

Lisätiedot:

Kuntatekniikkapäällikkö Jarkko Riipinen, puh. 0503 382 8756

Projektivastaava Stefan Tammilehto, puh. 040 482 4727

etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Tausta:

Espoon kaupunkiratahankkeessa suunnitellaan Koivuhovin aseman liityntäpysäköinnin uudistamista. Tämän rinnalla Espoo suunnittelee myös Bredanportti-kadun ja Ullanmäentien uudistamista.

Koivuhovin aseman pysäköintialue sijaitsee rata-alueen eteläpuolella ja kaupunginraja Kauniaisten ja Espoon välillä kulkee viistosti pysäköintialueen läpi. Kyseessä on jo käytössä oleva pysäköintialue, jota kehitetään edelleen kaupunkiratahankkeen suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä.

Pysäköintialueen suunnitelman nähtäville asettamisen yhteydessä on huomioitava, että Espoo suunnittelee lisäksi omalla alueellaan LP-aluetta ympäröiviä viher- ja katualueita, jotka eivät kuulu Kauniaisten nähtäville asetettavaan aineistoon.

Alueen suunnitelma

Kuntatekniikka on suunnitellut aluetta yhteistyössä Espoon kaupungin ja ratahankkeen kohdevastuusuunnittelija Afry Finland Oy:n kanssa. Suunnittelualue käsittää Kauniaisten osalta liityntäpysäköintialueen kulman ja osan Bredanportti-kadusta.

Bredanportti on paikallinen kokoojakuu, joka yhdistää Espoon puolella olevan Ullanmäentien ja Kauniaisten puolella olevan Bredantien. Katu palvelee alueen joukkoliikennettä. Bredanportin molemmilla reunoilla on yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet. Bredanportti on 1-ajoratainen. Ajoradan leveys on noin 6,9 metriä, joka säilyy nykyisellään. Ajorata on harjakalteva. Itäreunassa oleva yhdistetty jk+pp -tie levennetään 4,0 metriin ja länsireunan jk+pp -tie säilyy nykyisessä 3,5 metrin leveydessä. Jalankulku- ja pyörätiet on erotettu ajoradasta 2 metriä leveillä välikaistoilla.

Koivuhovin aseman LP-alue on katuluokaltaan pysäköintialue. Pysäköintialue sijoittuu osin Kauniaisten ja osin Espoon kaupungin alueelle. LP-alue koostuu alueen ympäri ajettavasta ajoradasta ja 106 pysäköintiruudusta. Ajorata on 6,5 metriä leveä ja yksipuoleisesti kalteva. LP-alueen leveys vaihtelee 41 ja 42 metrin välillä.

Bredanportin kadulle (Espoon puolelle), Ullanmäentielle ja LP-alueelle rakennetaan 236 polkupyöräpaikkaa, joiden tasaukset ovat aluemaisia.

LP-alueelle rakennetaan aluetta palveleva hulevesiverkko, joka liitetään Ullanmäentien hulevesilinjaan. Ajoradan ja kevyen liikenteen väylien kuivatus säilyy pääosin nykyisellään. Katujen osien pituuskaltevuudet ovat riittävät toimivalle pintakuivatukselle.

Bredanportti ja LP-alue toteutetaan korkeatasoisina, koska alue on asemaseudun välitöntä ympäristöä. Suunnitelmaratkaisut ovat asemakaavan mukaisia.

Ajoratojen ja kevyen liikenteen väylien kulutuskerrokset ovat asfalttia. Ajoradan reunakivet ovat graniittia. Keski- ja välikaistoille istutetaan katupuita ja pensaita, piennaralueet nurmetetaan. LP-alue valaistaan keskisaarekkeelle sijoitettavin 2-vartisin valaisinpylväin (korkeus 10 m) ja kevyen liikenteen väylät omin erillisin valaisin (korkeus 5 m).

Kauniaisten puolen suunnittelualan kustannukset ovat lähtökohtaisesti n. 100 000 € ja sisältyvät Kauniaisten laskennalliseen osuuteen Espoon kaupunkiratahankkeen kustannuksista.

Yhteenveto

Yhteenvetona kuntatekniikka esittää, että ehdotuksen mukaiset pysäköintijärjestelyt ja katu rakennetaan suunnitelmien mukaan. Bredanportin kadulla muutokset liittyvät paljolti infran päivittämiseen kadun alla sekä itse kadun yhteensovittamiseen liittyviin alueisiin sekä juna-aseman laitureiden sisäänkäyntiin. Rakentaminen sisältyy Espoon kaupunkiratahankkeen työohjelmaan ja kustannuksiin vuosille 2024-2027.

Ehdotus katusuunnitelmaksi on esityslistan **liitteenä**.

.....

Varajäsen Suominen esitti jäsen Björkin kannattaessa riittävän määrän sähköautojen latauspaikkojen sisällyttämistä suunnitelmiin sekä niiden toteuttamista asemaseudun alueelle. Esitys sai valiokunnan yksimielisen kannatuksen.

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju:

Yhdyskuntavaliokunta päättää asettaa Koivuhovin pysäköintialueen suunnitelman julkisesti nähtäville MRA 43 § mukaisesti. Suunnitelmasta pyydetään poliisin, HSY:n, HSL:n, vanhus- ja vammaisneuvostojen lausunnot.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin. Lisäksi valiokunta edellyttää riittävän määrän sähköautojen latauspaikkojen sisällyttämistä suunnitelmiin sekä niiden toteuttamista asemaseudun alueelle.

Liitteet:

Ehdotus katusuunnitelmaksi

YLV 06.06.2023 § 59

126/10.03.01.00.00/2023

Kuntatekniikkapäällikkö Jarkko Riipinen, puh. 0503 382 8756
Projektivastaava Stefan Tammilehto, puh. 040 482 4727
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Suunnitelma on ollut nähtävillä 30.3-14.4.2023 välisen ajan.

Kuntatekniikka pyysi suunnitelmien nähtäville asettamisen yhteydessä lausunnot Länsi-Uudenmaan poliisilta, HSL:ltä sekä vanhus- ja vammaisneuvostolta. Luonnollisesti myös kuntalaisilla ja osallisilla oli mahdollisuus antaa palautetta.

Yksityishenkilöiden palautteet eivät liittyneet itse käsiteltävänä olevaan suunnitelmaan, vaan raiteiden sijoittumiseen.

LU-Poliisi on tutustunut aineistoon ja toteaa, että katusuunnitelmaehdotus parantaa toteutuessaan alueiden liikenteellistä käytettävyyttä, eikä heillä ole katusuunnitelmiin huomautettavaa tai muuta lausuttavaa.

HSL kirjasi lausuntopyynnön vastineessaan, ettei sillä ole lausuttavaa suunnitelmista.

Kauniaisten vanhusneuvosto pyysi lausunnossaan huomioimaan, että myös esteetön kulku varmistettaisiin esim. hissillä. Kuntatekniikka toteaa vastineessaan, että maantasoiselle pysäköintialueelle ei rakenneta hissiä – Bredanportin alikulussa on hissi juna-asemalle.

Kauniaisten vammaisneuvosto nosti lausunnossaan esille seuraavat huomiot:

- *Parkkialueen eteläpuolelle 2 lisä invapaikkaa.*
- *Onko huomioitu sähkölatauspisteitä?*
- *Tulkitsemme, että esteetön reitti inva-p paikoilta päättyy hissille, (hissivaraus?)*
- *Onko hissien koko mitoitettu esim. sähköpyörätuolille ja kaksostenrattaille?*
- *Hissille vievä autoparkinpuoleiset kulkuväylät, inva-p ja Ullanmäentien liittymästä alkaen päättyen Bredantien t-risteykseen, tulee olla merkitty ainoastaan jalankulkua varten, pyöräily ehdottomasti kielletty, kulkuturvallisuus huomioiden!*
- *Näin ollen Bredanportin kevytliikenne tulee ohjata selkein liikennemerkein parkkialueen vastakkaiselle puolelle.*
- *Ullanmäen kulman parkkialueelta puuttuu inva-autojen saatto/noutoliikenne paikoitus.*

Liityntäpysäköintialueelle tulee 103 pysäköintipaikkaa sekä kolme invapysäköintipaikkaa. Suunnitteluohjeen mukaan (ml. RT-korttien ohjeistus) esteettömiä autopaikkoja tulisi olla yksi 50:stä sekä yksi lisää aina alkavaa 50 autopaikkaa kohden. Vaatimus toteutuu, mutta kuntatekniikka voi jatkosuunnitelmissa esittää yhtä lisäpaikkaa Espoolle.

Sähköautojen lataustarve on huomioitu - varausputket ja kaapelikaivo esitetään lopullisissa suunnitelmissa yhdyskuntavaliokunnan päätöksen mukaisesti. Tulevaisuuden sähköistys huomioiden, tullaan asettamaan varausputket keskirivin pysäköintipaikoille (tämä kattaa 24 + 24 paikkaa / yksi tolppa kattaa teoriassa neljä pysäköintipaikkaa). Näin ollen karkeasti 50 % paikoista on mahdollista sähköistää. Itse lataustoiminta toteutetaan ulkopuolisen operaattorin turvin, joka rakentaa tarvittavan latausjärjestelmän ja ylläpitää toimintaa. Tämä on kaupunkien yhteistyön kautta järjestettävä asia, joka on huomioitu kaupungin välisissä keskusteluissa ja suunnitelmissa.

Suunnitelmissa on huomioitu esteetön reitti, joka johtaa rakennettavalle hissille (laiturialueelle). Esteetön reitti on suunniteltu niin, että vaadittuihin kohteisiin rakennetaan esteettömät kulkureitit. Asemaympäristöt ovat ns. erikoistasovaatimuksen mukaisia ympäristöjä ja suunnitelma täyttää alueelle asetettavat vaatimukset. Hissien mitoituksen suhteen noudatetaan esteettömän ympäristön erikoistason ohjeistusta, tarkoittaen että hissiin mahtuu niin sähköpyörätuoli kuin isommat lastenrattaatkin.

Kulikuturvallisuus on niin ikään huomioitu ohjeistuksen mukaisesti. Pyöräily-yhteydet sijoittuvat pyöräilyverkoston mukaisesti. Pyöräilyn ja muiden liikennemuotojen risteämisturvallisuus määräytyy näkemien perusteella, jotka on suunnitelmassa huomioitu. Kevyen liikenteen väylä on yhdistetty jk+pp-väylä, johtuen mm. tiukasta tilasta ja Väylävirastonkin asettamasta suunnitteluratkaisusta. Erotellut väylät vaatisivat enemmän tilaa, joka puolestaan johtaisi tukimuurien rakentamisen tarpeeseen. Nämä puolestaan ovat kohteessa sekä haastavat, että kalliit rakentaa. Kaikki kulkumuodot tullaan ohjaamaan alueella liikkumaan turvallisesti (erillinen liikennemerkkisuunnitelma). Pyöräiliikenteen on toimittava alueellisesti loogisesti, mistä syystä sitä ei ohjata yksinomaan parkkialueen vastakkaiselle puolelle.

Ullanmäentien varrelle ei sovitettu erillistä saattoaluetta suunnitelmiin (asia tutkittiin ja keskusteltiin kokouksissa), sillä alueelle rakennettava yleinen 3-metrinen saattoalue toimii myös inva-autojen saatto- ja noutoliikenteelle. Asia sovittiin Espoon ja Väyläviraston välisessä suunnittelukokouksessa. Pysäköintialueen sisällä, alueen länsireunalla on tämän lisäksi käytännössä tilaa tarpeellisille lyhyille saatto-/noutotapahtumille (suoraan esteettömän reitin varrella). Alue on Espoon kaupungin ja suunnittelualueen puolella, mutta huomiot välitetään myös heille.

Yhteenvedo

Yhteenvetona kuntatekniikka esittää, että ehdotuksen mukaiset pysäköintijärjestelyt ja katualueet rakennetaan suunnitelmien mukaan. Bredanportin kadulla muutokset liittyvät laajalti infran päivittämiseen kadun alla sekä itse kadun yhteensovittamiseen liittyviin alueisiin sekä juna-aseman laitureiden sisäänkäyntiin. Rakentaminen sisältyy Espoon kaupunkiratahankkeen työohjelmaan ja kustannuksiin vuosille 2024–2027.

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju:

Yhdyskuntavaliokunta päättää hyväksyä Koivuhovin pysäköintialueen katusuunnitelman valiokunnan 7.3.2023 käsittelyssä liitteenä olleen suunnitelman mukaisena.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.