

8.12.2020

Kaupunkitekniiikan keskus
Investoinnit, Suunnittelu
Ramboll Finland Oy / Madis Sisask

KATUSUUNNITELMAN SELOSTUS

KAAVA-ALUEET: Matroonankatu, Luoteisrinne

KATUJEN NIMET: Luoteisrinne, Matroonankatu, Matroonanportti,
Finnoonkartanonkatu, Oikopolku, Matroonanpolku,
Maria Godhen Polku

1 HANKKEEN TIIVISTELMÄ

Finnooseen tulevan metroaseman läheisyyteen kaavoitetaan uusia asuinalueita. Matroonankadun ja Luoteisrinteen asemakaava-alueet ovat nykyisin liiketoiminta- ja varastointikäytössä, uuden asemakaavan myötä alueet muuttuvat katu- sekä asuinalueeksi. Lainvoimaisten katusuunnitelmien perusteella voidaan laatia alueen katurakennussuunnitelmat.

2 SUUNNITELMAN SISÄLTÖ

2.1 Katuluokat

Matroonankatu, Matroonanportti, Finnoonkartanonkatu ja Luoteisrinne ovat pääosin viereisiä asuinalueita palvelevia tonttikatuja. Finnoonkartanonkadun päädyssä on kääntöpaikka. Matroonankatu liittyy länsipäässään Luoteisrinteeseen sekä itäpäässään Finnoonkartanonkatuun T-liittymässä. Matroonanportti liittyy pohjoispäässä Matroonankatuun sekä eteläpäässä Suomenlahdentiehen. Oikopolku, Matroonanpolku sekä Maria Godhen polku ovat katuverkosta erilliset jalankululle ja pyöräilylle tarkoitetut raitit. Katusuunnitelma-alueella ei ole pyöräilyn laatu-, pää- tai seutureittejä.

2.2 Poikkileikkaukset

Katujen ajoratojen leveydet ovat seuraavat: Matroonankatu 5,50 m, Matroonanportti 5,50 – 6,00 m, Finnoonkartanonkatu 6,50 m, Luoteisrinne 5,50 m. Kaikki kadut ovat 1-ajorataisia ja 2-kaistaisia. Kadut ovat lähtökohtaisesti harjakaltevia ja jalkakäytävät sekä jk+pp-tiet sivukaltevia. Ajoratojen rinnakkaisten jalkakäytävien sivukaltevuus vieittää ajoradalle päin. Katujen erotuskaistat ovat 1,00...4,50 metrin levyisiä. Katujen varrelle esitetyt pysäköintitaskut ovat 2,50 metrin levyisiä.

Katujen rinnalla olevien jalkakäytävien leveys on pääsääntöisesti 3,00 m. Oikopolku on 4,00 m leveä yhdistetty jk+pp-tie. Matroonanpolku on 4,50 m leveä eroteltu jk/pp-tie. Maria Godhen polku on 4,00 m leveä eroteltu jk/pp-tie.

2.3 Liikenne

Ennusteliikennemäärää (KAVL) suunnittelualueen tonttikaduille maankäytön toteuttamisen jälkeen on arviolta n. 500-2000 ajon/vrk.

Pyöräliikenne tapahtuu katujen ajoradalla (ns. sekaliikenne). Ajoratojen rinnalla ovat jalkakäytävät. Matroonankadulla, Matroonanportilla, Hyljekujalla ja Luoteisrinteessä käytetään 30 km/h nopeusrajoitusta.

Finnoonkartanonkatu on mitoitettu bussiliikenteelle, kaarrekohdissa mitoituspäätös henkilöauton ja telibussin kohtaaminen. Finnoonkartanonkadun itäpäädyssä on bussivarikko. Katusuunnitelma-alueella ei ole bussipysäkkejä.

Katuliittymissä on ajonopeuksien ja väistämismääräsuojajärjestelyjen mukaiset näkemät, myös kevyen liikenteen näkemät ovat huomioitu.

2.4 Istutukset

Alueella on nykyisin vähän kasvillisuutta, josta valtaosa sijaitsee tonttien puolella. Katualueille istutetaan uusia puita ja pensaita, lisäksi nurmetetaan tietyillä katuosuuksilla katujen reuna-alueet.

2.5 Kuivatus ja vesihuolto

Katujen ja jk+pp-teiden tasaukset on suunniteltu siten, että alueelle muodostuu toimivat tulvareitit. Poikkeuksena on Finnoonkartanonkadun itäpääty, missä on alin kohta tasauksessa ja alueelta poispäin ei saada toimivaa tulvareittiä katujen pintoja pitkin. Tämän vuoksi on suunniteltu kadun päätyyn useita hulevesikaivoja ottamaan vastaan tulvatilanteessa alueelle kerääntyviä hulevesiä. Finnoonkartanonkadulta etelään Suomenlahdentien poikki jatkuva hv-viemäri on mitoitettu tulvatilanteen vesimäärille. Kaikille kaduille ja osittain myös raiteille rakennetaan hulevesi- ja jätevesiviemärit sekä vesijohdot. Katujen pituuskaltevuudet ovat riittävät toimivalle pintakuivatukselle.

2.6 Katujen rakenteet

Katujen ja raittien rakennekerrokset ovat suunniteltu Espoon kaupungin katujen päällysrakenteiden mitoitussuhteiden mukaisesti. Katurakenteiden kokonaispaksuudet vaihtelevat maaperäolosuhteiden perusteella, ajoradoilla 0,81 - 1,06 metriä ja kevyen liikenteen väylillä 0,79 – 0,99 metriä.

3 SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

Alueelle luodaan toimiva jalankulun, kevyen liikenteen sekä autoliikenteen verkosto. Ajoratojen sekä jalkakäytävien ja pyöräkaistojen kulutuskerrokset ovat pääsääntöisesti asfalttia. Katujen reunakivet ovat harmaata graniittia. Katujen reuna-alueet nurmetetaan tai kivetään, kadut ja raitit valaistaan. Katujen ja raittien korkeusasemat on sovitettu yhteen liittyvien alueiden korkeusasemien kanssa.

4 KUSTANNUKSET JA AIKATAULU

Katujen ja raittien rakennuskustannukset ilman arvonlisäveroa ovat yhteensä noin 3,5 milj. euroa.

Katujen ja raittien rakennustyöt on tarkoitus aloittaa vuoden 2021 aikana.

5 VUOROVAIKUTUS

Hankkeen asukastilaisuus on pidetty 2.3.2020 Espoon kaupunkitekniikan keskuksessa. Asukastilaisuuteen ei tullut asukkaita paikalle. Alueella ei ole nykyisin asukkaita, joten kommentteja suunnitteluratkaisuihin ei olla saatu.