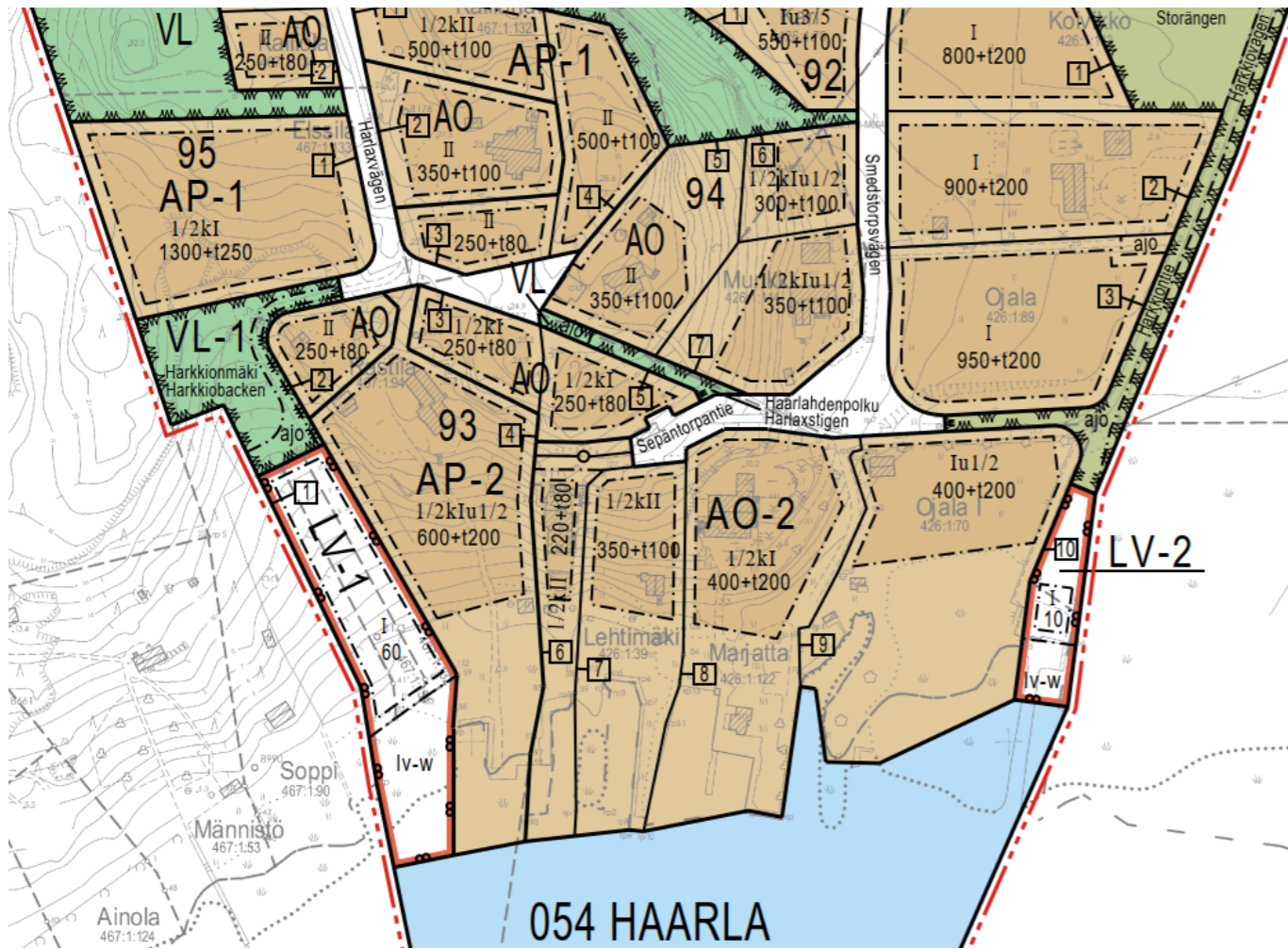
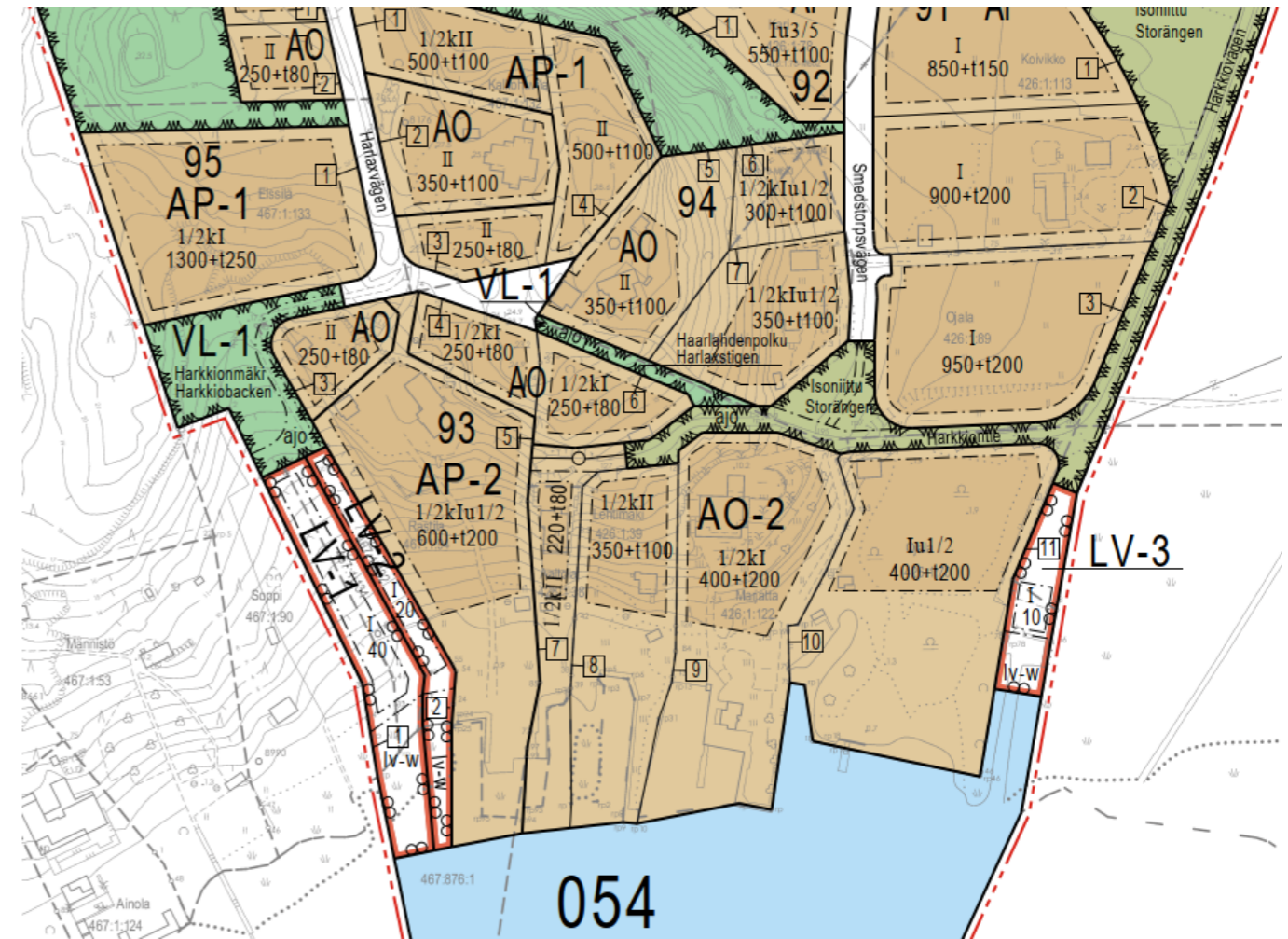


Selvitys Sepäntorpantien loppupään toteutettavuudesta 14.8.2024.



Kuva 1. Ote 6.4.2021 päivätystä ja kaupunkiympäristölautakunnan 4.5.2021 hyväksymästä kaavaehdotuksesta.



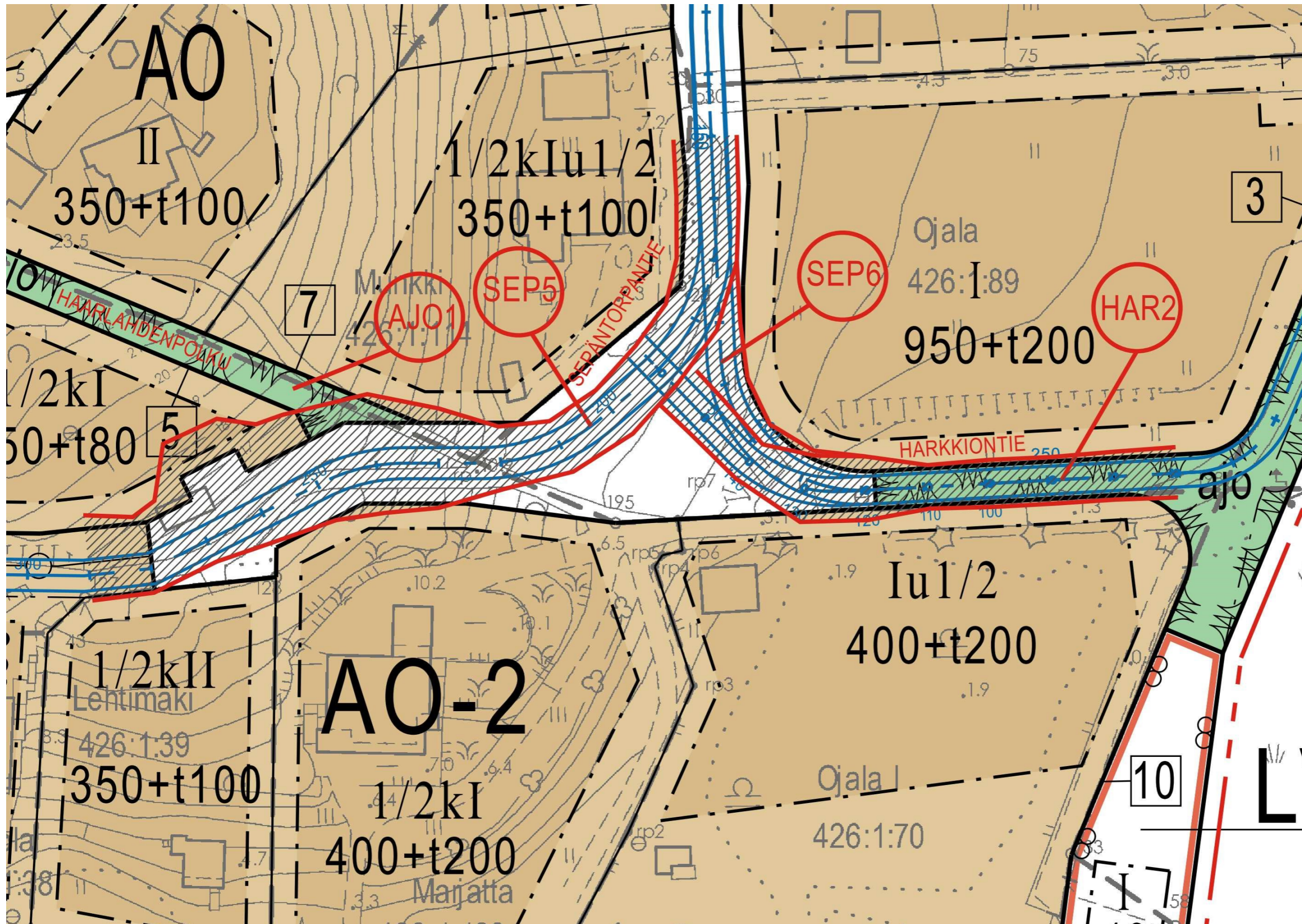
Kuva 2. Ote 1.2.2024 päivätystä ja kolmannen kerran nähtäville olleesta kaavaehdotuksesta.

Selvitys on laadittu Kaupunkiympäristön kaavoituksessa pohjautuen toteutussuunnittelun tekemiin katulinjojen pituus- ja poikkileikkauksiin. Toteutussuunnittelun tekemät tarkastelut on tehty 4.5.2021 kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymästä kaavaehdotuksesta. Tarkastelut tehtiin kaavoituksen pyynnöstä. Kaavoituksen pyynnön taustalla taas oli kiinteistöjen Marjatta ja Ojala maanomistajan näkemys, että Sepäntorpantien katualue kääntöpaikkoineen vie häneltä kohtuuttoman paljon pinta-alaa ja ettei kääntöpaikkaa saa sovitettua maastoon järkevästi. Ennen kaavoituksen tarkastelupyynnötä Sepäntorpantien alueelle ei ole tehty näin kattavaa tarkastelua katujen toteutettavuudesta ja vielä niin, että useat eri katu- ja kulkuyhteyshaarat tulevat tarkastelluksi samalla kertaa. Aiemmin on tutkittu vain yksittäisiä katuhaaroja kerrallaan ja kokonaistarkastelu on jäänyt puuttumaan.

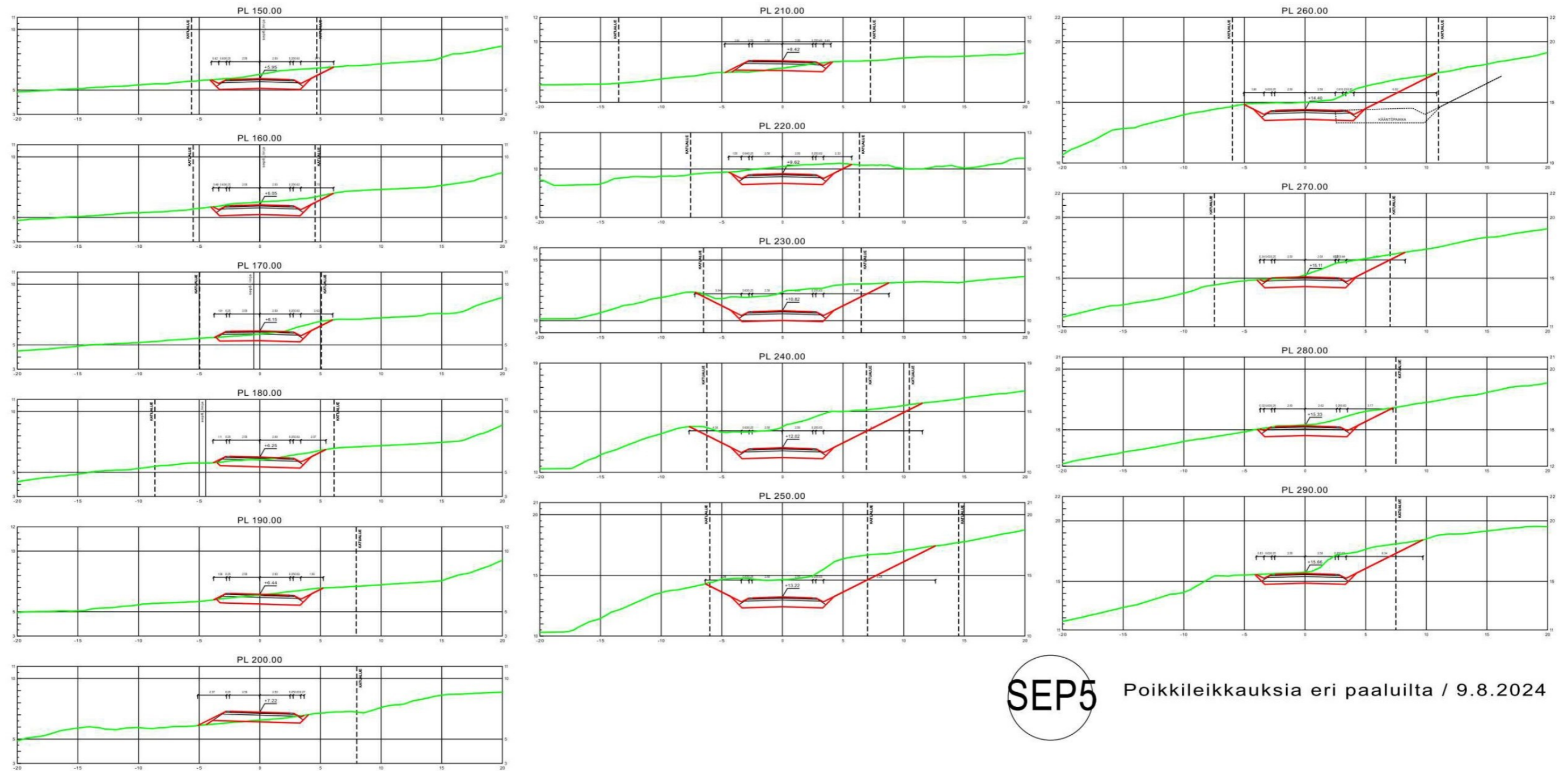
Olellaisena osana tarkastelua on käytetty kadun suunnittelun ohjeita ja niistä erityisesti pystygeometriaa eli kadun tasausta. Viimeisin ohjeisto on vuodelta 2020. Alla kuvana ohjeiden taulukko 4, jossa esitetään ajoradan pituuskaltevuuden enimmäisarvot eri korkeuseroilla. Sepäntorppantie vertautuu taulukossa yllä olevaan riviin (kadun mitoitussnopeus 30 km/h). Koska Sepäntorppantien pään / nykyisen Harkkiontien pään alueella korkeuserot ovat aiotulla kadulla suuremmat kuin kaksi metriä, tulisi kadun pituuskaltevuuden olla korkeintaan 10 %.

Taulukko 4: Suositeltavat ajoradan pituuskaltevuuden enimmäisarvot eri korkeuseroilla

Mitoitussnopeus km/h	Pituuskaltevuus i-max %		
	h ≤ 2 m	h > 2 m	Liittymässä
30	12	10	6
40	10	8	5
50	8	7	4
60	7	7	4

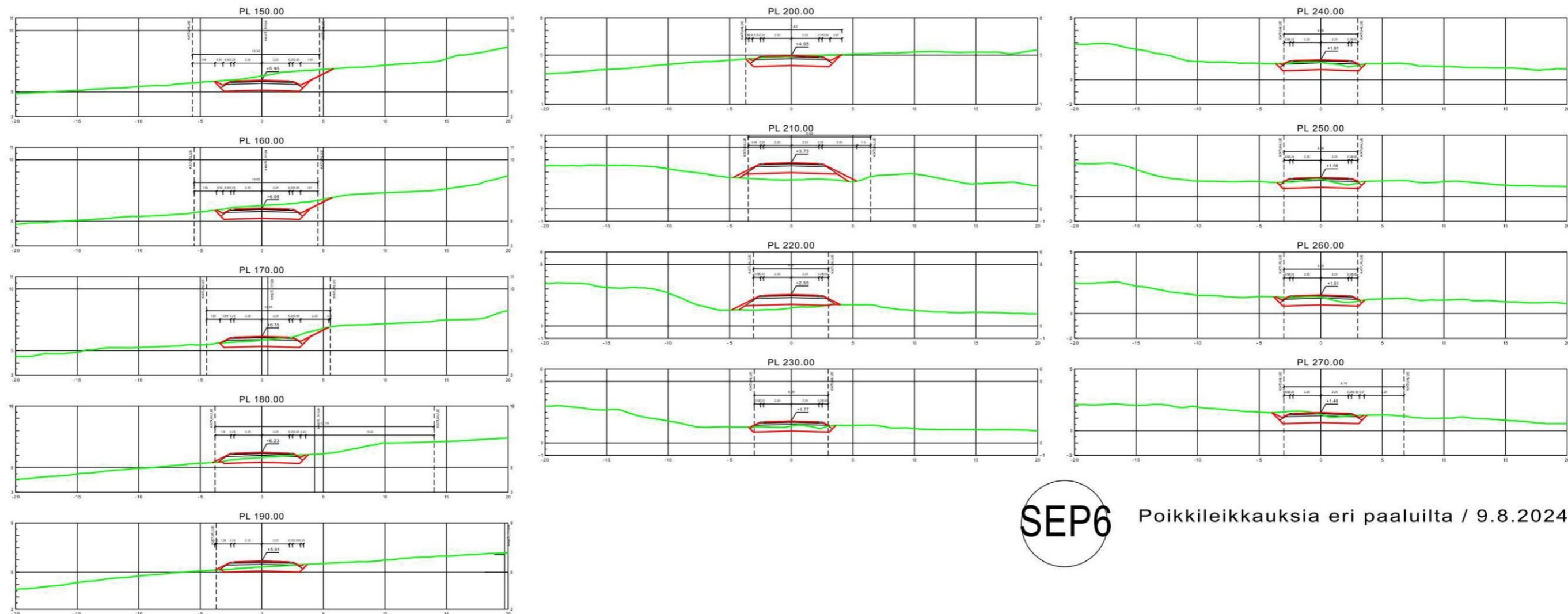


Kuva 3. Kaavoituksen konstruoima kuva eri katulinjojen pituus- ja poikkileikkausten perusteella. Kuvalla havainnollistetaan, miten varsinkin käännpaikan alueella aiottu katutila ei olisi riittänyt alkuunkaan kadun tarvitsemiin rakenteisiin.



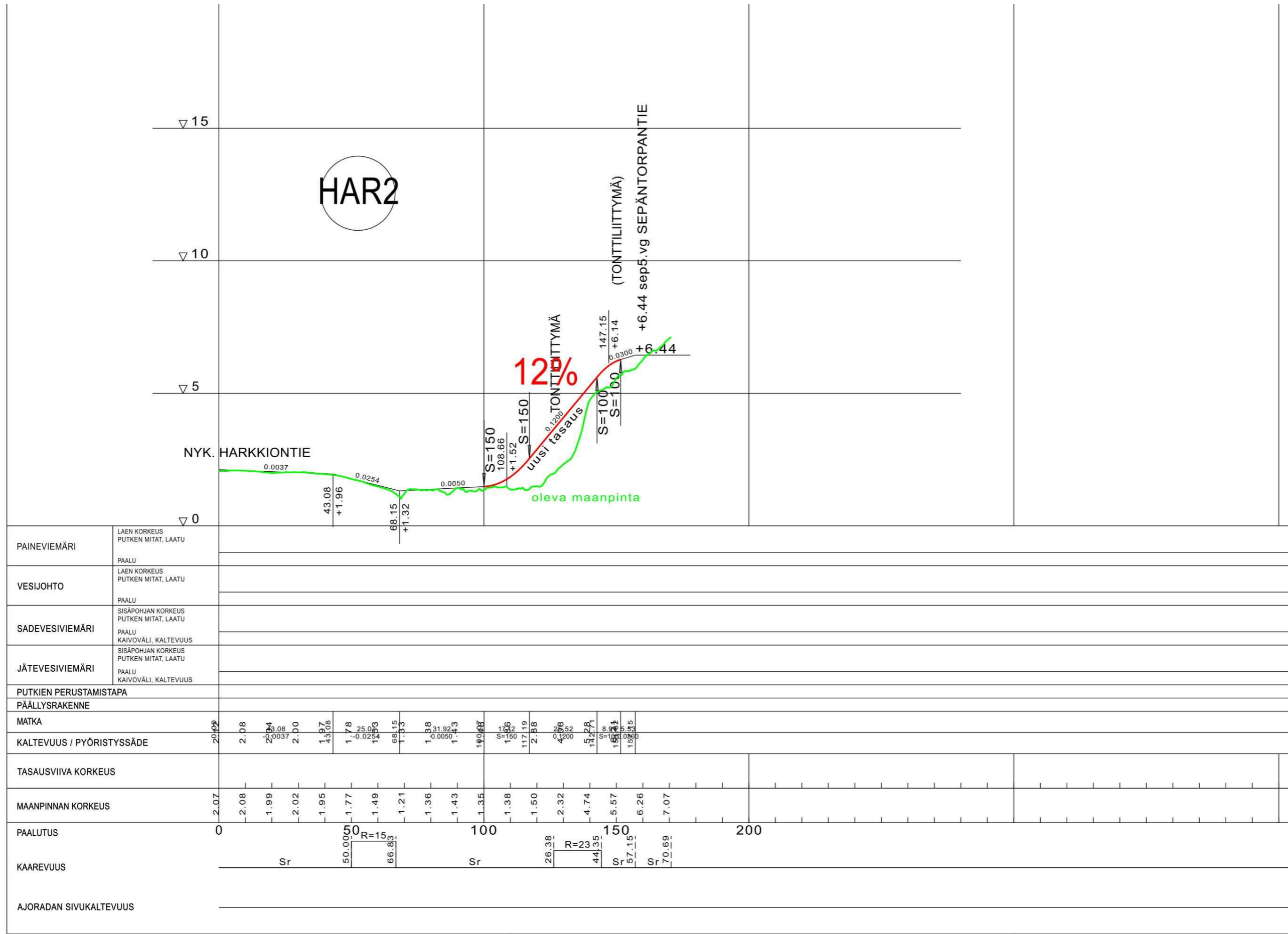
SEP5 Poikkileikkauksia eri paaluilta / 9.8.2024

Kuva 5. Linjaukseen SEP5 liittyviä poikkileikkauksia. Eri paaluluvut löytyvät kuvasta 3 linjauksen kohdalta 10 metrin välein.

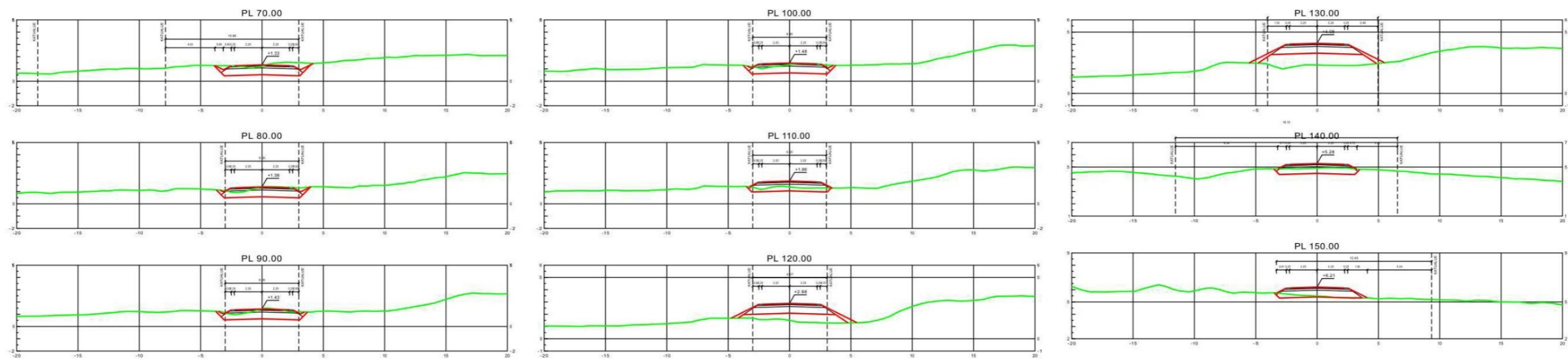



 Poikkileikkauksia eri paaluilta / 9.8.2024

Kuva 7. Linjaukseen SEP6 liittyviä poikkileikkauksia. Eri paaluluvut löytyvät kuvasta 3 linjauksen kohdalta 10 metrin välein.

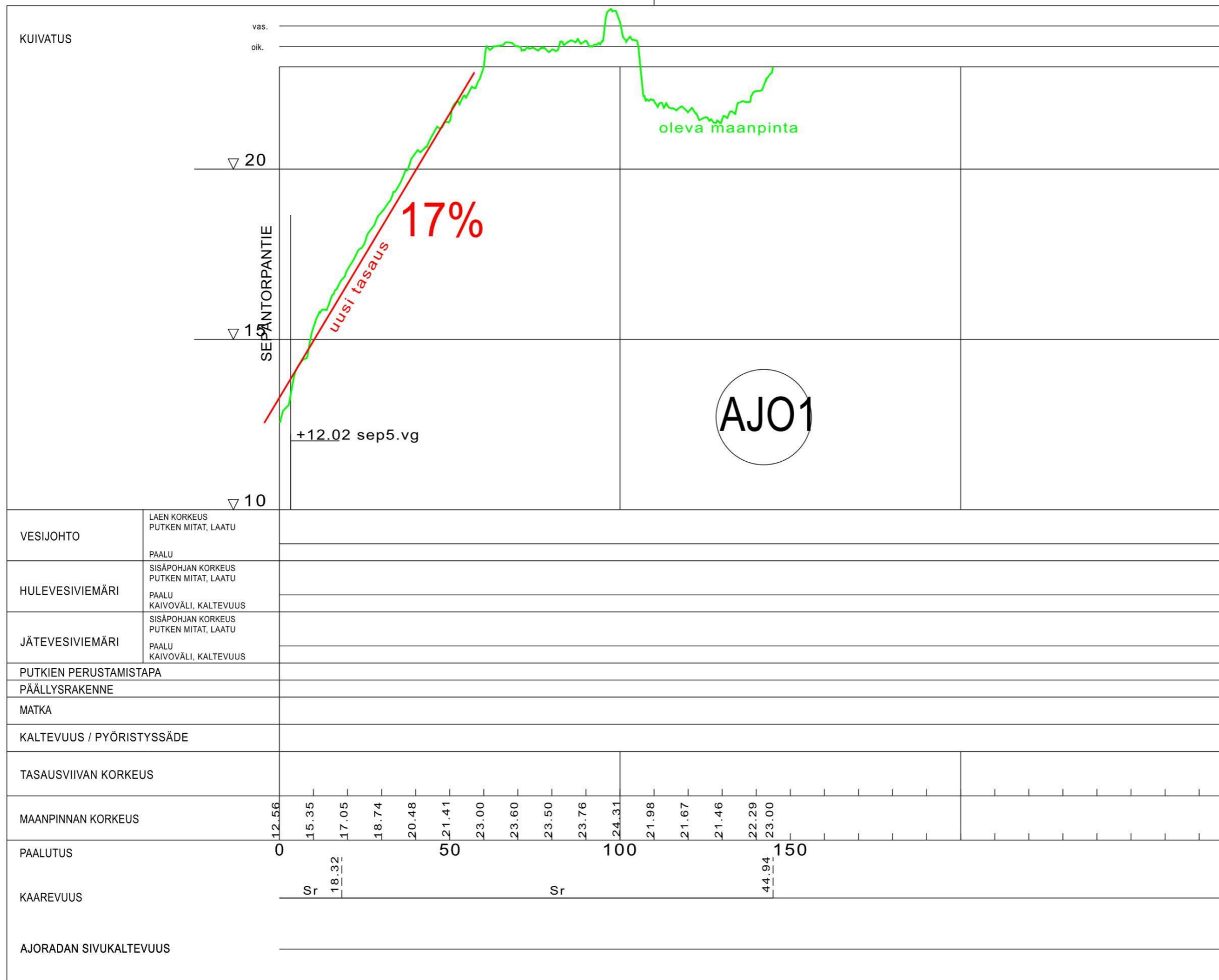


Kuva 8. Pituusleikkaus linjauksesta, joka ulottuu nykyiseltä Harkkiontieltä ylös Sepäntorpantien kylkeen. Linjauksen tunnus on HAR2.



HAR2 Poikkileikkauksia eri paaluilta / 9.8.2024

Kuva 9. Linjaukseen HAR2 liittyviä poikkileikkauksia. Eri paaluluvut löytyvät kuvasta 3 linjauksen kohdalta 10 metrin välein.



Kuva 10. Pituusleikkaus Haarlahdenpolun viherkäytävästä, joka ulottuu aiotulta Sepäntorpantieltä aiotulle Haarlahdentielle. Linjauksen tunnus on AJ01. Viherkäytävän tarkoitus on toimia jalankulkuyhteytenä (jyrkkä ja vaativa) sekä vesihuollon reittinä.

Yhteenvedo miksi Sepäntorpantietä ei voi ulottaa niin pitkälle kuin vielä vuoden 2021 kaavaehdotuksessa esitettiin:

1. Tarvittava katualue rinteessä olisi kohtuuttoman suuri. Se alkaisi myös merkittävästi haittaamaan kuvassa 3 näkyvää tonttia numerolla 5. Kyseisen tontin tonttiliittymän oli ensisijaisesti tarkoitus tulla Sepäntorpantien kautta, mutta kadun tarvitsemien leikkausten takia se ei olisi käytännössä mahdollista.
2. Katualuetta tarvittaisiin oikeasti monin paikoin vielä lisääkin verrattuna kuvassa 3 esitettyyn, sillä katujen pituusleikkaukset olivat nyt tehdyissä tarkasteluissa 12 %, kun ne saisivat maksimissaan olla 10 %. Kaltevuuden loiventaminen lisäisi entisestään tarvetta pengertää ja leikata katua hankalaan maastoon ja joka kasvattaisi huomattavasti tilantarvetta.
3. Tilalle Ojala I on myönnetty luvat uudelle asuinrakennukselle sekä sen tarvitsemille talousrakennuksille. Luvan myöntämisen yhteydessä lukittuu rakennusten paikat sekä tonttiliittymä pihajärjestelyineen. Kiinteistön tonttiliittymä sijoittuu paikkaan, jossa uuden kadun pituuskaltevuus oli tarkastelussa 12 %. Katusuunnitteluohjeiden mukaan tonttiliittymän kohdalla kadun pituuskaltevuus tulisi olla korkeintaan 6 %. 6 %:n kaltevuudella olevaa katua ei kyseiseen kohtaan pystyisi toteuttamaan, koska sillä kaltevuudella katu uppoaisi syvälle maahan ja jäisi huomattavasti alemmaksi kuin Sepäntorpantien tasaus.
4. Kuvassa 3 on esitetty kadun tilantarve leikkaamalla katua maastoon kadun loppupäässä. Jos haluttaisiin, että tontti 5 säilyisi suurin piirtein kaavan tarkoittamassa laajuudessa, tulisi maastoon leikattujen luiskien sijaan käyttää tukimuuria. Kun kadun tasauksen pitäisi myös olla korkeintaan 10 %, kadun tasaus uppoaisi pahimmillaan noin metrin verran syvemmälle kuin SEP5-poikkileikkauksissa on nyt esitetty. Tämä taas näkyisi katualueen tilantarpeessa mm. siten, että paalun 250 kohdalla katu ulottuisi kuvassa 3 esitettyä laajemmalle etelän puolella n. 1,3 metriä ja pohjoispuolella jopa yli 2,7 metriä. Haarlahdenpolun kohdalla tämä tarkoittaisi jo niin pitkää leikkausta, ettei sitä järkevästi pystyisi toteuttamaan polun aluevarauksen kapeuden vuoksi. Tällöin maaston suuri korkeusero pitäisi ottaa kiinni tukimuurilla, mutta tämä taas katkaisisi jalankulkuyhteyden Sepäntorpantielle. Jalankulkuyhteyden saaminen Sepäntorpantien ja Haarlahdentien välille on ollut valmistelussa tärkeä tavoite.
5. Merkittävin kokonaisvaltainen este on kuitenkin se, ettei kuvassa 3 näkyvään kolmiomaiseen katualueen kohtaan saa muodostettua sellaista risteystä katuhaaroineen, josta luontevasti pääsisi kulkemaan ajoneuvoilla eri suuntiin ja josta vielä nykyiset ja tulevat tonttiliittymätkin saataisiin toimimaan. Vaikka kolmiomaisella katualueella on pinta-alaa paljonkin, sen alueelle ei saa toimivaa risteystä alueen suurien korkeuserojen takia. Jonkun katuhaaran osa on aina liian jyrkkä tai liian syvällä, jotta sen voisi liittää luontevasti toiseen katuhaaraan. Lisäksi tätä sotkee tilan Marjatta nykyinen tonttiliittymärypä sekä tila Ojala I:n rakenteilla oleva tonttiliittymä. Katuyhteyksiä ei siis saatu toimimaan edes tarkastelussa käytetyillä 12 % pituuskaltevuuksilla. Tilanne olisi vielä mahdollisempi 10 % pituuskaltevuuksilla, jota pitäisi käyttää tarkastelussa olleiden tonttikatujen suurimpana pituuskaltevuutena.