

27.5.2026

Kaupunkitekniikan keskus
Investoinnit, Suunnittelu
Ramboll Finland Oy / Kati Kuosmanen,
Oscar Leppänen, Madis Sisask

KATU- JA PUISTOSUUNNITELMAN SELOSTUS

KAAVA-ALUEET:	Kivenlahti I A, Hyökyvuorenrinne, Kivenlahden metrokeskus
KADUN NIMI:	Merivirta plv 6 - 305 ja Kivenlahdenkatu välillä Kivenlahden-tunneli – Merivirta
PUISTON NIMI:	Hyökyvuori- puiston osa

1 HANKKEEN TIIVISTELMÄ

Suunnittelukohde sijaitsee Espoossa, Espoonlahden kaupunginosassa, Kivenlahden pienalueella. Merivirtaa ympäröivät suuremmalta osalta nykyiset kerrostalorakennukset, joissa sijaitsevat asuin- ja liiketilat. Lisäksi on kadun varrella muutama henkilöautojen pysäköintilaitos. Merivirran itäpuolella sijaitsevat Hyökyvuorenrinteen ja Hyökyvuoren puistoalueet sekä Kivenlahden asukaspuisto. Kadun eteläpäädyn lähellä on merenranta.

Merivirran suunnitteluhankkeen taustalla on kadun lähialueella tapahtuneet maankäyttömuutokset sekä alueella aikaisemmin laaditut liikenneturvallisuustarkastelut ja asukkailta alueen liikenteellisistä ongelmista saadut palautteet. Nykyään on sekä Merivirran eteläosalla, että Kivenlahdenkadulla liian leveät ajoradat suhteessa käytettävään katutilaan, aiheuttaen liian suurta ajonopeutta. Kadun suojatiesaarekkeet ovat alimittaiset ja kadun turvallinen ylittäminen Merivirran ja Kivenlahdenkadun liittymässä on ongelmallinen. Lisäksi erotuskaistoilla on nykyään liian vähän tilaa puille ja puiden kasvualustoille.

Merivirran ja Kivenlahdenkadun liittymään on suunniteltu kiertoliittymä parantamaan liikenneturvallisuutta sekä liikenteen sujuvuutta. Merivirrälle on suunniteltu leveät erotuskaistat puille sekä turvalliset suojatiet kadun ylitykseen. Lisäksi Hyökyvuori puiston alueella muutetaan hieman jk+pp-tien linjausta sekä istutetaan uusia puita. Muuntamo siirretään Kivenlahdenkadun reuna-alueelta Hyökyvuori puiston länsikulmaan.

2 SUUNNITELMAN SISÄLTÖ

2.1 Katuluokka

Merivirta plv 6 – 305 on olemassa oleva paikallinen kokoojaku. Merivirta liittyy pohjoispäädyssä Höyrylaivantiehen. Merivirta liittyy kadun eteläosalla Aallokko-nimiseen tonttikatuun. Kadun eteläpäädyssä on henkilöautojen kääntöpaikka. Merivirran läntinen pp-tie on pyöräilyn pääreitti.

Kivenlahdenkatu välillä Kivenlahdentunneli - Merivirta on olemassa oleva alueellinen kokoojaku. Merivirran ja Kivenlahdenkadun liittymä on nelihaarainen kiertoliittymä.

2.2 Poikkileikkaus

Merivirta plv 6 – 305 on yksiajoratainen ja kaksikaistainen. Kadun ajorata on harjakalteva. Kadun ajokaistat ovat 3,25 – 4,0 metrin levyiset. Merivirran ja Kivenlahdenkadun liittymä on kiertoliittymä, jonka ulkohalkaisija on 28,0 metriä.

Ajoradan rinnakkaisten jalkakäytävien sivukaltevuus viettää ajoradalle päin. Merivirran Kivenlahdenkadusta pohjoiseen jäävällä jaksolla jalkakäytävä ja pp-tie erotellaan. Jalkakäytävän leveys on Merivirran länsipuolella noin 1,9 metriä ja itäpuolella 2,0 metriä. Pp-tien leveys on länsipuolella 3,0 metriä ja itäpuolella 2,0 metriä. Merivirran Kivenlahdenkadusta etelään jäävällä jaksolla on kadun länsipuoleinen jalkakäytävä 3,5 metrin levyinen.

Kadun erotuskaistat ovat 0,5—7,5 metrin levyiset ja puuistutusten kohdalla vähintään 3,5 metrin levyiset. Suojatiesaarekkeiden leveys on 2,5 m.

Kivenlahdenkatu välillä Kivenlahdentunneli – Merivirta on yksiajoratainen ja kaksikaistainen. Kadun ajorata on harjakalteva. Kadun ajokaistat ovat noin 4,0 metrin levyiset.

Hyökkyvuori puistoon sijoittuvan jk+pp-tien leveys on 3,0 m.

2.3 Liikenne

Kivenlahdenkadun nykyinen liikennemäärä (KAVL) on noin 4 200 – 5 000 ajon/vrk, liikenneennuste vuodelle 2050 (KAVL) on noin 5 000 – 5 800 ajon/vrk. Merivirran nykyinen liikennemäärä (KAVL) on noin 2 000 ajon/vrk ja liikenneennuste vuodelle 2050 (KAVL) on noin 3 000 ajon/vrk.

Merivirralla ja Kivenlahdenkadulla kulkee nykyisin useita bussilinjoja, joista osa tulee siirtymään toisille reiteille Kivenlahden metrokeskuksen valmistumisen jälkeen. Katusuunnitelman alueella ei ole linja-autojen pysäkkejä.

Kadun pohjoisosan lähellä sijaitsee Länsimetron Kivenlahden metroaseman itäinen sisäänkäynti.

Merivirran ja Kivenlahdenkadun liittymän viereisen Hyökyvuoren pysäköintilaitoksen lounaisnurkassa on hätäpoistumiseen tarkoitettu ovi. Pysäköintilaitoksen reuna-alueella on toisenlainen päällyste (kiveys), kuin alueen jalkakäytävillä, ettei sinne ohjautuisi jalankulkijoita.

Merivirran Kivenlahdenkadun liittymästä pohjoiseen jäävän katujakson läntinen pp-tie on pyöräilyn pääreitti. Kivenlahdenkadun liittymästä etelään jäävällä jaksolla tapahtuu pyöräily ajoradalla.

Kiertoliittymän luoteisnurkassa on tavoitteena sijoittaa jalkakäytävä osittain viereisen kiinteistön 49-34-31-2 puolelle maanomistajan luvalla. Tällöin voidaan loiventaa jalkakäytävän rinnalla olevan pyörätien geometriaa kiertoliittymän luoteisnurkassa.

2.4 Istutukset

Katualueille istutetaan uusia katupuita ja pensaita, lisäksi nurmetetaan välikaistojen leveitä osia ja piennaralueita. Kapeiden väli- ja erotuskaistojen pintamateriaalina käytetään kunnossapitoystävällisiä betoni- tai kenttäkiviä. Kiertoliittymän keskisaarekkeeseen istutetaan puita sekä matalaa pensas- ja maanpeitekasvillisuutta. Nykyisiä puita pyritään säilyttämään. Muutamia puita joudutaan poistamaan Kivenlahdenkadun ja Merivirran liittymäalueelta, näiden tilalle istutetaan korvaavat puut. Liito-oravien kulkuyhteyttä pyritään parantamaan uusilla puuistutuksilla sekä katualueella, että Hyökyvuoren puistoalueen reunalla.

Hyökyvuori puistoon istutetaan muutamia uusia puita. Puistoalueella olevat nykyiset puut säilytetään.

2.5 Kuivatus ja vesihuolto

Katujen tasaukset on suunniteltu siten, että kaduilla on toimivat tulvareitit. Katujen ja raittien pituuskaltevuudet sekä aukoiden viettokaltevuudet ovat riittävät toimivalle pintakuivatukselle.

Kaduille rakennetaan uudet hulevesi- ja jätevesiviemärit sekä vesijohdot. Nykyiset, osittain puuistutusten alla olevat vesihuoltolinjat hylätään.

2.6 Katujen rakenteet

Katujen rakennekerrokset on suunniteltu Espoon kaupungin katujen päällysrakenteiden mitoitushjeiden mukaisesti. Katurakenteen paksuus on ajoratoilla 0,81 metriä ja jalkakäytävillä sekä pyöräteillä 0,79 metriä.

3 TUTKITUT VAIHTOEHDOT

Merivirran ja Kivenlahdenkadun liittymän osalta tutkittiin suunnittelutyön aikana erilaisia vaihtoehtoja: nelihaaraliittymä, liikennevalo-ohjattu liittymä sekä kiertoliittymä. Kiertoliittymään päädyttiin pääasiallisesti liikenneturvallisuussyistä, koska kiertoliittymä hillitsee ajonopeuksia

hyvin ja pystyy samalla välittämään liikennettä sujuvasti. Kiertoliittymä on myös perusteltu, ottaen huomioon puutteelliset näkemäolosuhteet liittymäalueella. Liikennevalo-ohjatussa liittymässä Kivenlahdenkadun kaakkoissuunnalla ulottuisi jono aika-ajoin Kivenlahdentunneliin, mikä ei ole sallittua paloturvallisuussyistä. Lisäksi liittymän läpi ei kulje sellaista määrää ajoneuvoliikennettä, mikä vaatisi valo-ohjauksen käyttöä. Valo-ohjauksen toteutus on myös kiertoliittymää kalliimpi ratkaisu rakentamisen sekä huollon ja korjausten kannalta. Nelihaaraliittymä ei olisi turvallinen näkemäolosuhteiden kannalta. Kiertoliittymän keskisaarekkeelle istutettavat puut tulevat vahvistamaan alueen liito-oravareittejä.

Merivirran Kivenlahdenkadun liittymästä pohjoiseen jäävän katuosuuden osalta tutkittiin yksisuuntaisten pyöräteiden käyttöä. Lopulta päädyttiin kaksisuuntaisten pyöräteiden käyttöön, koska yksisuuntaisten pyöräteiden käyttö johtaisi ahtaassa liittymätilassa epäturvallisiin pyörätiegeometrioihin kiertoliittymäratkaisun osalta.

4 SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

Katujärjestelyt toteutetaan korkealaatuisena. Ajoratojen ja pp-teiden kulutuskerrokset ovat asfalttia ja jalkakäytävien päällysteenä on pääsääntöisesti betonilaatta, poikkeuksena kiertoliittymästä etelään jäävä jalkakäytävä, jossa päällystemateriaali on asfaltti. Kadun reunakivet ovat harmaata graniittia. Kadun valaisinpylväät uusitaan. Erotuskaistoille lisätään pensaskasvillisuutta ja istutetaan katupuita. Kadun korkeusasemat on sovitettu yhteen liittyvien alueiden korkeusasemien kanssa.

Suunniteltujen ratkaisujen myötä eri liikennemuotojen olosuhteet paranevat. Autoliikenteen osalta kiertoliittymä parantaa liikenteen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille luodaan selkeät kulkureitit, huomioiden niiden tilantarpeet.

Nykyisten puiden kasvuolosuhteita pyritään parantamaan leveämmillä erotuskaistoilla. Katutila muuttuu kaupunkikuvultaan vihreämmäksi kapeampien ajoratojen ja lisääntyneen katuvihreän myötä. Suunnitelmat huomioivat nykyisen ja kehitettävän liito-oravan kulkureitin sekä säilytettävän että istutettavan puuston osalta.

5 KUSTANNUKSET JA AIKATAULU

Kadun rakennuskustannukset ilman arvonlisäveroa ovat yhteensä noin 3,67 milj. euroa.

Kadun rakentamisen ajankohtaa ei ole ohjelmoitu.

6 VUOROVAIKUTUS

Suunnitelmaluonnokset olivat tutustuttavina ja kommentoitavina Espoon Otakantaa.fi-sivustolla aikavälillä 24.2.2026 – 10.3.2026. Saatuihin kommentteihin vastattiin Ota-kantaa.fi-sivustolla.