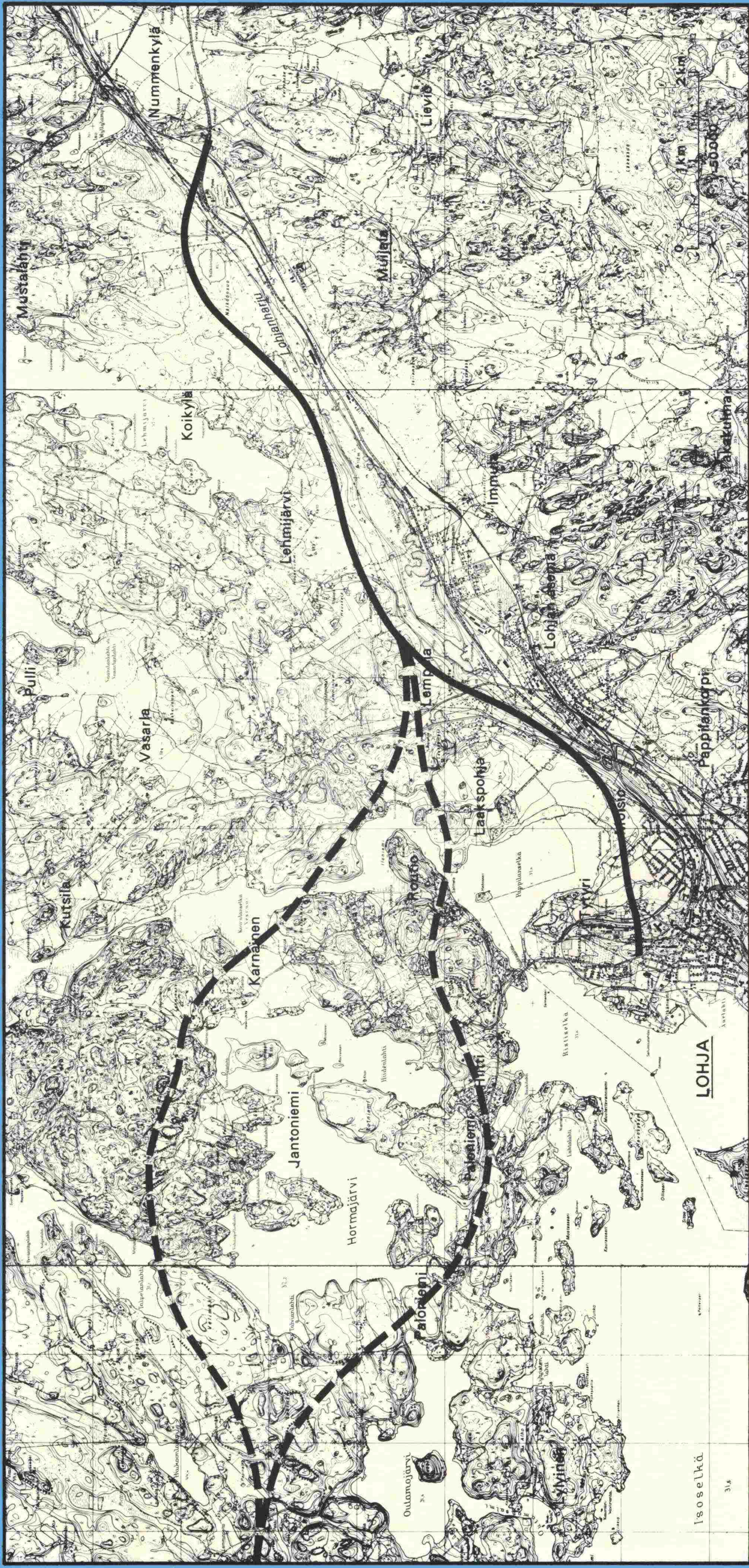


Va

Helsingin - Turun moottoritie LOHJAN SISÄÄNTULOLOTIE

Yleissuunnitelma



SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

YHTEENVETO

1. SUUNNITELMAN LAHTOKOHDAT

- .1 Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset
- .2 Maankäyttö ja kaavoitustilanne
- .3 Suojelukohteet
- .4 Liikennemäärät

2. YLEISSUUNNITELMAN LAATIMINEN

- .1 Työvaiheet
- .2 Vaihtoehdot Lohjan kaupungin alueella
- .3 Vaihtoehdot välillä kaupungin raja - Lempola
- .4 Vaihtoehdot välillä Lempola-Lohjanharjun eritasoliittymä

3. YLEISSUUNNITELMA

- .1 Suunnitelman laajuus
- .2 Tielinjan sijainti
- .3 Mitoitus
- .4 Vaiherakentaminen ja aluevaraukset
- .5 Liittymä- ja tiejärjestelyt
- .6 Kevyen liikenteen järjestelyt
- .7 Maaperä ja pohjanvahvistukset
- .8 Ympäristöhoito
- .9 Meluntorjunta
- .10 Suojelukohteet
- .11 Rakennuskustannukset

PIIRUSTUSLUETTELO

YLEISKARTAT 1:20 000

- 1. Lohja-Lempola plv. 0-60
- 2. Lempola-Nummenkylä " 60-114

SUUNNITELMAKARTAT 1:4000 JA

PITUUSLEIKKAUKSET 1:4000/1:400

- 3. Sisääntulotie plv. 0-12
- 4. " " 12-24
- 5. " " 24-38
- 6. " " 38-50
- 7. " " 50-64
- 8. " " 64-76
- 9. " " 76-88
- 10. " " 88-100
- 11. " " 100-114
- 12. Lohjanharjun liittymä, pituusleikkaukset
- 13. Tytyrin liittymä ja liittävät tiet, pituusleikkaukset

PERSPEKTIIVIKUVA

- 14. Näkymä Moision alueelta keskustan suuntaan

ESIPUHE

Lohjan sisäntulotien periaatteellista sijaintia Nummenkylän-keskustan välillä on selvitetty jo 1960-luvun lopulla. Moottoritien yleissuunnitelmassa (1973) välillä Lohjanharju-Turku päädyttiin ratkaisun, jossa moottoriväylä suunnataan Lohjanharjun liittymästä nykyisen moottoriliikennetien päätteestä lähtien harjun suuntaisena sen pohjoispuolella. Varsinainen sisäntulotie erkane moottoriväylästä Lohjan eritasoliittymässä Lempolan koillispuolella. Tiesuutta Lohjan eritasoliittymä-keskusta on sittemmin tutkittu alustavasti Lohjan tieverkko-suunnitelman yhteydessä (1976). Nyt laadittu yleissuunnitelma noudattaa pääperiaatteitaan aikaisempia suunnitelmia.

Sisäntulotien yleissuunnitelma (väli Nummenkylä-keskusta) on laadittu samanaikaisesti (vv. 1980-81) moottoriväyläosuuden Lempola-Karstu vaihtoehdotarjastelun kanssa, joka on koottu omaksi raportikseen. Sisäntulotie voidaan toteuttaa omalla kokonaisuutenaan riippumatta moottoriliikennetien jatkamisesta Salon suuntaan.

Vaihtoehtoselvityksen on laatinut työryhmä, johon ovat kuuluneet:

TWH/tiensuunnittelutoimisto	Insinööri-toimisto Y-Suunnittelu
DI Markku Linnasalmi	- tietekniikka
DI Pentti Karvonen	Ins. Lauri Lempiäinen
TWH/tieverkkotoimisto	DI Jarmo Tomperi
DI Hannu Krzywacki	- geotekniikka
TVL/Uudenmaan piiri	DI Leo Saarinen
DI Matti Teräsvirta	DI Olli Arkima
DI Riita Piirainen	- maisemasuunnittelu
	Maisema-arkkit. Arjo Reinola

Lohja

Kaup. ins. Erkki Pätiälä
Suunn. ins. Raimo Lind
Kiinteistöins. Erkki Eskola

Lohjan kunta

Kunnanhall. pj. Pekka Myllyniemi
Kaavoitusins. Jouko Jormalainen
Kunnanins. Kalevi Kokkonen

Länsi-Uudenmaan seutukaavaliitto

Seutuk. joht. Raimo Jounikainen
Seutuk. ins. Raimo Tikka

Työryhmä on käsitellyt hankkeen tekniseen laatuun, alavaihtoehtojen valintoihin ja suunnittelun suorituksen tiittyyä kysymyksiä. Lisäksi on käyty erillisiä neuvotteluja eri alojen asiantuntijoiden kanssa sekä järjestetty tiedotustilaisuuksia kaupungin ja kunnan tuottamismiehille marraskuussa 1980 ja yleisöllä kesäkuussa 1981.

YHTEENVETO

Suunniteltu sisäntulotie alkaa Lohjan keskustasta ja liittyy Lohjanharjun eritasoliittymässä nykyiseen Helsingin suunnan moottoriliikennetiehen. Moottoriväylävaraus Lohjalta Turun suuntaan erkane sisäntulotiestä Lempolan alueen koillispuolelle suunnitellusta Lohjan eritasoliittymästä. Moottoriväylävarauksen osalta on samanaikaisesti laadittu vaihtoehtojen tarkastelu Hormajärven etelä- ja pohjoispuolisten pääsuuntien osalta. Sisäntulotie liittyy molempiin vaihtoehtoihin samanlaisena.

Sisäntulotie on suunniteltu kaksikaistaisena maantienä Lohjan keskustasta Lempolaan saakka. Tästä itään tie jatkuu yksiajorataisena, kaksikaistaisena moottoriliikennetienä. Suunnitelmassa on varauduttu toiseen ajorataan välillä Lohjan eritasoliittymä-Lohjanharjun eritasoliittymä. Varaus liittyy Lohja-Salo moottoriväyläosuuden rakentamiseen.

Lohjan keskustassa sisäntulotie alkaa Karstuntien-Rantapuiston tasoliittymästä. Tie alittaa Tytyrinkadun ja rautatien. Tytyrinkadulta on rampipihteydet sisäntulotielle.

Moision alueella tie sijoittuu pientaloalueen ja Moisionlahden väliin. Tietä on yhteys alueen katuverkkoon Vaasantien jatkeeksi suunnitellun kadun kautta.

Kuntien rajalla sisäntulotiehen liittyy harjuleikkauksesta poikittaissuuntaisen tie, joka muodostaa yhteyden kantatielelle ja harjun eteläpuolisille alueille.

Lempolan kohdalla tie sijoittuu harjun ja asutuksen väliin ja alittaa Lohjan-Nummen maantien. Tähän on yhteys rampin välityksellä. Aluevaraus Lohjan eritasoliittymää varten sijoittuu Lempolan koillispuolelle.

Lehmijärven paikallistie ylittää eritasossa moottoriliikennetien. Tämän pohjoispuolelle on suunniteltu tien suuntaisia yksityistieitä, jotka ohjaavat tilakohittaisen liikenteen paikallistielle.

Tie kiertää Nälköönlammen pohjoispuolitse ja liittyy sen itäpuolella nykyiseen moottoriliikennetiehen. Kantatiehen on yhteys eritasoliittymän välityksellä. Kantatien linjaus muuttuu eritasoliittymän toteuttamisen myötä jälleen jatkuvaksi.

Sisäntulotien suuntainen kevyen liikenteen väylä on suunniteltu keskustasta Lempolaan saakka. Asutuksen kohdalla on neljä tietä ristävää kevyen liikenteen siltaa tai alkukäytävää. Suunnitelmaan sisältyy lisäksi kolme maatalouskäyttöä palvelevaa alkukäytävää tai siltaa.

Sisäntulotien kokonaispituus on 11,4 km. Muiden tiejärjestelyjen yhteispituus on 7,0 km ja kevyen liikenteen väylien pituus 4,4 km. Kokonaiskustannusarvio on 58 miljoonaa markkaa vuodenvaihteen 1980/81 kustannustasossa.

1. SUUNNITELMAN LAHTÖKOHDAT

1.1 Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset

Helsingin-Turun uuden tiesuunnan suunnittelu välillä Lohjanharju-Turku käynnistyi 1960-luvun loppupuolella. Tielinja suunnattiin Lohjanharjulta länteen nykyisen valtatie eteläpuolelle. Tärkeimpiä suunnitteluvaihtoehtoja ovat olleet:

Moottoritien yleissuunnitelma välillä Lohjanharju-Turku

TVH:n laatimassa suunnitelmassa (vv.1972-73) tie on suunnattu Lohjan kohdalla Hormajärven eteläpuolitse Paloniemen kannaksen kautta. TVH:n v.1971 tekemä suuntauspäätös perustui vuosina 1968-70 laadittuun vaihtoehtoselvitykseen ja siitä saatuihin lausuntoihin. Yleissuunnitelma oli lausunto-kierröksellä v.1974 osin samanaikaisesti oikoradan (väli Lohja-Salo) ensimmäisen alustavan yleissuunnitelman kanssa. Lausuntojen antamista vaikeutti suunnitelmien erilainen tarkkuusaste ja tie- ja ratalinjat huomioon ottavan yhteiselvityksen puute.

Oikoradan Espoo-Lohja-Salo (ELSA) yleissuunnitelma

Radan alustava yleissuunnitelma oli lausuntokierröksellä toisen kerran koko väliltä edellistä tarkempaa v.1975. Keskeytyksen jälkeen yleissuunnittelua jatkettiin v.1977. Valittu pääsuunta noudattaa Lohjan kohdalla nykyistä ratalinjaa ja sijoittuu jatkossa Paloniemen kannakselle. Viime vaiheessa rata- ja tielinjat on sovitettu yhteen. Yleissuunnitelma oli lausuntokierröksellä v.1979.

Lohjan seudun tieverkko-suunnitelma (LOLIITA)

TVL:n, Lohjan kaupungin ja Lohjan kunnan yhteistyönä valmistui v.1976 selvitys Lohjan seudun tavoitetieverkosta ja Lohjan keskustan sisäntuloyhteyksistä. Suunnitelmassa Lohjanharjun-Turun moottoriliikennetie on sijoitettu Hormajärven pohjoispuolelle toteamuksella, että "perusteltu päätös linjauksista voidaan tältä osin tehdä kuitenkin vasta yksityiskohtaisempan selvitykseen perustuen."

Sisäntulotie Helsingin suunnasta Lohjan keskustaan erkanelee moottoriliikennetiestä Lohjan eritasoliittymästä ja suuntautuu keskustan pohjoispuolitse Tytyrin liittymään. Lisäksi esitetään myös kantatien 53 leventämismahdollisuuden säilyttämistä.

Suunnitelman lausuntokierrros oli v.1977 alussa. Sisäntuloyhteyksien osalta lausunnoissa kannatetaan moottoriliikennetiehen perustuvaa vaihtoehtoa kantatien leventämisen sijasta.

Lohjan-Suuntion maantien parantamissuunnitelma

Tiesuunnitelma on valmistunut keväällä 1981. Maantie rakennetaan Lohjan puoleisessa päässä uuteen paikkaan kuntien rajalinjan läheisyyteen.

1.2 Maankäyttö ja kaavoitustilanne

Sisäntulotie sijoittuu pääosin rakentamattomalle alueelle. Välillä keskusta-Lempola tielinja sivuaa Moision ja Lempolan pientaloalueita. Satamaradan länsipuolella tie sijoittuu keskusta-alueen ja Lohja Oy:n teollisuusalueen rajalle. Lempolan ja Lohjanharjun liittymien välinen osuus on maa- ja metsätalousaluetta. Lohjanharjun soranottoon liittyviä varauksia selvitetään parhaillaan rakennuskaavatyön yhteydessä.

Seutukaava

Länsi-Uudenmaan seutukaavaliiton vaihekaava I on vahvistettu v. 1980. Kaavassa on osoitettu tärkeimmät virkistys- ja suojelualueet sekä eräät maa- ja metsätalousalueet. Vaihekaavaa II laaditaan parhaillaan. Siinä käsitellään taajama-alueita ja liikenneverkkoa.

Yleiskaava

Kaupungin ja kunnan yhteinen ohjeellinen yleiskaava laadittiin vv. 1968-70. Asukaslukumäärä vuodelle 2000 oli 67.000. Asukkaita on nykyisin n. 30.000. Moottoritielinja sijoittui Paloniemen kannakselle ja kantatie Hangon suunnasta liittyi moottoritiehen Lempolan koillispuolella. Sisäntulotie erkani kantatiestä Lempolan kohdalla ja jatkui Moision alueen kautta Tytyrin liittymään ja edelleen Virkkalan suuntaan. Yleiskaavallista yhteistyötä on viime vuosina jatkettu laatimalla mm. yleiskaavallinen suunnitelma vuosille 1978-1982. Suunnittelu jatkuu kunnissa osayleiskaavatasolla.

Asema- ja rakennuskaavat

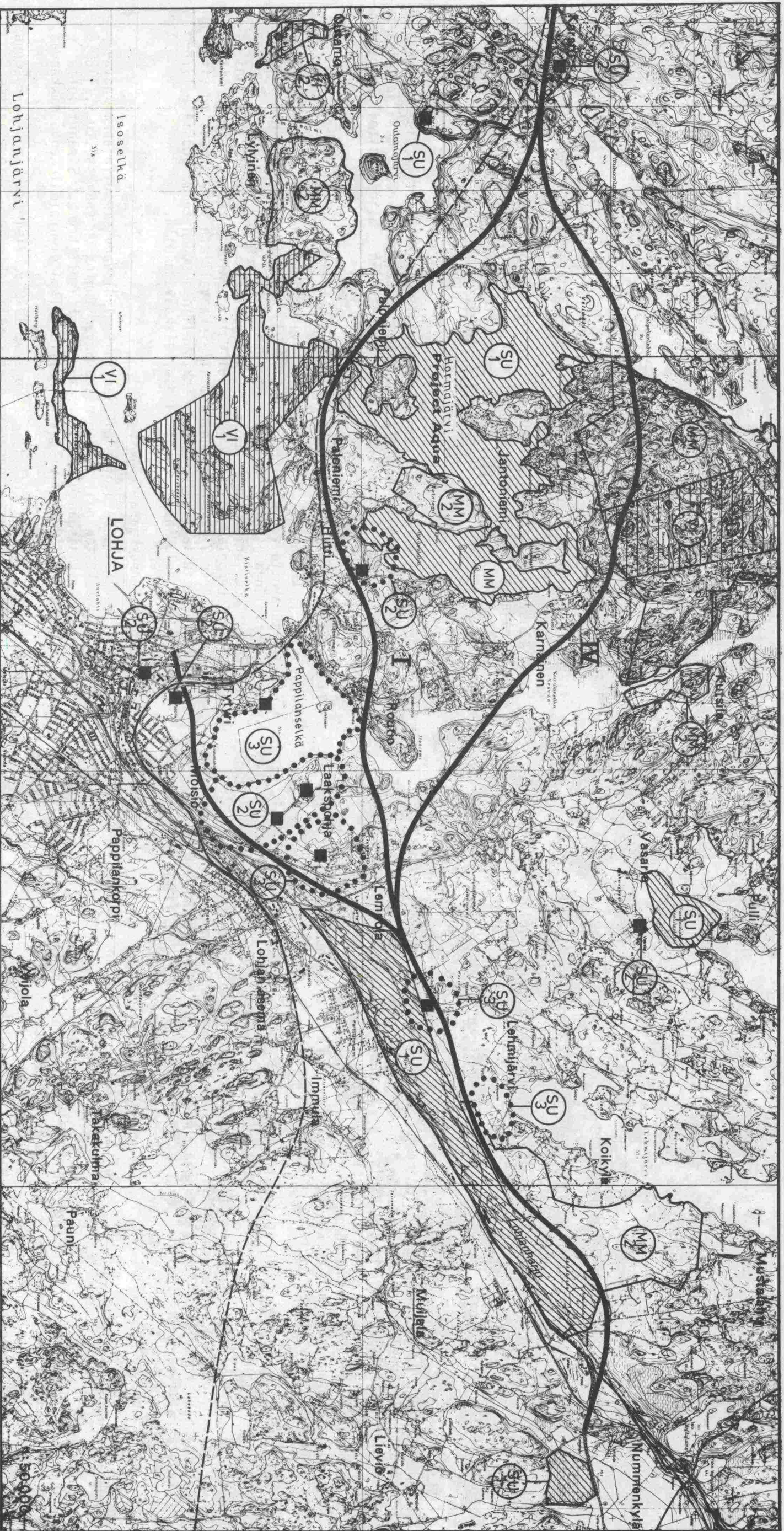
Lohjan alueella sisäntulotie on pääosin v. 1931 vahvistetulla asemakaava-alueella. Keskustan pohjoisosan asemakaavan muutos on vahvistettu v. 1980. Kaavaan sisältyy sisäntulotie ja Tytyrin eritasoliittymä. Sisäntulotie sivuaa lisäksi v. 1979 vahvistettua Moisionpeillon pientaloalueen asemakaavaa.

Lohjan kunnan alueella tielinjaa sivuaa v. 1979 vahvistettu Lempolan rakennuskaava. Lohjanharjun rakennuskaava on tekeillä. Sisäntulotie sijaitsee 5,5 km:n pituudelta Lohjan Asemanseudun ja 0,6 km:n pituudelta Lohjanharjun rakennuskiettoalueilla.

Kaava-alueet on merkitty suunnitelmapakarttoihin.

Rantakaavat

Tielinjan lähistöllä ei ole vahvistettuja rantakaavoja. Kaavan laadinta on vireillä Lehmijärven itäpuolisille ranta-alueille.



Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolle on annettu aluekohtaisia erityismääräyksiä



Maa- ja metsätalousvaltainen alue, joka on tarkoitettu erityisesti ulkoilun ja ympäristönsuojelun huomioon ottavan maa- ja metsätalouden harjoittamiseen



Virkistysalue, joka on tarkoitettu pääasiassa lähiluontoa ja virkistyskeskuksia varten



Virkistysalue, joka on tarkoitettu pääasiassa tehokasta retkeilytoimintaa varten



Suojelualue, joka on luonnonsuojelulainsäädännön nojalla muodostettu tai muodostettavaksi tarkoitettu alue



Suojelualue, joka on muinaismuistolainsäädännön ja kulttuurihistoriallisesti huomattavien rakennusten suojelua koskevan lainsäädännön nojalla rauhoitettu tai rauhoitettavaksi tarkoitettu alue



Suojelualue, joka on vesilainsäädännön nojalla suojeltu tai suojeltavaksi tarkoitettu alue



Laajakkojen alueiden ohjeellinen rajaus, jossa numero osoittaa alueeseen liittyvää erityisselvitystä



Suojelukohde

Kuva 1: Suojelukohteet ja -alueet

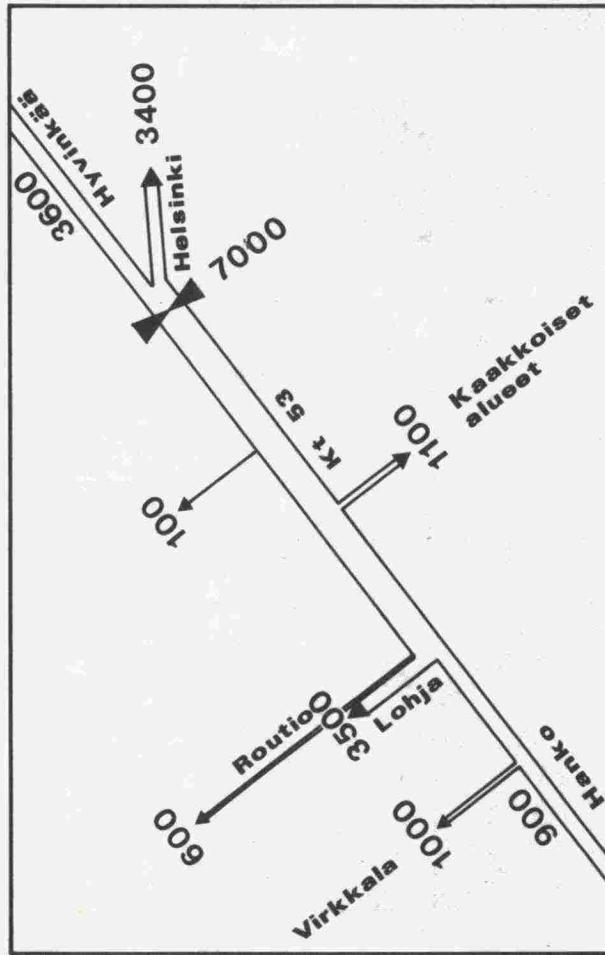
Lähde: Länsi-Uudenmaan seutukaavaliitto, 1. vaihekaava

1.3 Suojelukohteet

Lohjan seudun suojelukohteet on lueteltu seutukaavaliiton toimesta. Vaihekaava I sisältää niistä tärkeimmät. Sisäntulotien suunnitteluun vaikuttavia kohteita ovat Lehmijärven, Takaharjun ja Lempolan pohjavedenottoalueet sekä Pappilanselän pintavedenotto, Lohjanharju, Laakspohjan kartanoympäristö sekä Lohjan kirkon ja pappilan lähialueet.

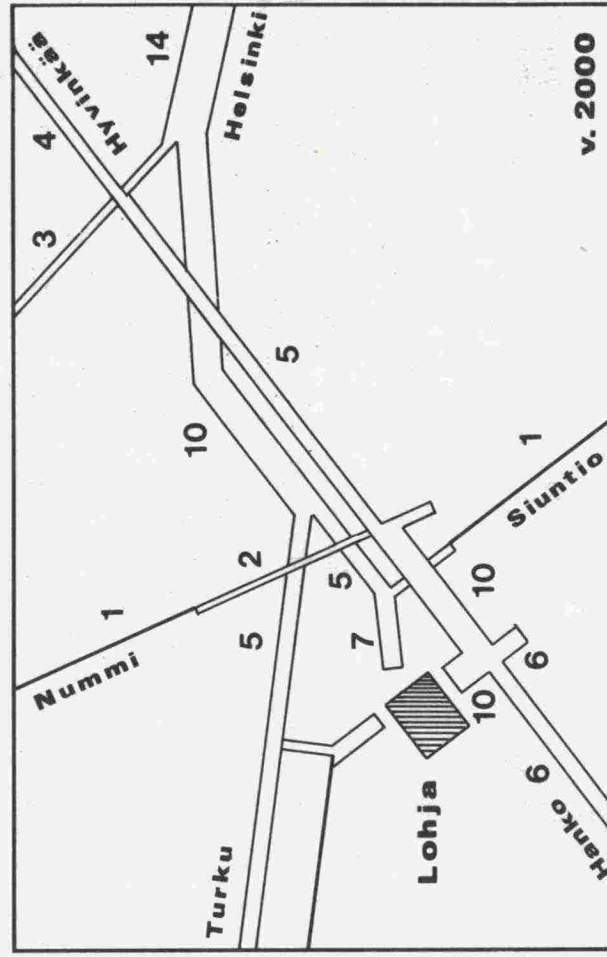
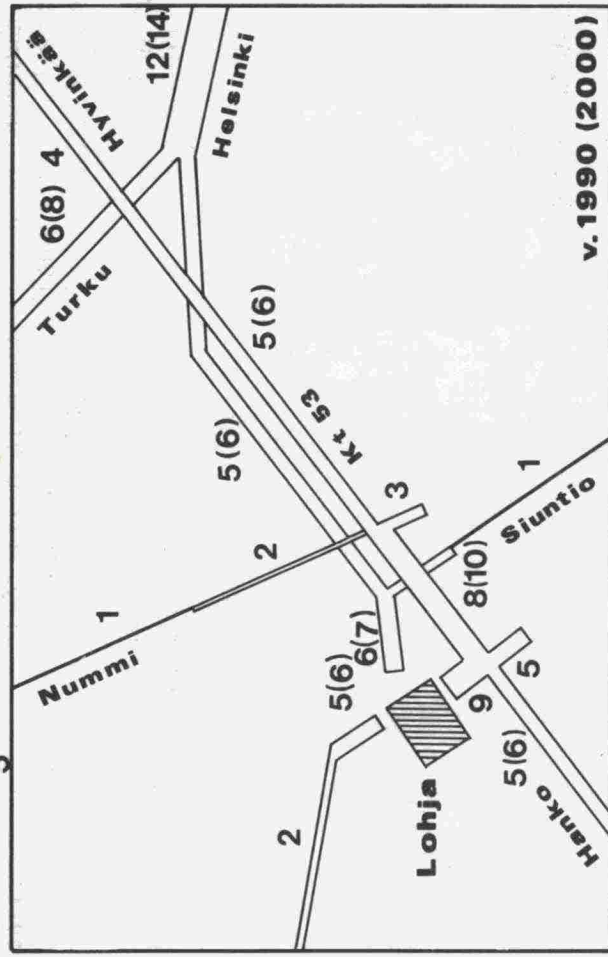
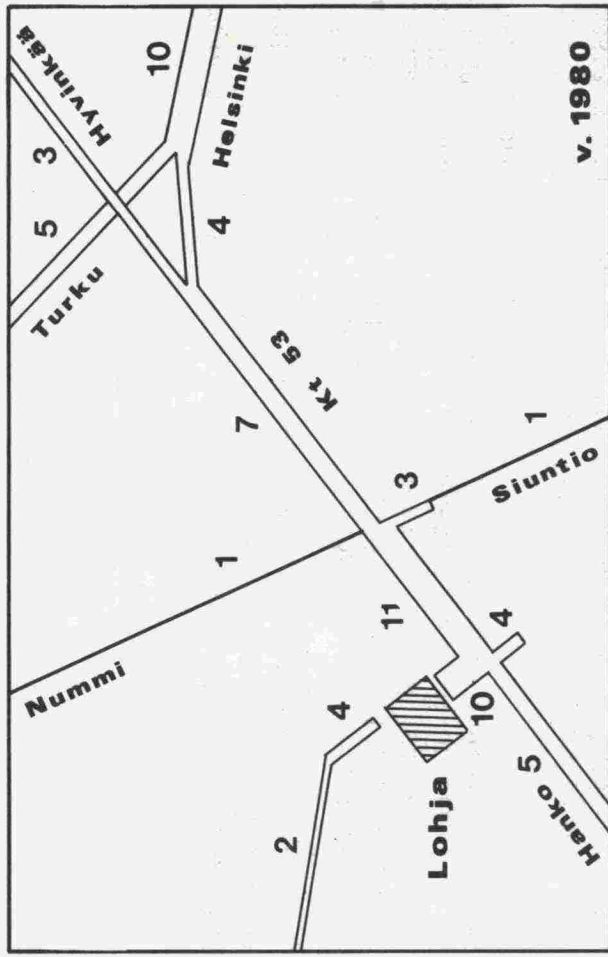
1.4 Liikennemäärät

Kantatie 53:n liikennemäärä v. 1980 oli Lohjanharjun liittymän länsipuolella n. 7.000 autoa vuorokaudessa. Liikenne jakautuu likimäärin tasan Helsingin ja Hyvinkään suuntien kesken. Keväällä 1980 tehdyn määräpaikkatutkimuksen mukaan kantatien liikenteestä tällä kohdalla n. 60 % suuntautuu Lohjan keskustan ja Roution alueille. Hankoon, Tammisaareen ja Karjaalle jatkaa liikenteestä 12 % ja Virkkalan alueelle 14 %. Harjun itäpuolisten alueiden osuus on 15 % kantatien liikenteestä.



Kuva 2. Lohjanharjun määräpaikkatutkimus v. 1980. Liikenteen suuntajakautuma (KVL autoa/vrk)

Kantatien liikenne lisääntyy tasaisesti maankäytön vaikutuksesta Lohjanharjun liittymästä lounaaseen. Suurimmat liikennemäärät ovat Suurlohjankadun liittymän koillispuolella, jossa liikennettä on nykyisin n. 11.000 autoa/vrk. Liittymän lounaispuolella vastaava luku on vain 5.000, joten yli puolet kantatien liikenteestä suuntautuu Suurlohjankadulle. Kadulla on liikennettä n. 10.000 autoa/vrk.



Kuva 3. Liikennemäärät vv. 1980, 1990 ja 2000 (KVL, 1000 autoa/vrk)

Ennusteen mukaan autoliikenne kasvaa aikavälillä 1980-1990 1.3-kertaiseksi ja aikavälillä 1980-2000 1.5-kertaiseksi. Arvio perustuu valtakunnallisiin autokantaennusteisiin sekä arvioon maankäytön muutoksista.

Kantatien liikenne nykyverkolla on v.1990 Lohjanharjun liittymän ja Suurlohjankadun välillä 9.000 - 14.000 ja v.2000 10.000 - 17.000 autoa/vrk. Kesän liikennemäärät ovat näitä vuoden keskimääriäisiä lukuja noin 20 % ja enimmäistään 60 % suurempia. Tällöin kantatien maksimivuorokausien liikennemäärät v.1990 (n. 20.000 autoa/vrk) ylittävät tien nykyisen välituskyyvyn huipputuntien aikana.

Sisäntulotietä täydennettyllä tieverkolla liikenne jakautuisi Lohjanharjun liittymässä suunnitteen tasan kantatien ja sisäntulotien kesken. Molemmilla teillä liikennettä olisi siten n.5.000 autoa/vrk. Kantatien liikennemäärä Suurlohjankadun täpuolella olisi tällöin n.8.000 ja sisäntulotien liikenne Moision kohdalla n.6.000 autoa/vrk. Vastaavat luvut v.2000 olisivat arvion mukaan 10.000 ja 7.000.

Sisäntulotietle siirtyisi siten liikennettä kantatietä ja myös Suurlohjankadulta tikimäärin liikenteen kasvu vastaava määrä.

2. YLEISSUUNNITELMAN LAATIMINEN

2.1 Työvaiheet

Yleissuunnitelma on laadittu vv. 1980-81. Työhön ovat sisällyneet seuraavat työvaiheet:

- Lähtökohtien selvitys
- Määräpaikkatutkimus Lohjanharjun liittymässä
- Liikenteen kasvuarvion laadinta
- Maaperätutkimukset pehmeikkäalueilla
- Tieverkkoluonnoksen laadinta
- Linja-, taseus- ja liittymävaihtoehtojen laadinta
- Meluselvityksen laadinta
- Maisemanhoitoselvityksen laadinta
- Suunnitelman viimeistely
- Kustannusselvitykset
- Raportointi

Kaupungin toimeksiantosta on työhön liittyen laadittu selvitys Moision alueen katuverkkovaihtoehtoista. Kaupunki on lisäksi selvittänyt liikennejärjestelyjä Tytyrin alueella.

Lohjan kunta on tieverkkokysymysten lisäksi selvittänyt mm. Lohjanharjun rakennuskaavan liittyviä soranottoalueita harjun pohjoisrinteellä sekä keyven liikenteen yhteystarpeita.

Työvaiheisiin liittyvät suunnittelupäätökset ja vaihtoehtovalinnat on tehty työryhmän kokouksissa.

2.2 Vaihtoehdot kaupungin alueella

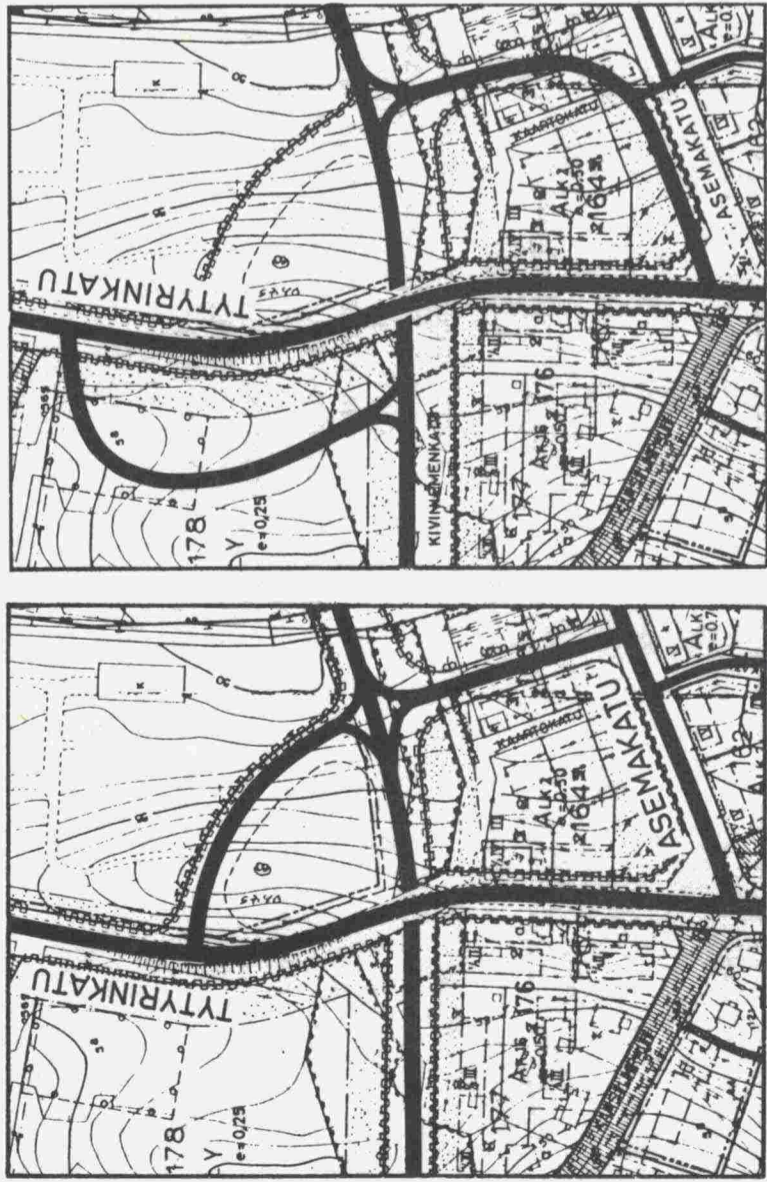
Vahvistetun asemakaavan mukaan sisäntulotie jatkuu Rantapuisto-nimisenä katuna. Jyrkkään kaarteeseen liittyvät Karstuntie ja Kiviniemenkatu. Vaihtoehtona on tutkittu sisäntulotien päättämistä Rantapuisto-Karstuntie katuinjaan. Edellisessä vaihtoehdossa korostuu väylän jatkuvuus. Haittana on kaarresäteen pienuus ja hankalat liittymäjärjestelyt. Jälkimmäisessä sisäntulotie päättyy selväpiirteisesti katuinjaan liittymät ovat edellisistä selkeämmät. Suunnitelmassa esitetään jälkimmäinen vaihtoehto. Asemakaavaan sisältyvä, vielä rakentamaton Kiviniemenkatu on poistettu kokonaan puuistutusten säilyttämiseksi ja hankalien liittymäjärjestelyjen takia. Yhteys ranta-alueelle voidaan hoitaa Kotkantien kautta.



Kuva 4.

Sisäntulotien liittyminen katuverkkoon.
Vaihtoehdot 1:4000.

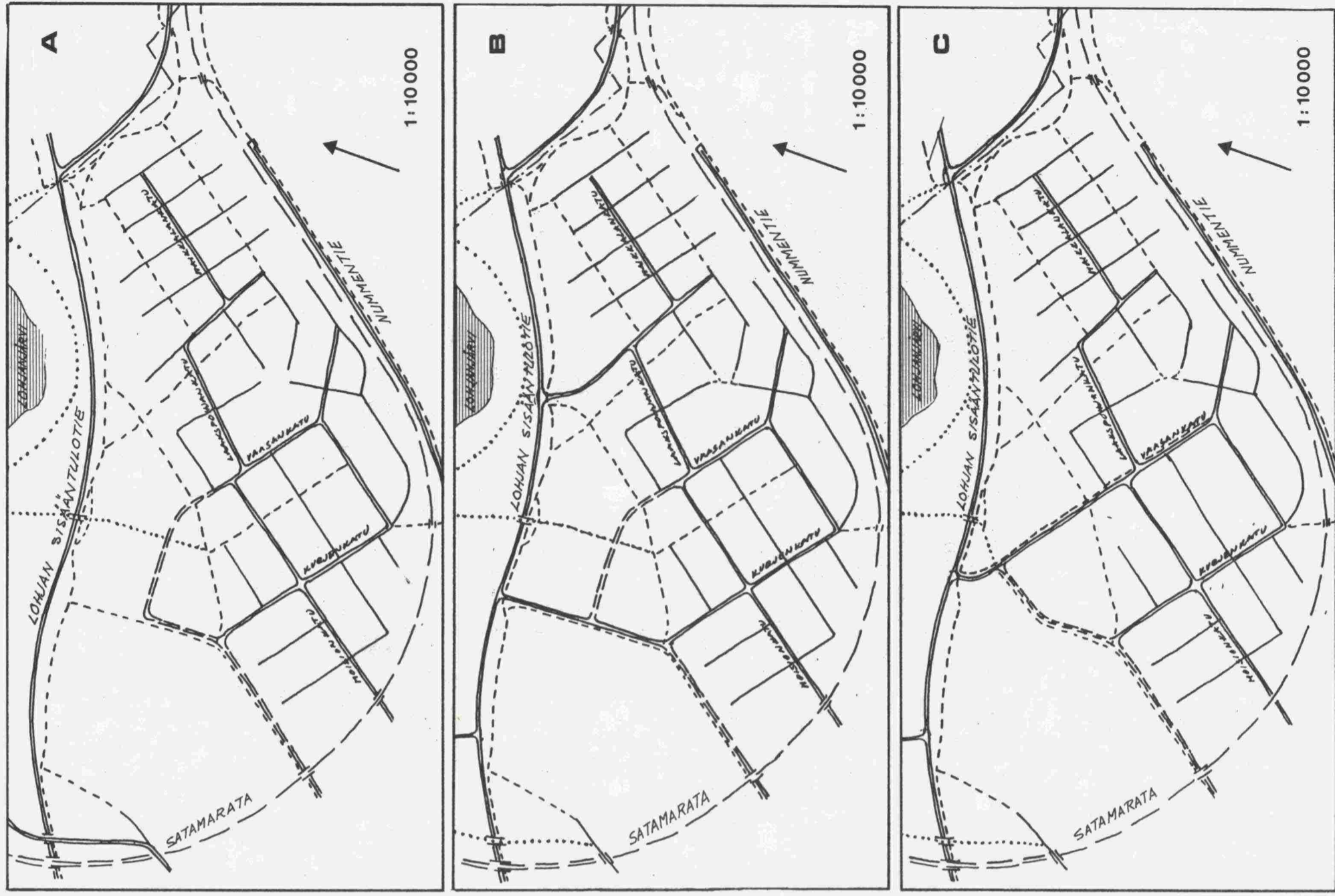
Asemakaavassa Tytyrin liittymän eteläinen ramppi liittyy Asemakatuun. Vaihtohtona selvitetiin rampin liittämistä Tytyrinkatuun. Samalla selvitetiin Asemakadun eteläpuolisten kortteleiden katuyhteyksiä. Suora ramppiyhteys Tytyrinkatuun on liikenteen sujuvuuden ja opastettavuuden kannalta tarpeen. Ramppiin liittyvä katu vähentää kiertomatkoja Asemakadun varrella oleville tonteille. Toinen ramppi on asemakaavassa sijoitettu Tytyrinkadun itäpuoliseen neljännekseen. Vaihtohtona tutkittiin rampin sijoittamista kadun länsipuolelle. Tämä vaihtohto valittiin suunnitelmaan teollisuusalueen järjestelyjen vaatiman tilantarpeen vuoksi.



Kuva 5. Tytyrin liittymän vaihtoehdot 1:4000.

Moision alueella on tutkittu katuverkkovaihtoehtoja, joissa muuttujina olivat verkon liittymäjärjestelyt sisäntulotien. Vaihtoehdossa A liittymät puuttuivat kokonaan, B:ssä niitä oli kaksi ja C:ssä yksi. Vaihtohto C toteutti parhaaksi pientaloalueen yhteyksien ja sisäntulotien liittymättömyyden kannalta. Moision alueelta on edelleen mahdollista rakentaa uusi katuyhteys keskustaan tai säilyttää nykyinen Moisionkadun alikulku. Nämä vaihtoehdot liittyvät ELSA-radan suunnitelmaan.

Moision alueella on tutkittu myös kevyen liikenteen järjestelyvaihtoehtoja. Alueen keskellä olevan kumpareen molemmin puolin selvitetiin alikulukäytävien rakentamismahdollisuuksia. Näistä luovuttiin pehmeikoista aiheutuvien ongelmien takia. Alikulukäytävät korvaa kumpareen keskelle rakennettava raittisilta.



Kuva 6. Moision katuverkon vaihtoehdot.

2.3 Vaihhtoehdot välillä kaupungin raja - Lempola

Kuntien rajalla sisäntulotiehen liittyy harjun poikittaissuuntainen tie. Tälle vaihtoehdona harkittiin nykyisen tien paikalla olevaa yhteyttä Lempolan suunnasta rataleikkaukseen. Sujuvaa yhteyttä keskustaan pidettiin tätä parempana huolimatta poikittaisten 7 %:n pituuskaltevuudesta.

Lempolan pientaloalueen kohdalla on tutkittu kahta linjausvaihtoehtoa, joilla on merkitystä alueen viihtyvyyden kannalta. Toisessa tielinja on hieman kauempana rakennuksista ja tasausviiva korkeammalla kuin toisessa, jossa tielinjan ja rakennusten väliin on mahdollista rakentaa meluvalli. Tällöin tie leikkautuu enemmän harjuun asuntoalueen itäpuolella. Molemmat vaihtoehdot ovat nykyisen rakennuskaavan ulkopuolella. Lohja-Nuummi maantien varren raittijärjestelyistä on selvitetty useita vaihtoehtoja. Raittira-kennettaneen tien länsipuolelle ennen sisäntulotien toteutumista.

Lohjan liittymässä sisäntulotie erkanee tulevaisuudessa Helsingin-Turku-moottoriväylästä, jonka linjaukselle liittymästä länteen on suunniteltu kaksi vaihtoehtoa. Näillä ei kuitenkaan ole vaikutusta sisäntulotiehen, joka sopeutuu samanlaisena molempiin moottoriväylävaihtoehtoihin.

2.4 Vaihhtoehdot välillä Lempola - Lohjanharjun eritasoliittymä

Tielinja noudattaa liikemäärin vuoden 1973 yleissuunnitelman mukaisista linjauksista. Nälköönlammen länsipuolella on linjaa siirretty noin 100 metriä kaakoon, jolloin voidaan säilyttää tielinjalla aiemmin olleet rakennukset.

Tien tasauksen osalta on tutkittu vaihtoehtoa, jossa tasausviiva on alempana aikaisempaan yleissuunnitelmaan verrattuna. Muutos liittyy Lohjanharjun rakennuskaavaluonnoksen mukaisesti soranotto- ja viivityksiin harjun pohjoispuolella. Tasausmuutos vaikuttaa myös tietä risteäviin paikallis- ja yksityistiejärjestelyihin. Lehmijärven paikallistie johdetaan tien yli lähes nykyisellä paikallaan. Nälköönlammen länsipuolelle aiemmin suunniteltu yksityistien alikulkukäytävä korvautuu samoin ylikulkusillalla.

Lohjanharjun eritasoliittymän aieman yleissuunnitelman mukainen liittymätyyppi vastaa tiikennevirtojen jakautumaa. Yksityiskohtien osalta kantatien linjausta on siirretty hieman pohjoiseen tasauksen parantamiseksi, jolloin myös osaa nykyisestä tiealueesta voidaan käyttää hyväksi ramppeja rakennettaessa.

3. YLEISSUUNNITELMA

3.1 Suunnitelman laajuus

Lohjan sisäntulotie esitetään piirustuksissa Rantapuisiston - Karstuntien liittymästä Lohjanharjun eritasoliittymään. Tieosuuden pituus on 11,4 km. Tien alkuna Tytyrin liittymästä Lohjan-Nuunnan maantien ramppiin saakka on suunniteltu kaksikaistaisena maantienä ja loppuosa Lohjanharjun eritasoliittymään saakka yksiajorataisena, kaksikaistaisena moottoritiikennetienä.

Suunnitelmaan sisältyvät seuraavat tiejärjestelyt:

- Tytyrin liittymän rampit	0,5 km
- Poikittainen tieyhteys sisäntulotielletä satamaradan leikkaukseen	0,6
- Lohjan-Nuunnan maantien muutos	0,6
- Ramppi em. maantieltä sisäntulotielletä	0,2
- Lehmijärven paikallistien muutos	0,4
- Yksityistiejärjestelyjä välillä Lempola-Lohjanharjun liittymä	2,7
- Kantatie 53:n muutos	0,8
- Lohjanharjun liittymän rampit	1,2
Yhteensä	7,0 km

Hankkeeseen liittyviä kevyen liikenteen väyliä esitetään suunnitelmassa yhteensä 4,4 km. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy katu- ja raittijärjestelyjä Tytyrinkadun ja Rantapuisiston-Karstuntien osalta.

3.2 Tielinjan sijainti

Sisäntulotie alkaa Lohjan keskustan pohjoispuolelta katulinjasta Rantapuisisto-Karstuntie. Liittymäkohdan itäpuolella tie on 500 metrin matkalla 4-10 metriä syvässä leikkauksessa. Tällä osuudella tie alittaa Tytyrinkadun, rautatien ja Pappilammelta pohjoiseen johtavan kadun. Tie noudattaa liikemäärin asemakaavan mukaisia linjaa. Kaavaa on tarkistettava pääosin ramppi- ja liittymäjärjestelyjen takia.

Rautatien itäpuolella tie kiertää suojelukohteena olevan Pappilammän: Moisiin rakennettavan pientaloalueen kohdalla linja on sijoitettu mahdollisimman kauas rakennuksista Pappilanselän rannassa olevalle pehmeikölle.

Kuntien rajalta itään tie sijoittuu Laakspohjan peltoaukean eteläreunaan, kiertää puistokujan ja sijoittuu Lempolan rakennuskaava-alueen itäpuolelle.

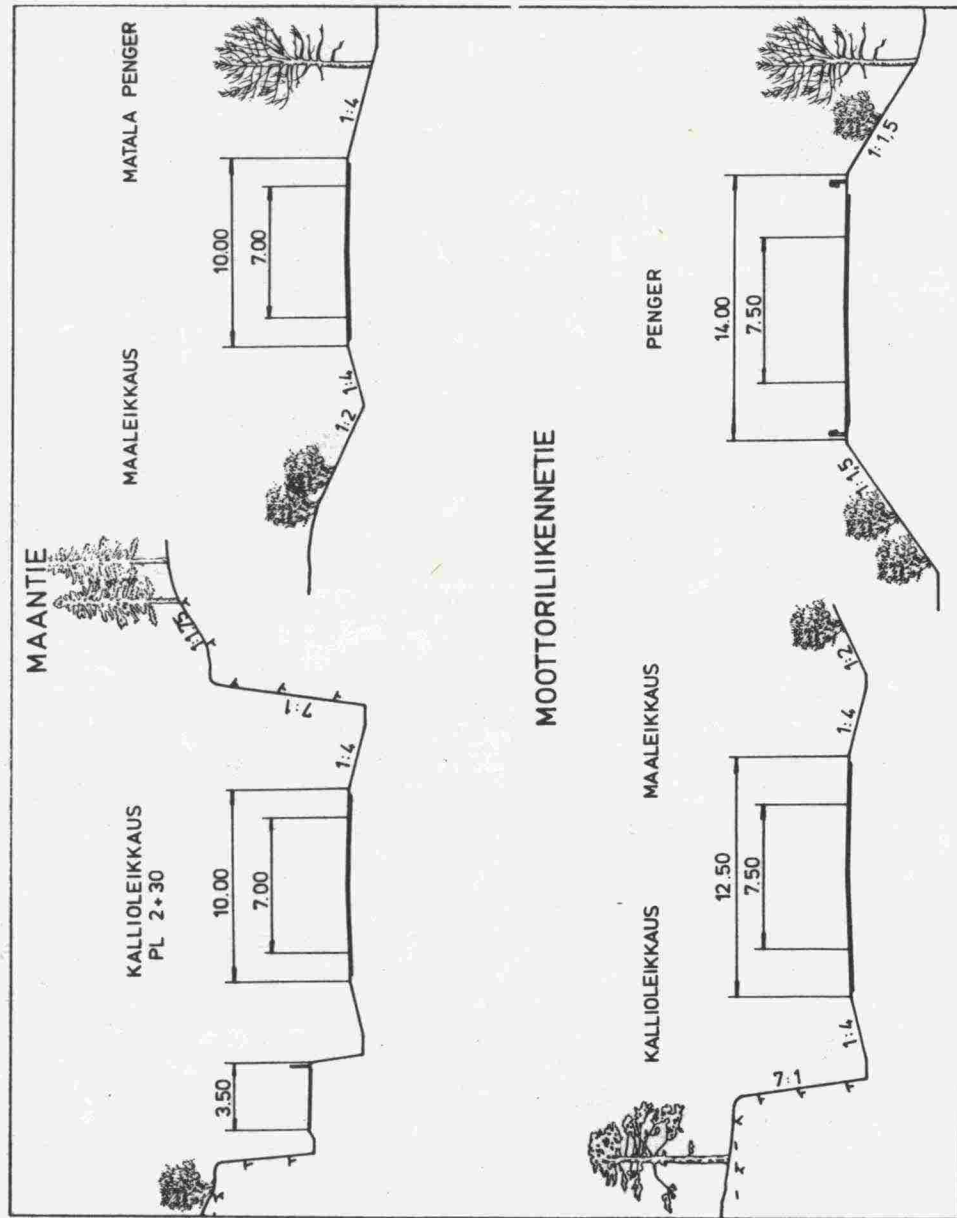
Sisäntulotie alittaa Lohja-Nuummi maantien. Alituskohdan itäpuolella tie liittyy Lohjan eritasoliittymässä Helsingin-Turun moottoriväylävaraukseen. Sisäntulotie soveltuu moottoriväyliä Turun suuntaan jatkettaessa eritasoliittymän eteläiseksi rampiksi.

Lohjan eritasoliittymävarauksesta itään tielinja kulkee Lohjanharjun suuntaisena harjun luoteispuolella. Tien kaakkoispuolelle laaditaan parhailaan Lohjanharjun rakennuskaavaa. Kaavassa määritellään harjun soranottoon liittyvät kysymykset.

Tielinja kiertää Nälköönlammen pohjoispuolitse. Lammen itäpuolella tie kulkee Lohjanharjun poikki 10-12 metriä syvässä leikkauksessa alittaen samalla kantatien 53. Lohjanharjun eritasoliittymä yhdistää tiet toisiinsa. Tie liittyy nykyiseen moottoriliikennetiehen rautatien alikulisillan kohdalla.

3.3 Mitoitus

Sisääntulotie on suunniteltu maantiesuudella TVL:n normaalipoikkileikkauksen IN-10/7 ja moottoriliikennetieosuudella poikkileikkauksen I-12,5/7,5 mukaisesti.



Kuva 7. Sisääntulotien poikkileikkaukset.

Mitoitusnopeus on maantiesuudella 80 km/h ja moottoriliikennetiellä 120 km/h. Nopeusrajoitukset määritetään tiesuunnitelman yhteydessä.

Sisääntulotie on seudullinen tie. Lempolan ja Lohjanharjun eritasoliittymien välinen osuus muuttuu myöhemmin osaksi Helsingin-Turun moottoriväylää moottoriliikennetietä jatkettaessa Turun suuntaan.

3.4 Vaiherakentaminen ja aluevaraukset

Maantiesuus Lohjan keskustasta Lempolan itäpuolelle liittymä- ja raittijärjestelyineen on esitetty lopullisessa laajuudessa suunnitelmapaketoilla. Moision alueen katu- ja raittijärjestelyjen ajankohta riippuu maankäytön kehityksestä. Samoin eräät kaavatierajestykset Laakspohjan alueella.

Moottoriväyläosuus on suunniteltu moottoriliikennetienä, joka tarvittaessa täydennetään myöhemmin moottoritieksi välillä Lohjan eritasoliittymä-Nummen kylän eritasoliittymä Lohjan-Salon moottoriliikennetien rakentamisen yhteydessä.

Kaupungin alueella, jossa tie sijoittuu asemakaava-alueelle, tietä varten on muodostettava liikennealue. Tämä voidaan tässä vaiheessa rajata 20 metrin päähän tien keskiviivasta. Lohjan kunnan puolella tie sijoittuu vahvistettujen rakennuskaavojen ulkopuolelle. Maantiesuudella suoja-alueen raja on 20 metrin päässä ajoradan keskiviivasta. Moottoriväyläosuudella raja on 30 metrin etäisyydellä lähimmän ajoradan keskiviivasta. Vähäisiä tarkistuksia voidaan tehdä kaavasunnittelun yhteydessä.

3.5 Liittymä- ja tiejärjestelyt

Sisääntulotien maantiesuudella sallitaan tasoliittymiä. Risteävien Tytyrin-kadun ja Lohja-Nummi maantien liittymät ovat eritasoliittymiä liikenteellisistä ja maastollisista syistä.

Tytyrin eritasoliittymä palvelee Lohjan keskustan ja Lohjan pohjoisosan teollisuusalueiden sekä Roution-Sammatin suunnan yhteyksiä. Rampit on suunniteltu liittymän luoteis- ja kaakkoisneljänneksiin.

Tasoliittymät ovat kaikki T-liittymiä, jolloin niihin ei muodostu välityskyky- ja liikenneturvallisuusongelmia.

Tasoliittymiä sallitaan seuraavissa kohdissa:

- PI 0. Rantapuiston-Karstuntien liittymä. Sisääntulotie liittyy Lohjan keskustan pääkatuverkkoon.
- PI 150 ja 320. Tytyrin eritasoliittymän ramppien suuntaisliittymät.
- PI 980. Sisääntulotiehen liittyy Moision alueen katuverkko Vaasan-kadun jatkeeksi suunnitellun katusuuden välityksellä.

- P1 1800. Uusi tieyhteys satamaradan leikkauksesta.
- P1 2220. Kaavatievarausta, joka tarvitaan Laakspohjan alueelle mahdollisesti myöhemmin rakennettavaa pientaloaluetta varten.
- P1 2800. Uusi Sophie Mannerheimintie liittää Lempolan kaavatieverkon sisäntulotiehen.

- P1 4120. Lohja-Nummi maantien ja sisäntulotien yhdistävä ramppi liittyy sisäntulotiehen. Maantie johdetaan eritasossa sisäntulotien yli.

Viimemainitun tasoliittymän itäpuolelta alkavalla moottoritiikennetien osuudella ovat voimassa moottoritietä koskevat liittymärajoitukset ja tiikennöimismääräykset. Lohjanharjun eritasoliittymä on suunniteltu kantatien risteykseen. Lisäksi varaudutaan Lohjan eritasoliittymään Helsingin-Turun moottoriväylän yleissuunnitelman mukaisesti.

Moottoritiikennetien osuudella esitetään suunnitelmassa seuraavat eritasoiset risteykset:

P1 5740 Lehmijärven paikallistie, P1 6860 yksityistien alikulkukäytävä, P1 7940 yksityistien ylikulkusilta ja P1 10200 yksityistien alikulkukäytävä.

Moottoritiikennetien pohjoispuolelle on suunnitelmassa esitetty kiinteistöjä palvelevia yksityisteitä 2,7 km.

Kuntien rajalle on suunniteltu uusi tieyhteys satamaradan leikkauksesta sisäntulotielle. Suuresta korkeuserosta johtuen liittävän tien pituuskaitevuus on harjun luoteisrinteessä 7 %. Rakennettava tieosa yhtyy nykyiseen maantiehen 1161 rautatieleikkauksessa. Tästä on yhteys myös kantatiehen 53 rampin välityksellä. Uusi tie palvelee harjun poikkisuuntaista tiikennettä harjun itäpuolisilta alueilta ja Siuntion suunnasta Lohjan keskustaan ja Roution alueelle. Ajoneuvoyhteys harjuleikkauksesta Nummentielle poistuu.

3.6 Kevyen liikenteen järjestelyt

Sisäntulotien varteen on suunniteltu kevyen liikenteen raitti karstuntietä Lempolan rakennuskaava-alueelle. Raitti sijoittuu tien eteläpuolelle kaupungin alueella ja siirtyy pohjoispuolelle kuntien rajan kohdalla.

Raitteja on suunniteltu myös Tytyrin liittymän kaakkoisen rampin, harjun poikki kulkevan uuden tien ja Lohja-Nummi maantien viereen.

Raittijärjestelyihin liittyy lisäksi asemakaavan mukainen alikulkukäytävä Tytyrinkadun ali nykyisen karstuntien liittymän kohdalla.

Sisäntulotielle on suunniteltu alikulkukäytävät paaluille 1780 ja 2630 sekä ylikulkusillat paaluille 1100 ja 3500.

Suunnitelmapakartoilla on osoitettu kevyen liikenteen järjestelyjä myös maantien 1161 ja kantatien 53 risteykseen. Kantatien viereen on suunniteltu raitti, joka alittaa kantatien rampoliittymän kohdalla. Karttoissa katkoviivalla esitetyt raittijärjestelyt eivät sisälly Lohjan sisäntulotien suunnitelmaan.

3.7 Maaperä ja pohjanvahvistukset

Kaupungin alueella sisäntulotie ylittää kaksi pitkästä 8-12 m syvästä savikoppelta. Moision ja Lempolan välisellä alueella tielinja sijaitsee Lohjanharjun reuna-alueella maapohjan ollessa pääosin kitkamata. Lempolan ja Lehmijärven paikallistien välisellä osuudella maasto on harjun tievaluetta, jossa loivapirteiset soraharjanteet ja savikkolaaksot vaihtelevat. Lehmijärven paikallistien ja Vanhakylän välinen osuus on harjualueita. Vanhakylän ja Lohjanharjun eritasoliittymän välillä ylitetään P1113 suo ja Nätkönsuo. Turve- ja savikerrosten paksuus on tielinjalta keskimäärin 4 m. Lohjanharjun eritasoliittymän kohdalla harjun kallioipinta on huomattavan korkealla, joten tie sijoittuu syvään kallioleikkaukseen.

Pohjanvahvistustoimenpiteillä turvataan tiepenkereen vakavuus sekä vähennetään rakentamisen jälkeä tapahtuvia painumia. Niillä pehmeikkösuoksilla, joilla painumia ei rakennustyön aikana pystytä eliminoimaan, on pehmeät savikerrostumat suunniteltu korvattaviksi kantavilla massoilla. Paikoitellen on suunniteltu käytettäväksi kevytsorakevennystä ja pengerrapaalutusta. Alueilla, missä on useampia teknillisesti mahdollisia pohjanvahvistustapoja, on valinta suoritettu kustannusvertailun perusteella.

Kaivamalla ja pohjaantäyttämällä on tehtävä massanvaihtoa yhteensä 1,9 km:n matkalla. Tähtiön poistetaan turve- ja savimassoja noin 100.000 m³. Suurin yhtenäinen massanvaihtokohde on P1113 suolla. Pengerrapaalutusta on suunniteltu Moision alueelle savikorinteeseen 420 metrin matkalle. Pappilan alueella on pehmeikön yllättämeen suunniteltu kevytsorakevennyks 220 metrin pituudelle.

3.8 Ympäristöhoito

Ympäristöhoitoina toimenpiteinä tehdään tienvarsialueille istutuksia rakennustyön yhteydessä. Maisemallisesti tielinjalta on kolme erilaista osaa: Rautatien länsipuolinen kaupunkialue, Moision peltoalue ja Lohjanharjun vierialue. Kaupunki- ja peltoalueen istutuksiin voidaan käyttää luonnonvaraisia lehti- ja havupuita sekä pensaita. Harjualueelle istutetaan pääasiassa mäntyjä.

Moision uuden pientaloalueen sekä tien väliselle puistoalueelle esitetään istutettavaksi havu- ja lehtipuumetsikköjä sekä 5-10 metrin levyisiä pensasvyöhykkeitä. Istutukset toimivat myös melu- ja näkösuojana tien ja asutuksen välissä.

3.11 Rakennuskustannukset

Kustannukset on arvioitu yleissuunnitelman sallimalla tarkkuudella. Päällysrakenteen kustannukset on laskettu metrihintoja käyttäen. Massatöiden, pohjanvahvistusten ja silltojen kustannukset on laskettu erikseen tapauskohtaisesti. Summiin sisältyy 15 %:n yhteiskustannukset.

Hankkeen rakentamis- ja korvauskustannukset (milj.mk) ovat seuraavat: (kustannustaso vuodenvaihe 1980-81, tienrakennuskustannusindeksi 284)

Maantie välillä keskusta-Lempola	12,2 milj. mk
- tie	7,3
- sillat	1,9
- pohjanvahvistukset	
Moottoriliikennetie välillä Lempola-Lohjanharjun eritasoliittymä	15,3
- tie	7,5
- sillat	1,4
- pohjanvahvistukset	
Tytyrin eritasoliittymä	0,4
- rampit	0,8
- Tytyrinkatu	
Tie sisääntulotieltä satamaradan leikkaukseen	1,0
- ramppi	0,1
Lohjan-Nummen maantien siirto ja ramppi	0,6
Raitejärjestelyt välillä Tytyri-Lempola	1,4
Tiejärjestelyt välillä Lempola-Lohjanharjun eritasoliittymä	0,7
Lohjanharjun eritasoliittymä	3,5
- rampit	1,1
- kantatien siirto	
Istutukset ja meluvalit	0,5
Valaistus	1,1
Korvaukset	1,2
Yhteensä	58,0 milj. mk

Harjualueella tieleikkaukset ja isoimmat penkereet metsitetään. Lohjanharjun eritasoliittymässä ajoratojen väliin jäävälle keskikaistalle voidaan istuttaa puita ja pensaita. Käytöstä pois jäävät tieosat metsitetään. Ramppien väliin jäävät metsiköt siistitään ja niissä suoritetaan harvennuksia tai täydennysistutuksia.

Lempolan kohdalle suunnitellut meluvalit verhotaan puilla ja pensailta.

3.9 Meluntorjunta

Suunnitelmakarttoihin on piirretty Moision ja Lempolan asuntoalueiden kohdalle 60 ja 66 dBA:n melutasoa osoittavat vyöhykkeet. Edellinen ulottuu keskimäärin 40 m:n ja enimmäillään 110 metrin päähän tien keskilinjasta. Jälkimmäisen osalta vastaavat etäisyydet ovat 80 ja 220 metriä. Vyöhykkeet on määritetty ruotsalaista Statens Planverkin menetelmää käyttäen.

Lempolan asuntoalueen kohdalle on suunniteltu kaksi meluvalia, joiden yhteispituus on 600 metriä. Vallien avulla meluhäiriö omakotialueella muodostuu vähäiseksi.

Moision uuden pientaloalueen kohdalle meluvalia ei voida rakentaa kohtuullisin kustannuksin heikon maaperän vuoksi. Tyydyttävä suojaus saadaan välialueelle tehtävien istutusten avulla.

3.10 Suojelukohteet

Lohjan keskustassa tie kiertää suojelukohteena olevan Pappilanmäen. Tien sopeutumista maisemaan on tarkasteltu mm. liitteenä olevan perspektiivikuvan avulla.

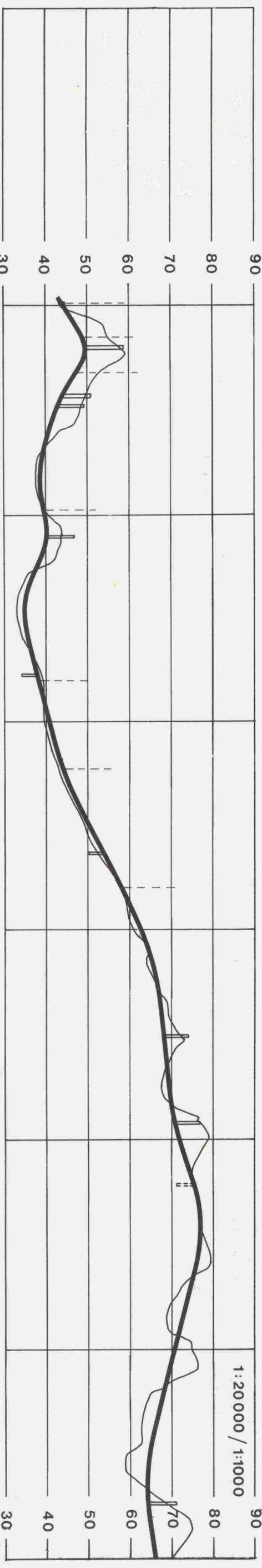
Laakspohjan kartanon alueella kartanoon johtava lehtipuukuja säilyy. Moision peltoaukiolla tie on linjattu maisemalliset näkökohdat huomioon ottaen.

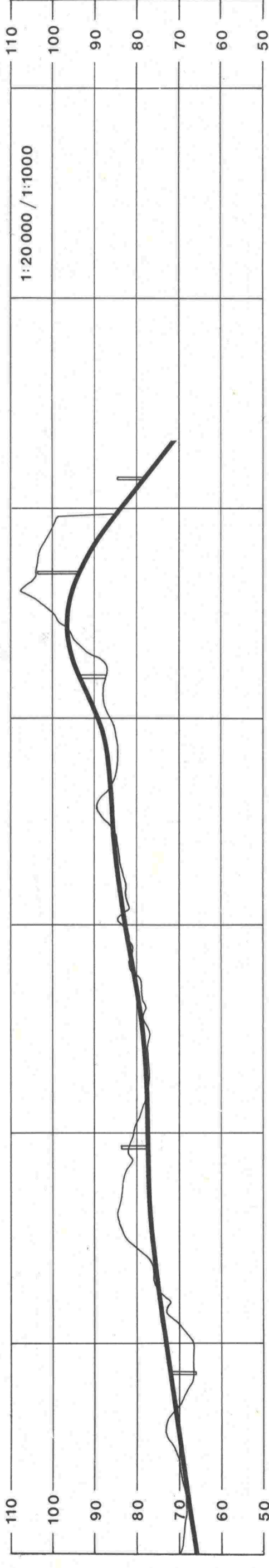
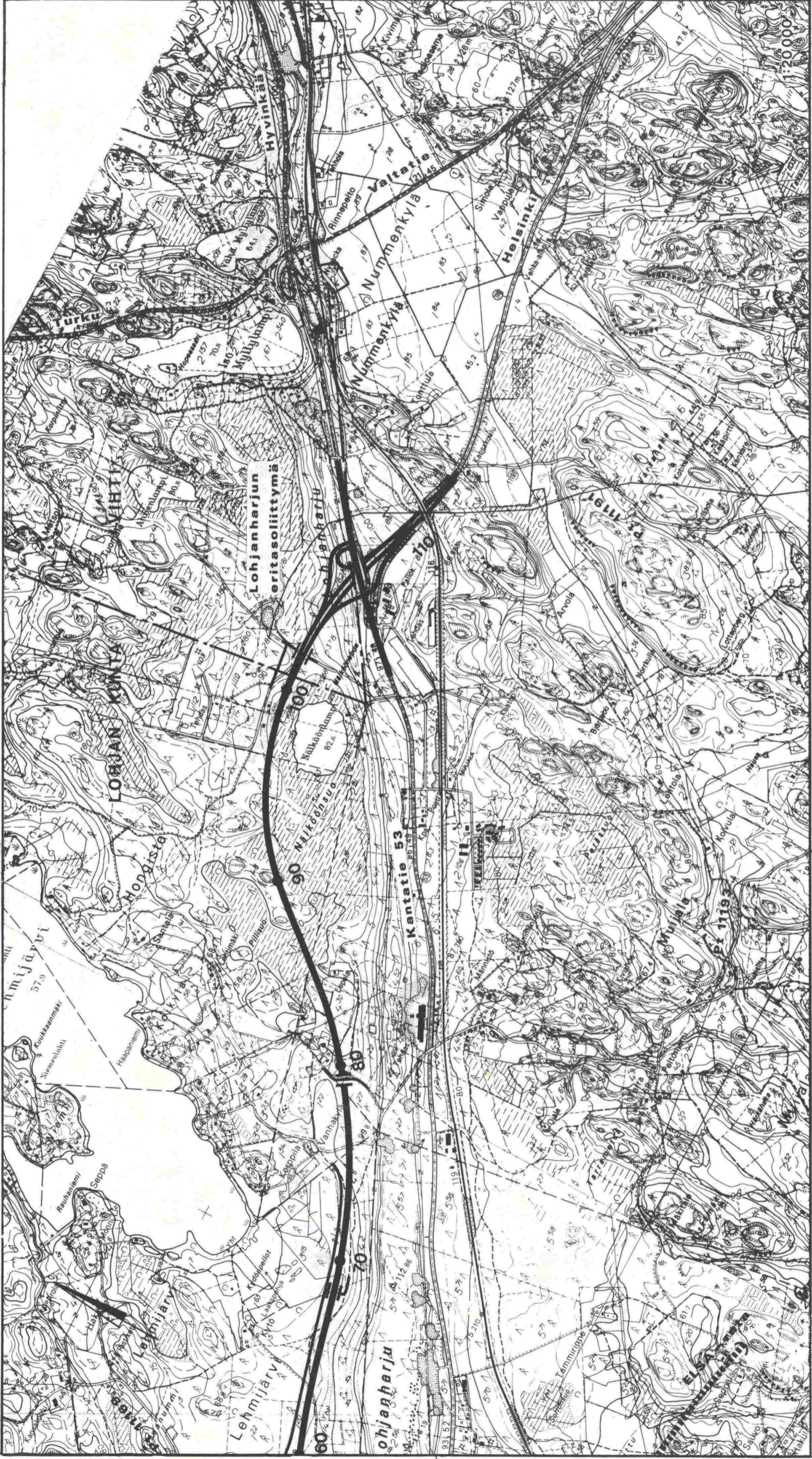
Tielinja sijoittuu Takaharjun ja suunnitellun Lehmijärven pohjavedenotto-
moisten suoja-alueille. Toimenpiteet määritellään yksityiskohtaisesti suojeluvaatimusten mukaisesti rakennussuunnittelun yhteydessä. Samoin selvitetään Pappilanselän pintavedenottonon mahdollisesti vaatimat toimenpiteet.

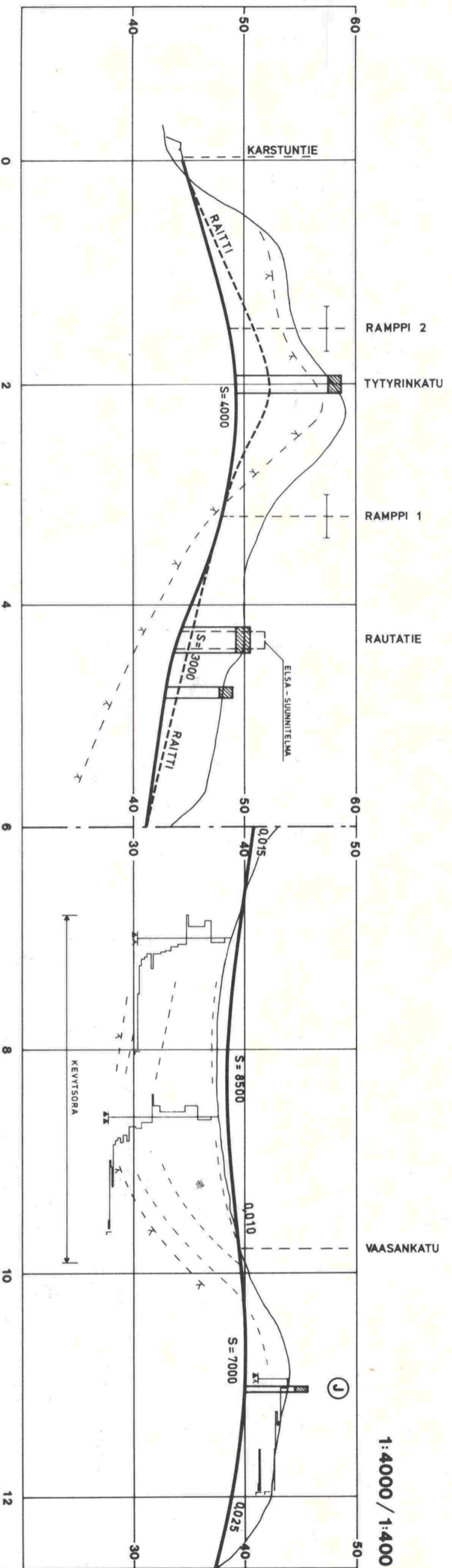
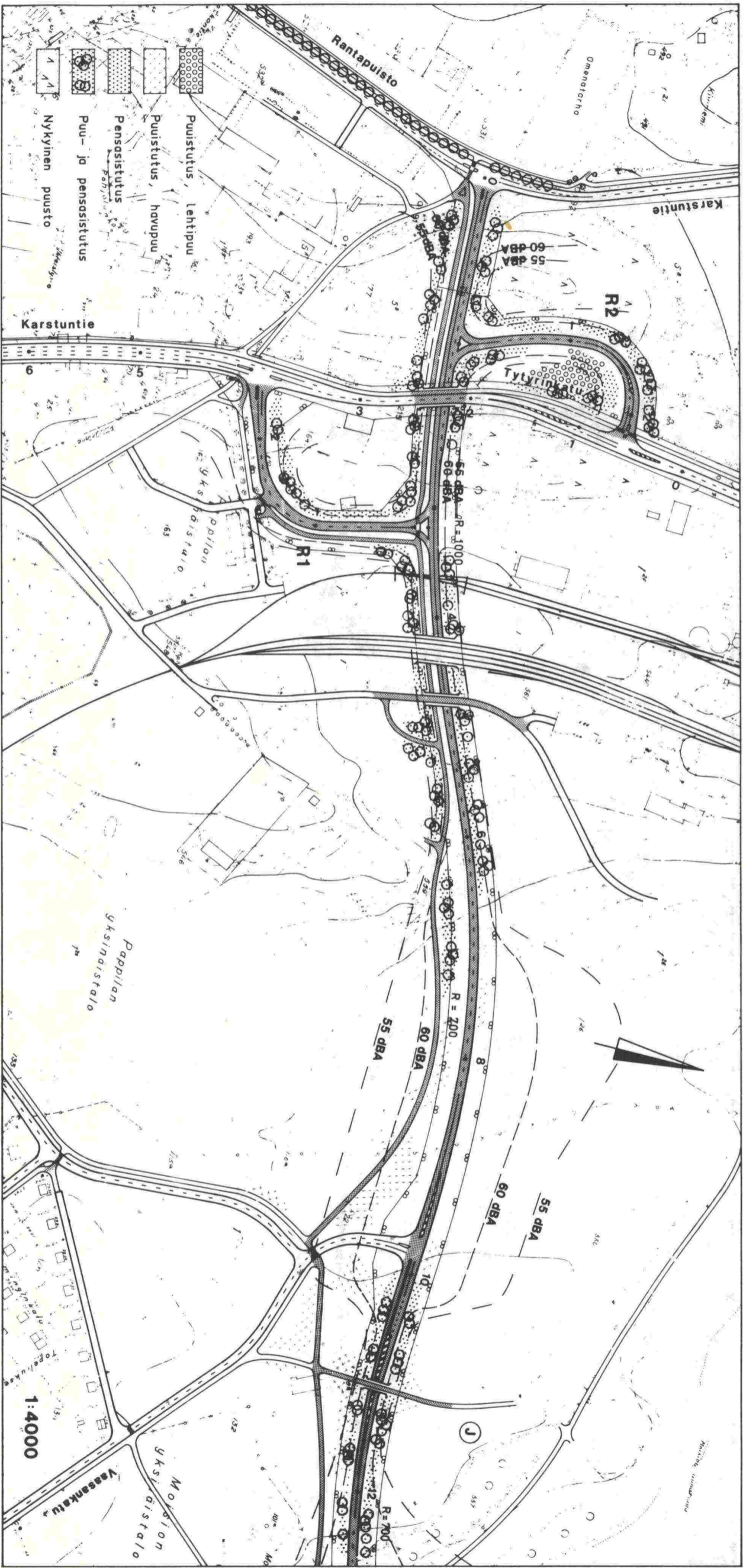
Tien itäpäässä tielinja sivuaa maisemallisesti arvokasta Lohjanharjun aluetta ja sijoittuu Lehmijärven itäpuolella alueelle, joka vaihekaavan mukaan on "maa- ja metsätalousvaltainen alue, joka on tarkoitettu erityisesti ulkoilun ja ympäristönsuojelun huomioon ottavan maa- ja metsätalouden harjoittamiseen". Tällä alueella ovat Pillisuo ja Nälkönsuo.

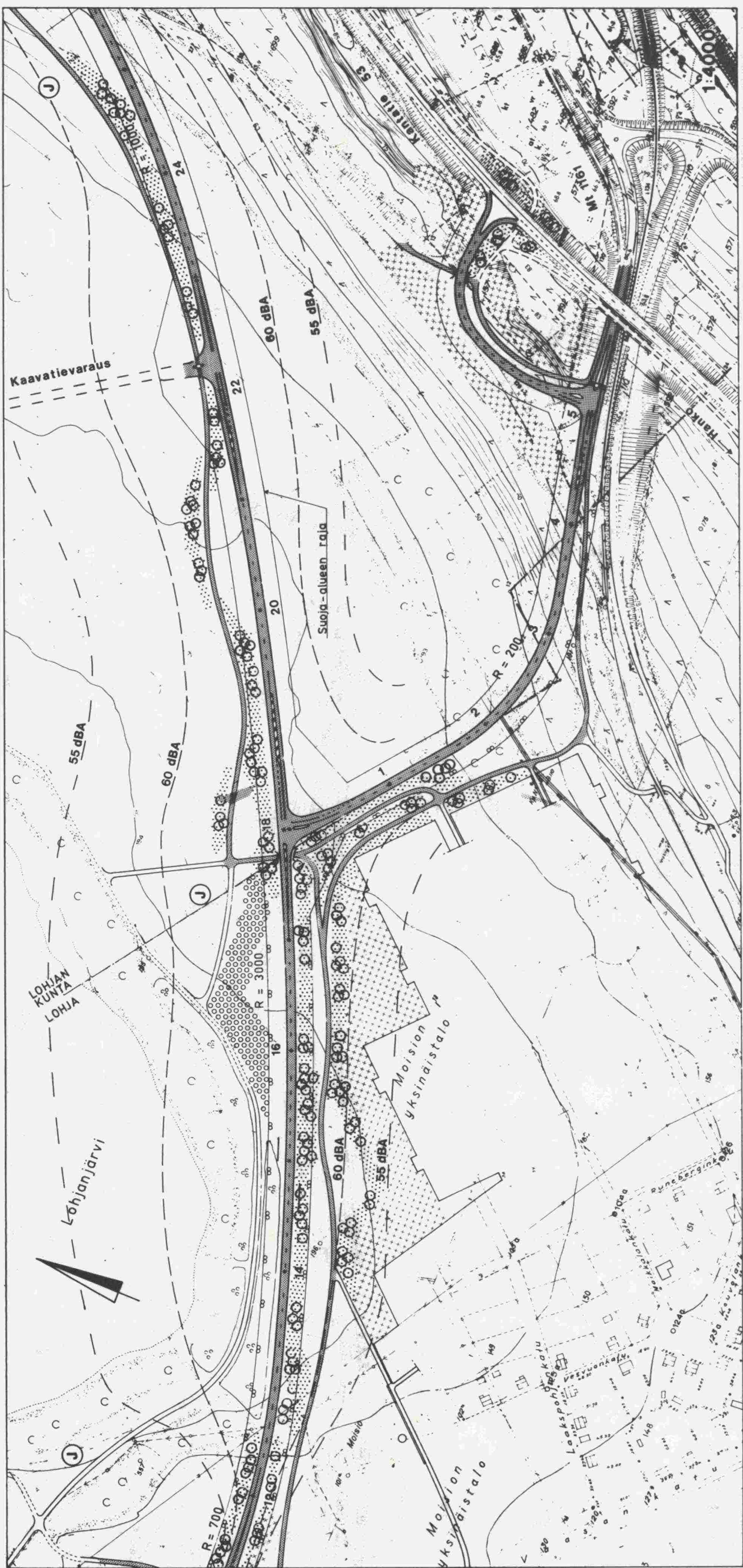


1:20000 / 1:1000

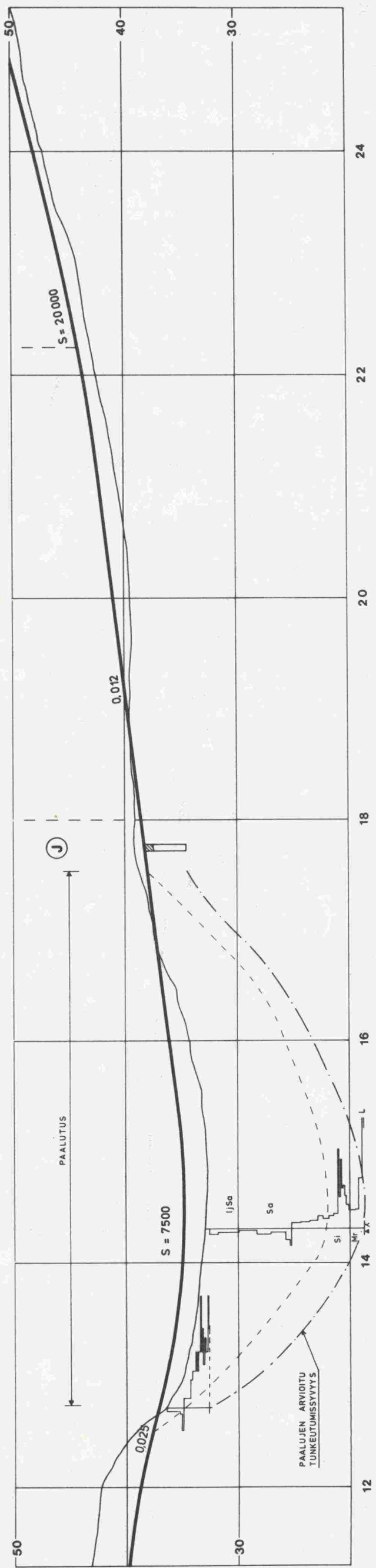






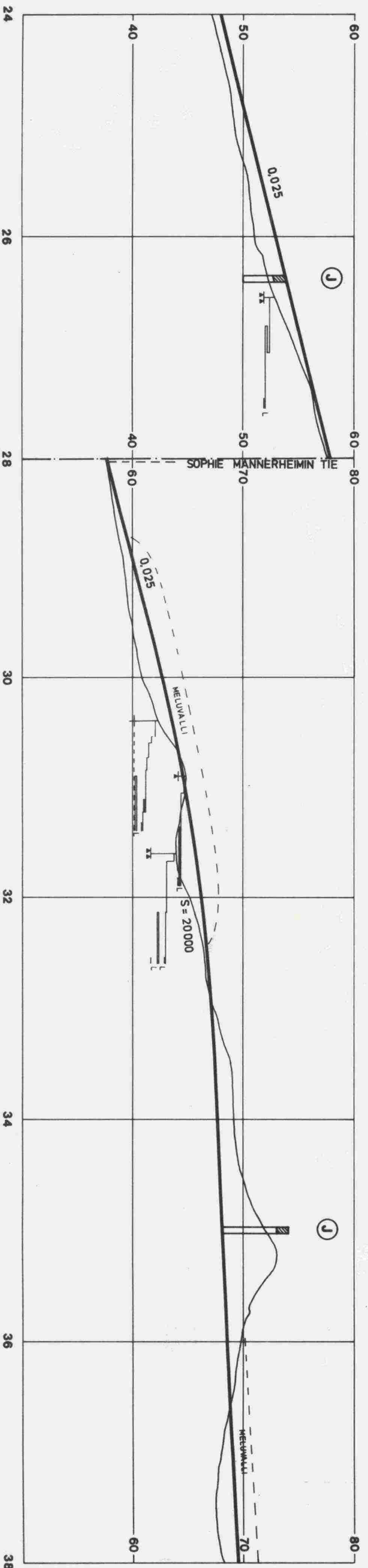


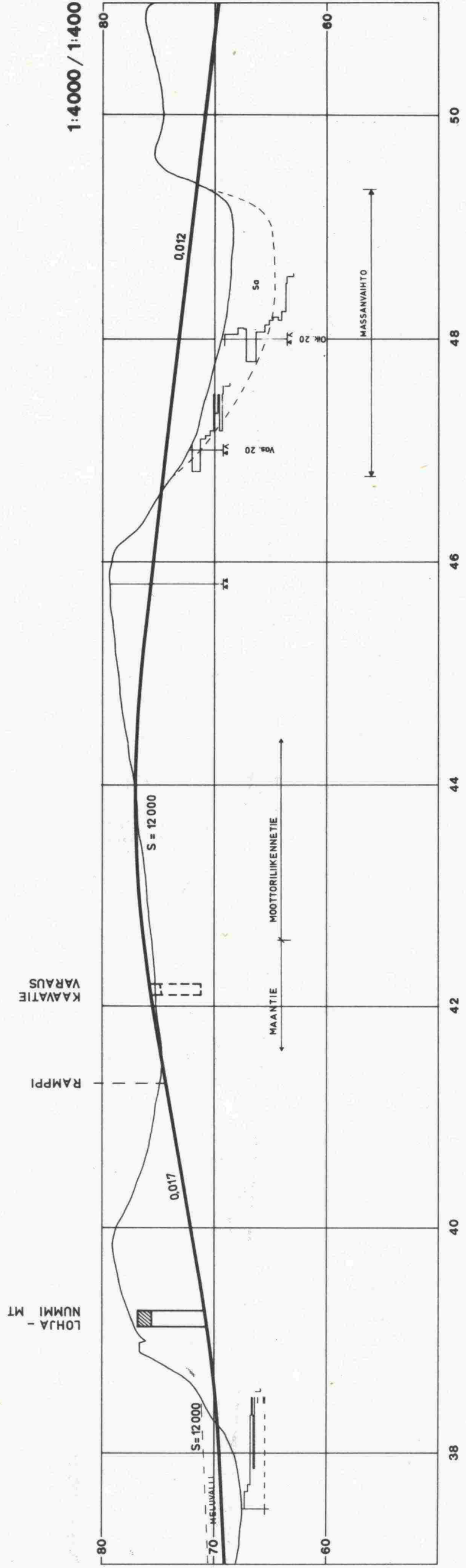
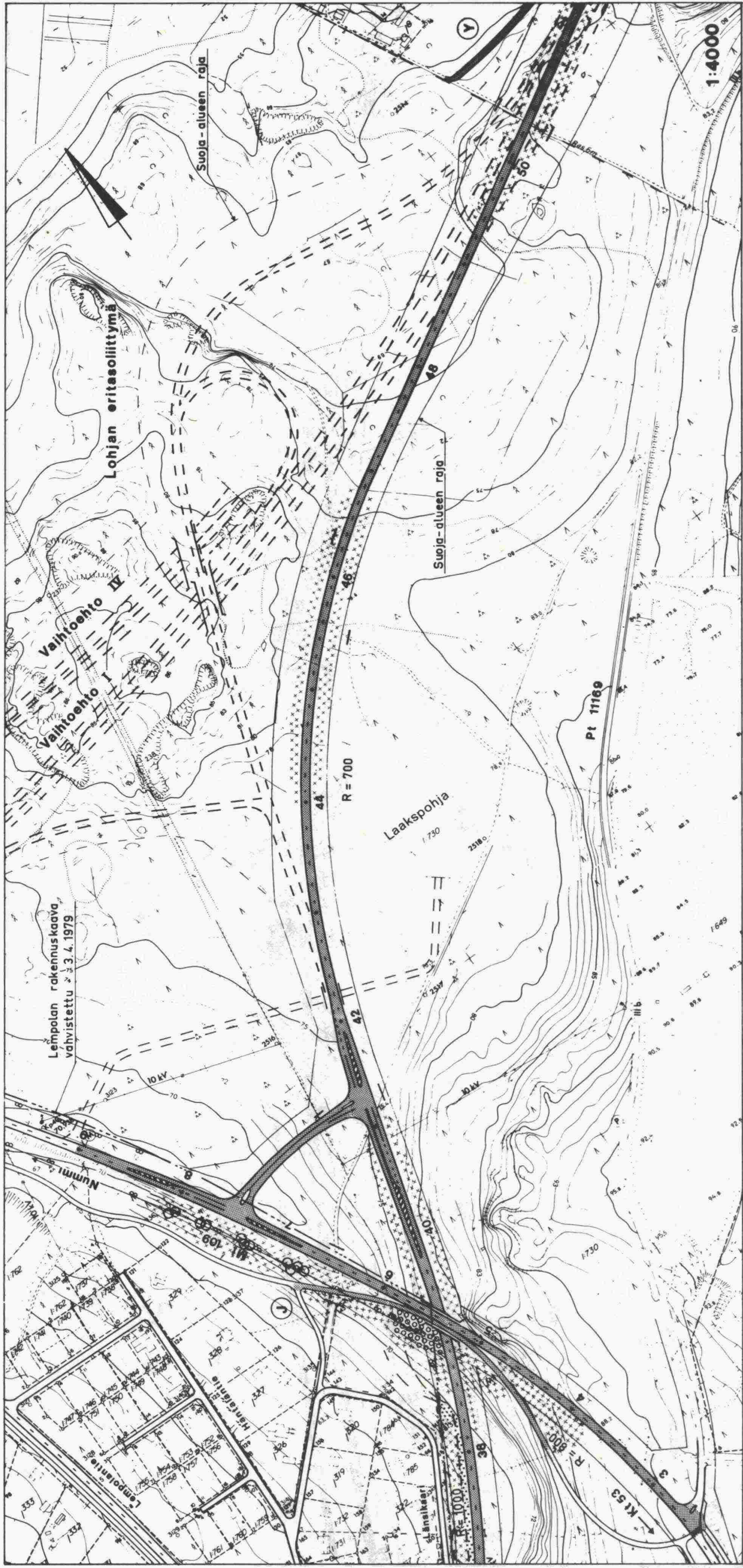
1:4000 / 1:400

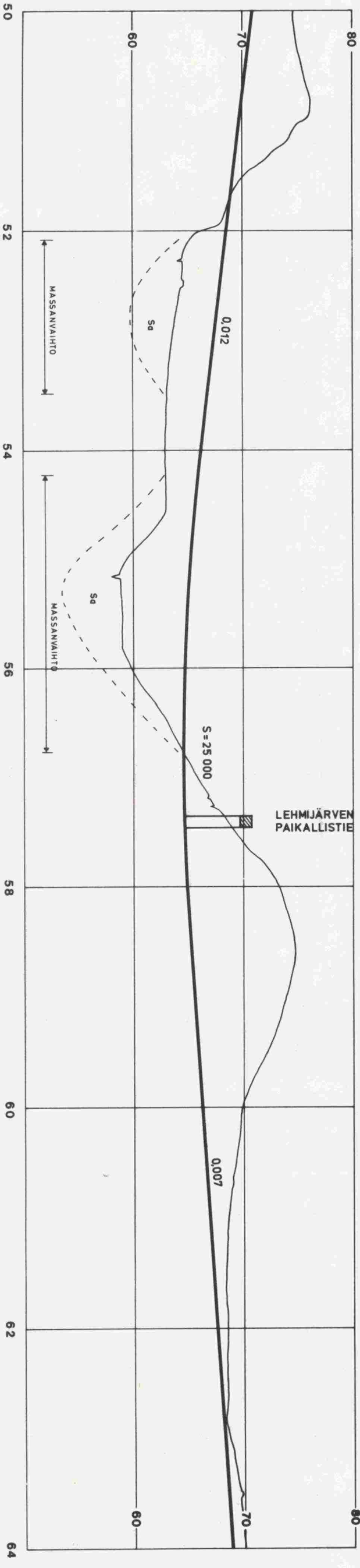
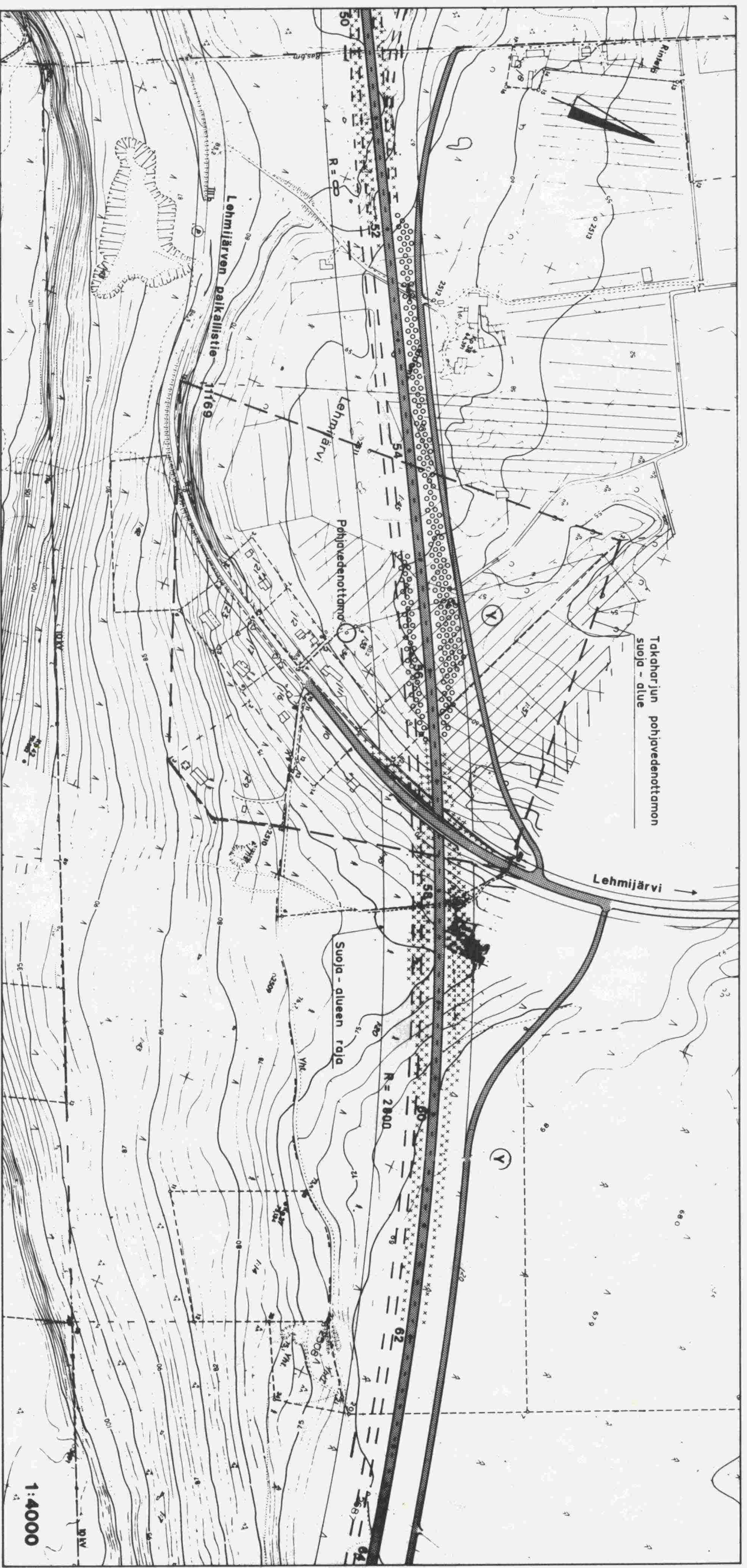


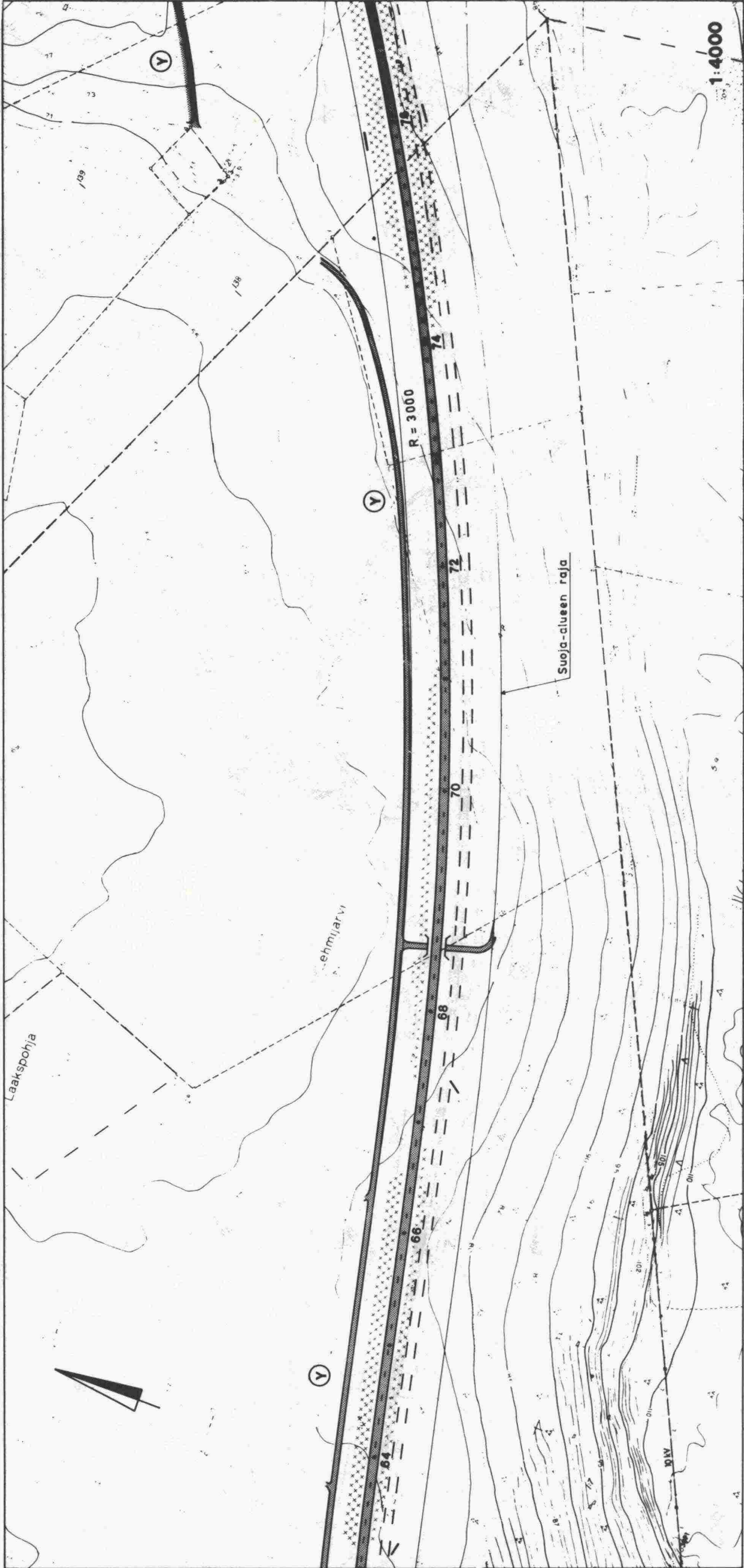


1:4000 / 1:400

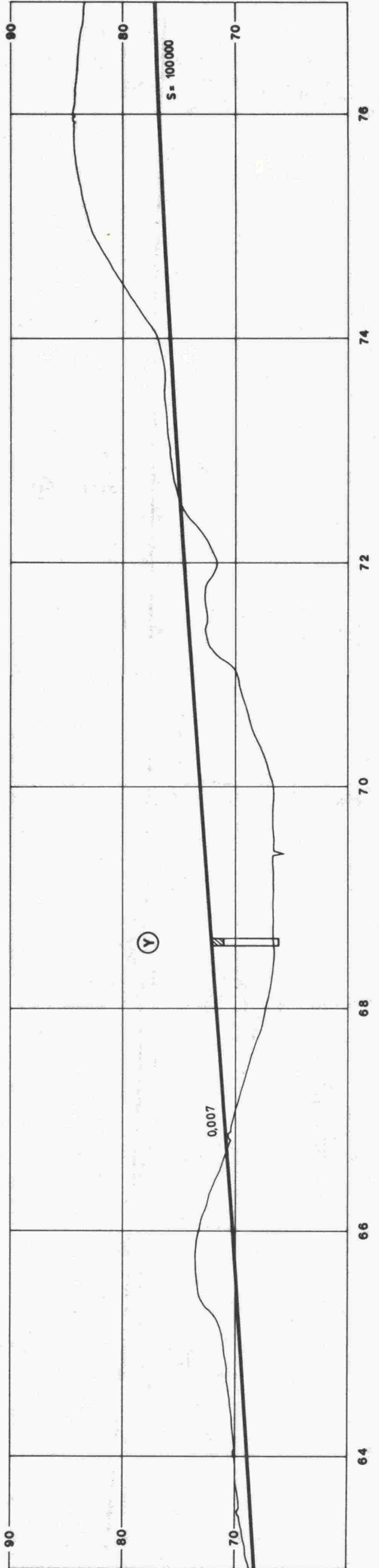






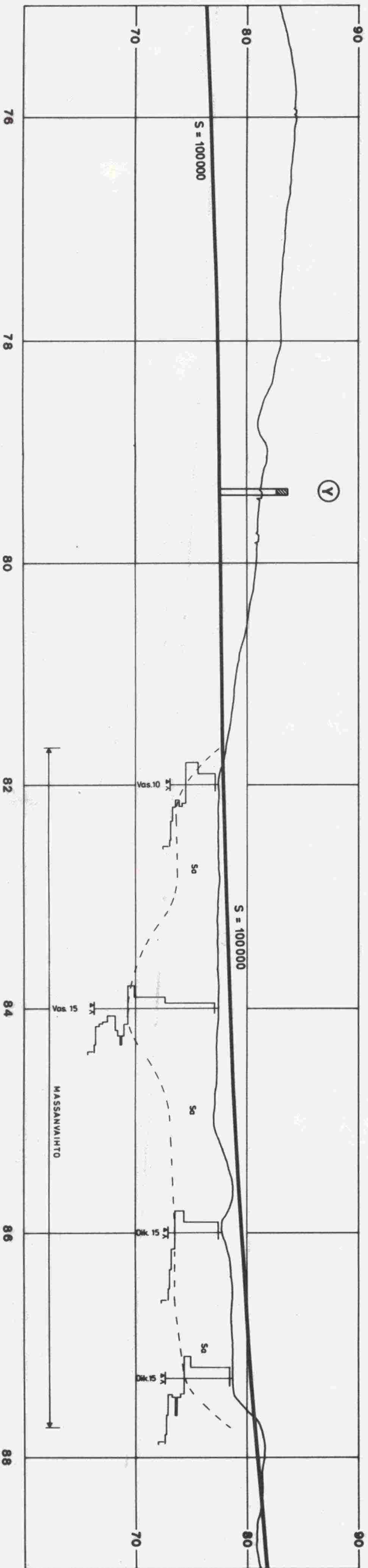


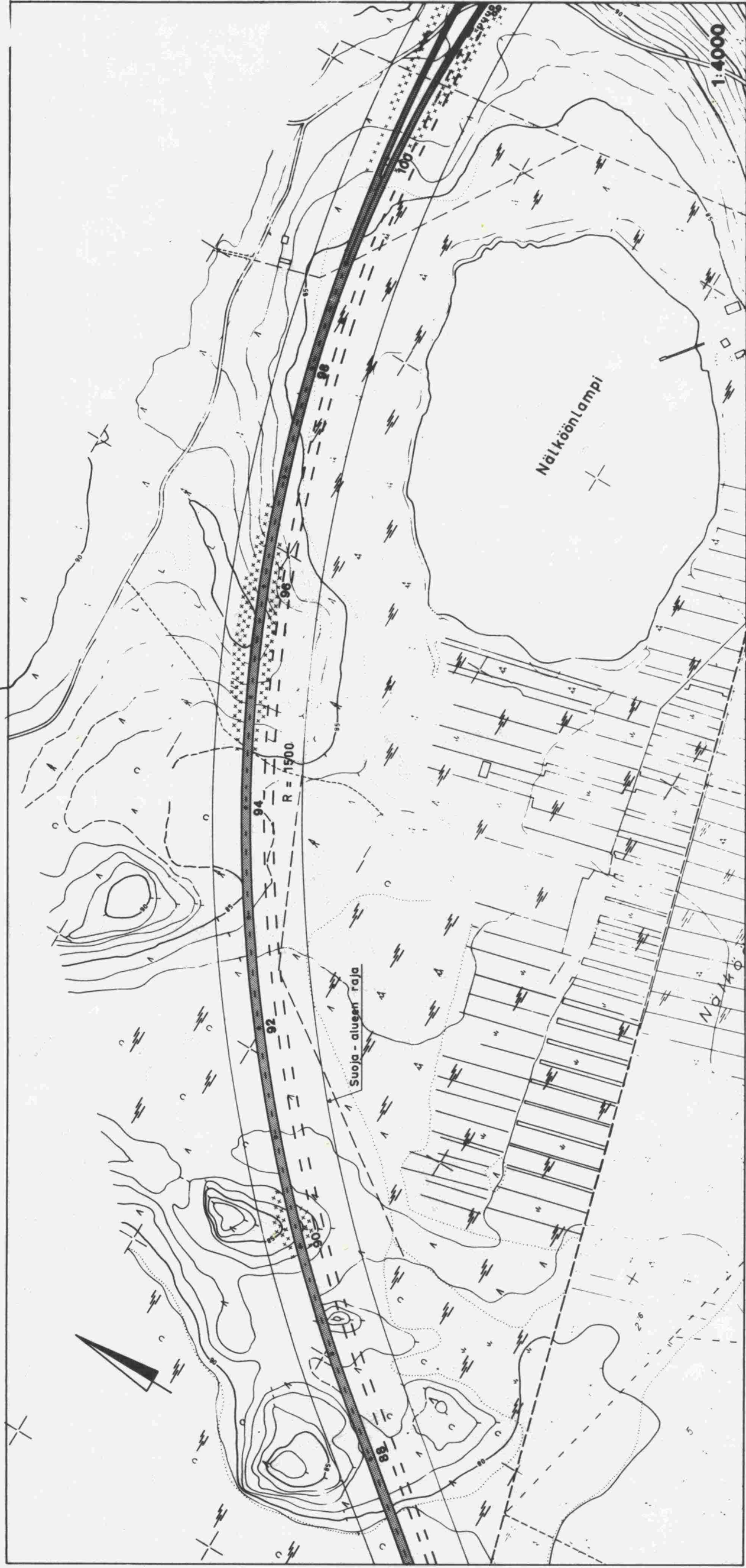
1:4000 / 1:400



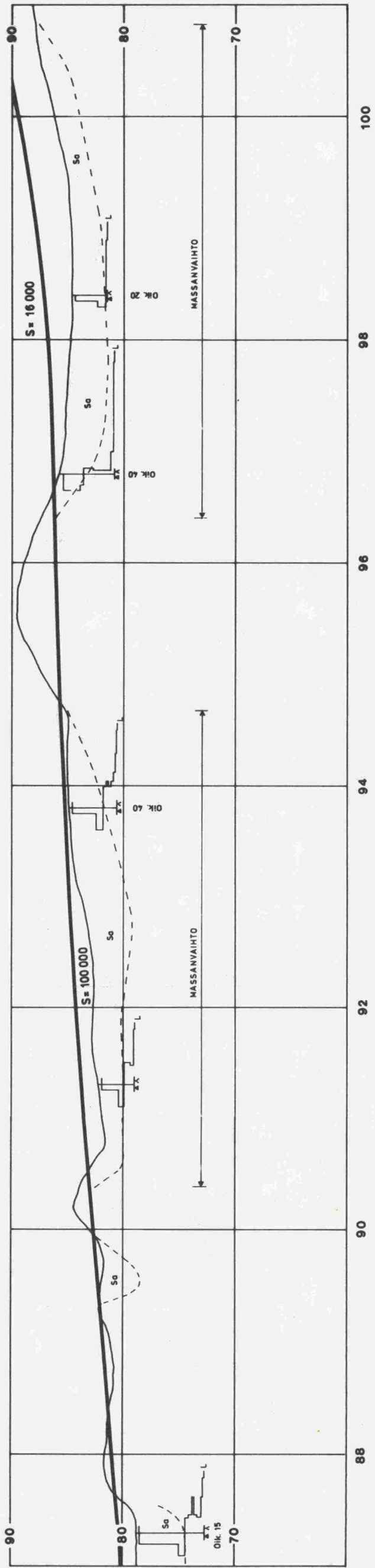


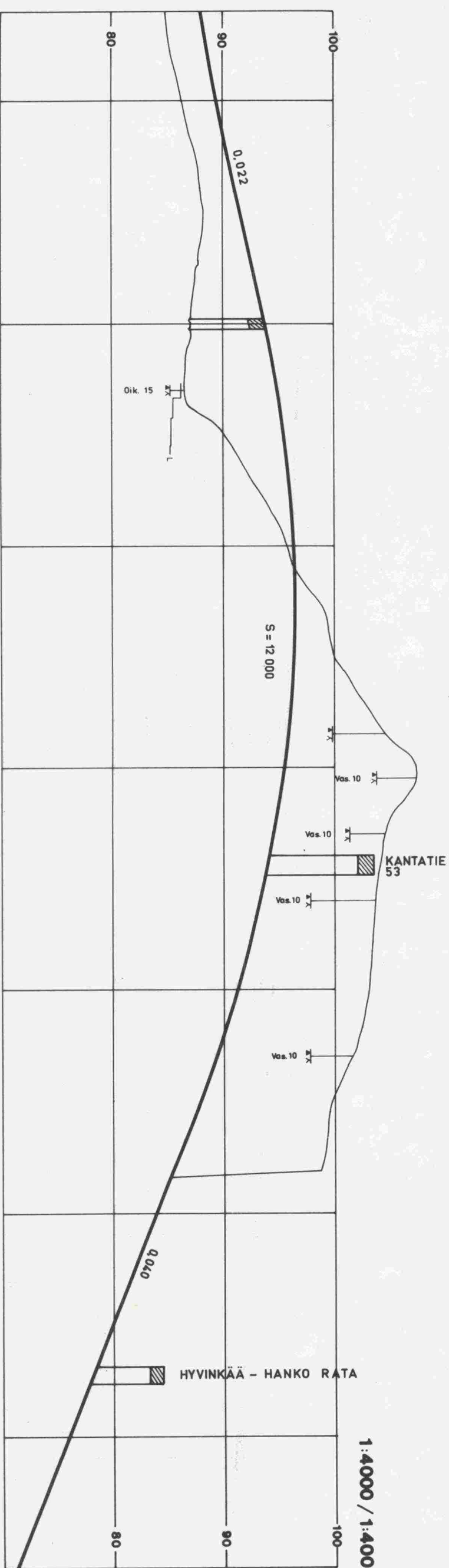
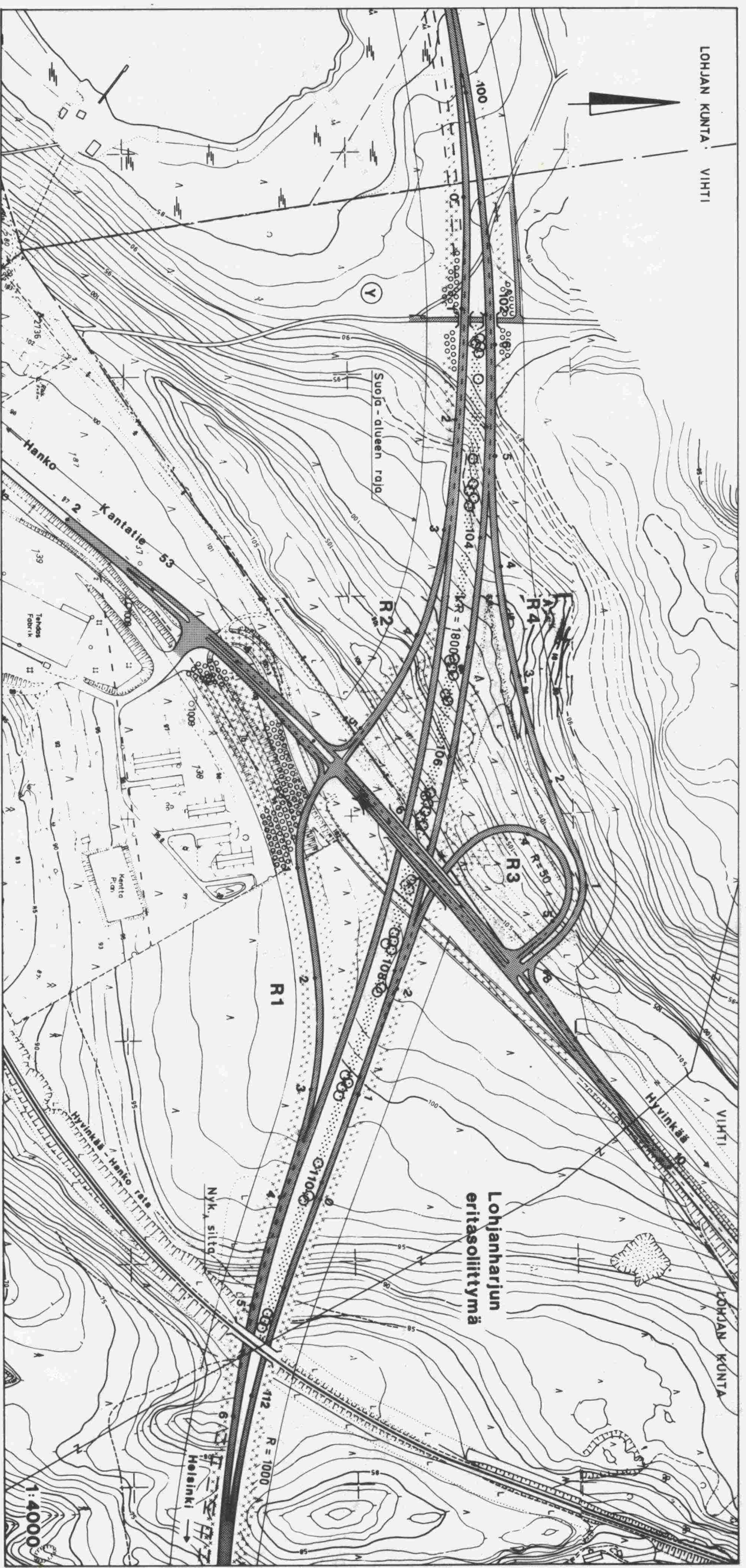
1:4000 / 1:400

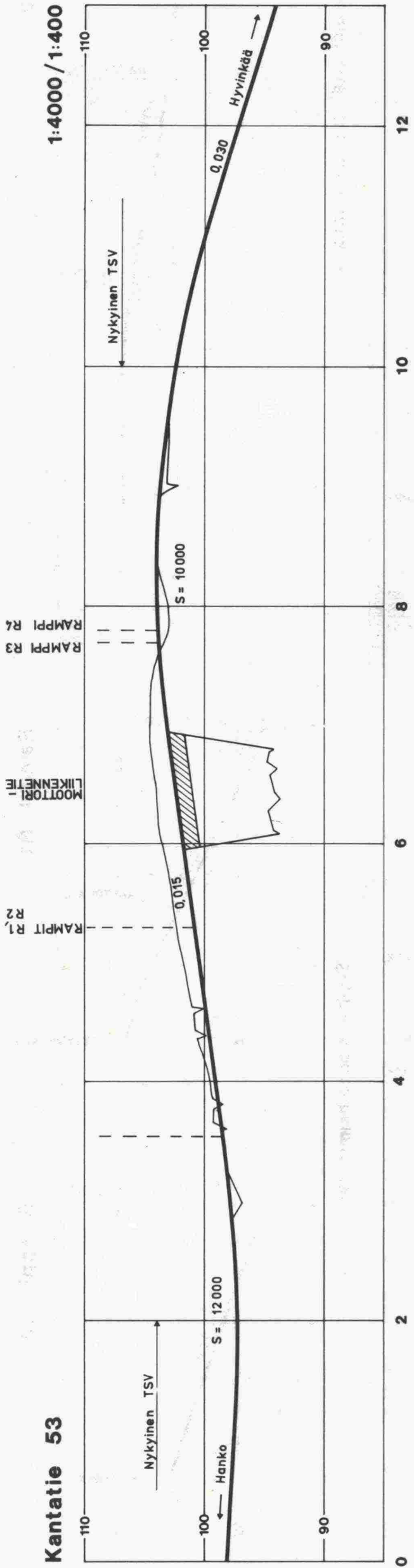




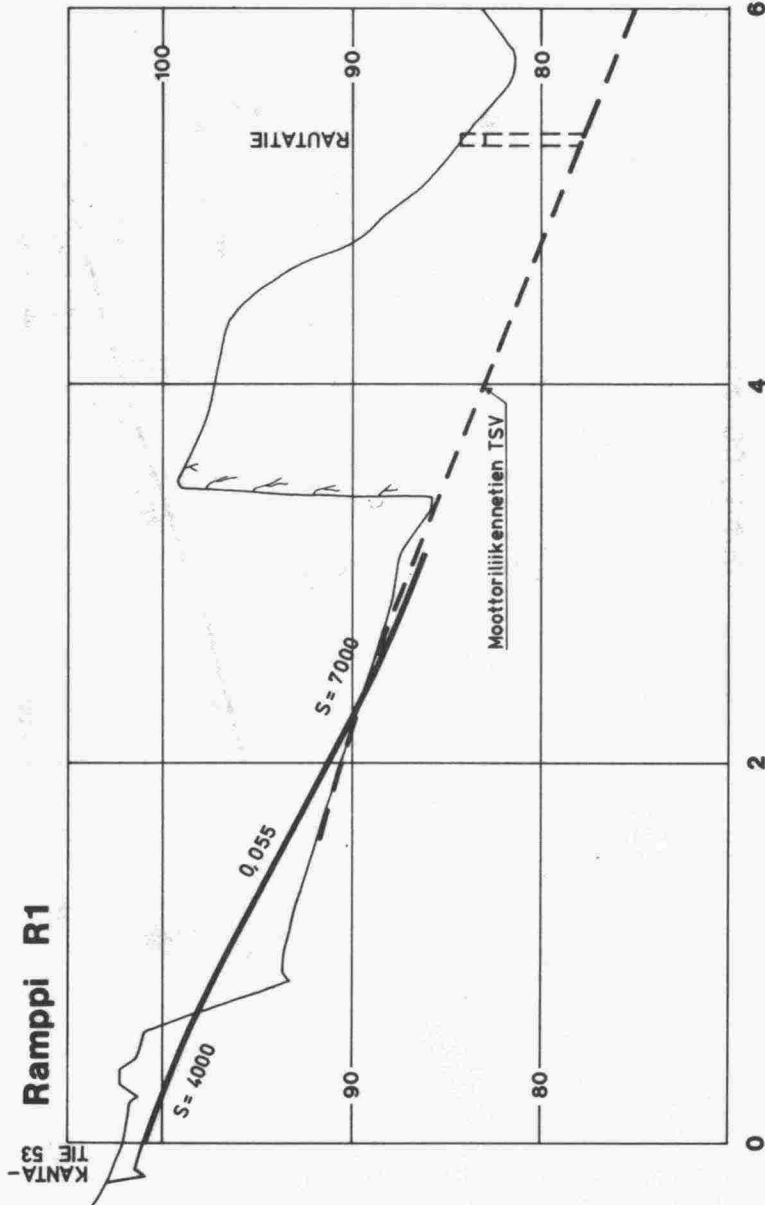
1:4000 / 1:400



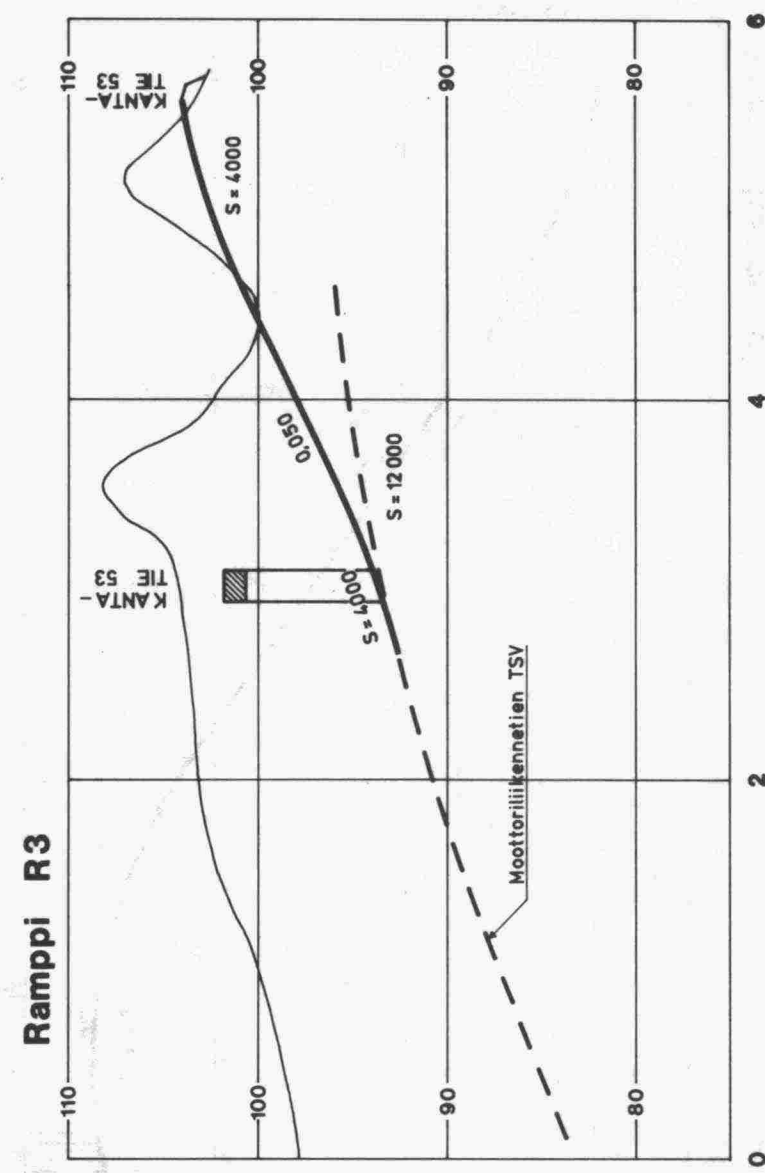




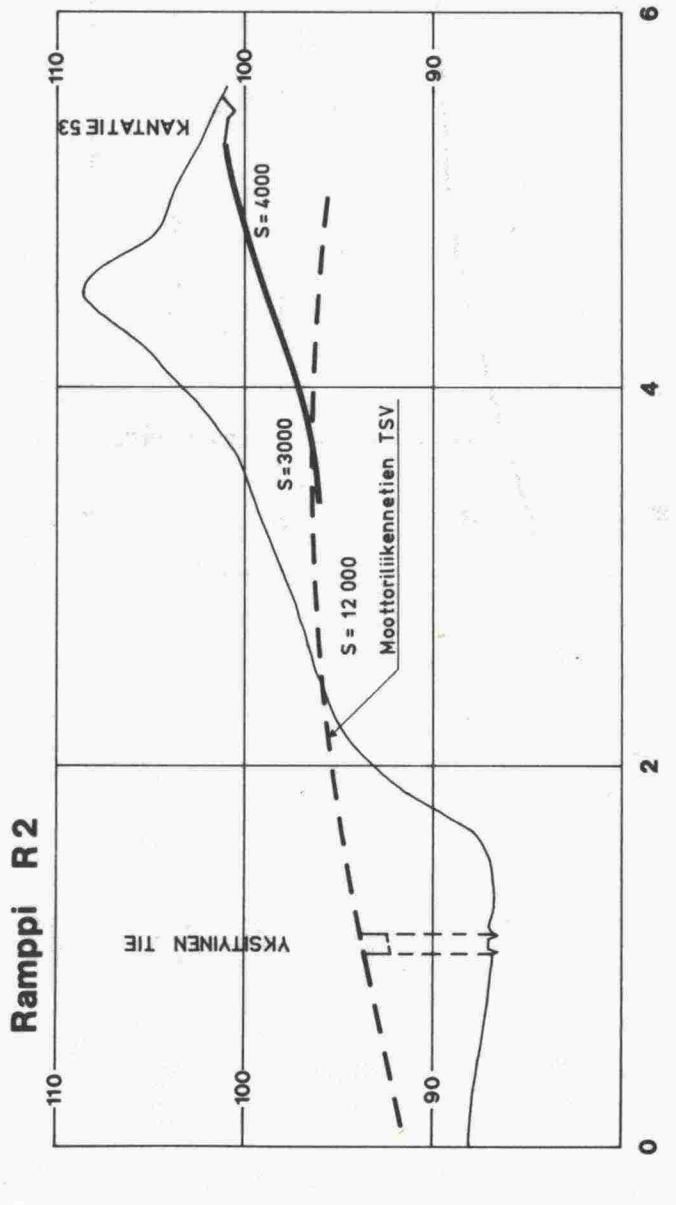
Ramppi R1



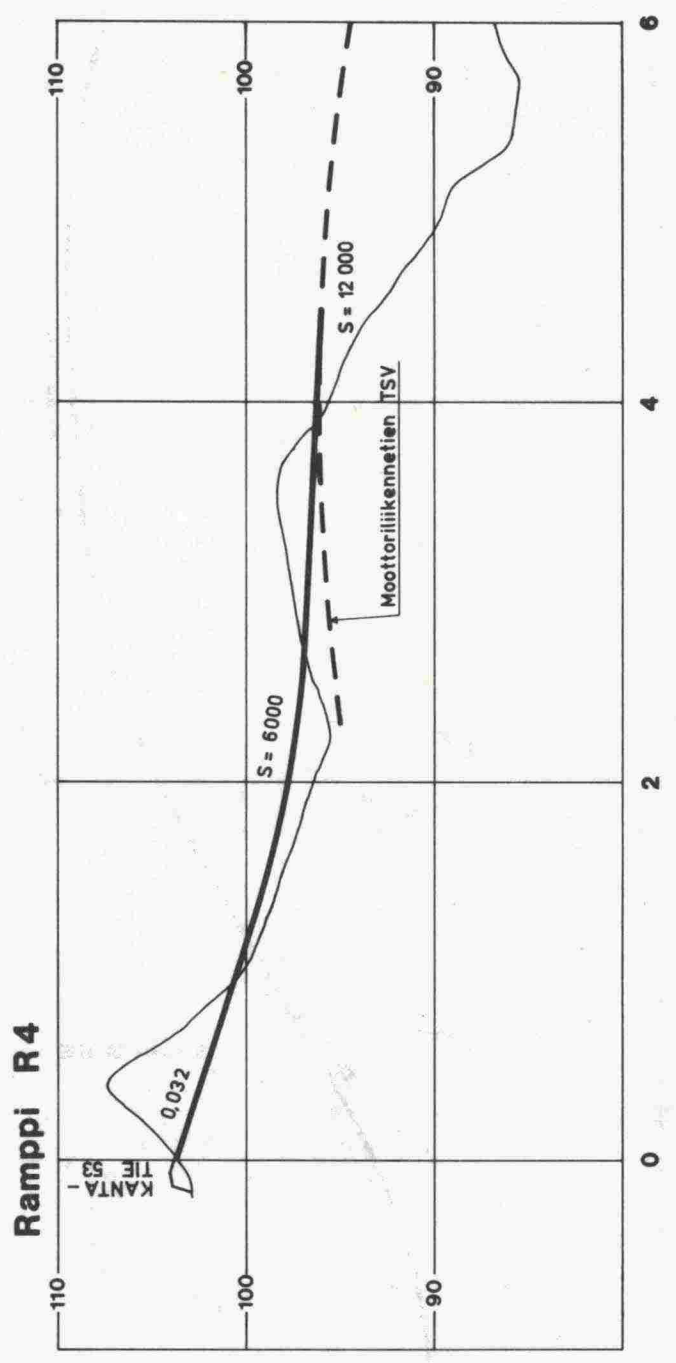
Ramppi R3



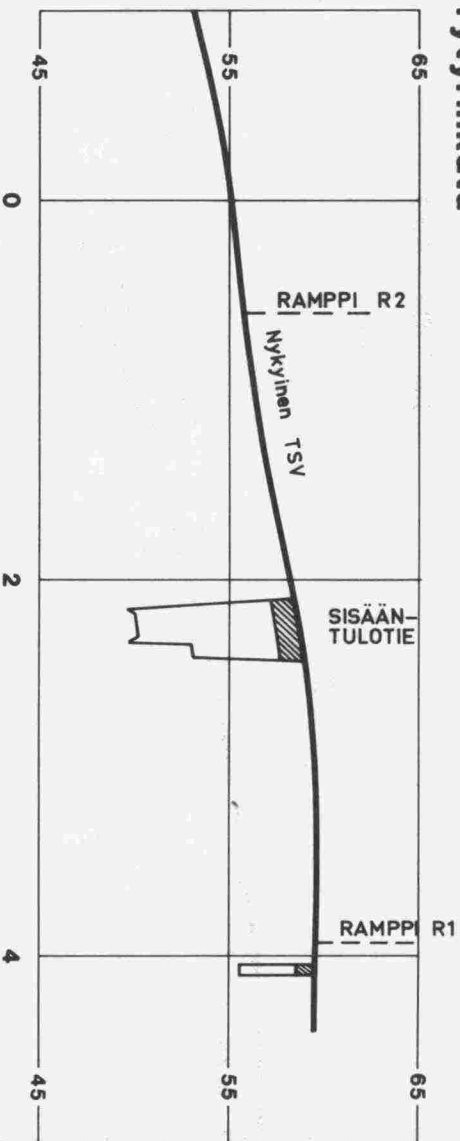
Ramppi R2



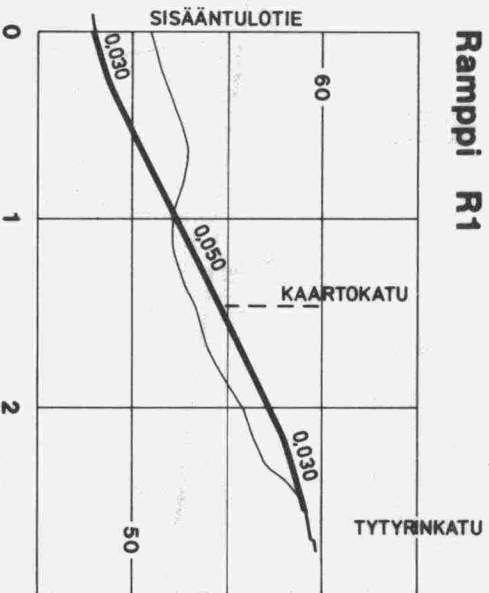
Ramppi R4



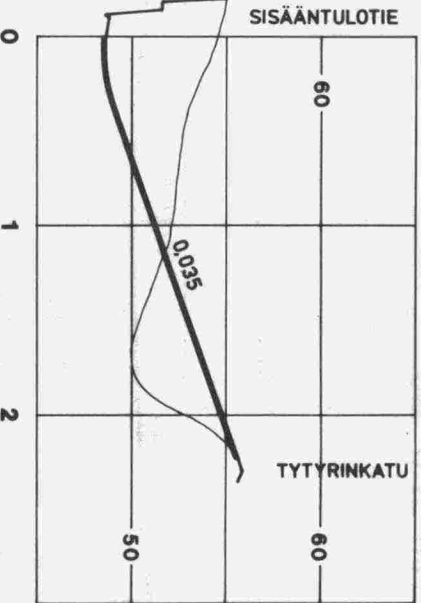
Tytyrinkatu



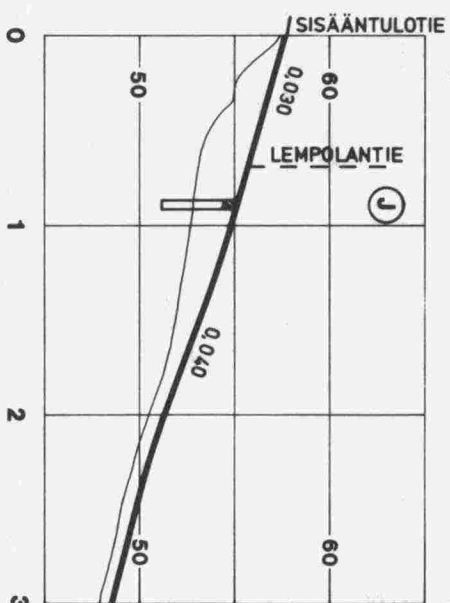
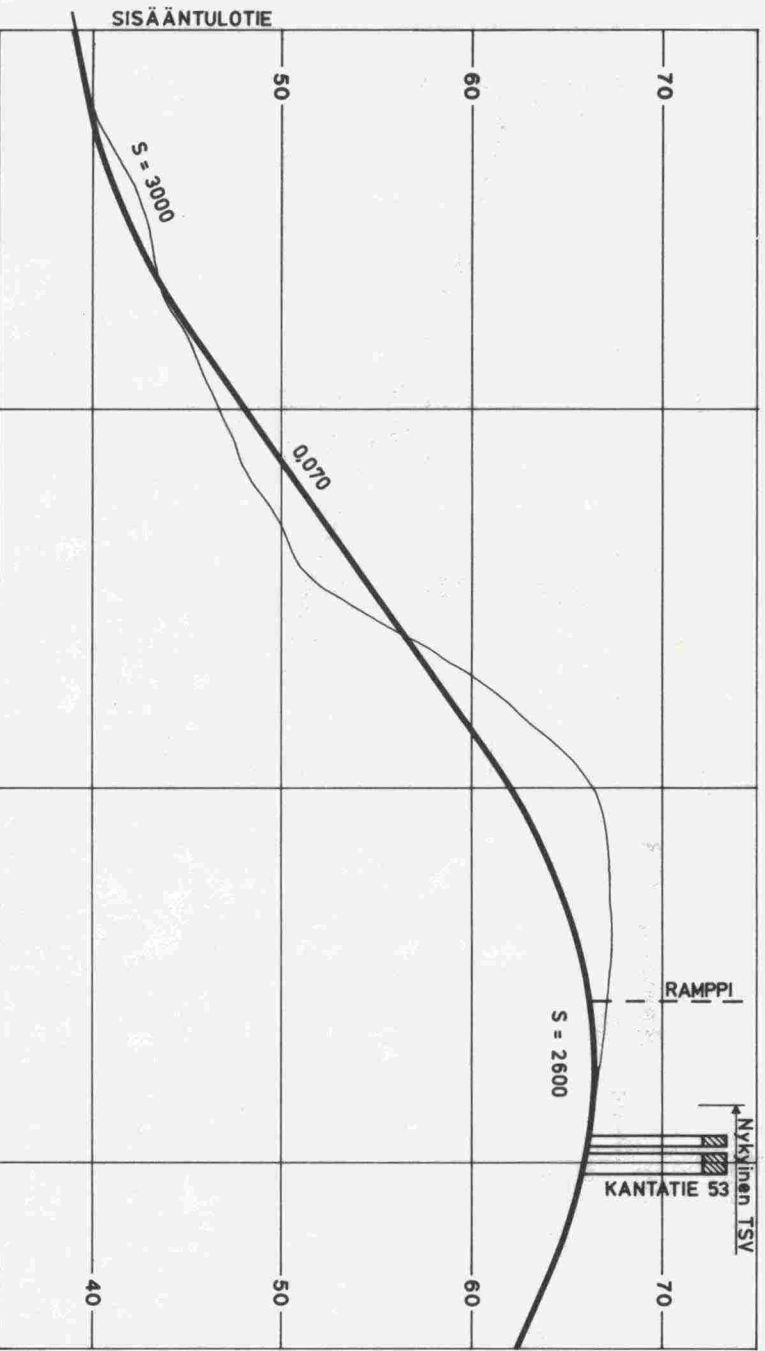
Ramppi R1



Ramppi R2



Tie Sisääntuloieltä harjuleikkaukseen



Lohja - Nummi Mt

1:4000 / 1:400

