

**Vappulan paikallistien 11119 parantaminen  
rakentamalla jalankulku- ja polkupyörätie välille  
Vohloistentie – Vallaantie,  
Lohja**

**Yleissuunnitelma  
2.1.2006**



**Lohjan kaupunki**

**Vappulan paikallistien 11119 parantaminen  
rakentamalla jalankulku- ja polkupyörätie välille  
Vohloistentie – Vallaantie,  
Lohja**

**Yleissuunnitelma  
2.1.2006**

## TIIVISTELMÄ

Lohjan kaupunki käynnisti yleissuunnitelman laatimisen huhtikuussa 2005. Yleissuunnitelma on laadittu tielain mukaisesti ja on hyväksyttynä lainvoimainen.

Työn alussa kerättiin ja analysoitiin lähtötietoja. Suunnittelutyölle asetettuja tavoitteita käsiteltiin ja ne hyväksyttiin eri osapuolten yhteistyönä hankeryhmässä. Tärkeimpinä suunnittelua ohjaavina ja rajaavina tekijöinä olivat nykyisen maankäytön lisäksi olemassa olevien kevyen liikenteen väylien sekä tien läheisyydessä olevien rakennusten ja luontokohteiden huomioiminen.

Suunniteltu kevyen liikenteen väylä on poikkileikkaukseltaan pääosin erillinen 3,5 metrin levyinen tie. Paikoitellen on käytetty korotettua reunatuellista poikkileikkausta. Kevyen liikenteen moottoriajoneuvoliikenteestä erottava välikaista on pääsääntöisesti vähintään 5 metriä.

Kevyen liikenteen väylän sijoittuminen Vappulan paikallistien varteen on esitetty tämän yleissuunnitelman yleis- ja suunnitelmakartoilla. Väylä seurailee Vappulantietä pääasiallisesti sen länsipuolella. Niemenhaantien ja Kousantien välillä väylä on kuitenkin esitetty rakennettavaksi paikallistien itäpuolelle länsipuolella olevien rakennusten takia. Ylituskohdat on sijoitettu näkemältään turvallisiin kohtiin ja niihin esitetään rakennettavaksi saarekkeilla varustetut suojatiet. Suunnittelualueella olevien linja-autopysäkkien sijaintia on parannettu ja esitetty niille turvalliset yhteydet.

Hankkeen alustavia suunnitelmia esiteltiin yleisötilaisuudessa työväenyhdistyksen toimitilassa "Tietolassa" Virkkalassa. Tilaisuudesta ja sen sisällöstä kuulutettiin lehdissä. Tilaisuuteen osallistui noin 30 alueen asukasta, minkä lisäksi paikalla oli myös lehdistön edustajia.

Yleisöpalautteen perusteella hanke nähtiin tarpeellisina. Ongelmina pidettiin mm. paikallistien kovia ajonopeuksia sekä tien kapeutta ja mutkaisuutta. Yleisötilaisuudessa ja sen jälkeen saadut kommentit on käyty läpi hankeryhmässä ja ne on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon suunnittelutyössä.

Vappulan paikallistien 11119 parantaminen rakentamalla jalankulku- ja polkupyörätie välille Vohloistentie – Vallaantie, Lohja. Yleissuunnitelma 2.1.2006. Lohja 2006.

Förbättring av lokalväg 11119 i Vabby genom byggande av en gång- och cykelväg på avsnittet Volsvägen–Valbyvägen, Lojo. Utredningsplan 2.1.2006. Lojo 2006.

## SAMMANFATTNING

Lojo stad inledde arbetet med utredningsplanen i april 2005. Utredningsplanen har sammanställs enligt landsvägslagen och har som godkänd laga kraft.

Arbetet började med insamling och analys av utgångsuppgifterna. De mål som ställts upp för planeringsarbetet behandlades och godkändes i samarbete mellan parterna i en projektgrupp. De viktigaste faktorer som styrde och satte gränser för planeringen var utöver den nuvarande markanvändningen också beaktande av de befintliga lätttrafiklederna samt byggnaderna och naturobjekten i närheten av vägen.

Till skärningen är den planerade lätttrafikleden huvudsakligen en separat väg med 3,5 meters bredd. Ställvis är skärningen upphöjd och försedd med kantstöd. Fältet som skiljer lätttrafiken från motorfordonstrafiken är i regel minst 5 meter brett.

Lätttrafikledens placering längs Vabby lokalväg visas på översikts- och plankartorna i utredningsplanen. Leden följer i huvudsak Vabbyvägen på dess västra sida. Mellan Niemihagsvägen och Kousavägen föreslås emellertid att lätttrafikleden dras öster om lokalvägen på grund av byggnaderna på den västra sidan. Övergångsställena har placerats så att sikten är trygg och enligt förslaget byggs skyddsvägarna med refuger. Placeringen av busshållplatser inom planeringsområdet har förbättrats och trygga förbindelser till och från dem föreslås.

Preliminära planer för projektet presenterades på ett möte för allmänheten i arbetarföreningens lokal Tietola i Virkby. Mötet och dess innehåll kungjordes i tidningarna. Ungefär 30 invånare i området deltog och dessutom representanter för pressen.

Gensvaret från allmänheten tydde på att projektet behövs. Bland problemen noterades bl.a. de höga körhastigheterna på lokalvägen samt det att vägen är smal och krokig. De kommentarer som framfördes under informationsmötet och efter det har behandlats i projektgruppen och i mån av möjlighet har de beaktats i planeringsarbetet.



## ESIPUHE

Vappulantie on osittain asemakaava-alueella oleva Tiehallinnon ylläpitämä paikallistie nro 11119 Lohjan ja Virkkalan välillä.

Vuonna 1999 valmistuneessa Tiehallinnon raportissa "Etelä-Lohjan tieverkkosuunnitelman tarkistaminen" todetaan kevyen liikenteen väylän rakentamisen tarpeellisuus Vappulantien varteen alueen pientaloasutuksen kasvun myötä.

Vappulan kaava-alueen rakentumisen ja lisääntyneen kulkutarpeen johdosta on kevyen liikenteen yhteyden toteuttaminen tullut ajankohtaiseksi Virkkalan ja Vappulan välille. Kyseisellä välillä on toteutettu jo aiemmin kaksi lyhyttä kevyen liikenteen väyläosuutta, jotka on otettu huomioon suunnitelmaa laadittaessa.

Yleissuunnitelman tilaajana on ollut Lohjan kaupunki Uudenmaan tiepiirin suunnitteluluvalla. Suunnitelman laatimista ohjanneeseen hankeryhmään ovat kuuluneet:

|                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| Seppo Lötjönen    | Lohjan kaupunki    |
| Esko Heinonen     | Uudenmaan tiepiiri |
| Heikki Kanerva    | Uudenmaan tiepiiri |
| Harri Linna       | FINNMAP Infra      |
| Jorma Laakso      | FINNMAP Infra      |
| Jarmo Puumalainen | FINNMAP Infra      |

Lohjan kaupungin konsulttina hankkeessa on toiminut FINNMAP Infra, jossa työstä ovat vastanneet:

|                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| Harri Linna       | Projektipäällikkö |
| Jorma Laakso      | Pääsuunnittelija  |
| Jarmo Puumalainen | Suunnittelija     |

Alikonsultteina ovat toimineet RM-Mittaus (maastomalli) ja Rauman Geotiimi (pohjatutkimukset).

Lohjalla tammikuussa 2006

## SISÄLLYSLUETTELO

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| TIIVISTELMÄ                                               | 3  |
| SAMMANFATTNING                                            | 4  |
| ESIPUHE                                                   | 5  |
| SISÄLLYSLUETTELO                                          | 6  |
| 1. LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET                              | 7  |
| 1.1. Suunnittelualue ja nykyinen tieverkko                | 7  |
| 1.2. Hankkeeseen liittyvät muut suunnitelmat ja päätökset | 9  |
| 1.3. Maankäyttö ja kaavoitus                              | 9  |
| 1.4. Liikenne                                             | 9  |
| 1.5. Ympäristö ja maisema                                 | 9  |
| 1.6. Maaperä ja pohjaolosuhteet                           | 10 |
| 1.7. Tavoitteet                                           | 10 |
| 2. TUTKITUT VAIHTOEHDOT                                   | 11 |
| 2.1. Vaihtoehtojen muodostaminen                          | 11 |
| 2.2. Vaihtoehtojen vertailu ja karsinta                   | 11 |
| 3. SUUNNITELMAN KUVAUS                                    | 13 |
| 3.1. Tekninen mitoitus ja ratkaisujen periaatteet         | 13 |
| 3.2. Kuivatus ja valaistus                                | 14 |
| 3.3. Nopeusrajoitus                                       | 14 |
| 3.4. Suojatiejärjestelyt                                  | 14 |
| 3.5. Johtosiirrot                                         | 14 |
| 4. VAIKUTUKSET                                            | 16 |
| 4.1. Liikenne                                             | 16 |
| 4.2. Maankäyttö ja ympäristö                              | 16 |
| 4.3. Rakentamiskustannukset                               | 16 |
| 5. PÄÄTÖKSET JA JATKOTOIMENPITEET                         | 17 |
| 5.1. Yleissuunnitelman käsittely                          | 17 |
| 5.2. Jatkosuunnittelu                                     | 17 |

## LIITTEET

Liite 1 Suunnittelulupa

Liite 2 Yleisöpalautteen yhteenveto

## SUUNNITELMAPIIRUSTUKSET

Yleiskartta 1:15000

Suunnitelmakartat 1:1000

Pituusleikkaukset 1:1000/1:100

Tyypipolkkileikkaukset

## 1. LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

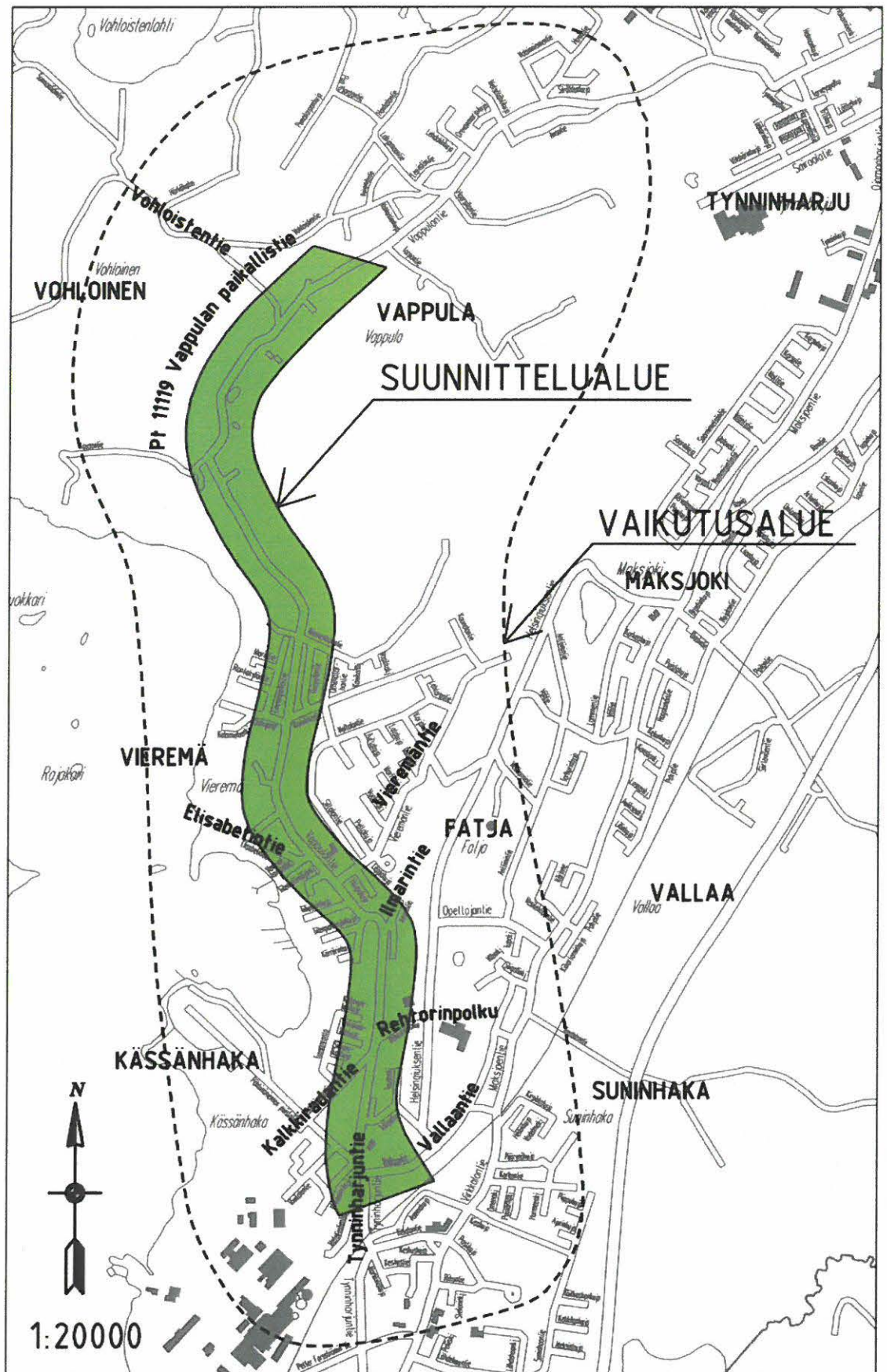
### 1.1. Suunnittelualue ja nykyinen tieverkko

Suunnittelualueena on Vappulan paikallistien 11119 osuus Virkkalan ja Vappulan kaupunginosien välillä. Suunnitteluosuus alkaa Vallaantieltä Hanko – Hyvinkää rautatien alikulkukäytävän kohdalta ja päättyy Vappulan kaava-alueen rajalle noin 250 metriä Vohloistentien ja Vappulantien liittymästä pohjoiseen. Tiejakson pituus on 3,7 km.

Suunnitteluosuudella on nykyisin kaksi erillistä kevyen liikenteen väyläjaksoa. Tynninharjuntien länsipuolella Kalkkiradantien ja Ilmarintien välillä on hiekkapintainen väylä, joka jatkuu Ilmarintien kohdalta pohjoiseen vanhaa ratapengertä pitkin. Väylää käyttävät mm. Järnefeltin ja Rauhalan koulun oppilaat. Vappulantien itäpuolella Vieremäntien ja Elisabetintien välillä on erillinen asfaltoitu kevyen liikenteen väylä, joka pohjoispäässä yhtyy Vappulantien pientareeseen ilman turvallista jatkoyhteyttä.

Suunnitteluosuuden pohjoispäässä kevyen liikenteen väylän jatkoyhteydelle kohden Lohjan keskustaa on kaavassa esitetty tilavaraus Vappulantien länsipuolella.

Vappulantie on hyvin kapea. Paikoitellen sen asfaltoidun osan leveys on vain noin 5 metriä. Vallaantie, Tynninharjuntie ja Vappulantie ovat suunnittelualueella valaistuja.



Kuva 1 Suunnittelualue.

## **1.2. Hankkeeseen liittyvät muut suunnitelmat ja päätökset**

Etelä-Lohjan tieverkkosuunnitelman tarkistuksessa (1999) on esitetty kevyen liikenteen uutta pääyhteyttä Vappulantien varteen.

## **1.3. Maankäyttö ja kaavoitus**

Vallaantien, Tynninharjuntien ja Vappulantien molemmat puolet Niemenhaantielle asti on rakennus- tai asemakaavoitettu. Teiden liikennealueissa on pääosin varauduttu kevyen liikenteen väylän rakentamiseen. Teiden lähialueille on kaavoitettu pääosin omakotiasutusta. Järnefeltin ja Rauhalan kouluihin on yhteys Rehtorinpolun kautta. Kaavassa esitetyn Rehtorinkujan ja Ilmarintien välisen kevyen liikenteen väylän toteutuminen on epätodennäköistä nykyisen asutuksen sekä maaston suurten korkeuserojen vuoksi. Vieremäntieltä on yhteys alueen päiväkotiin ja Vohloistentien liittymän läheisyydessä Vappulantien itäpuolella on Montessori –päiväkot.

Kaavoittamaton alue ulottuu Niemenhaantielta suunnittelualueen pohjoispäähän asti. Niemenhaantien ja Jusolan välillä tien molemmat puolet ovat pääosin viljelyskäytössä, kun taas suunnitteluosuuden pohjoispää on omakotialuetta.

## **1.4. Liikenne**

### **Autoliikenne**

Vappulantien liikennemäärä suunnitteluosuudella on nykyisin noin 800 autoa vuorokaudessa. Liikennemäärien on ennustettu kasvavan vuoteen 2020 mennessä noin 1500 autoon vuorokaudessa.

### **Joukkoliikenne**

Suunnittelualueen kautta kulkee noin 30 linja-autovuoroa vuorokaudessa. Pysäkit ovat valtaosin liian ahtaita ja niiden sijoittelu liittymissä on turvaton. Pysäkeillä ei ole matkustajille odotustiloja ja yhteydet pysäkeille puuttuvat.

### **Nopeusrajoitus**

Vappulan paikallistien nopeusrajoitus on 50 km/h koko suunnittelualueella.

### **Liikenneturvallisuus**

Vappulan paikallistie on kapea, mutkainen ja mäkinen. Näkemät kevyen liikenteen ylityskohdissa ja linja-autopysäkkien yhteydessä ovat usein huonot.

## **1.5. Ympäristö ja maisema**

Suunnittelualueen maisema vaihtelee alavimmista pelto-osuuksista korkeammalla tasolla oleviin metsä- ja kallioalueisiin.



Arvokkaista luontokohteista tärkein on Jusolan kallioketo, joka sijoittuu Kousantien itäpuolelle. Tämä paikallisesti arvokas kohde on säilytetty aikanaan koskemattomana paikallistien 11119 rakentamisen aikana.

Jusolan kalliokedon pohjoispuolella on kaksi lehtoneidonvaipan Lohjalle tyypillistä pistemäistä esiintymää. Vappulanlahden lehtoalue jää noin 100 m päähän paikallistiestä.

Muita lähiympäristön arvokohteita ovat mm. paikallistien varteen sijoittuvat omenatarha ja lampi. Tien lähituntumaan sijoittuu myös joitakin rakennuksia tai muita rakenteita.

### 1.6. Maaperä ja pohjaolosuhteet

Maaperä suunnittelualueella muodostuu alavampien alueiden savi-silttikerrostumista vaihtuen tasoltaan korkeammalla oleviin moreeni-kallioesiintymiin. Tyypillisesti alavammilla alueilla pohjasuhteet ovat syvimät ja maapohja pehmeimmillään.

### 1.7. Tavoitteet

Suunnittelutyölle ja suunniteltavalle väylälle asetetut tavoitteet käsiteltiin ja hyväksyttiin eri osapuolten yhteistyönä hankeryhmässä.

#### Suunnittelua koskevat tavoitteet

- Laatia Vappulan kaava-alueen rakentumisen ja lisääntyneen kulkutarpeen johdosta kevytliikenneväylän yleissuunnitelma välille Vohloistentie - Vallaantie
- Kiinnitetään erityistä huomiota vuorovaikutukseen asukkaiden kanssa sekä tiiviiseen yhteistyöhön kunnan kaavoitusviranomaisten kanssa asemakaavojen muutostarpeiden osalta
- Suunnittelun tarkkuus sovitetaan maankäytön kehittymistä vastaavaksi. Yksityiskohtaiset ratkaisut ja rakentamiskustannukset selvitetään seuraavissa suunnitelmavaiheissa.

#### Suunnitelmaa koskevat tavoitteet

- Kevytliikenneväylä tulee voida toteuttaa teknisesti, rakentamis- ja käyttötaloudellisesti sekä ympäristönäkökohdat huomioiden parhaalla mahdollisella tavalla
- Arvokkaiden luontokohteiden säilyttäminen, mm. Jusolan kallioketo
- Kuusaidan säilyttäminen
- Lampialueelle menoa pyritään välttämään epäedullisten pohjaolosuhteiden ja maisemakokonaisuuden vuoksi
- Ylityspaikkojen määrä minimoidaan
- Linja-autopysäkkien sijainti tarkistetaan uutta väylää ja koululaisten käyttämiä kulkureittejä vastaaviksi
- Kaksi lyhyttä kevyen liikenteen väylän osuutta huomioidaan suunnittelussa
- Hyödynnetään olemassa olevaa rakentamatonta aluetta



## 2. TUTKITUT VAIHTOEHDOT

### 2.1. Vaihtoehtojen muodostaminen

Vaihtoehtojen muodostamisen lähtökohtana oli työn alussa määritellyt tavoitteet. Vaihtoehtojen muodostamista rajoittivat huomattavasti mm. nykyinen maankäyttö, asema- ja rakennuskaavat, paikallistien nykyinen linjaus sekä tietä lähellä olevat rakennukset. Paikallistie pyrittiin pitämään nykyisellä paikallaan, kevyen liikenteen väylä sijoittamaan kaavojen liikennealueille ja minimoimaan tien ylitykset.

Vaihtoehtolinjauksia käsiteltiin hankekokouksissa ja päädyttiin esittämään yhtä, selvästi muita kokonaisvaikutuksiltaan parempaa linjausvaihtoehtoa yleisötilaisuudessa.

### 2.2. Vaihtoehtojen vertailu ja karsinta

#### Vappulantie plv 1230 – 1470

Elisabetintien kohdalla olevan rakennetun kevyen liikenteen väylän kohdalla tutkittiin kahta vaihtoehtoa.

Vaihtoehto 1: Uusi väylä sijoittuu paikallistien länsipuolelle. Rakennettu väylä hyödynnettäisiin soveltuvien osien.

Vaihtoehto 2: Nykyistä väylää jatketaan tien itäpuolella reunatuella erotettuna noin 200 metriä pohjoiseen. Tämän vaihtoehdon huonoina puolina olisi väylän sijoittuminen lähelle rakennuksia paikoin jyrkähköön rinteeseen sekä näkemäalueen lyhyys Vappulantien ylityskohdassa. Vaihtoehdon positiivisena puolena olisi koko nykyisen väylän hyväksikäyttö.



Kuva 2 Vappulantien kevyen liikenteen väylä Vieremäntien ja Elisabetintien välillä. Suunniteltu väylä sijoittuu tien vasemmalle puolelle.

### Vallaantie plv 0 – 160

Vallaantien kohdalla vertailtiin reunatuellista (Ve 1) ja noin kahden metrin välikaistalla ajoradasta erotettua väylää (Ve 2). Molemmissa vaihtoehdoissa voidaan hyödyntää Vallaantien pohjoisreunassa kulkevaa sadevesiviemäriä, johon tarvittavat uudet sadevesikaivot liitetään. Rakenteiden kuivattamiseksi tarvitaan salaoja, joka reunatuellisessa vaihtoehdossa kuivattaa myös tien rakenteita. Reunatuellisessa vaihtoehdossa joudutaan tien rakenteita kaivamaan sadevesikaivojen ja salaojan tekemisen yhteydessä. Kummassakaan vaihtoehdossa nykyinen kaavassa varattu katualue ei riitä. Tilavaraus lumitilavaatimuksen ( välttävä = 2 m) vuoksi ei myöskään oleellisesti eroa eri vaihtoehtojen osalta. Reunatuellinen ratkaisu on hieman kalliimpi. Välikaistan käyttö parantaa liikenneturvallisuutta, minkä perusteella Ve2 valittiin yleissuunnitelmaratkaisuksi.

### 3. SUUNNITELMAN KUVAUS

#### 3.1. Tekninen mitoitus ja ratkaisujen periaatteet

##### Poikkileikkaus

Kevyen liikenteen väylän poikkileikkaus on pääsääntöisesti erillinen 3,5 metriä leveä väylä. Rakennetun ympäristön ja arvokkaiden luontokohteiden vuoksi on paikoitellen käytetty korotettua poikkileikkausta. Näillä reunatuellisilla osuuksilla päällystetyn osan leveys on vähintään 3,5 metriä. Kevyt liikenne erotetaan moottoriajoneuvoliikenteestä välikaistalla, jonka leveys on pääsääntöisesti vähintään 5 metriä (poikkeuksellinen minimi 3 m).

##### Vaaka- ja pystygeometria

Kevyen liikenteen väylän sijoittuminen Vappulan paikallistien varteen on esitetty liitteenä olevilla suunnitelmakartoilla ja pituusleikkauksilla. Suunnitelmakartoilla on esitetty myös väylän toteuttamisen edellyttämät tilavaraukset; kaava-alueilla ehdotus liikennealueen rajaksi ja kaavoittamattomilla alueilla haltuunottoalueen raja. Nämä rajatiedot tarkentuvat seuraavassa tiesuunnitelmavaiheessa.

##### Vallaantie

Kevyen liikenteen väylä on erotettu noin kahden metrin välikaistalla ajoradasta. Kuivatuksessa hyödynnetään Vallaantien pohjoisreunassa kulkevaa sadevesiviemäriä. Vaihtoehtoverailussa esitettyyn reunatuelliseen ratkaisuun voidaan palata tiesuunnitelmavaiheessa, mikäli väylän tilavaatimus halutaan minimoida.

##### Tynninharjuntie

Kevyen liikenteen väylä sijoittuu Tynninharjuntien länsipuolelle. Välikaistan leveys on 7 – 9 metriä teiden tasoerojen ja linja-autopysäkkien vuoksi. Sekaviksi ja turvattomaksi koettujen Kalkkiradantien ja Rehtorinpolun liittymien pikaparannustoimenpiteinä nykyisten linja-autopysäkkien sijaintia on parannettu ja esitetty niille yhteydet. Liittymäalueen turvallisuuden edelleen parantaminen vaatii liittymäalueen täydellisen uudelleensuunnittelun seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

##### Vappulantie paaluvälillä 1020 – 2155

Väylä jatkuu koko välin paikallistien länsipuolella, jolloin vältetään ylimääräisiltä tien ylityksiltä. Paaluvälillä 1370 – 1550 välikaistan leveys on suurimmillaan 13,5 metriä teiden suurten tasoerojen vuoksi. Onkijanpolun / Koivikkotien liittymässä pysäkkijärjestelyt on muutettu suunnitteluohjeiden mukaisiksi. Paalulla 2030 olevan rakennuksen kohdalla väylä on siirretty Vappulantiehen kiinni reunatuelliseksi ratkaisuksi. Näin rakennus kuisteineen voi jäädä paikalleen.

### Vappulantie paaluvälillä 2155 – 3010

Paaluvälin 2870 - 2960 pienisäteisen kaarteeseen, paalulla 2850 olevan rakennuksen ja paalulla 2780 olevan kivirakenteisen navetan sekä edelleen Vappulantien suuren pituuskaltevuuden ja omenatarhan säilytettäväksi esitetyn kuusiaidan vuoksi kevyen liikenteen väylä on sijoitettu Vappulantien itäpuolelle. Turvallisin tien ylityskohta edellä esitetyn perusteella on Niemenhaantien liittymän kohdalla paalulla 2155. Välikaistan leveys peltoalueella paaluvälillä 2280 – 2700 on 5 – 8 metriä. Välikaistan kaventaminen johtaisi Vappulantien varren ojan madaltamiseen ja/tai ojan osittaiseen putkittamiseen. Välikaistan kaventamismahdollisuus tutkitaan tarkemmin seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Jusolan kalliokedon kohdalla paaluvälillä 2900 – 2960 on käytetty korotettua reunatuellista poikkileikkausta ja Vappulantietä on siirretty noin 5 m länteen päin, jolloin rakentamistoimenpiteet eivät ulotu kalliokedon alueelle.

### Vappulantie paaluvälillä 3010 – 3715

Väylä sijoittuu Vappulantien länsipuolelle. Linja-autopysäkit on Montessori-päiväkodin yhteyksien ja Vappulantietä lähellä olevien rakennusten vuoksi sijoitettu lähes nykyisille paikoilleen Vohloistentien liittymän yhteyteen. Paalulla 3440 olevan tien ylityskohdan kautta on myös tien länsipuoleiselta pysäkiltä turvallinen kevyen liikenteen yhteys päiväkotiin. Paalulla 3560 olevan rakennuksen kohdalla väylä on esitetty tehtäväksi reunatuellisena, jolloin etäisyys rakennuksesta suurenee.

## **3.2. Kuivatus ja valaistus**

Väylä on suunniteltu kuivatettavaksi pääosin avo-oin. Vallaantiellä hyödynnetään nykyinen sadevesiviemäröinti.

Vappulan paikallistie on valaistu koko suunnitteluosuudelta. Ajoradan valaistuksen on katsottu olevan riittävä myös kevyen liikenteen väylälle, kun valaisimet ovat ajoradan ja kevyen liikenteen väylän välissä. Kevyen liikenteen väylän valaistusta on siten rakennettava noin 2,6 km.

## **3.3. Nopeusrajoitus**

Vappulan paikallistien nopeusrajoitukseksi esitetään 40 km/h nykyisen 50 km/h asemesta.

## **3.4. Suojatiejärjestelyt**

Kaikkiin Vappulantien ylityskohtiin tehdään suojateiden kohdalle saarekkeet, joiden leveys on 2.5 metriä. Saarekkeiden kohdalla tietä joudutaan leventämään siten, että ajokaistan leveydeksi tulee 3,25 metriä.

## **3.5. Johtosiirrot**

Suunnittelualueella on kaasuputkia (Suomen kaasuenergia), sähkö-, puhelin- ja valaistuslinjoja. Kaasuputkilinjaa on suojattava betonisilla suojalaatoilla Kalkkiradantien liittymän kohdalla noin 160 metrin matkalla.



Pääosa sähkö-, valaistus- ja puhelinlinjoista on ilmajohtoja. Joitakin pylviä joudutaan siirtämään. Johtosiirrot tarkentuvat tiesuunnitelmavaiheessa.

## **4. VAIKUTUKSET**

### **4.1. Liikenne**

Erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta suunnitteluosuudella. Ylityskohtiin rakennettavilla saarekkeilla ja risteysalueiden uudelleen jäsennoimisella pienennetään ajonopeuksia ja näin lisätään liikenneturvallisuutta.

Kun nyt suunnitellun kevyen liikenteen väylän lisäksi Vappulan kohdalle valmistuu kaavailtu loppuosa väylästä, muodostuu yhtenäinen kevyen liikenteen väylästä aina Lohjan keskustasta Virkkalaan asti.

### **4.2. Maankäyttö ja ympäristö**

Suunniteltu kevyen liikenteen väylä sijoittuu pelto- ja metsäosuuksilla tasaukseltaan hieman maanpinnan yläpuolelle. Asutuksen läheisyydessä tasaus myötäilee Vappulantien tasausta.

Väylän sijaintia ja poikkileikkausta vaihtelemalla on vaikutukset ympäristöön minimoitu. Korotettua reunatuellista poikkileikkausta käyttämällä ja väylän sijaintipuolta paikallistiehen nähden vaihtamalla on välttytty rakenteiden purkamiselta ja säilytetty arvokkaita luontokohteita.

### **4.3. Rakentamiskustannukset**

Rakentamiskustannukset on arvioitu koko suunnitteluvälille Vallaantieltä Vappulan kaava-alueen rajalle. Kustannuksiin sisältyy Vappulantien ylityskohtien sekä pysäkki- ja liittymäjärjestelyjen vaatimat toimenpiteet. Hankkeen arvioidut kokonaiskustannukset ovat 1,0 M€, josta rakentamiskustannukset ovat 0,8 M€ sekä lunastus- ja korvauskustannukset 0,2 M€.

Kustannukset on arvioitu yleissuunnitelmatarckkuudella vuoden 2005 kustannustasossa. Kustannusarvio ei sisällä arvonlisäveron osuutta.

## 5. PÄÄTÖKSET JA JATKOTOIMENPITEET

### 5.1. Yleissuunnitelman käsittely

Uudenmaan tiepiiri pyytää yleissuunnitelmasta lausunnot Lohjan kaupungilta, Uudenmaan liitolta ja Uudenmaan ympäristökeskukselta. Yleissuunnitelma asetetaan Lohjalla yleisön nähtäville mahdollisten muistutusten tekoa varten. Yleissuunnitelman sekä siitä annettujen lausuntojen ja muistutusten pohjalta tiepiiri tekee hyväksymisesityksen Keskushallinnolle, joka päättää hankkeen jatkosuunnittelusta.

### 5.2. Jatkosuunnittelu

Kun hankkeen toteuttaminen on näköpiirissä, laaditaan hankkeesta tiesuunnitelma ja asiakirjat rakentamista varten. Jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita on käsitelty kohdassa 3 Suunnitelman kuvauksen yhteydessä.

FINNMAP Infra Oy

Helsingissä 02.01.2006



Harri Linna  
Projektipäällikkö

Uudenmaan tiepiiri

Helsingissä 02.01.2006



Heikki Kanerva  
Projektipäällikkö