, Juvankartanontien ja Kehä III välinen alue osoitetaan työpaikoille ja palveluille

VE 3
Maankäyttö sijoittuu kokonaisuudessaan lännessä olevan maatalousalueen ja idässä olevan nykyisen golfalueen väliin Tiivis jalankulkupainotteinen keskusta on muihin vaihtoehtoihin verrattuna pieni Keskustan kehittyminen ei ole sidoksissa golfkentän tulevaisuuteen
Koskelon- ja Juvankartanontiehen tukeutuva raitiotielinja Yksi raitiotiepysäkki alueella
Vähiten muutoksia nykyiseen liikenneverkkoon tai uusia katuyhteyksiä Koskelontien suunnan maankäytön tehostaminen on paikoin vaikeaa olemassa olevan pientaloasutuksen vuoksi
Koskelontien, Juvankartanontien ja Kehä III välinen alue osoitetaan työpaikoille ja palveluille Myös liikuntahallit sijoitetaan Kehä III:n puolelle

Suositusvaihtoehto

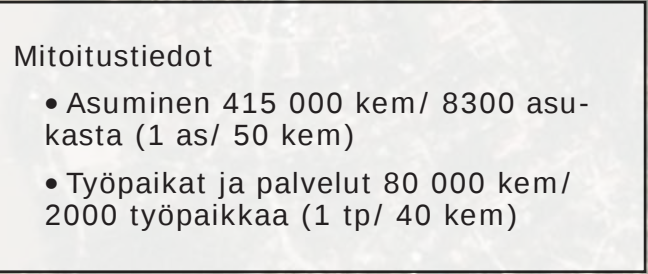


Näkymäkuva Viiskorven keskuksen suuntaan lännestä. Jatkokehittettävän suositusvaihtoehdon pohjaksi valittiin vaihtoehto 3. Suositusvaihtoehto on luonteeltaan joustava, erilaisia ratkaisutapoja mahdollistava.

Suunnittelutyön yhteydessä ei ole laadittu varsinaista vaikutusten arviointia, mikä 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 3 sekä jatkosuunnittelun osalta kiinnitettiin huomiota seuraaviin asioihin:

- Keskustarakenne rajataan maatalousalueiden ja golfalueen väliselle vyöhykkeelle. Keskustarakenteen leviämistä liiaksi pohjoiseen on myös syytä välttää.
- Keskustan rakentamisen tulee perustua olemassa olevan kyläasutuksen huomioimiselle. Kyläasutukseen ei ole tarpeen muodostaa erottavia viheralueita, vaan alueita voidaan kehittää yhtenä kokonaisuutena.
- Joukkoliikennekadun linja kulkee Koskelon- ja Juvankartanontietä pitkin.
- Ydinkeskustasta muodostetaan pieni ja tiivis jalankulkupainotteinen alue.
- Osa Juvankartanontietä voidaan osoittaa pelkästään joukkoliikennekaduksi.
- Urheilu- ja monitoimihallille luonteva sijaintipaikka olisi Kehä III:n ja keskustaytimen välissä. Toiminta ei ole altis liikenteen häiriöille ja sen saavutettavuus hyvä. Suurten liikuntarakennusten toteuttamista virkistysalueille vältetään.
- Asuntorakentamiselle edullisia alueita Koskelon- ja Juvankartanontien varressa on hyvä lisätä työpaikkarakentamisen kustannuksella, mikäli se liikenteen ympäristöhäiriöiden kannalta on mahdollista.
- Kehä III poikki kulkevaa maakunnallista ekologista yhteyttä vahvistetaan selkeästi varaamalla sille selkeämpi tila kaupunkirakenteeseen. Samalla Vanhankartanpuron uoma avataan luonnonmukaiseksi.
- Itä-länsi suuntaiselle ekologiselle yhteydelle Gobbackan ja keskustan välillä on varattava riittävä tila.
- Myös keskustan länsipuolelle tutkitaan sopiva sijainti viher-/ulkoiluyhteydelle Kehä III poikki.
- Riittävä tilavaraus keskeiselle asukaspuistolle
- Raitiotielle voidaan osoittaa toinenkin pysäkki lännessä, haasteena on tällöin sen profiili ja rakentamiselle sopivan alueen kapeus.
- Kehä III:n liittymää voidaan suunnitella muuttamaan, vaikka sellaisen toteuttaminen voi olla vaikeaa.
- Keskustarakenteessa huomioidaan Gobbackantien suunniteltu katulinja.





Viitesuunnitelma 1:5 000.



Viiskorven keskustan läpi kulkee joukkoliikennekatu, jonka varrelle keskeiset kivijalkapalvelut sijoittuvat.

Kaupunkikuvalliset teemat

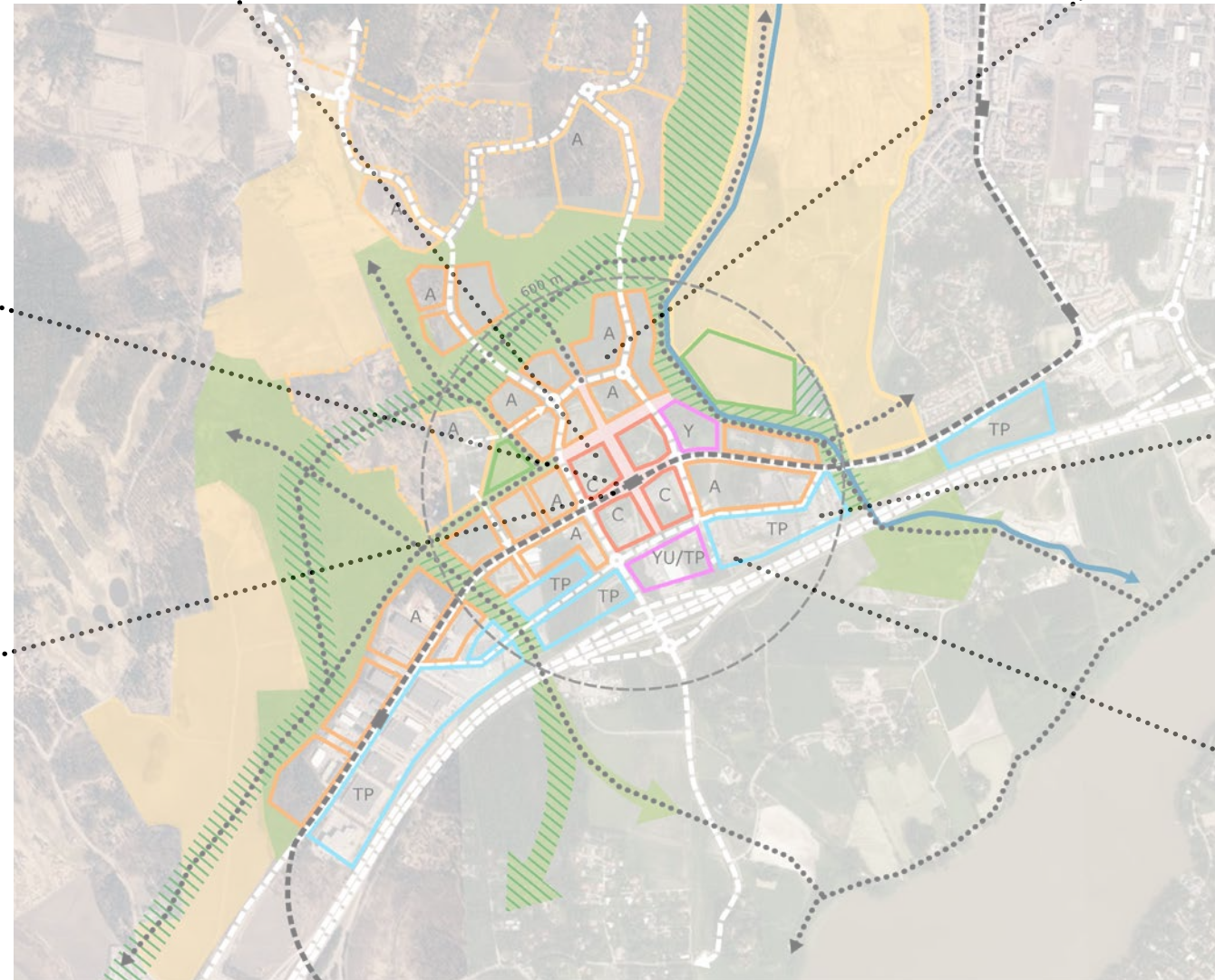
Keskustan hahmo



Tiivis ja matala



Agraaritori



Palvelut - viherkatto



Joukkoliikennekatu



Työpaikat - ruokatuotanto



Keskeiset huomiot

Jalankulku ja pyöräily

- Ensisijaisia liikumismuotoja alueen sisällä
- Nopeat ja suorat pyöräreitit pysäkeille ja palveluihin
- Jalankulkupainotteinen keskusta

Tiivis joukkoliikennekaupungin rakenne

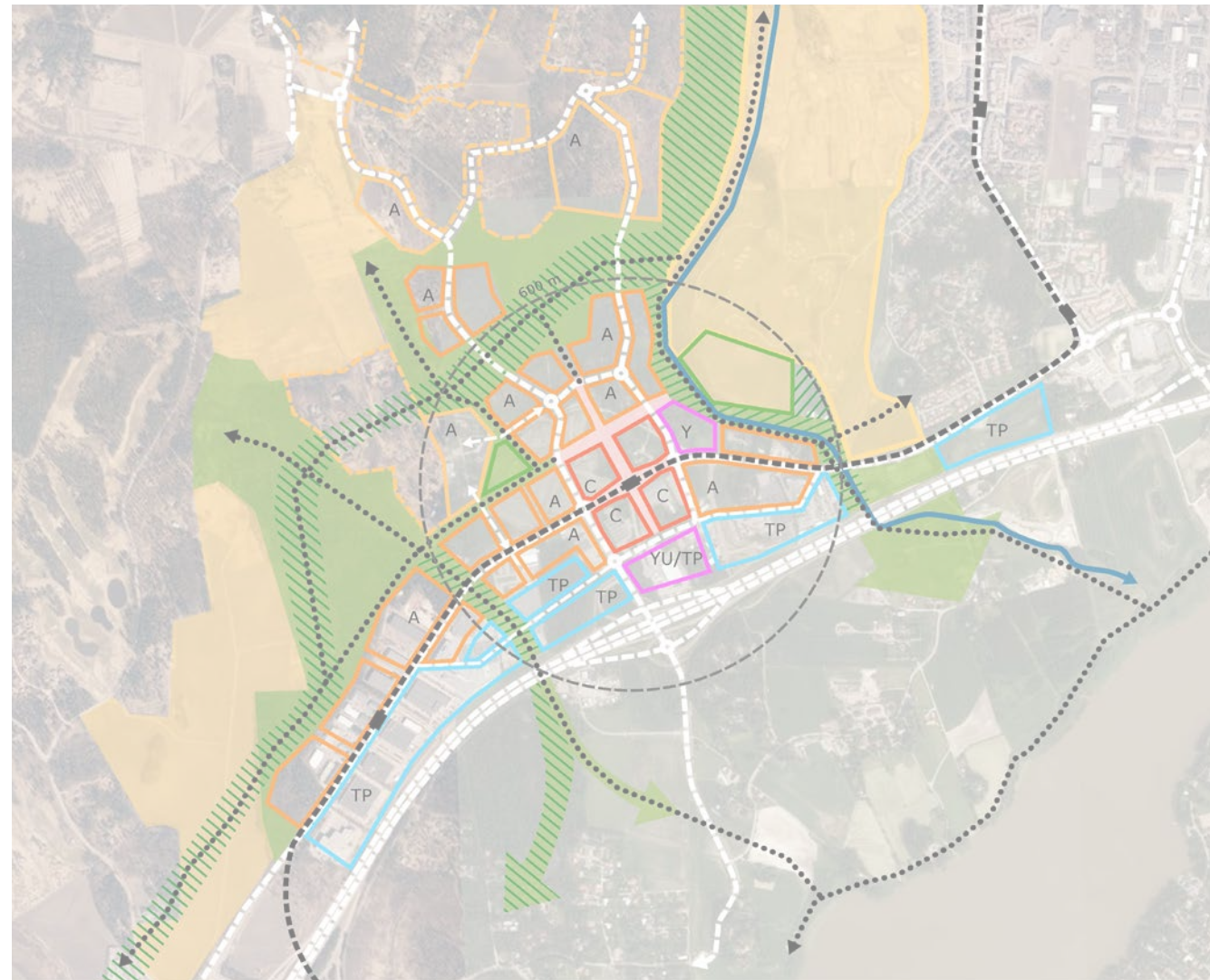
- 600 metrin etäisyydellä juna-asemasta 60 % uusista asukkaista, 1 kilometrin etäisyydellä yli 90%
- Alue voi toimia yhden raitiotiepysäkin tai useamman bussipysäkin varassa

Palvelut

- Merkittävät lähipalvelut ovat keskiteysti joukkoliikennekadun ympärillä
- Työpaikat ja alueella asiointi vahvistavat myös paikallisten palvelujen kysyntää
- Lähialueen maatalouden hyödyntäminen alueen palveluprofilissa (lähiruoka & ruokatuotanto)

Työn ja asumisen alue

- Alueen luonne asumista ja työpaikkoja yhdistävänä lähipalvelukeskuksena
- Kehä III:n liikennekäytävän hyödyntäminen työpaikka- ja yritystoimintaan



Autoliikenne

- Koskelontie ja Juvankartanontie muutetaan osin joukkoliikennekaduksi
- Kehä III:lla uusittava eritasoliittymä – parantaa alueelle saapumista ja poistumista, haasteena lyhyt liittymien väli

Energia

- Tiivis rakenne edistää vähäistä energiankulutusta
- Alue voidaan liittää suoraan kaukolämpöverkkoon
- Yritysalueiden laajat kattopinnat soveliaita aurinkoenergian keräämiseen

Maatalous- ja kulttuurimaisema

- Yhtenäiset viljelyalueet ja avoimet maisema-alueet säilyvät rakentamatta
- Nykyinen kyläasutus liittyy eheästi uuteen maankäyttöön
- Asukkaiden omatoiminen viljely

Puistot ja virkistysalueet

- Asuinkortteleista lyhyet etäisyydet ja suorat reitit urheilu- ja asukaspuistoihin sekä ympäröiville virkistysalueille
- Yhteyksien vahvistaminen Pitkäjärven suuntaan Kehä III:n poikki

Ekologisten yhteyksien huomioiminen

- Kehä III:n poikki kulkevan maakunnallisen ekologisen yhteyden parantaminen
- Pintavesiuomien avaaminen ja riittävien viivytysalaiden varaaminen

Yhdyskuntarakenne

- Rakentaminen sijoittuu rakentamisoiltaan suotuisille alueille
- Kuntateknisten verkostojen tehokas hyödyntäminen
- Huomioidaan liikenneverkon ja maankäytön liittyminen ympäröivään kyläasutukseen
- Vähennetään vilkkaiden liikennekäytävien estevaikutusta kaupunkirakenteessa

Erityishuomiot liikenteestä

- Yhteydet ulkoilu- ja virkistysalueille toimivat
- Keskusta on onnistuttu rauhoittamaan autoliikenteeltä
- Kehä III:n estevaikutuksen lieventämiseen tulee kiinnittää huomioita
- Polkupyörien liityntäpysäköintiä kaikille pysäkeille
- Pyöräilyn seutureitti voisi olla syytä siirtää Kehä III:n pohjoispuolelle
- Suora yhteys Helsingin keskustaan puuttuu kaikilla liikennemuodoilla
- Raitiotiestä huolimatta tukeutuu pitkälti henkilöautoliikenteeseen

^Kalajärvi

Joukkoliikenne
rakentuu raitiolinjan
vara

Jalankulku ja pyöräily
liittyy seudulliseen
runkoverkostoon

Kehä III >

Autoilu
vaatii uusitun liittymän

Raitiotien uusi siltayhteys
mahdollistavaa myös kävely- ja
pyöräilyverkon kehittämisen

< Espoon keskus

Leppävaara v