

KIRKKONUMMI

MERKINNÄT	
	Säilytettävä lehti/havupuu
	Poistettava lehti/havupuu
	Maisemanurmi 1
	Betonikiveys
	Ajorata
	Kevyen liikenteen väylä
	Kaide
	Nykyiset hulevesikajot ja putkisto

Suunnitelman raja pl 130

Purokummuntie K1

Uusi aita

Uusi portti

Uusi aita

K1J

J1

Nyk. rumpu

M1 Länsiväylä

Kt51

U-1772

Purokummun alikulkukäytävä (nyk.)

Nyk. rumpu

Merkki	Muutos	Pvm	Suunn.	Tark.	Koordinaattijärjestelmä	ETRS-GK25	Kantatie 51 parantaminen Purokummuntien liittymän kohdalla Tiesuunnitelma
	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				Korkeusjärjestelmä	N2000	
Pvm.		Pvm.			Tierekisteritunnus		Mittakaava
31.3.2022	Kirsi Pätsi	31.3.2022	Saara Koivumäki	31.3.2022	Esko Kyörö		1:1000
					Liina Lipre		Piir.nro
							3T-1
Suunnitelmapaketti							

Kantatien 51 parantaminen Purokummuntien liittymän kohdalla, Kirkkonummi, tiesuunnitelma

1.2T-1

Tiesuunnitelmaselostus

31.3.2022

Sisällysluettelo

1.	Hankkeen tausta, lähtökohdat ja perustelut	5
1.1.	Hankkeen tausta.....	5
1.2.	Hankkeen liittyminen muuhun suunnitteluun ja rakentamiseen.....	5
1.3.	Tien nykytila ja ongelmat sekä arvio ongelmien kehittymisestä.....	5
1.3.1.	Nykyinen tieverkko.....	5
1.3.2.	Liikenne-ennuste.....	5
1.3.3.	Liikenneturvallisuus	6
1.3.4.	Kevyt liikenne.....	6
1.3.5.	Erikoiskuljetukset.....	6
1.3.6.	Joukkoliikenne	6
1.3.7.	Sillat.....	6
1.4.	Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset sekä niiden keskeinen sisältö	6
1.4.1.	Aikaisemmat suunnitelmat ja niiden päätökset.....	6
1.5.	Maankäyttö ja kaavoitus	8
1.5.1.	Maakuntakaava.....	8
1.5.2.	Yleiskaava.....	9
1.5.3.	Asemakaava.....	11
1.5.4.	Kaavoitushankkeet	11
1.6.	Ympäristö	12
1.6.1.	Ympäristövaikutusten arviointi	12
1.6.2.	Maisemakuva ja kulttuuriperintö	12
1.6.3.	Melu	13
1.6.4.	Luonnonolot ja suojelualueet	13
1.6.5.	Pinta- ja pohjavedet	13
1.6.6.	Maa- ja kallioperäolosuhteet	13
1.6.7.	Nykyiset pohjanvahvistustoimenpiteet	14
1.6.8.	Pilaantuneet maat	14
1.7.	Hankkeelle asetetut tavoitteet	14
2.	Suunnitteluprosessin kuvaus	15
2.1.	Aikaisemmat suunnitteluvaiheet	15
2.2.	Hankkeen organisaatio	15
2.2.1.	Hankeryhmä.....	15
2.3.	Kuulutukset ja ilmoitukset suunnittelusta ja yleisötilaisuudesta.....	15

2.4.	Kytkenät kaavoitustyöhön ja suunnittelualueella tapahtuvaan muuhun suunnitteluun ja rakentamiseen	15
2.5.	Vuorovaikutus ja osallistuminen	15
2.6.	Muiden omistamien laitteiden suunnittelu	16
2.7.	Suunnittelutyön aikaiset lausunnot ja kannanotot	16
3.	Tiesuunnitelman esittely	16
3.1.	Tiejärjestelyt	16
3.1.1.	Ajoneuvoliikenne	16
3.1.2.	Joukkoliikenne, reitit ja pysäkit	16
3.1.3.	Jalankulun ja pyöräilyn väylät	16
3.1.4.	Hallinnolliset järjestelyt	16
3.2.	Kadut	16
3.3.	Tekniset ratkaisut ja mitoitus	17
3.3.1.	Mitoitus	17
3.3.2.	Valo-ohjaus	17
3.3.3.	Liikenteenohjaus	17
3.3.4.	Sillat ja tukimuurit	17
3.3.5.	Kuivatuksen periaatteet	17
3.3.6.	Pohjanvahvistukset ja lisätutkimustarpeet	17
3.3.7.	Valaistus	18
3.3.8.	Johto- ja laitesirrot	18
3.3.9.	Työnaikaiset liikennejärjestelyt	18
3.4.	Tieympäristön käsittelyn periaatteet ja laatutaso	18
3.5.	Meluhaittojen torjumis- ja lieventämistoimenpiteet	18
3.6.	Liikenerajoitukset ja kevyen liikenteen väylillä sallittu ajoneuvoliikenne	18
3.7.	Erikoiskuljetusten ja vaarallisten aineiden kuljetusten reitit	18
3.8.	Hankkeen massatilanne, varamaan ottopaikat ja ylijäämämaiden sijoitusalueet	19
4.	Tutkitut vaihtoehdot	19
5.	Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) ja yleissuunnitelman huomioon ottaminen tiesuunnitelmassa	19
6.	Tiesuunnitelman vaikutukset	19
6.1.	Vaikutukset liikenteeseen	19
6.2.	Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	20
6.3.	Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen	20
6.4.	Meluvaikutukset	20

6.5.	Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön	20
6.6.	Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin	20
6.7.	Vaikutukset maa-ainesvaroihin	21
6.8.	Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin.....	21
6.9.	Tärinävaikutukset	21
6.10.	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen	21
6.11.	Kiinteistövaikutukset	21
6.12.	Kustannusarvio ja kustannusjakoehdotus.....	21
6.13.	Rakentamisen aikaiset vaikutukset.....	21
7.	Hankkeen yhteydessä rakennettavat kadut, radat ja vesiväylät, laskuojat ja johdot sekä johtojen ja laitteiden siirto	22
7.1.	Kadut.....	22
7.2.	Laskuojat.....	22
7.3.	Johtojen ja laitteiden siirrot.....	22
8.	Hankkeen toteuttamisen vaatimat luvat ja sopimukset	22
9.	Ehdotus tiesuunnitelman hyväksymiseksi ja jatkotoimenpiteiksi.....	22
9.1.	Hyväksymisehdotus	22
9.2.	Hankkeen sisältyminen toteutusohjelmiin	22
9.3.	Jatkosuunnittelun ja rakentamisen alustava aikataulu	22
9.4.	Kaavoitukselle ja muulle suunnittelulle asetetut velvoitteet	23
10.	Suunnitelman laatijat ja yhteyshenkilöt	23

1. HANKKEEN TAUSTA, LÄHTÖKOHDAT JA PERUSTELUT

1.1. Hankkeen tausta

Hanke sijaitsee Kirkkonummen kunnassa Länsiväylän varrella ja Kirkkonummen liikekeskustaan kuuluvalla Munkinmäen alueella. Se on rantaradan eteläpuolella liikekeskustan osa, jonka nykyinen maankäyttö on tilaa vaativan kaupan ja yritystoiminnan aluetta. Myös tässä hankkeessa vahvistetaan olemassa olevaa maankäyttöä parantamalla liikenteen turvallisuutta alueelle suunniteltua uutta toimintaa varten.

Kirkkonummen kunta haluaa kehittää ja lisätä Munkinmäen alueen maankäyttöä ja tarkoituksena on kaavoittaa lisää kaupallista toimintaa. Alueen maankäytön tehostaminen edellyttää parannustoimenpiteitä liittymäalueella. Hankkeen tavoitteena on parantaa kantatie 51 ja Purokummuntien liittymän turvallisuutta.

Kantatie 51 ja Purokummuntien liittymä on Munkinmäen eritasoliittymän ohella ainut ajoyhteys Kirkkonummen keskustaan suoraan kantatieltä.

Uudenmaan ELY-keskus laati vuonna 2017 Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 selvityksen ja vuonna 2019 Kt51 Kirkkonummi – Inkoo, toimenpiteiden vaiheistus selvityksen. Molemmassa selvityksessä todettiin, että Purokummuntieltä Länsiväylälle pääsy on etenkin vasemmalle kääntyen ruuhka-aikana merkittävä uhka liikenneturvallisuudelle.

1.2. Hankkeen liittyminen muuhun suunnitteluun ja rakentamiseen

Hankkeen aluetta koskeva asemakaavan luonnos on esitetty suunnitelmaosassa A kohdassa 1.7T. Kirkkonummen kunta on tehnyt samanaikaisesti tämän tiesuunnitelman rinnalla asemakaavan muutostyötä. Munkinmäen kortteleiden 202 ja 203 asemakaavamutoksessa otetaan huomioon tiesuunnitelmassa esitetyt tie- ja katujärjestelyt.

Tiesuunnitelman vaikutusalueella tullaan vuoden 2022 aikana laatimaan Munkinmäentien katu- ja rakennussuunnitelma.

1.3. Tien nykytila ja ongelmat sekä arvio ongelmien kehittymisestä

1.3.1. Nykyinen tieverkko

Purokummuntien liittymä kantatielle 51 palvelee nykyisin sekä Purokummuntien että Munkinmäentien varren maankäyttöä, ja toimii vaihtoehtoisena yhteytenä kohti Kirkkonummen keskustaa ja rautatieasemaa. Pääyhteys keskustaan on vajaan kilometrin päässä idempänä sijaitseva Kirkkonummen eritasoliittymä.

1.3.2. Liikenne-ennuste

Purokummuntien liikennemäärän (KVL) on ennustettu kasvavan nykyisestä noin 3000 autosta hieman yli 4000 autoon vuorokaudessa seuraavan 20 vuoden aikana, jos alueen liikenneverkkoa ei muuteta. Kantatien 51 (Länsiväylä) kasvaa sekä Kirkkonummen liikennejärjestelmäsuunnitelman että Väyläviraston valtakunnallisen liikenne-ennusteen perusteella arvioituna nykyisestä noin 14500 autosta noin 18500 autoon vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on noin 6 %.

1.3.3. Liikenneturvallisuus

Liittymän vaikutusalueella on tapahtunut vuosina 2016–2020 yhteensä seitsemän poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista kolme johti loukkaantumisiin. Onnettomuuksista kolme oli kääntymisonnettomuuksia, kaksi yksittäisonnettomuuksia, yksi peräänajo ja yksi ohitusonnettomuus.

1.3.4. Kevyt liikenne

Kantatien 51 suuntainen JKPP-väylä kulkee tien pohjoisreunalla ja risteää Purokummuntien suojatien kanssa. Purokummuntien suuntainen väylä kulkee sen länsireunassa, ja jatkuu kantatien eteläpuolelle alikulkukäytävän kautta.

1.3.5. Erikoiskuljetukset

Kantatie 51 on 6x6x40-metrinen erikoiskuljetusten reitti.

Purokummuntie on 6x5x30-metrinen erikoiskuljetusten reitti.

1.3.6. Joukkoliikenne

Kantatiellä 51 on pysäkipari liittymän ja alikulun länsipuolella. Purokummuntiellä ei ole pysäkkejä. Kantatien pysäkkejä käyttää arkisin hieman yli 20 HSL:n bussivuoroa suuntaansa (linjat 182, 191, 192/T/V). Purokummuntietä käyttää vain linja 182 Kirkkonummen keskustaan (3 vuoroa päivässä).

1.3.7. Sillat

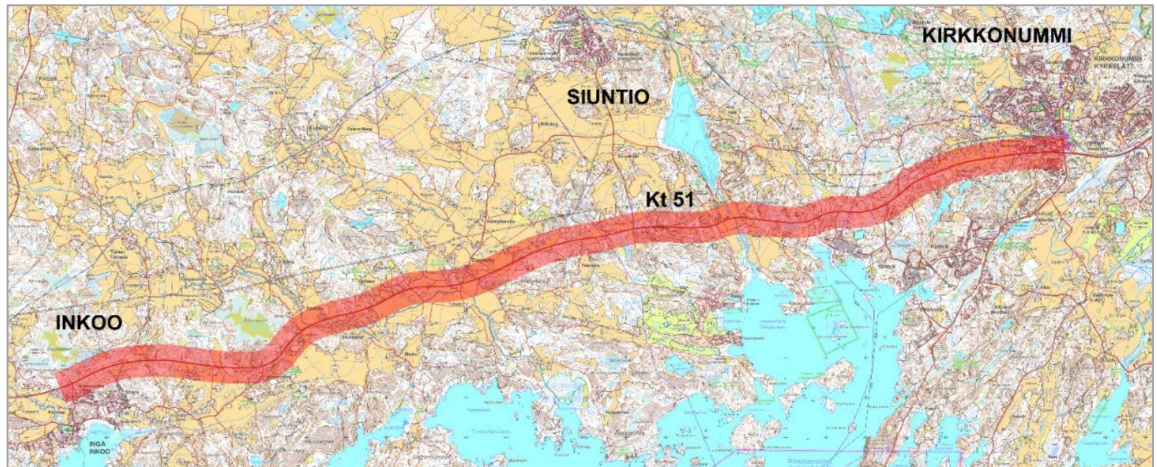
Liittymän länsipuolella oleva nykyinen alikulkukäytävä säilyy ennallaan. Päätien tai jalkulun ja polkupyöräilyn järjestelyjä ei olla muuttamassa alikulkusillan kohdalla.

1.4. Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset sekä niiden keskeinen sisältö

1.4.1. Aikaisemmat suunnitelmat ja niiden päätökset

Vuona 2017 laadittiin Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 selvitys, jossa huomioitiin, että Purokummuntieltä länsiväylälle pääsy on etenkin vasemmalle kääntyen ruuhka-aikana merkittävä uhka liikenneturvallisuudelle.

Kantatielle 51 valmistui vuonna 2017 aluevaraussuunnitelma noin 12 km:n jaksolle Kirkkonummi – Inkoon raja. Vuona 2019 laadittiin Kt 51 Kirkkonummi – Inkoo toimenpiteiden vaiheistusselvitys, jossa kantatien 51 parantaminen nähdään yhteysvälihankkeena, jonka vuoksi aluevaraussuunnitelmaan nähden tarkastelualue on laajennettu noin 14 km:ä länteen huomioiden vaiheistuksessa myös Inkoon tärkeimmät kehittämiskohteet. (Kuva 1)



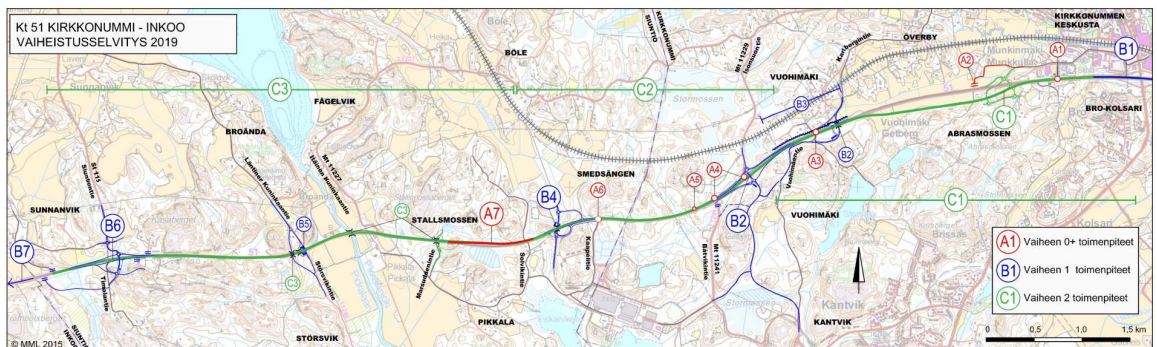
Kuva 1 Kantatien 51 parantamine. Ote Kt51 Kirkkonummi – Inkoon, toimenpiteiden vaiheistus-selvityksestä. Uudenmaan ELY-keskus 2019

Aluevaraussuunnitelmassa määritettiin pitkän aikavälin tavoitetilanne, jonka saavuttaminen edellyttää monivaiheista toteutusta huomioiden ajankohtaiset maankäytön kehittämistavoitteet ja todetut palvelutasopuutteet.

Aluevaraussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat esitetty vaiheittain, toteutusluokat A–C, missä C on tavoitetilanne. (Kuva 2) Kolmannessa, aluevaraussuunnitelman viimeisessä vaiheessa toimenpiteet vastaavat tavoitetilanteen liikenneverkkoa, jossa kantatie 51 on nelikaistainen ohituskaistatie Kirkkonummenportin ja Sunnanvikin eritasoliittymien välillä ja kaikki tasoliittymät nelikaistatien osuudelta on korvattu eritasoliittymillä.

Kolmannessa vaiheessa toteutetaan Pedersinportin eritasoliittymä, joka kytkeytyy Pedersin aukean pehmeikön väistävään uuteen nelikaistaiseen kantatielinjaukseen Kirkkonummenportin ja Vuohimäenportin välillä.

Kantatien 51 jakson Kirkkonummi – Inkoon kehittämistoimien ensimmäisessä A (nopeat toimenpiteet) vaiheessa on esitetty toimenpiteenä Purokummuntien liittymän parantaminen.



Kuva 2 Kantatien 51 jakson Kirkkonummi – Inkoon kehittämistoimien. Ote Kt51 Kirkkonummi – Inkoon, toimenpiteiden vaiheistus-selvityksestä. Uudenmaan ELY-keskus 2019

Länsiväylän ja Purokummuntien liittymän parantaminen on väliaikainen liikennejärjestely, sillä kyseinen liittymä poistuu käytöstä, kun Pedersinporttin eritasoliittymä toteutetaan.

Tiesuunnitelman vaikutusalueella tullaan vuoden 2022 aikana laatimaan Munkinmäentien katu- ja rakennussuunnitelma.

1.5. Maankäyttö ja kaavoitus

1.5.1. Maakuntakaava

Uudellamaalla tällä hetkellä voimassa olevat maakuntakaavat ja maakuntakaavamerkinnot:

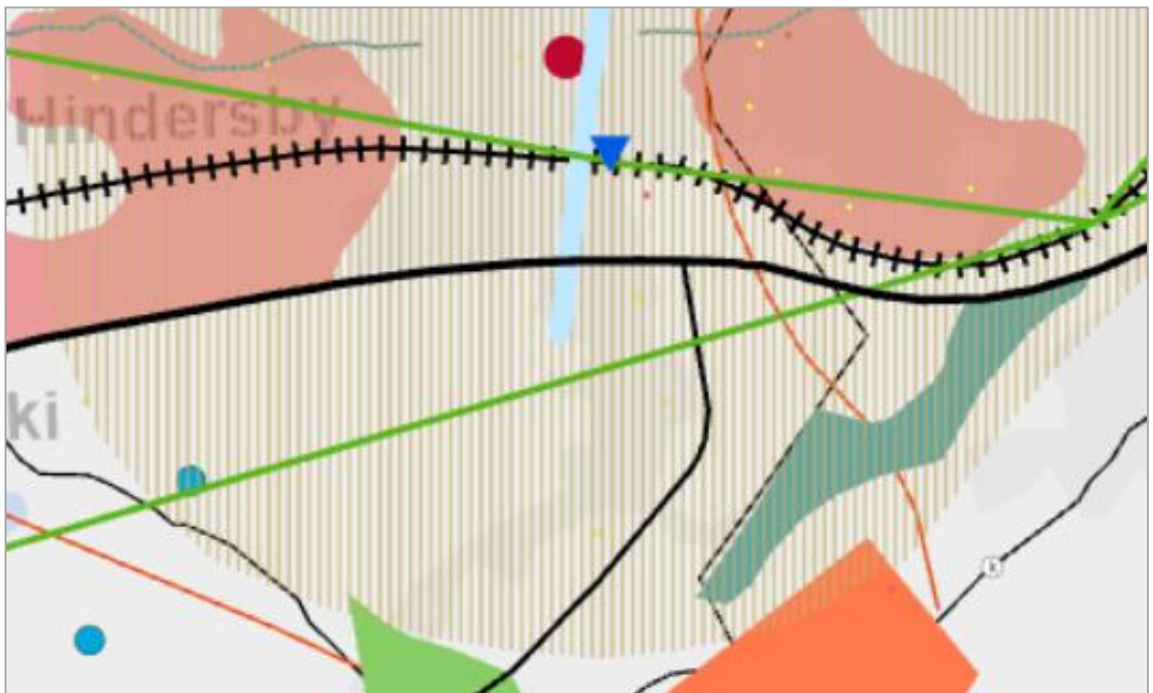
- Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuus, tuli pääosin voimaan 24.9.2021 (Helsingin seudun, Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavat)
 - Uusimaa-kaavakokonaisuudesta ovat voimassa ne kaavaratkaisujen osat, joita hallinto-oikeus ei kumonnut.
 - Uudet suojelualuemerkinnät, jotka eivät sisälly neljännen vaihemaakuntakaavan voimaan jääviin luonnonsuojelualuemerkintöihin.
 - Uudet Natura 2000 -alueiden merkinnät, jotka eivät sisälly aiempien maakuntakaavojen voimaan jääviin Natura 2000 -alueiden merkintöihin.
 - Kaupan ratkaisu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeillä pääkaupunkiseudun ulkopuolella: Maakuntakaavan asettama vähittäiskaupan suuryksiköiden alaraja on 4 000 kerrosalaneliometriä, ellei kuntakaavan yhteydessä tehtävien selvitysten perusteella muuta osoiteta.
- Uudenmaan maakuntakaava, 8.11.2006 (lainvoimainen):
 - Natura 2000 -alueiden merkinnät
- Toinen vaihemaakuntakaava, 30.10.2014 (lainvoimainen):
 - Natura 2000 -alueiden merkinnät
- Neljäs vaihemaakuntakaava, 21.8.2017 (lainvoimainen):
 - Tuulivoimaratkaisu
 - Natura 2000 -alueiden ja luonnonsuojelualueiden merkinnät
- Östersundomin alueen maakuntakaava, 10.5.2021 (lainvoimainen)

Voimassa olevien maakuntakaavojen mukaan Purokummuntie sijaitse taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeessä, lähellä keskustatoimintojen aluetta. (Kuva 3) Vyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja viherrakenteen kokonaisuutena ympäristön erityiset arvot huomioon ottaen. Kantatie 51 on maakunnallisesti merkittävä tie.



Kuva 3 Voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallinen yhdistelmä. Uudenmaan liiton tulokinta 11.11.2021. Uudenmaan liitto, karttapalvelu

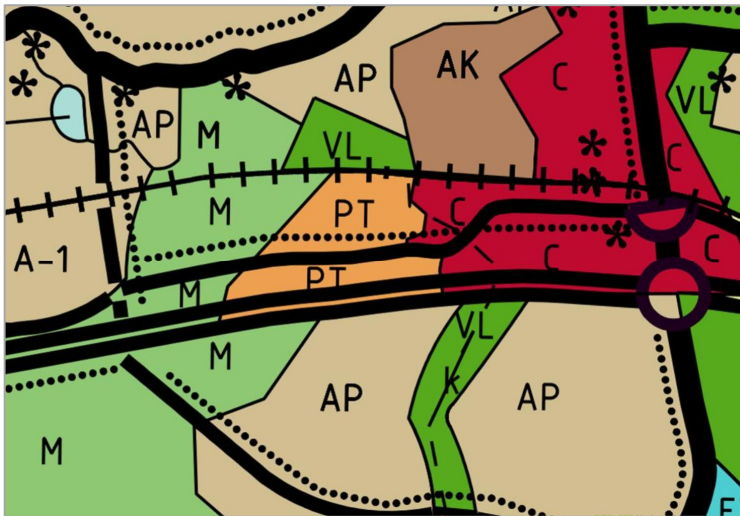
Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuuden liitekartta tarkentaa, että Purokummuntien alue jää pääkaupunkiseutua ympäröivä liityntäpysäköinnin vyöhykkeen lähelle. (Kuva 4)



Kuva 4 Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuuden liitekartat (valtuuston 25.8.2020 hyväksymä kaava-aineisto). Uudenmaan liitto, karttapalvelu

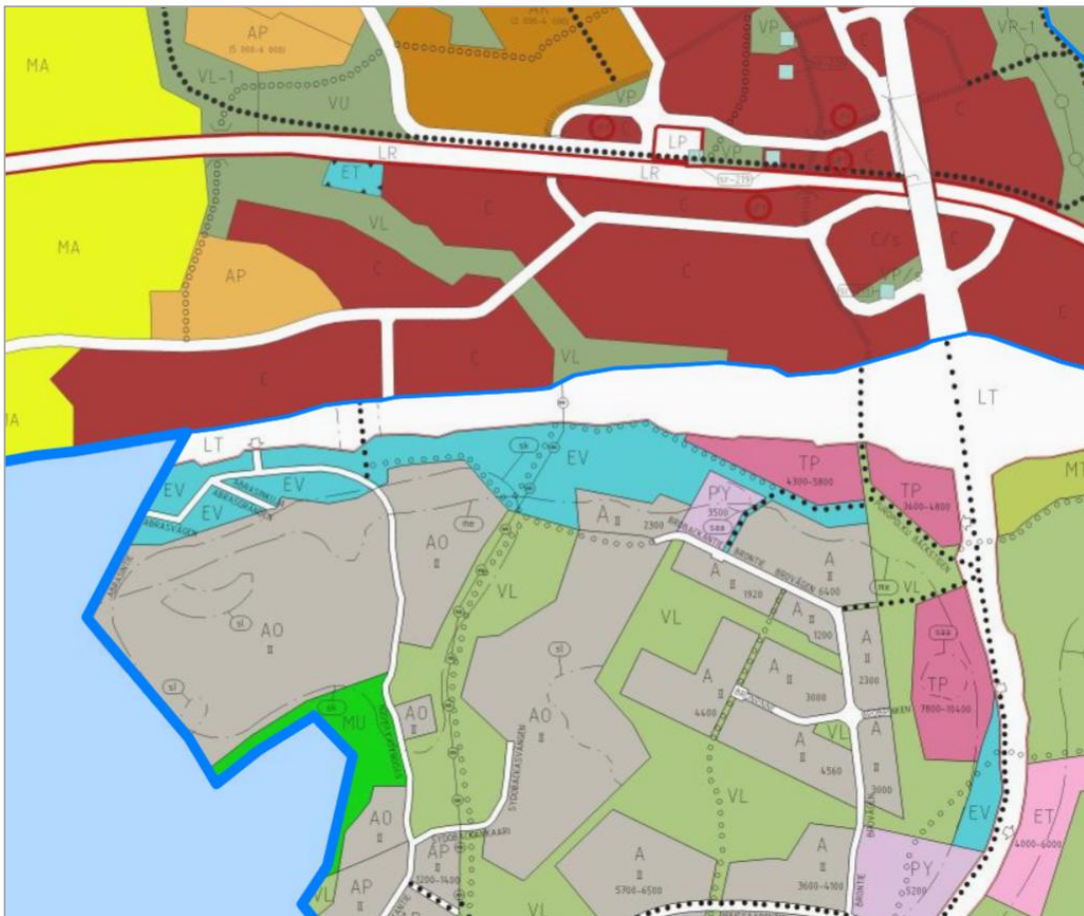
1.5.2. Yleiskaava

Koko Kirkkonummen kunnan alueella on oikeusvaikutteinen yleiskaava. Suunnittelualue sijoittuu voimassa olevassa yleiskaavassa yritystoiminnan, palveluiden ja hallinnon alueelle. (Kuva 5)



Kuva 5 Yleiskaavakartta. Ote Kirkkonummen karttapalvelusta

Lisäksi maankäyttöä on tarkennettu osayleiskaavoilla Bro-Kolsarissa ja Kuntakeskuksen alueilla. Kuntakeskuksen 1. vaiheen osayleiskaavassa on Purokummuntie keskustoimintojen korttelialueella. (Kuva 6) Toisella puolella Länsiväylää on suojaviheralue.

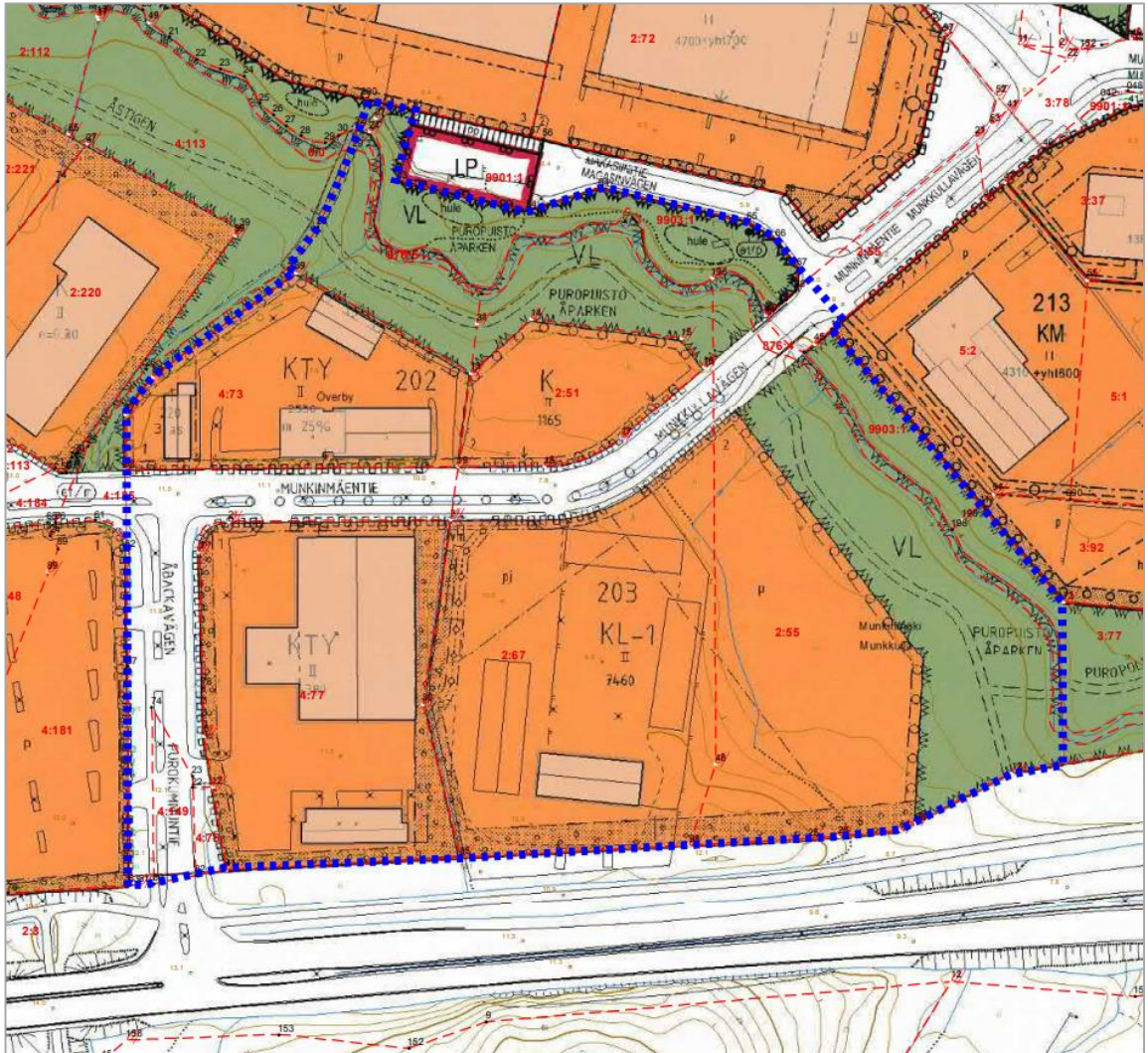


Kuva 6 Kuntakeskuksen 1. vaiheen osayleiskaava länsiväylästä pohjoisessa ja Bro-Kolsarin osayleiskaava länsiväylästä etelässä. Ote Kirkkonummen karttapalvelusta

1.5.3. Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa Munkinmäen kortteleiden 202 ja 203 asemakaavan muutos (lainvoimainen 16.11.2014). (Kuva 7)

Asemakaavassa määrätyn korttelialueiden käyttötarkoitus mukaan sijaitse Purokummuntie toimitilarakennusten korttelialueella. Purokummuntien itäisellä puolella tontinrajalla on katualueen raja, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.



Kuva 7 Munkinmäki korttelit 202 ja 203 asemakaavan muutos. Ote Kirkkonummen kunnan kosisivulta

1.5.4. Kaavoitushankkeet

Tämän tiesuunnitelman rinnalla on Kirkkonummen kunta laadittu asemakaavan muutosyötä "Munkinmäki korttelit 202 ja 203, asemakaavanmuutos, kaavahanke 10310". (Kuva 8) Kaavamuutoksella mahdollistetaan tie- ja katujärjestelyiden tarvitsema tila ja liittymät.



Kuva 8 Munkinmäki korttelit 202 ja 203 asemakaavan luonnos. Ote Kirkkonummen kunnan kotisivulta

Munkinmäen asemakaavan kortteleiden 202 ja 203 koskevan kaavamuutoksen tavoitteena on edistää Kirkkonummen liikekeskustan palvelujen tarjontaa. Kaavamuutosalueeseen sisältyy myös Purokummuntien katualue, asemakaavassa sille ei ole tehty muutoksia

1.6. Ympäristö

1.6.1. Ympäristövaikutusten arviointi

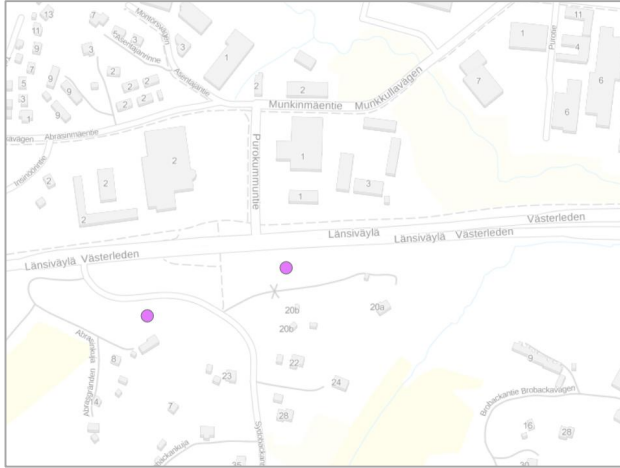
Hanketta varten ei ole laadittu erillisiä ympäristövaikutusselvityksiä eikä järjestetty ympäristöasioiden viranomaisneuvottelua hankkeen pienuuden takia.

1.6.2. Maisemakuva ja kulttuuriperintö

Länsiväylän varsi on Purokummuntien kohdalla pohjoispuolelta rakennettua kaupan ja liiketoiminnan aluetta. Etelä puolella sijaitse metsäisen vyöhykkeen takana pientalovaltainen asuinalue.

Suunnittelualueelle ei sijoitu arvokkaita maisema-alueita.

Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitse kaksi historiallista kyläpaikka. (Kuva 9)



Kuva 9 Historialliset kyläpaikat. Museovirasto

1.6.3. Melu

Tässä hankkeessa ei muuteta kantatien 51 järjestelyjä niin, että ne vaikuttaisivat nykyiseen melutilanteeseen.

1.6.4. Luonnonolot ja suojelualueet

Suunnittelualue sijaitse nykyisellä tie- ja katualueella. Suunnittelussa on tukeuduttu olemassa oleviin luontotietoihin eikä niiden perusteella suunnittelualueella ole suojelua edellyttäviä kasvi- eikä eläinlajeja. Koska alue on suureksi osaksi rakennettu, ei alueen kasvillisuudesta eikä eläimistöstä nähty tarpeelliseksi laatia erillistä selvitystä.

Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse luonnonsuojelualueita.

1.6.5. Pinta- ja pohjavedet

Alueen pohjavesi arvioidaan olevan lähellä maanpinnantaso, pääosin 1,0...1,5 m syvyydellä maanpinnasta, saven kuivakuorikerroksen alapinnassa.

1.6.6. Maa- ja kallioperäolosuhteet

Suunnittelualue sijaitsee pääosin rakennetulla alueella. Alueen länsipuolelle sijoittuu Purokummun ylikulkukäytävä. Purokummuntien varrelle sijoittuu teollisuus- ja liikeraennuksia. Alueen maanpinnan korkeusasema vaihtelee noin tasojen +3.00...+12.40 välillä. KT51 korkeusasema vaihtelee tasojen +10.30...+14.6 välillä ollen liittyvän Purokummuntien kohdalla tasolla +13.15...+13.20.

Alueen luonnollinen maaperä koostuu pääosin pehmeikköalueesta. Kantatien 51 alueella savikerroksen paksuus on 10,0...11,0 m, lukuun ottamatta alueen itäosia. Alueen itäosissa, kantatie KT51 pl. 300...400 välisellä alueella, savikerros on huomattavasti ohuempi ja tämän paksuus on 1,5...4,0 m. Alueelle suoritetuissa pohjatutkimuksissa on havaittavissa kuivakuorikerros lähellä maanpintaa. Kerroksen paksuus on noin 0,6...1,0 m. Kuivakuorikerroksen alapuolella maaperä koostuu pehmeästä savikerroksesta 4,2...12,0 m syvyydelle saakka maanpinnasta. Kerroksen siipikairalla mitattu

redusoimaton leikkauslujuus vaihtelee 12,5...27 kPa välillä kasvaen syvemmillä maaperässä. Kalliopintaa peittää 1,0...1,5 m karkearakeinen pohjamoreenikerros.

Purokummuntien alueella savikerroksen paksuus on 3,3...8,7 m ollen paksuimmillaan kantatien KT51 liittymän alueella. Saven kuivakuorikerroksen paksuus vaihtelee 0,7...2,0 m välillä. Saven kuivakuorikerros on paksuimmillaan Munkinmäentien läheisyydessä. Kuivakuorikerroksen alapuolella maaperä koostuu pehmeästä savikerroksesta, jonka siipikairalla mitattu redusoimaton leikkauslujuus vaihtelee 8,7...19,5 kPa välillä. Kalliopintaa peittää noin 1,0 m paksu karkearakeinen pohjamoreenikerros.

Alueen savikerroksen vesipitoisuus vaihdellut 100...110 % lukuun ottamatta kuivakuorikerrosta. Tätä syvemmillä savikerroksen vesipitoisuus on vaihdellut 60...80 % välillä.

Alueen kalliopinta on 3,4...15,5 m syvyydellä maanpinnasta. Kalliopinta on paikoin lähellä maanpintaa suunnittelualueen itäosissa. Purokummuntien liittymän alueella kalliopinta on 6,4...8,9 syvyydellä maanpinnasta.

1.6.7. Nykyiset pohjanvahvistustoimenpiteet

Purokummuntien suunnitelmia ei ole ollut käytettävissä, katu on oletettavasti maanvarainen. Kantatie 51 on myös maanvarainen, paikoin on käytetty näretela-arinaa, mutta laajuus ei ole tarkalleen tiedossa.

1.6.8. Pilaantuneet maat

Hankealueella ei sijaitse maaperän tietojärjestelmän pilaantuneiden- tai mahdollisesti pilaantuneiden maiden kohteita.

1.7. Hankkeelle asetetut tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta alueen maankäytön kehittyessä. Tavoitteena on muuttaa nykyisen valtatie 51 ja Purokummuntien liittymän liikennejärjestelyjä, mikä sopii nykyiseen ja tulevaan maankäyttöön. Munkinmäen alueelle on tulossa lisää kaupallisia palveluita, joiden on ennustettu kasvattavan tuntuvasti alueen liikennemäärää.

2. SUUNNITTELUPROSESSIN KUVAUS

2.1. Aikaisemmat suunnitteluvaiheet

Tiesuunnitelman laadinnan lähtökohtana on Uudenmaan ELY-keskus 2019 laatima Kt51 Kirkkonummi – Inkoo, toimenpiteiden vaiheistusselvitys.

2.2. Hankkeen organisaatio

Suunnittelutyö aloitettiin kesällä 2021.

Suunnitteluttajana on toiminut Kirkkonummen kunta.

2.2.1. Hankeryhmä

Hankeryhmä on kokoontunut neljä kertaa ja se on vastannut suunnittelun aikaisesta päätöksenteosta. Ryhmään ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

Saara Koivumäki, puheenjohtaja	Kirkkonummen kunta
Simon Store	Kirkkonummen kunta
Kirsi Pätsi	Uudenmaan ELY-keskus
Kyösti Kanerva	Ramboll Finland Oy, 17.12.2021 asti
Liina Lipre	Ramboll Finland Oy
Martti Lehtinen	Ramboll Finland Oy

2.3. Kuulutukset ja ilmoitukset suunnittelusta ja yleisötilaisuudesta

Kuulutus tiesuunnitelman laatimisen aloittamisesta on julkaistu 28.10.2021 Kirkkonummen Sanomat lehdessä.

Yleisötilaisuutta koronapandemian takia ei järjestetty. Sen sijaan esiteltiin suunnitteluaineistoa verkkosivuilla kahden viikon ajan 7.-20.2.2022. Esittelyaineiston nähtävillä olosta tiedotettiin 7.2.2022 Kirkkonummen Sanomat lehdessä, sekä Kirkkonummen kunnan, Uudenmaan ELY-keskuksen ja Väyläviraston verkkosivuillaan.

Kuulutukset ja tiedotteet on esitetty tiesuunnitelman osassa A kohdassa 1.6T.

2.4. Kytkenät kaavoitustyöhön ja suunnittelualueella tapahtuvaan muuhun suunnitte-luun ja rakentamiseen

Kirkkonummen kunta on laatinut asemakaavan muutosta samanaikaisesti tiesuunnitelman kanssa. Yhteensovitus asemakaavoitukseen on varmistettu tiiviillä yhteydenpidolla kunnan kaavoitukseen.

2.5. Vuorovaikutus ja osallistuminen

Suunnitteluaineisto oli nähtävillä Kirkkonummen kunnan verkkosivuilla 7.2.2022-20.2.2022. Alueen asukkaat, maanomistajat sekä kaikki muut asiasta kiinnostuneet pystyivät tutustumaan suunnitelmaluonnoksiin ja jättämään suunnitelmasta palautetta.

Esilläolon aikana annettiin neljä palautetta, kaksi kirjallisena ja kaksi puhelimitse. Palautteiden yhteenveto on esitetty tiesuunnitelman osassa A kohdassa 1.6T.

2.6. Muiden omistamien laitteiden suunnittelu

Hankkeen alueella olevien johtojen ja laitteiden omistajiin (Caruna, Karjaan puhelin, Telia, DNA, Elisa ja Fortum) on oltu yhteydessä sähköpostitse ja puhelimitse ja käyty läpi kunkin omistajatahon omistamat laitteet sekä niiden mahdolliset siirto- ja suojaustarpeet. Johtojen ja laitteiden omistajat ovat itse arvioineet tarvittavien johtosiirtojen ja -suojausten kustannukset.

2.7. Suunnittelutyön aikaiset lausunnot ja kannanotot

Suunnittelutyön aikana ei ole saatu erillisiä lausuntoja ja kannanottoja.

3. TIESUUNNITELMAN ESITTELY

3.1. Tiejärjestelyt

3.1.1. Ajoneuvoliikenne

Tiesuunnitelman sisältämät tie- ja liikennejärjestelyt on esitetty suunnitelmaosassa B yleiskartalla 2.1T. Yksityiskohtaiset järjestelyt on esitetty suunnitelmakartalla 3T-1, liikenneteknisissä poikkileikkauksissa 4T-1 sekä pituusleikkauksissa suunnitelmaosassa 5T.

Kantatie 51:ltä Helsingin suunnalta oikealle Purokummuntielle kääntyville ajoneuvoille rakennetaan Purokummuntielle liittymiskaista. UV-Putki OY:n kiinteistön liittymä siirtyy järjestelyjen johdosta pohjoisemmaksi.

Purokummuntieltä kantatielle 51 vasemmalle kääntyminen poistuu.

3.1.2. Joukkoliikenne, reitit ja pysäkit

Suunnittelualueella ei ole joukkoliikenteen reittejä tai pysäkkejä.

3.1.3. Jalankulun ja pyöräilyn väylät

Kantatien 51 Purokummuntien liittymässä parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta muuttamalla koroke- ja suojatiejärjestelyjä. Nykyiset kevyen liikenteen yhteydet säilytetään.

3.1.4. Hallinnolliset järjestelyt

Tiesuunnitelma ei sisällä muutoksia teiden hallinnollisissa järjestelyissä.

3.2. Kadut

Suunnitelmassa esitetyt asemakaavassa katualueelle sijoittuvat väylät K1 ja K1J on esitetty kuuluvan osaksi katuverkkoa. Katujärjestelyt on esitetty osassa 6.1T Kadut. Katujärjestelyt tullaan käsittelemään ja hyväksymään maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

3.3. Tekniset ratkaisut ja mitoitus

3.3.1. Mitoitus

Suunnittelussa käytetty kantatien 51 mitoitusnopeus on 80 km/h ja Purokummuntien 40 km/h. Mitoitusnopeutta on käytetty teknisten ratkaisujen määrittämiseen.

Purokummuntien kokonaisleveys liittyvän kaistan kanssa on 13,00 metriä. Purokummuntien pohjoispäässä tie kavennetaan nykytilanteen mukaiseksi. Purokummuntien leveys ilman liittyvä kaistaa 9,50 metriä.

Jalankulku ja pyöräilyväylän kokonaisleveys 3,5 metriä, josta asfalttia 3,0 metriä, mikä noudattelee kevyenliikenteenväylien nykyisiä leveyksiä.

Väylien kuormitusluokat ja vaatimusluokat ovat seuraavat:

Väylä	Katuluokka/Kuormitusluokka
K1	KL3
K2J	KL6
J1	JK+PP

Kaikki väylät ovat kestopäällysteisiä.

Kantatien 51 ja Purokummuntien liittymässä on otettu huomioon 30,6 metrinen HCT-ajoneuvo ja niiden vaatimukset. Pitkät ajoneuvot on otettu huomioon valtatieliittymän kaikissa ajosuunnissa, sekä Purokummuntien ja UV Putki Oy:n liittymässä.

3.3.2. Valo-ohjaus

Tiesuunnitelmassa ei esitetä valo-ohjattuja liittymiä.

3.3.3. Liikenteenohjaus

Nykyiseen opastukseen ja liikenteenohjaukseen ei ole esitetty muutoksia. Suunnittelun seuraavassa vaiheessa on selvitettävä tarkemmin Kesko Oyj kiinteistön kahden Purokummuntien liittymän liikennejärjestelyt.

3.3.4. Sillat ja tukimuurit

Hankkeeseen ei sisälly toteutettavia siltoja ja tukimuureja.

3.3.5. Kuivatuksen periaatteet

Kuivatuksen periaatteet on esitetty suunnitelmakartalla 3T-1.

Kuivatus tukeutuu nykyisiin kuivatusjärjestelmiin ja ojastoihin.

3.3.6. Pohjanvahvistukset ja lisätutkimustarpeet

Purokummuntien liittyvän kaistan taso pidetään hyvin lähellä nykyisen maanpinnan tasoa. Lähtökohtaisesti pohjamaahan ei aiheudu jännityslisäystä, lukuun ottamatta olevien kuivatusojien täytöistä aiheutuvaa kuormitusta. Kantatien KT51 ja Purokummuntien liittyvän kaistan sekä Purokummuntien olevan rakenteen painumaerojen tasaamiseksi käytetään geolujitetta.

Alue sijoittuu pääosin rakennetulle alueelle. Suunnittelun uuden liittymiskaistan ja JK+PP uuden linjauksen alueella tulee varmistaa rakennuttujen täyttökerrosten

paksuus. Lisäksi tulee selvittää olevat kantatien KT51, Purokummuntien ja olevan JK+PP alueelta. Täyttö- ja rakennekerrosten paksuuden varmistuttua voidaan pohjaan mahdollinen kuormituslisäys sekä rakennekerrosmitoitus tarkastaa.

Tarvittaessa lisäjännitysten minimoimiseksi voidaan hyödyntää kevennysmateriaaleja rakennekerroksissa, pohjaveden korkeustaso (noste) huomioiden. Nyt rakenteet on mitoitettu käyttäen kiviaineksia.

3.3.7. Valaistus

Purokummuntien valaistus uusitaan LED-valaisimilla.

Valaistuksen periaatteet on esitetty valaistuksen yleiskartassa 11T-1.

Purokummuntien valaistusluokka on M4.

Valaistus toteutetaan törmäysturvallisilla ja jäykillä metallipylväillä sekä maakaapeleilla yleiskartan mukaisesti.

ELY:n valaistus liitetään nykyiseen ELY:n tievalaistuskeskukseen, jonka sijainti on esitetty yleiskartassa. Kunnan valaistus liitetään kunnan nykyiseen tievalaistusverkkoon.

3.3.8. Johto- ja laitesiirot

Hankkeen yhteydessä toteutettavat johtojen ja laitteiden siirrot sekä suojaukset on esitetty johtosiirtokartalla 6.2T-1.

3.3.9. Työnaikaiset liikennejärjestelyt

Rakentaminen on pääosin Purokummuntien leventämistä ja liittymien parantamista nykyisen tien vieressä, jolloin laajoja kiertotiejärjestelyjä ei tarvita.

Tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä ei ole laadittu työnaikaisten liikennejärjestelyjen suunnitelmia. Asiasta on sovittu Kirkkonummen kunnan ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

3.4. Tieympäristön käsittelyn periaatteet ja laatutaso

Purokummuntie sijaitse rakennetulla alueella. Tien luiskien maisemointi hoidetaan tieympäristöön sopivalla nurmisoituksella. Alue pidetään avoimena hoitotoimenpiteillä.

Pintamateriaalit noudattelevat nykyisiä materiaaleja. Saarekkeissa käytetään betonikiveä.

3.5. Meluhaittojen torjumis- ja lieventämistoimenpiteet

Hanke ei sisällä torjumis- ja lieventämistoimenpiteitä.

3.6. Liikenneajoitukset ja kevyen liikenteen väylillä sallittu ajoneuvoliikenne

Tiesuunnitelmaan kuuluvilla teille ei ole esitetty liikenneajoituksia.

3.7. Erikoiskuljetusten ja vaarallisten aineiden kuljetusten reitit

Kantatie 51 on 6x6x40-metrinen erikoiskuljetusten reitti, Purokummuntie on 6x5x30-metrinen erikoiskuljetusten reitti.

3.8. Hankkeen massatilanne, varamaan ottopaikat ja ylijäämämaiden sijoitusalueet

Hankkeessa muodostuu maaleikkausmassoja yhteensä noin 1 000 m³. Penkereisiin ja täyttöihin tarvitaan noin 75 m³, jolloin hankkeen massatalous on maamassojen osalta noin 925 m³ ylijäämäinen.

Päällysrakenteessa tarvittavat murskeet täytyy tuoda hankkeen ulkopuolelta. Kalliomurske-tarpeeksi on arvioitu noin 1 000 m³.

Tiesuunnitelmassa ei ole esitetty varattavaksi maanottoalueita.

Tiesuunnitelmassa ei varata ylijäämämaiden sijoitusalueita.

Uusiomateriaalien käyttöä ei ole tutkittu, alueen määrät ovat vähäisiä ja pohjavesipinnan läheisyys voi vähentää käyttömahdollisuuksia.

4. TUTKITUT VAIHTOEHDOT

Työn aikana tutkittiin suojateiden ja korokkeiden osalta erilaisia vaihtoehtoja. Tarkastelut osoittivat, että ohjeiden mukaisten korokkeiden toteuttaminen laajentaisi toimenpidealuetta ja vaikuttaisi myös nykyiseen alikulkusiltaan. Koska kyseessä on nykyisen liittymän parantaminen, päädyttiin Väyläviraston asiantuntijoiden kanssa suunnitelmassa esitetyn mukaisiin korokkeisiin.

5. YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN (YVA) JA YLEISSUUNNITELMAN HUOMIOON OTTAMINEN TIESUUNNITELMASSA

Hankkeeseen ei sovelleta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä säädetyn lain (252/2017) mukaista menettelyä. Hanke ei kuulu edellä mainitun lain nojalla annetun Valtioneuvoston asetuksen (Asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 277/2017) hankeluetteloon, eikä hanke edellytä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ottaen huomioon hankkeen ominaisuudet ja sijainti sekä vaikutusten luonne.

6. TIESUUNNITELMAN VAIKUTUKSET

6.1. Vaikutukset liikenteeseen

Liittymän toimivuus säilyy suunnitelluilla järjestelyillä hyvänä siihen jäävien liikennevirtojen osalta. Jalankulun ja pyöräilyn reitit eivät muutu, mutta autoliikenteen osalta pohjoisesta itään kääntyvä liikennevirta joutuu vaihtamaan reittiään.

Liikennelaskentojen ja liikennemalliennusteiden perusteella Purokummuntietä käyttävästä liikenteestä noin 20 % on Purokummuntieltä Länsiväylälle vasemmalle itään kääntyviä, eli kääntymissuunnan poistaminen vaikuttaa suoraan 700–1000 autoon vuorokaudessa, ja Purokummuntien ennusteliikennemääräksi vuonna 2040 jää noin 3200 autoa vuorokaudessa. Reittimuutos koskee pääosin itään Helsingin suuntaan ja etelään Upinniementien suuntaan ajavia. Purokummuntieltä vasemmalle itään kääntyvä virta siirtyy reitille Munkinmäentie-Luostarinrinne-Kirkkonummentie,

ennustetilanteessa 2040 liikennemäärän suuruus on iltaruuhkan huipputuntina hieman yli 100 ajoneuvoa. Siirtyvä liikenne alentaa nykyisen Luostarinrinne-Kirkkonummentie-liittymän toimivuutta hieman, mutta liittyminen Kirkkonummentielle ei ruuhkaudu. Aiemmassa suunnitteluvaiheessa Kirkkonummen liikekeskustan yleissuunnitelmassa tehdyn liittymävaihtoehtojen liikenteellisen tarkastelun mukaan liittymän toimivuus paranee, kun Kirkkonummen kunta jatkaa Kirkkonummentien kehittämistä.

Olettamalla matkojen keskimääräinen lähtöpiste Munkinmäentien-Purokummuntien liittymään matkanpituus kasvaa noin 0,2 km. Liikennetilanteesta riippuen autoilijat voivat valita nopeamman mutta pidemmän reitin, ja todellisuudessa matkojen lähtöpisteet jakautuvat tyypillisesti Purokummuntien-Munkinmäentien reitin varrelle Kvarnbyån sillalle asti, ja matkanpituus ei kaikilla matkoilla kasva. Matka-ajan muutos on vastaavasti arvioiden kuitenkin 15–30 s/auto, sillä Länsiväylä on suhteellisen nopea reitti. Suoritemuutokset ovat vähäisiä, vaikka varsinaista hankearviointia ei ole laadittu, niin ajoneuvo- ja aikakustannusten laskennallinen kasvu 30 vuoden ajalta diskontattuina on vähäisempi kuin yhden vältetyn vakavaan loukkaantumiseen johtavan liikenneonnettomuuden laskennallinen hinta Väyläviraston yksikkökustannuksilla arviointuna.

6.2. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Muutos parantaa liikenneturvallisuutta, kun vilkkaalle tielle liittyvä vasemmalle kääntyvä virta siirtyy turvallisemmalle reitille Kirkkonummen eritasoliittymään. Erityisesti päästään eroon heikosta näkemästä kantatielle itään käännyttäessä.

6.3. Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen

Tiesuunnitelman ratkaisu on yhteensopiva kaavoituksen kanssa.

6.4. Meluvaikutukset

Liittymän sivusuunnan kanavoinnilla, suojatiejärjestelyillä ja katualueella tehtävillä muutoksilla ei ole vaikutusta maantien melutilanteeseen.

6.5. Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön

Suunnitelman toteuttaminen ei eritoten Länsiväylän varren ja Purokummuntien maisemaa. Tiesuunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä ei arvioida olevan vaikutuksia luontokohteisiin tai lajiesiintymiin.

Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee tutkia mahdollisten vieraslajien esiintyminen toimenpidealueella ja sopia kaivumaiden käsittelyn ja sijoittamisen periaatteet.

6.6. Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Tiesuunnitelman ratkaisussa on jonkin verran enemmän päällystettyä alaa kuin nykytilanteessa, jolloin pintavesiä johtuu suunnittelualueen itäpuoliseen laskuojaan hiukan nopeammin kuin nykytilanteessa. Tämä vesimäärä ei kuitenkaan muuta merkittävästi tilannetta laskuojassa ja alapuolisissa vesistöissä.

6.7. Vaikutukset maa-ainesvaroihin

Penkereiden ja täyttöjen rakentamisessa hyödynnetään soveltuvin osin maaleikkauksesta tulevia massoja. Päälysteet ja rakennekerrosmateriaalit tuodaan hankkeen ulkopuolelta. Rakenteisiin kelpaamattomat maamassat kuljetetaan hankealueen ulkopuolelle Kirkkonummen kunnan osoittamaan paikkaan.

6.8. Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin

Tiesuunnitelmassa esitetyillä ratkaisulla ei arvioida olevan vaikutuksia maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin.

6.9. Tärinävaikutukset

Tiesuunnitelman toimenpiteillä ei ole arvioitu olevan tärinävaikutuksia läheisiin kiinteistöihin.

6.10. Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Tiesuunnitelman toimenpiteillä ei ole arvioitu olevan haitallisia vaikutuksia ihmisiin ja viihtyvyyteen. Turvallisuustilanteen arvioidaan paranevan.

6.11. Kiinteistövaikutukset

Hankkeella ei esitetä purettavaksi rakennuksia eikä lunastettavaksi maa-alueita.

6.12. Kustannusarvio ja kustannusjakoehdotus

Tiesuunnitelman kustannuslaskennan päämenetelmänä on käytetty Rapal Oy:n In-Infra.net-palvelun Fore-tuotekokonaisuutta. Tiesuunnitelmassa esitetty kustannusarvio perustuu ROLA-laskentaan.

Tiesuunnitelman kustannusarvio laskelma on laadittu tasossa MAKU 120 (2015=100).

Tiesuunnitelmassa esitettyjen ratkaisujen mukainen arvonlisäveroton kustannusarvio on noin 260 000 €. Kustannusarvio valaistuksen muuttamisesta Purokummuntien alueella on noin 14 000 €, jolloin kokonaiskustannusarvio kaikkien toimenpiteiden kanssa on noin 274 000 €.

Kustannusarvio ja -jako on esitetty suunnitelman osassa A, kohdassa 1.5T.

6.13. Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Rakentamisen aikana on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden.

Seuraavassa suunnitteluvaiheessa on myös selvitettävä tarkemmin mahdollisten sulfidi- ja happamien maiden esiintyminen hankealueella ja niiden huomioon ottaminen rakentamisen yhteydessä.

7. HANKKEEN YHTEYDESSÄ RAKENNETTAVAT KADUT, RADAT JA VESI VÄYLÄT, LASKUOJAT JA JOHDOT SEKÄ JOHTOJEN JA LAITTEIDEN SIIRTO

7.1. Kadut

Suunnitelmassa asemakaava-alueen katualueille sijoittuvat K1 ja K1J väylät. Kirkkonummen kunta tulee käsittelemään nämä katujärjestelyt maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

7.2. Laskuojat

Suunnitelmassa ei esitetä varattavaksi laskuoja-alueita.

7.3. Johtojen ja laitteiden siirrot

Hankkeen yhteydessä toteutettavat johtojen ja laitteiden siirrot sekä suojaukset on esitetty johtosiirtokartalla 6.2T-1. Johtojen ja laitteiden siirto- ja suojauskustannukset ja eri osapuolten osuudet kustannuksista on esitetty hankkeen kustannusarviossa, suunnitelman osa A (1.5T).

Siirroista on työn aikana neuvoteltu laitteiden omistajien kanssa. Laitteiden omistajat laativat yksityiskohtaiset siirto- ja suojaussuunnitelmat rakennussuunnitelman laadinnan yhteydessä ja vastaavat siirtotoimien tarvitsemista luvista.

8. HANKKEEN TOTEUTTAMISEN VAATIMAT LUVAT JA SOPIMUKSET

Hankkeen toteuttamiseen vaadittavia lupia tai sopimuksia ei ole tiedossa tiesuunnitelmaa laadittaessa.

9. EHDOTUS TIESUUNNITELMAN HYVÄKSYMISEKSI JA JATKOTOIMENPITEIKSI

9.1. Hyväksymisehdotus

Ehdotus tiesuunnitelman hyväksymiseksi on esitetty kohdassa 1.3T.

9.2. Hankkeen sisältyminen toteutusohjelmiin

Hanke ei sisälly toteutusohjelmiin.

9.3. Jatkosuunnittelun ja rakentamisen alustava aikataulu

Valmis tiesuunnitelma pidetään lain mukaisesti yleisesti nähtävillä 30 päivän ajan, jolloin siihen voi jättää muistutuksen. Uudenmaan ELY-keskus kuuluttaa nähtävillä olon. Tiesuunnitelmasta pyydetään lausunnot muun muassa kunnalta, maakunnan liitolta ja muilta viranomaisilta sekä tiedotetaan alueen maanomistajia.

Tiesuunnitelmasta saatujen lausuntojen ja mahdollisten muistutusten käsittelyn jälkeen Väylävirasto tarkastaa tiesuunnitelman. Tämän jälkeen Uudenmaan ELY-keskus valmistelelee suunnitelmasta hyväksymisesityksen liikenne- ja viestintävirasto Traficomille, joka antaa hyväksymispäätöksen. Päätös asiakirjoineen asetetaan yleisesti nähtäville 30 päivän ajaksi, jona aikana päätökseen voi hakea muutosta valittamalla

hallinto-oikeuteen. Uudenmaan ELY-keskus kuuluttaa hyväksymispäätöksen nähtävillä olon. Päätös saa lainvoiman, kun mahdolliset valitukset on käsitelty. Hyväksytty tiesuunnitelma antaa tienpitäjälle oikeuden tiealueen haltuunottoon ja tien rakentamiseen.

Valmis katusuunnitelma pidetään lain mukaisesti yleisesti nähtävillä 30 päivän ajan, jolloin siihen voi jättää muistutuksen. Kirkkonummen kunta kuuluttaa nähtävillä olon. Katusuunnitelmasta pyydetään lausunnot sidosryhmiltä ja muilta viranomaisilta sekä tiedotetaan alueen maanomistajia.

Yksityiskohtaiset työpiirustukset sisältävät rakennussuunnitelmat laaditaan katu- ja tiesuunnitelman valmistumisen jälkeen erikseen. Rakentamisen alustavasta aikataulu on keväällä 2023.

9.4. Kaavoitukselle ja muulle suunnittelulle asetetut velvoitteet

Asemakaavojen tulee olla hyväksytty kunnan elimissä, jotta tiesuunnitelma voidaan hyväksyä. Asemakaavamuutoksen lainvoima voidaan tarvittaessa hakea vasta rakennussuunnitelmavaiheessa.

10. SUUNNITELMAN LAATIJAT JA YHTEYSHENKILÖT

Tiesuunnitelman on laatinut Kirkkonummen kunnan toimeksiannosta Ramboll Finland Oy.

Lisätietoja suunnitelmasta antavat:

Saara Koivumäki

Kirkkonummen kunta

Käyntiosoite: Ervastintie 2
02400 Kirkkonummi

Postiosoite: PL 20
02401 Kirkkonummi

Puhelin: 040 541 8462

Sähköposti: saara.koivumaki@kirkkonummi.fi

Kirsi Pätsi

Uudenmaan ELY-keskus

Käyntiosoite: Opastinsilta 12 A
00521 Helsinki

Postiosoite: PL 36
00521 Helsinki

Puhelin: 0295 021 331

Sähköposti: kirsi.patsi@ely-keskus.fi

Kirkkonummella 29.4.2022

Kirkkonummen kunta

Saara Koivumäki
projektipäällikkö

Uudenmaan ELY-keskus

Kirsi Pätsi
projektipäällikkö

Ramboll Finland Oy

Liina Lipre
projektipäällikkö