



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

# Maantien 1131 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Haapajärvi–Veikkola

Toimenpideselvitys, Kirkkonummi

14/2010

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskuksen julkaisuja



# Maantien 1131 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Haapajärvi–Veikkola

Toimenpideselvitys, Kirkkonummi

Sito Oy



UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUKSEN JULKAISUJA 14 | 2010  
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kannen taitto: Sito Oy

Kopijyvä, Mikkeli, 2010  
Julkaisu on saatavana myös internetistä:  
<http://www.ely-keskus.fi/uusimaa/julkaisut>

ISSN 1798-8101 (painettu)  
ISBN 978-952-257-109-0 (painettu)  
ISSN 1798-8071 (verkkojulkaisu)  
ISBN 978-952-257-110-6 (verkkojulkaisu)

## ALKUSANAT

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskuksen) liikenne- ja infrastruktuurivastuualue on laatinut toimenpideselvityksen kevyen liikenteen väylän rakentamistarpeen määrittämiseksi maantielle 1131 Kirkkonummella. Rakentamistarpeen lisäksi työssä selvitettiin hankkeen tekniset ja taloudelliset edellytykset sekä vaikutukset jatkosuunnittelua varten.

Uudenmaan ELY-keskuksessa toimenpideselvityksestä vastasi Mari Ahonen. Toimenpideselvityksen laatimista valvoi Ville Voltti Uudenmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta. Suunnittelua on ohjannut hankeryhmä johon ovat kuuluneet:

- Ville Voltti Line konsultit Oy (puheenjohtaja)
- Suvi Kylmänen Kirkkonummen kunta
- Tommi Eskelinen Sito Oy
- Erica Roselius Sito Oy (sihteeri)

Selvitystyö on tehty Sito Oy:ssä, jossa työstä on vastannut ins. (AMK) Tommi Eskelinen. Lisäksi työhön osallistuivat dipl.ins. Erica Roselius ja FM Taina Klinga.

Helsingissä kesäkuussa 2010

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



## SISÄLLYS

1	Lähtökohdat ja tavoitteet .....	7
1.1	Selvitysalue .....	7
1.2	Aikaisemmat suunnitelmat .....	7
1.3	Nykyinen tie- ja kevyen liikenteen verkko .....	8
1.4	Nykyinen liikenne ja liikenne-ennusteet .....	9
1.5	Liikenneturvallisuus .....	10
1.6	Maankäyttö ja kaavoitus.....	11
1.7	Ympäristökohteet.....	14
1.8	Tavoitteet .....	15
2	Vaihtoehtotarkastelut .....	17
3	Toimenpide-ehdotus.....	20
3.1	Liikenneteknisten ratkaisujen periaatteet .....	20
3.2	Ympäristöratkaisujen periaatteet.....	24
3.3	Rakentamiskustannukset ja toteuttaminen .....	24
4	Vaikutukset .....	25
4.1	Liikenteelliset vaikutukset.....	25
4.2	Vaikutukset liikenneturvallisuuteen .....	25
4.3	Vaikutukset maankäyttöön ja ihmisten elinoloihin .....	25
4.4	Ympäristövaikutukset .....	26
4.5	Yhteenvedo tavoitteiden toteutumisesta .....	27
5	Jatkotoimenpiteet .....	28
	Liitteet.....	30
	Kuvailulehdet.....	61



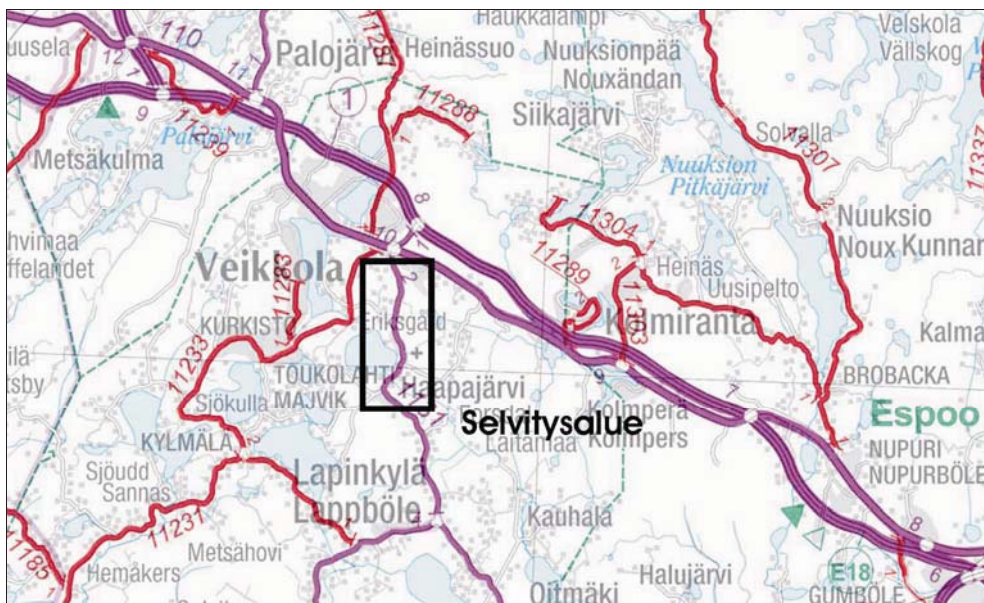


# 1 Lähtökohdat ja tavoitteet

## 1.1 Selvitysalue

Selvitysalue kattaa noin 2,6 kilometrin osuuden maantiestä 1131 (Lapinkyläntie) Kirkkonummella. Tienpitäjänä toimii Uudenmaan ELY-keskus. Selvitysalue rajautuu pohjoisessa Veikkolassa Lehtikuusentien liittymään ja etelässä Haapajärvellä Tampajantien liittymään.

Tarkasteluihin sisältyivät kevyen liikenteen väylään liittyvät tie- ja liittymäjärjestelyt. Maantien muita parantamisratkaisuja ei käsitelty tämän selvityksen yhteydessä.



Kuva 1. Selvitysalueen sijainti ja alueen maanteiden verkko.

## 1.2 Aikaisemmat suunnitelmat

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen maantielle 1131 (Lapinkyläntie) Haapajärven ja Veikkolan välille on mukana Uudenmaan tiepiirin vuonna 2009 laatimassa kevyen liikenteen tarveselvityksessä kiireellisyysluokassa A1. Hanke ei sisälly Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2011-2014. Kirkkonummen kevyen liikenteen väylästä ja luontopoluston kehittämissuunnitelmassa (2009) hanke on priorisoitu rakentamisohjelman I vaiheeseen. Lapinkyläntien kevyen liikenteen väylätarve ulottuu Veikkolasta Espooseen asti. Tämän toimenpideselvityksen suunnittelualueen rajausta perustuu edellä mainittuihin suunnitelmiin, joissa on esitetty Lapinkyläntien kevyen liikenteen väylän tarkoituksenmukaiset toteuttamisvaiheet.

Kohteesta on vuonna 2000 laadittu toimenpideselvitys "Mt 1131 Lapinkylä-Veikkola jalankulku- ja pyörätie". Vanha suunnittelualue ulottui Lapinkylästä maantien 1130 Kivenlahti-Virkkala -liittymästä Veikkolaan Lehtikuusentien liittymään. Toimenpideselvityksessä kevyen liikenteen väylä päädyttiin sijoittamaan koko matkalla maantien länsipuolelle. Kevyen liikenteen väylä kulkisi Lapinkylän-

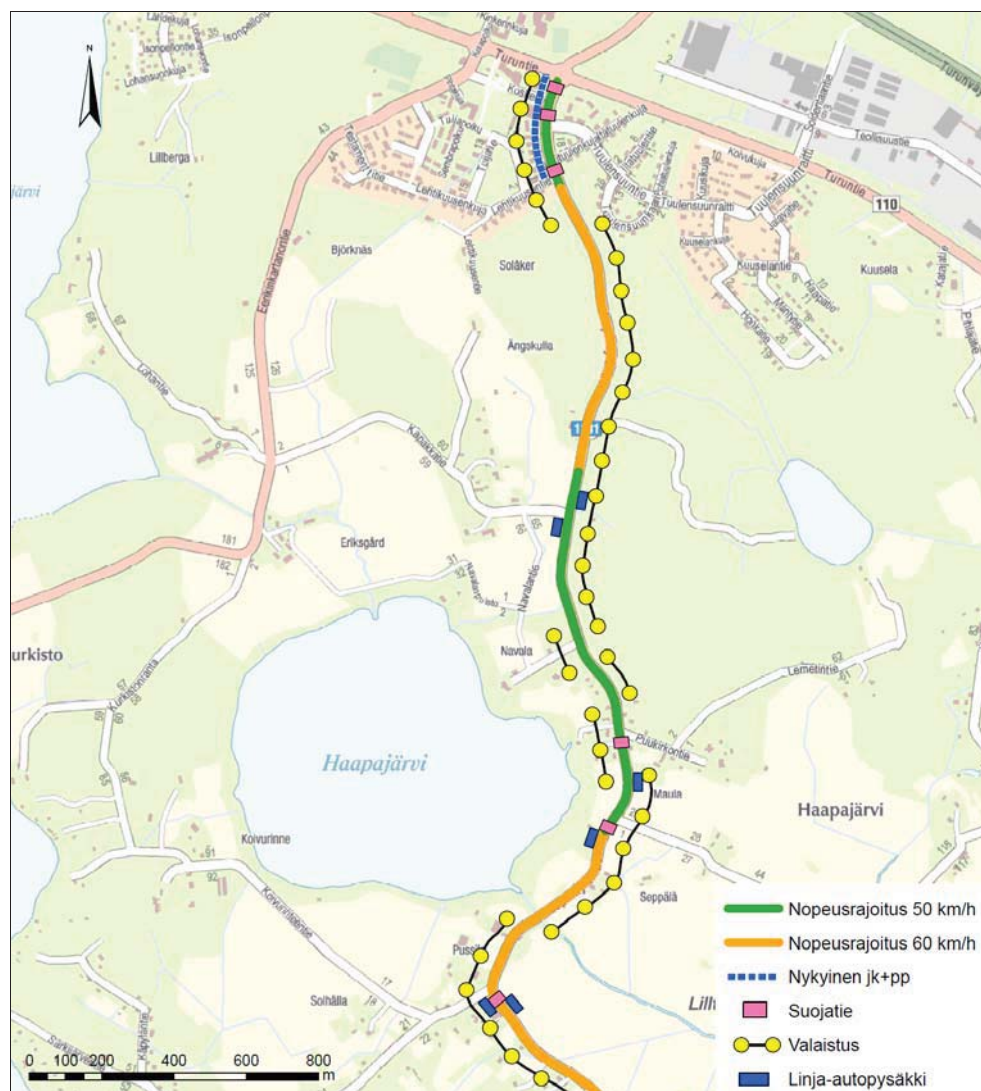
tien varressa välillä välikaistalla erotettuna ja ahtaimmissa paikoissa reunakivellä korotettuna kiinni maantiessä. Vuoden 2000 toimenpideselvityksen ratkaisujen perusteet eivät ole olennaisesti muuttuneet, joten aiemmin esitetty ratkaisu on otettu tämän työn lähtökohdaksi.

### 1.3 Nykyinen tie- ja kevyen liikenteen verkko

Maantie 1131 (Lapinkyläntie) toimii Veikkolan, Haapajärven ja Lapinkylän välisenä yhteytenä. Selvitysalueella ajoradan leveys on noin 7 metriä ja pientareiden leveys noin 0,5 metriä. Tien nopeusrajoitus on Vanhan Lillträsketintien ja Kapakkatien liittymien välillä 50 km/h. Vanhan Lillträsketintien liittymän eteläpuolella sekä Kapakkatien ja Lehtikuusentien liittymien välillä nopeusrajoitus on 60 km/h. Tie on valaistu koko selvitysalueelta. Nykyinen valaistus on kunnan omistuksessa.

Tarkasteltavalla osuudella on yksityistieliittymiä, joiden kautta alueen maankäyttö liittyy Lapinkyläntielle. Liittymissä ei ole väistötiloja eikä kanavoiteja. Suunnittelualueella ei ole kevyen liikenteen väyliä. Lehtikuusentien liittymästä pohjoiseen Turuntielle (mt 110) kulkee nykyinen kevyen liikenteen väylä.

Suunnittelualan nykytila on esitetty kuvassa 2.



Kuva 2. Nykyisten teiden nopeusrajoitukset, valaistus ja kevyen liikenteen järjestelyt.

## **I.4 Nykyinen liikenne ja liikenne-ennusteet**

### **Ajoneuvoliikenne**

Liikenneviraston tierekisterin mukaan maantien 1131 (Lapinkyläntie) keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2009 oli noin 2550 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus oli noin 110 ajoneuvoa vuorokaudessa eli 4,3 %. Keskimääräinen raskaan liikenteen osuus vastaavilla teillä on noin 5-6 %.

Liikennemäärien kehitystä on arvioitu sekä valtakunnallisen liikenne-ennusteen kasvukertoimien että aiemman liikennemäärän kehityksen mukaan. Ajanjaksolle 2006–2030 kasvukertoimiksi arvioitiin Uudenmaan maakunnan yhdysteillä 1,16 ja seututeillä 1,35. Liikennemäärien kasvu Lapinkyläntiellä taasen on ollut 39 % vuodesta 1989 vuoteen 2009. Valtakunnallisen liikenne-ennusteen kasvukerros sekä aiempi kehitys huomioon ottaen voidaan olettaa liikennemäärän kasvavan noin 30 % vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaisi 3300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrän on arvioitu kehittyvän samassa suhteessa muun liikenteen kehityksen kanssa. Laskelmissa ei erikseen ole huomioitu maankäytön mahdollista kehittymistä ja muuttumista eikä Turunväylän (vt 1) mahdollisen ruuhkautumisen tuomaa lisäliikennettä, josta seuraisi liikennemäärien vieläkin suurempi kasvu.

### **Joukkoliikenne ja koulukyydit**

Lapinkyläntiellä (mt 1131) ajetaan 9 linja-autovuoroa arkipäivisin, viikonloppuisin vuoroja ei ajeta. Aamulla klo 7-11 neljä vuoroa liikennöi Kirkkonummen keskustasta ja Lapinkylästä Veikkolaan. Lisäksi kaksi vuoroa liikennöi Veikkolasta Luomaan ja Kirkkonummen keskustaan. Iltapäivällä klo 12-17 ajetaan kolme vuoroa Veikkolasta Lapinkylään. Turuntiellä (mt 110) kulkee arkipäivisin 50 vuoroa ja viikonloppuisin 25 vuoroa. Suunnittelualueella sijaitsee kolme linja-autopysäkkiparia. Nykyiset pysäkit on esitetty kuvassa 2.

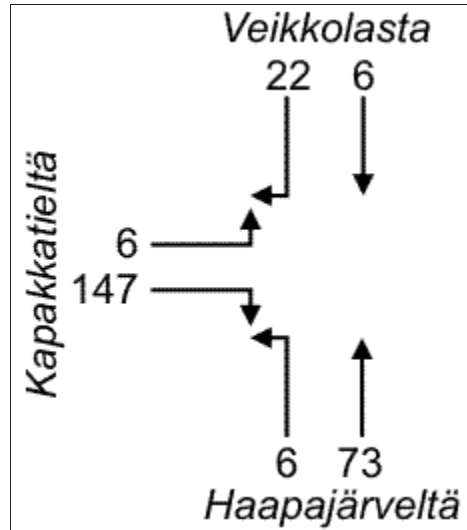
Vuonna 2010 Lapinkyläntiellä on 33 kuljetusoppilasta jotka viedään Aktiivistiin Evitskogiin. Veikkolaan ollaan rakentamassa uutta Vuorenmäen koulua, joka valmistunee syksyllä 2011. Uuden koulun valmistuminen ei vaikuta Lapinkyläntien varren kuljetusoppilaiden määrään.

Uuden kevyen liikenteen väylän valmistuttua kuuden koulukuljetettavan oppilaan kuljetustarve poistuisi. Aiemmin vuonna 2008 Kirkkonummen kevytliikenneväylästä ja luontopoluston kehittämissuunnitelman yhteydessä oli arvioitu suurempi vähenemä (13 oppilasta).

### **Kevyt liikenne**

Alueella on tehty kevyen liikenteen laskenta Uudenmaan tiepiirin kevyen liikenteen tarveselvityksen laatimisen yhteydessä vuonna 2009. Kevyt liikenne laskettiin tiistaina 26.5.2009 klo 8–12 sään ollessa puolipilvinen ja sateeton. Laskentapisteen oli Kapakkatien liittymässä (tierekisteri 1131 2/1296).

Vuorokauden liikenteeksi laajennettuna kevyen liikenteen määrä oli tuolloin yhteensä 260 matkaa vuorokaudessa. Väylän käyttäjistä 61 % oli lapsia ja 39 % aikuisia. Lähes kaikki (93 %) liikkuvat pyörällä ja vain muutama (7 %) kävellen. Pyöräilijöistä jopa 88 % käytti pyöräilykypärää. Mopoliikennettä oli vain 6 matkaa vuorokaudessa.



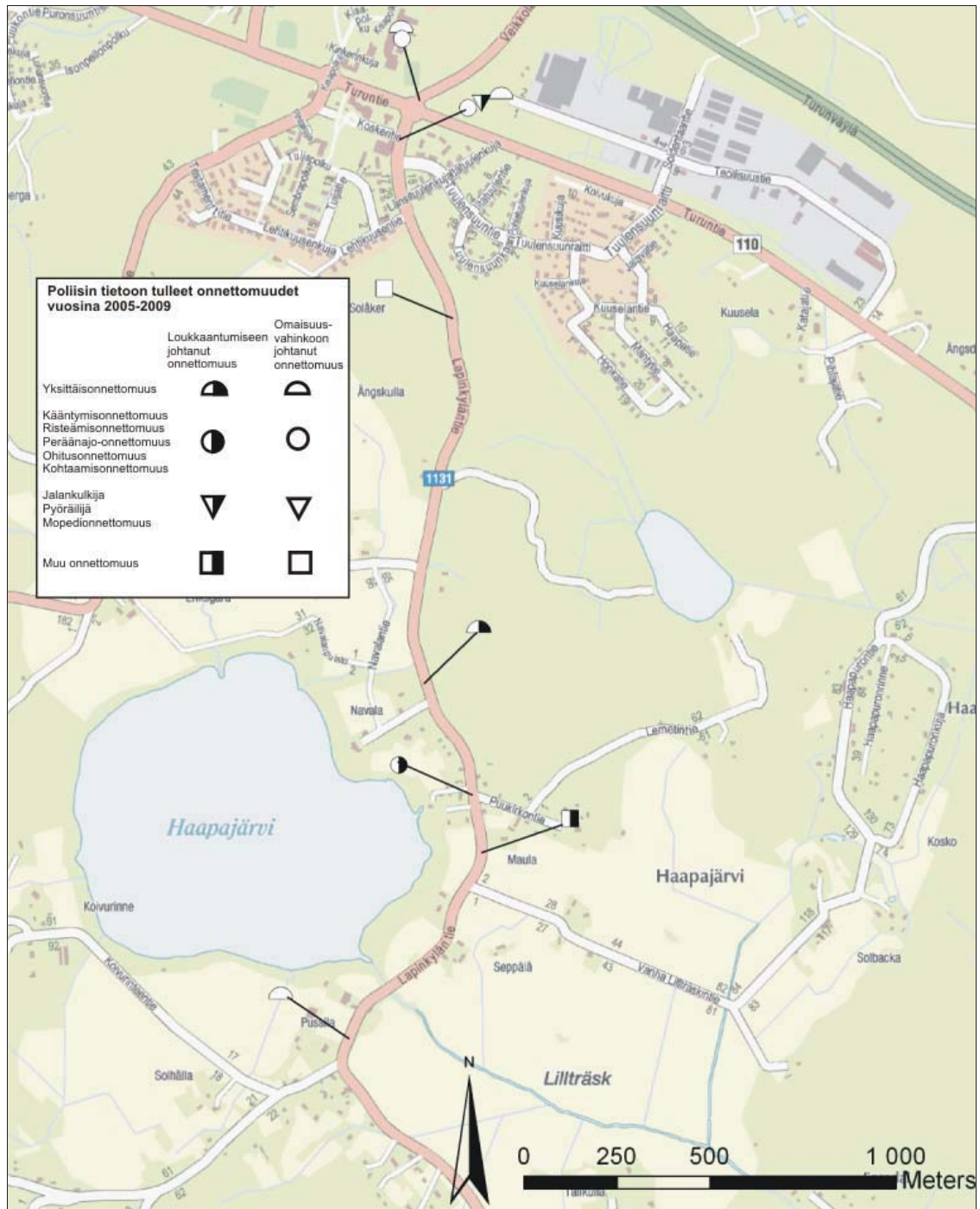
Kuva 3. 26.5.2009 tehdyn liikennelaskennan tulokset suunnittain.

Väylän varren asukasmäärään nähden suuri kevyen liikenteen määrä johtuu siitä, että Veikkolan taajaman asukkaat tekevät huomattavan paljon virkistysmatkoja etelään Haapajärven suuntaan. Lisäksi laskentatuloksista havaitaan, että suuri osa liikenteestä kulkee Kapakkatien kautta. Kevyen liikenteen tarveselvityksen mukainen hankkeen käyttäjämääräarvio on 275 matkaa/vrk, missä on otettu huomioon hankkeen jalankulku- ja pyörämatkoja lisäävä vaikutus.

## 1.5 Liikenneturvallisuus

Kevyen liikenteen olosuhteet ovat tiejaksolla puutteelliset. Pientareet ovat paikoin hyvin kapeat ja tien hankala pysty- ja vaakageometria heikentää ajoneuvoliikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Autoilijoiden on paikoin hankalaa havaita pyöräilijöitä ja kävelijöitä tiukkojen kaarteiden ja kaarteissa sijaitsevien näkyvyyttä häiritsevien rakennusten vuoksi. Maantien 1131 (Lapinkyläntie) suunnitteluosuudella on vuosina 2005-2009 tapahtunut yhteensä kolme poliisin tietoon tultua loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta ja kaksi omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei ole tapahtunut. Tapahtuneet onnettomuudet olivat kaikki ajoneuvoliikenteen onnettomuuksia. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2005 – 2009 on esitetty kuvassa 4.

Tarva-ohjelmiston laskentamallin perusteella suunnitteluosuudella voisi (ilman kevyen liikenteen väylän rakentamista) tapahtua noin yksi henkilövahinkoonnettomuus joka kolmas vuosi ja noin yksi kuolemaan johtava onnettomuus joka 48. vuosi. Vuoden 2030 ennusteen mukaisilla liikennemäärillä voisi tapahtua noin yksi henkilövahinkoonnettomuus joka toinen vuosi ja yksi kuolemaan johtava onnettomuus joka 37. vuosi.



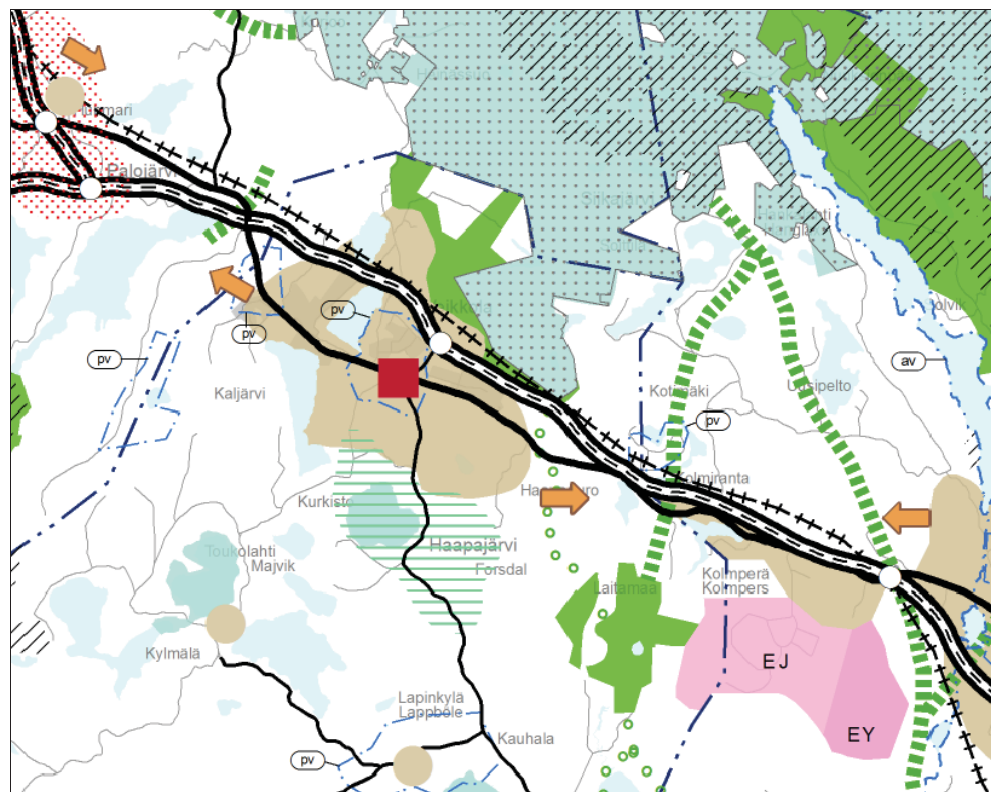
Kuva 4. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2005-2009.

## 1.6 Maankäyttö ja kaavoitus

Veikkola ja Haapajärvi sijoittuvat Kirkkonummen pohjoisosaan, noin 30 kilometrin etäisyydelle Helsingistä. Suurin osa asutuksesta ja palveluista on keskittynyt Veikkolan keskustaajamaan, joka on rakentunut Turuntien (mt 110) varrelle. Veikkola on paikalliskeskus, jossa asuu noin 4 500 asukasta. Julkisista palveluista Veikkolassa on koulu, terveysasema, kirjasto, useita päiväkotia ja vanhainkoti sekä urheilupuisto. Keskustassa on päivittäistavarakauppoja, muutamia erikoisliikkeitä ja huol-

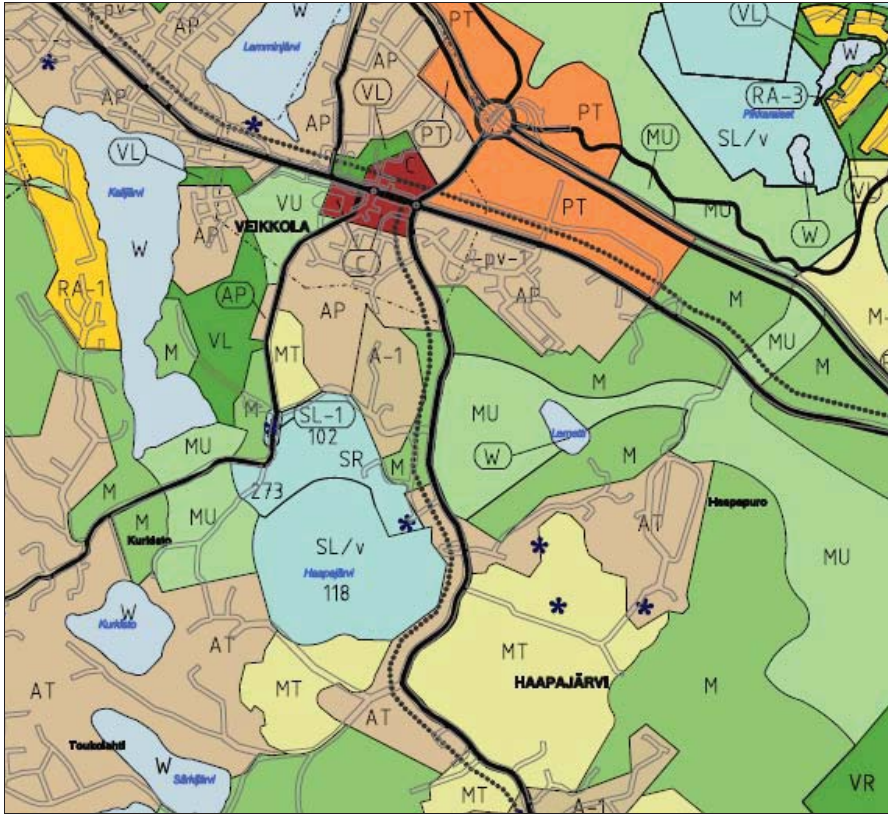
toasema. Pientaloasutus on melko tiivistä asemakaavoitetuilla alueilla keskustan tuntumassa. Maantie 1131 (Lapinkyläntie) sekä Eerikinkartanontie johtavat Veikkolan eteläpuolisille kyläalueille, joissa asutus on väljempää. Haapajärvellä on kaksi päiväkotia. Navalanpuisto toimii vuokrattavana tapahtumakeskuksena ja alueella sijaitsee myös Tullin koirakoulu. Hankkeen välittömällä vaikutusalueella asuu noin 150 asukasta, joiden asiointi suuntautuu Veikkolaan.

Maakuntatasolla on voimassa Uudenmaan maakuntakaava, jonka ympäristöministeriö vahvisti 8.11.2006. Veikkola on esitetty taajama-alueena. Veikkolan ympärille on osoitettu *taajamarakenteen laajenemissuunta* -merkinnät väleillä Nupuri-Veikkola ja Veikkola–Huhmari–Nummenkylä. Maankäytön laajentamistavoitteet kytkeytyvät maakuntakaavassa esitettyyn Länsirataan, jonka yhteyteen on suunniteltu Veikkolassa asema. Haapajärvi on merkitty maakuntakaavassa *kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta vaalittavaksi alueeksi*. Uudenmaan liitossa on laadittu kokonaismaakuntakaavaa täydentävä 1. vaihekaava (maakuntavaltuusto 17.12.2008) ja lisäksi on käynnissä Uudenmaan maakuntakaavan uudistamistyö (2. vaihemaakuntakaava).



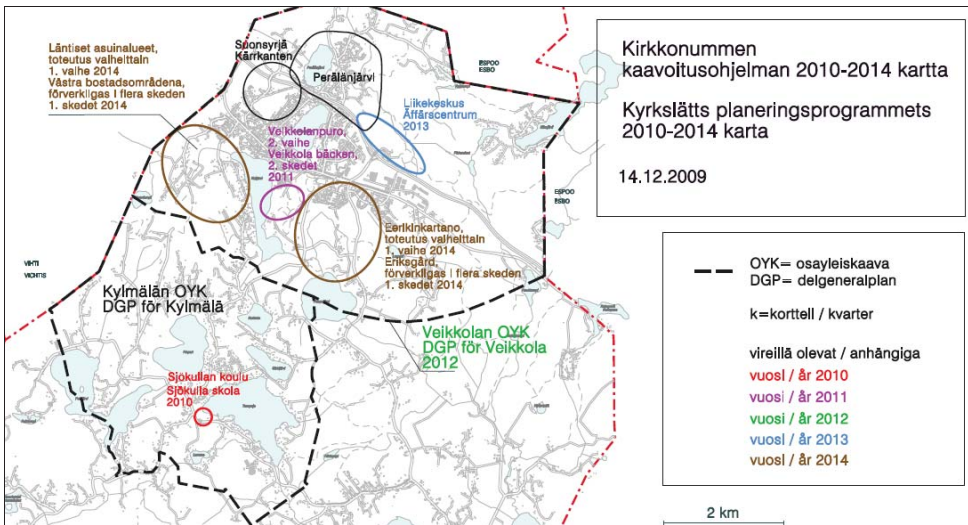
Kuva 5. Ote Uudenmaan maakuntakaavasta (YM 8.11.2011).

Pääosalla suunnittelualueesta on voimassa oikeusvaikutteinen Kirkkonummen yleiskaava 2020 (Uudenmaan ympäristökeskus 19.5.1999). Lapinkyläntielle on merkitty varaus kevyen liikenteen väylälle. Lapinkyläntien ympärillä on nykyisen maankäytön mukaisesti *asuin- ja kyläaluetta* (A, AT) ja varauksia *maa- ja metsätalousvaltaiselle* sekä *maatalousalueelle* (M, MT). Haapajärvi on yleiskaavan *luonnonsuojelualuetta* (SL/v). Järven pohjoinen ranta-alue on merkitty *rakennussuojelualueeksi* (SR).



Kuva 6. Ote Kirkkonummen yleiskaavasta 2020 (Uudenmaan ympäristökeskus 19.5.1999).

Veikkolan taajama on asemakaavoitettua. Alueella on jo nykyisellään suuria rakennuspaineita, vaikka Veikkolan maankäytön kehityksen tulevaisuus riippuu pitkälti Länsiradan toteutuksesta. Tulevaisuudessa Veikkolan ja sen lähialueen muuttuviin maankäyttötarpeisiin vastataan Veikkolan osayleiskaavan laadinnalla, joka aloitetaan kaavoitusohjelman 2010-2014 mukaan vuonna 2012. Lisäksi vaikutusalueelle, Veikkolan taajaman lounaispuoliselle kyläalueelle, on tekeillä Kylmälän alueen osayleiskaava, joka on edennyt luonnosvaiheeseen. Asemakaavoitettu alue laajenee etelään. Lapinkyläntien ympärillä on laadittavana Erikinkartanon ja Veikkolanpuron asemakaavat. Kaavoituskohteet on merkitty kuvaan 7.



Kuva 7. Ote Kirkkonummen kaavoitusohjelmasta 2010-2014.

## 1.7 Ympäristökohteet

### Luontokohteet

Haapajärvi on luonnonsuojelualuetta. Haapajärven pinta-ala on noin 64 hehtaaria. Haapajärvi ja sen läheisyydessä sijaitsevat Heparin ja Lapinkylänjärvi kuuluvat valtakunnalliseen lintuvesien suojeluohjelmaan. Haapajärven pesimälinnusto ja järvellä muutonaikaan levähtävä lajisto on merkittävää.

Maantien 1131 (Lapinkyläntie) varrella on pienialainen yksityiselle maalle perustettu luonnonsuojelualue, Albin Bromanin tammilehto, joka sisältää luonnonsuojelulain nojalla rajatun luontotyypin. Suojellun luontotyypin ominaispiirteiden muuttaminen tai heikentäminen on luonnonsuojelulain kiellettyä. Albin Bromanin tammilehdon suojelukohteena ovat ensisijaisesti alueella esiintyvät tammet.

Työn yhteydessä suoritettua Albin Bromanin tammilehdon puiden inventointi on kuvattu liitteessä 1.

### Pinta- ja pohjavedet

Merkittävin vesistökohteeseen suunnittelun alueella on Haapajärvi. Lapinkyläntien poikki virtaa Kauhalanjoki, joka yhdistää Haapajärven Kauhalan Loojärveen. Selvitysalueen pohjoispää sijoittuu noin 250 metrin matkalla Veikkolan I-luokan pohjavesialueelle (tunnus 0125702). Veikkolassa on kaksi pohjavedenottamoita, jotka sijoittuvat suunniteltavan tieosuuden ulkopuolelle.

### Maaperä

Suurin osa selvitysalueesta sijoittuu peltoalueelle, jossa maaperä on pehmeää lihavaa ja liejuista savea. Metsävaltaisella alueella selvitysalueen pohjoisosassa maaperä on hiekkaa ja kalliota.

### Maisema ja kulttuuriympäristö

Lapinkyläntie sijoittuu eteläosastaan näytävälle paikalle Haapajärven kulttuuri- maisemaan. Haapajärvi kuuluu vuoden 1993 inventoinnin valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen listalle (RKY 1993), mutta se ei ole mukana vuonna 2009 päivitetyllä listalla (RKY 2009). Se on kuitenkin otettu huomioon Uudenmaan maakuntakaavassa kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta vaalittavana alueena.

Alueen keskellä on Haapajärvi, jonka rantoja reunustaa kylä peltoineen. Nämä muodostavat laajan yhtenäisen kulttuurimaiseman. Lapinkyläntie sijoittuu keskiajalta periytyvälle Vihdin maantielle (ns. Meritie) ja sen varrella on useita vanhoja tiloja. Kylän suomenkielisellä väestöllä oli oma kappeli jo 1700-luvun keskivaiheilla (muinaisjäänne). Haapajärven nykyinen puinen kyläkirkko on rakennettu samalle paikalle 1823. Muodoltaan se on päätyornillinen ristikirkko. Kirkon lähellä on runsaasti vanhaa rakennuskantaa. Muista Lapinkyläntien ympäristön rakennuksista voidaan mainita järven itärannalla sijaitseva Navalan kartano, jonka puinen päärakennus on vuodelta 1870. Etäämmällä Lapinkyläntiestä, luoteisrannalla sijaitsee Eriksgårdin kartano, joka on ollut keskiajalla säteritila.

Pohjoisosassa Lapinkyläntien maisema muuttuu metsäisemmäksi. Tietä ympäröivät muutamat kumpareet, joista suurin on Navalanmäki tien itäpuolella. Navalanmäellä kasvaa suojeltua lehtokasvillisuutta. Veikkolan taajama sijoittuu pohjavesialueelle tyypilliseen kangasmaisemaan, jossa ei ole vanhaa rakennuskantaa.

Lapinkyläntien varrella on yksi muinaisjäännekohteeseen, edellä mainittu Haapajärven vanha kappelinpaikka (mj-tunnus 1000009498). Haapajärven kappelikirkko rakennettiin alueen suomenkielisen väestön pyynnöstä ja kustannuksella vuonna 1749. Kirkon korvasi Haapajärven nykyinen kirkko vuonna 1823 ja vanha purettiin.



tiin. Haapajärven hautausmaan mainitaan sijainneen erillään muusta kylästä maantien varressa. Kohde sijaitsee pellossa vanhan rantatöyrään päällä noin 20 metrin etäisyydellä tiestä. Kyseessä on pieni kumpare, kalliopaljastuma, jolla on paljon kivikkoa. Suurin osa kivistä on kerätty ympäröivästä pellostä. Kumpareella kasvaa pari puuta.

Alueella tehtiin keväällä 2010 muinaisjäännösinventointi, sillä Museoviraston tietojen mukaan kevyenliikenteen väylä sijoittuu arkeologisesti potentiaaliselle alueelle. Inventoinnissa löydettiin kaksi keskiaikaista Haapajärven kylätonttia ja siinä tarkastettiin Haapajärven kappelinpaikka, jossa todettiin sen perustan jäännökset. Sandbacka 2 -kohde on aiemmin määritelty irtolöytöpaikaksi, kiviesineiden löytöpaikalla mahdollisesti sijainnut kivikautinen asuinpaikka on kokonaan tuhoutunut.

On mahdollista että Museoviranomaiset edellyttävät tarkempia lisätutkimuksia, koekaivausta tai -kuopitusta ennen kevyenliikenteenväylän rakentamista. Inventoinnissa ei kuitenkaan löytynyt mitään, joka tässä vaiheessa estäisi hankkeen viemistä eteenpäin. Muinaismuistoinventointi on kokonaisuudessaan liitteenä 2.

## **1.8 Tavoitteet**

### **Liikenteelliset tavoitteet:**

- Parannetaan kevyen liikenteen turvallisuutta ja kulkumahdollisuuksia maantiellä 1131 erottamalla jalankulku ja pyöräily ajoneuvoliikenteestä.
- Täydennetään nykyistä kevyen liikenteen verkkoa ja parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä Haapajärven ja Veikkolan taajaman välillä sekä seudullisia yhteyksiä Veikkolasta Etelä-Espoon suuntaan.
- Parannetaan alueen virkistysyhteyksiä ja yhteyttä Tampajan uimarannalle
- Turvataan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.
- Pienennetään tien estevaikutusta.
- Annetaan päätöksentekijöille riittävästi havainnollista tietoa suunnitelman käsittelyä, lausuntoja ja jatkosuunnittelupäätöstä varten.
- Annetaan riittävästi tietoa tiesuunnitelmaa varten.

### **Maisema- ja ympäristötavoitteet:**

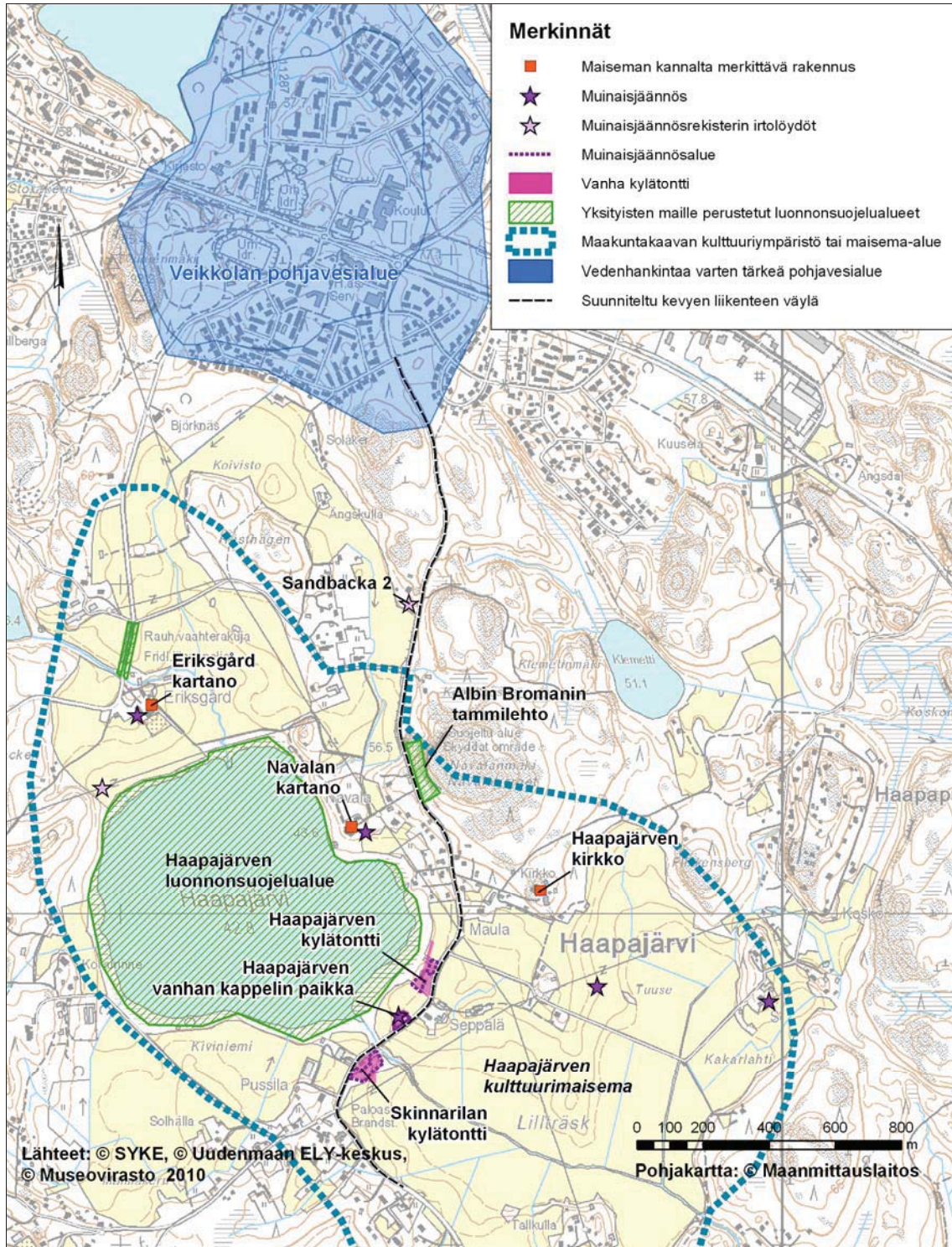
- Sopeutetaan toimenpiteet ympäröivään maankäyttöön, maisemaan ja maaston muotoihin.
- Otetaan huomioon muinaisjäännökset ja pohjavesialueen vaatimukset.

### **Maankäytön suunnittelua koskevat tavoitteet:**

- Säilytetään nykyiset ja suunnitellut aluekokonaisuudet säilyttäminen sekä vältetään asuinalueiden häiritseminen.
- Ratkaisu, joka sopii jo rakennettuun ympäristöön lähtökohdat huomioon ottaen.

### **Taloudelliset tavoitteet:**

- Kustannusten hallinta.
- Liikennetaloudellisesti edullinen ratkaisumalli.

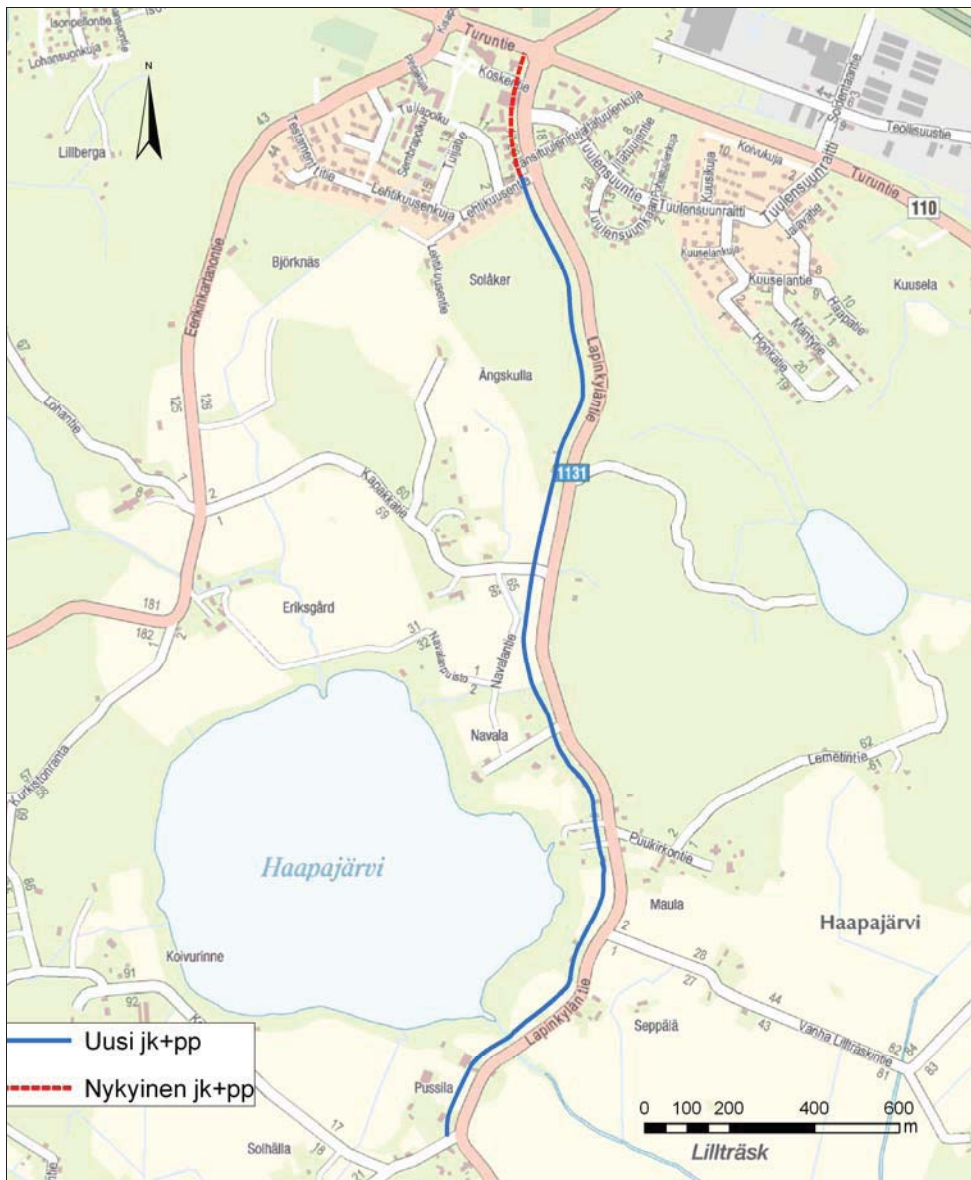


Kuva 8. Keskeiset ympäristökohteet.

## 2 Vaihtoehtotarkastelut

Työn lähtökohtana on ollut vanha vuonna 2000 tehty toimenpideselvitys. Vaihtoehtotarkastelussa kevyen liikenteen väylä on pyritty sijoittamaan suunnittelualueelle siten, että uusi väylä aiheuttaisi mahdollisimman vähän haittaa ympäristölle, täydentäisi olemassa olevaa verkkoa ja parantaisi turvallisuutta.

Kevyen liikenteen väylän luonnollinen sijainti on Lapinkyläntien (mt 1131) länsipuolella. Tähän ratkaisuun on päädytty jo vuoden 2000 toimenpideselvityksessä, eivätkä ratkaisun perusteet ole muuttuneet. Nykyinen kevyen liikenteen väylä Lehtikuusentien liittymän pohjoispuolella sijaitsee Lapinkyläntien länsipuolella. Suuri määrä virkistysmatkoja suuntautuu etelään Haapajärven suuntaan Tampajantielle, jonka kautta kuljetaan muun muassa Tampajan uimarannalle. Kevyen liikenteen väylän osittainenkin sijoittuminen maantien itäpuolelle pakottaisi kevyen liikenteen ylittämään maantien useissa kohdissa, mikä muodostaisi riskin kevyen liikenteen turvallisuudelle.



Kuva 9. Kevyen liikenteen väylä sijoitetaan Lapinkyläntien länsipuolelle.

Maisemallisesti arvokkaalla tiejaksolla Navalanmäen ja Haapajärven välillä tutkittiin tilan ahtauden takia kahta erilaista ratkaisuvaihtoehtoa kevyen liikenteen väylän linjaukselle. Molempia linjausvaihtoehtoja on tutkittu myös edellisessä toimenpideselvityksessä vuodelta 2000 (Mt 1131 Lapinkylä-Veikkola jalan-kulku- ja pyörätie, toimenpideselvitys).

Vaihtoehdossa 1 (kuva 10) kevyen liikenteen väylä kulkisi koko matkan Tampajantien ja Lehtikuusentien liittymien välillä maantien 1131 (Lapinkyläntie) varrella. Navalanmäen asutuksen kohdalla, jossa maantien sijoittuu hyvin lähelle asuinrakennuksia, kevyen liikenteen väylä toteutettaisiin reunakivellä korotettuna kiinni Lapinkyläntiessä. Muualla väljemmillä alueilla kevyen liikenteen väylä toteutettaisiin noin 3-5 metrin välikaistalla.



Kuva 10. Vaihtoehto 1 Navalanmäen ja Haapajärven välillä

Vaihtoehdossa 2 (kuva 11) kevyen liikenteen väylä sijaitsisi Navalanmäen ja Haapajärven välillä irrallaan Lapinkyläntiestä. Linjaus kulkisi osin yksityisteitä ja osin Navalantietä pitkin noin 100 metriä Lapinkyläntien länsipuolella. Muilta osin kevyen liikenteen väylä noudattaisi samaa linjausta kuin vaihtoehto 1.



Kuva 11. Vaihtoehto 2 Haapajärven ja Navalanmäen välillä vuoden 2000 selvityksen mukaisesti.

### Vaihtoehdon valinta

Kevyen liikenteen väylän toteuttamismuutoksiksi valittiin nykyisen maantien länsipuolelle sijoittuva, Lapinkyläntien linjausta noudattava linjausvaihtoehto 1.

Tilanahtaudesta huolimatta linjausvaihtoehto on toteutettavissa eivätkä kustannukset nouse kohtuuttomiksi. Kevyen liikenteen käyttäjien kannalta kokonaismatkasta tulee lyhyempi ja korkeuserot ovat pienemmät. Vaihtoehdon 2 linjaus oli todettu huonoksi jo aiemmassa toimenpideselvityksessä muun muassa, koska se osuisi Navalan kartanon kohdalla kiinteään muinaisjäännökseen. Lisäksi vaihtoehtoinen linjaus oli kohdannut suurta yksimielistä vastustusta alueen asukkailta, joiden mielestä vaihtoehtoinen linjaus pilaisi rantanäköalan, haittaisi tonttien hyötykäyttöä ja heikentäisi voimakkaasti asumisviihtyvyyttä. Vaihtoehtoa 2 tutkittiin lähinnä siltä varalta, että vaihtoehto 1 osoittautuisi syystä tai toisesta mahdottomaksi.

## 3 Toimenpide-ehdotus

### 3.1 Liikenneteknisten ratkaisujen periaatteet

Toimenpideselvityksessä esitetyt ratkaisut ovat yleispiirteisiä ja kuvaavat maastokäytävää, johon toimenpiteet voidaan toteuttaa. Aluevarausten määrittelyssä täytyy ottaa huomioon toimenpiteiden paikan tarkentuminen myöhemmin laadittavassa tiesuunnitelmassa.

Maantien 1131 (Lapinkyläntie) yhteyteen ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä Tampajantien liittymästä Lehtikuusentien liittymään, josta jatkuu nykyinen Veikkolaan johtava kevyen liikenteen väylä. Kevyen liikenteen väylän pituudeksi tulee noin 2,5 kilometriä. Kevyen liikenteen väylä ehdotetaan toteutettavaksi koko matkalta tien länsipuolelle. Peltoalueiden pehmeän maaperän vuoksi asennetaan kevyen liikenteen väylän alle geovahviste tukemaan väylän rakennekerroksia.

Tampajantien liittymästä Kauhalanjoelle, kevyen liikenteen väylä toteutetaan korotettuna, jotta alueen pihoja jouduttaisiin leikkaamaan mahdollisimman vähän. Kauhalanjoelta pohjoiseen, kevyen liikenteen väylä toteutetaan pelto-osuudella noin 3-5 metrin välikaistalla erotettuna Lapinkyläntiestä. Kauhalanjoen kevyen liikenteen väylä ylittää rummulla muutaman metriä nykyisen ajoneuvoliikenteen sillan länsipuolella. Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristövastuualue antoi työn yhteydessä lausunnon, jonka perusteella Kauhalanjoen ylitys voidaan toteuttaa rumpupenkereellä ilman että rumpu haittaa veden virtaamaa. Siltaratkaisu olisi ollut huomattavasti kalliimpi ratkaisu



Kuva 12. Uusi kevyen liikenteen väylä ylittää Kauhalanjoen rummulla.

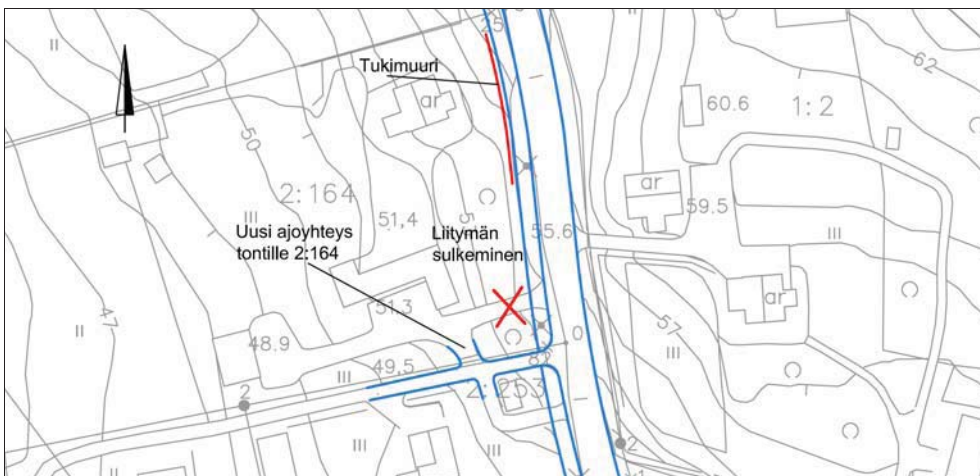
Lapinkyläntien länsipuolella ennen Vanhaa Lillträsketintietä sijaitsevan kiinteistön kohdalta kevyen liikenteen väylä toteutetaan korotettuna Vahan Lillträskintien liittymään asti, jotta talon pihaa jouduttaisiin leikkaamaan mahdollisimman vähän. Kiinteistön kohdalla tehdään nykyisen linja-autopysäkin siirto, jotta kiinteistön pihaa saataisiin säästettyä mahdollisimman paljon. Linja-autopysäkki siirretään Vanhan Lillträskintien liittymän pohjoispuolelle. Myös nykyinen suojatie siirretään uuden pysäkin viereen liittymän pohjoispuolelle.

Vanhan Lillträsketintien liittymän pohjoispuolella kevyen liikenteen väylä toteutetaan välikaistalla erotettuna. Peltoaukean jälkeen alkavan asutuksen kohdalla kevyen liikenteen väylä tuodaan reunakivellä korotettuna kiinni Lapinkyläntiehen, jotta tienvarren pihoja jouduttaisiin leikkaamaan mahdollisimman vähän. Kevyen liikenteen väylä jatkaa korotettuna Navalantien liittymän pohjoispuolelle asti. Tämän jälkeen kevyen liikenteen väylä toteutetaan välikaistalla erotettuna Lehtikuusentielle saakka.



Kuva 13. Nykyinen linja-autopysäkki siirretään Vanhan Lillträskintien liittymän pohjoispuolelle.

Puukirkontien ja Navalantien liittymien välillä maaston sivukaltevuudet ovat suuria ja maantien läntiset luiskat ovat paikoitellen pitkiä. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen korotettuna tien länsipuolelle tekisi luiskista vielä pitempiä ja ne ulottuisivat osittain kiinteistöjen piha-alueille. Luiskien aiheuttamien haittojen vähentämiseksi ehdotetaan, että kiinteistön 2:164 kohdalle, jossa penkereet ulottuisivat lähimmäksi asuinrakennusta, rakennettaisiin tukimuuri. Jyrkkien luiskien vuoksi jouduttaisiin kiinteistön 2:164 tonttiliittymä sulkemaan. Uusi tontille ajo voitaisiin toteuttaa vieressä sijaitsevien tonttien 2:253 ja 2:254 nykyisen tonttiliittymän kautta. Kiinteistöjen ajoyhteyksien periaatteet on esitetty kuvassa 14.

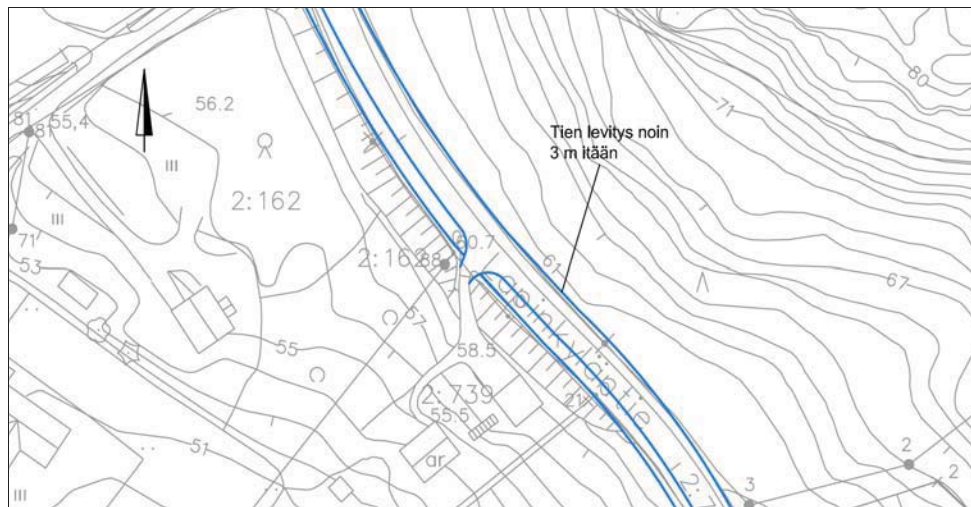


Kuva 14. Periaatekuva kiinteistöjen ajojärjestelyistä.

Ennen Navalantien liittymää sijaitsevan kiinteistön 2:739 kohdalla korotettu kevyen liikenteen väylä aiheuttaisi myös penkereet, jotka ulottuisivat pitkälle piha-alueelle ja kiinteistön autotalli jouduttaisiin luultavasti lunastamaan. Kevyen liikenteen väylän aiheuttaman haitan minimoimiseksi ehdotetaan, että maantietä levitetään kiinteistön 2:739 kohdalla noin 3 metriä itään. Näin uusi kevyen liikenteen väylä voitaisiin rakentaa vanhan ajoradan länsireunan päälle, jolloin nykyinen läntinen pengeri pysyisi samalla paikalla.

Jos maantietä ei levennettäisi kiinteistön kohdalla tammilehdon puolelle, ulottuisivat kevyen liikenteen väylän luiskat pitkälle piha-alueelle ja ainakin kiinteistön autotalli jouduttaisiin lunastamaan. Myös suurin osa etupihasta jäisi luiskan alle ja ajoyhteyden järjestäminen tontille olisi mahdotonta. Luiskien negatiivisten

vaikutusten vuoksi tien leventäminen todettiin paremmaksi ratkaisuksi. Tien levi-  
tys Albin Bromanin tammilehtoon ei heikennä tammilehdon aluetta merkittävästi.



Kuva 15. Tie levitetään noin 3 m itään kiinteistön 2:739 kohdalla.

Kevyen liikenteen väylän rakentamisen yhteydessä jouduttaneen lunastamaan suunnittelualueen eteläosassa sijaitsevan kiinteistön (tila 257-425-5-107) aivan tien vieressä sijaitseva ulkorakennus sekä Kauhalanjoen vieressä sijaitseva vanha lato. Rakentamisen yhteydessä aivan Lapinkyläntien varressa sijaitseva Tullin koirakoulun ulkorakennus joudutaan siirtämään tai lunastamaan (tila 257-449-2-409).



Kuva 16. Kiinteistön 257-425-5-107 mahdollisesti lunastettavat rakennukset.



Kuva 17. Kiinteistön 257-449-2-409 mahdollisesti lunastettava rakennus.





## 3.2 Ympäristöratkaisujen periaatteet

Kevyen liikenteen väylä sijoitetaan maastoon ja herkkään maisemaan mahdollisimman hienovaraisesti. Tie saa säilyä maantiemäisenä ja mahdollisimman paljon nykytilanteen kaltaisena. Suunnitelmaratkaisut ovat selkeästi nykyistä ympäristöä säilyttäviä eivätkä oleellisesti sitä muuttavia. Kevyen liikenteen väylä sijoitetaan siten, että muinaisjäänökset säilyvät. Myös suuret puut pyritään säästämään kaivtamalla väylää tai kiertämällä puut. Albin Bromanin suojeltua lehtoaluetta on säästettävä. Tieluiska on suunniteltava siten, että se ei aiheuta lehtoalueen reunan eroosiota.

Kevyen liikenteen väylä toteutetaan välikaistalla silloin, kun maanomistus tai maisemalliset näkökohdat sen sallivat. Tien poikkileikkaus ei saisi leventyä merkittävästi ja taajamatyypistä kevyen liikenteen väylää on vältettävä. Maastopengeriä vältetään ja maisemavauriot korjataan tasaamalla alue ja kylvämällä siihen luonnonnurmi tai kuorihiekka paikasta riippuen. Metsäjaksoilla suositetaan kuorihiekkaa, muualla luonnonnurmea.

## 3.3 Rakentamiskustannukset ja toteuttaminen

Hankkeen rakentamiskustannukset on arvioitu karkealla tasolla suunnitelmassa esitettyjen ratkaisujen pohjalta. Suunnitelman mukaisiksi rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 1,10 M€, mikä sisältää myös hankkeen arvioidut lunastuskustannukset. Lunastuskustannuksiin sisältyy maapohja, kasvillisuus, rakennukset ja laitteet sekä toimituskustannukset. Kustannukset on arvioitu hintatasossa jossa maarakennuskustannusindeksi on 139,7 (2000=100).

Taulukko 1. Hankkeen rakentamiskustannukset (maku.ind. 139,7; 2000=100)

Uusi kevyen liikenteen väylä	2460 m	0,70 M€
Geovahviste	1500 m	0,05 M€
Bussipysäkki	1 kpl	0,02 M€
Tukimuuuri	30 m	0,05 M€
Tien leventäminen 3 metrillä	185 m	0,11 M€
Yksitystien liittymäjärjestelyt	1 kpl	0,04 M€
Lunastuskustannukset		0,13 M€
<b>Yhteensä</b>		<b>1,10 M€</b>

Lapinkyläntien valaistus on melko iäkäs ja saattaa olla tarkoituksenmukaista uusia valaistus viimeistään kevyen liikenteen väylän rakentamisen yhteydessä. Valaistus on Kirkkonummen kunnan omistuksessa, joten uusimisesta syntyvät kustannukset jäävät Kirkkonummen vastuulle. Valaistuksen uusimisen kustannukset ovat noin 0,09 M€. Kustannukset eivät sisälly yllä esitettyihin kevyen liikenteen väylän rakentamiskustannuksiin.

Lapinkyläntien varteen ollaan suunniteltu rakennettavaksi paineviemäri ja vesijohdot alueen vesiosuuskuntien toimesta yhteistyössä Kirkkonummen kunnan kanssa. Vesi ja viemärijohdosta on laadittu yleissuunnitelma vuonna 2008.

Kun vesiosuuskunnat ja kunta aloittavat tarkemman suunnittelun vesijohdosta ja paineviemäristä, tulee niiden suunnittelussa ottaa huomioon Lapinkyläntien varteen rakennettava uusi kevyen liikenteen väylä. Myös toteutusajankohtaa mietittäessä on hyvä tarkistaa kevyen liikenteen väylän mahdollinen toteuttamisaikataulu mahdollisten kustannussäästöjen saamiseksi samanaikaisella rakentamisella.

## 4 Vaikutukset

### 4.1 Liikenteelliset vaikutukset

Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat huomattavasti nykytilanteeseen verrattuna. Rakentamalla kevyen liikenteen väylä parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisolosuhteita ja turvallisuutta alueella. Tämä lisää kevyen liikenteen matkoja alueella. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen täydentää alueen kevyen liikenteen verkkoa ja sen avulla muodostuu uusia pyöräilyreittejä. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen parantaa myös autoliikenteen sujuvuutta, koska autojen ei tarvitse enää väistää kapealla pientareella kulkevia jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.

### 4.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen parantaa huomattavasti liikkujien turvallisuutta. Myös turvallisuuden tunne kasvaa, kun liikkujien ei enää tarvitse pelätä tiellä ajavia ajoneuvoja.

Tarva 4.11 -ohjelmistolla tehtyjen laskelmien mukaan henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 3,0 % ja liikennekuolemat noin 5,0 %. Nykyisin tieosuudella tapahtuu vuosittain 0,33 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta 0,02 kuolemaan johtanutta onnettomuutta eli noin yksi henkilövahinko-onnettomuus joka kolmas vuosi ja noin yksi kuolemaan johtava onnettomuus joka 48. vuosi. Vuoden 2030 ennusteen mukaisilla liikennemäärillä voisi tapahtua noin yksi henkilövahinko-onnettomuus joka toinen vuosi ja yksi kuolemaan johtava onnettomuus joka 37. vuosi.

Kevyen liikenteen väylän rakentamisen jälkeen henkilövahinko-onnettomuuksia on arvioitu tapahtuvan nykyisillä liikennemäärillä 0,32 onnettomuutta vuosittain eli noin yksi onnettomuus noin joka kolmas vuosi ja vuoden 2030 liikennemäärillä noin 0,42 onnettomuus vuodessa. Kuolemaan johtavia onnettomuuksia on arvioitu tapahtuvan kevyen liikenteen väylän rakentamisen jälkeen nykyisillä liikennemäärillä 0,02 onnettomuutta vuosittain eli yksi kuolemaan johtanut onnettomuus joka 50 vuosi ja vuoden 2030 liikennemäärillä yksi onnettomuus joka 38 vuosi.

### 4.3 Vaikutukset maankäyttöön ja ihmisten elinoloihin

Kevyen liikenteen väylä tukee Veikkolan laajenevan maankäytön kehittämistä ja alueen täydennysrakentamista. Kevyen liikenteen väylä on merkitty myös Kirkkonummen yleiskaavaan. Kevyen liikenteen väylä sijoittuu asemakaavoitetulle alueelle pieniltä osin Veikkolassa. Tiesuunnitelmavaiheessa ratkaisu saattaa tarkentua siten, että kevyen liikenteen väylän toteuttaminen vaatii pieniä asemakaavan tarkistuksia.

Väylä aiheuttaa haittaa asukkaille siten, että se leikkaa joitakin tontteja ja tuo tiealueen lähemmäksi asuintalojen pihapiirejä. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen vaatinee rakennusten lunastamisia (lato sekä kaksi ulkorakennusta). Puus-toa ja kasvillisuutta joudutaan jonkin verran poistamaan, mutta väylä pyritään sovittamaan ympäristöön. Kevyen liikenteen väylä muuttaa asukkaiden lähiympäris-

tön luonnetta. Ympäristön muuttumisessa on otettava huomioon Haapajärven kylän kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot. Asukkaiden näkökulmasta uusi väylä voidaan kokea viihtyvyyttä heikentävänä, mutta tämä on yksilöllistä.

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen kuitenkin helpottaa asukkaiden ja muiden tienkäyttäjien jokapäiväistä liikkumista. Tiellä liikkuminen on nykyisellään hyvin turvatonta. Kevyen liikenteen väylä parantaa yhteyksiä Veikkolan palveluihin. Turvallista kevyen liikenteen yhteyttä tarvitsevat erityisesti koulumatkaa kulkevat lapset ja turvallisemman liikkumisen myötä koululaiset voivat liikkua alueella itsenäisemmin. Toisaalta kevyen liikenteen väylä toimii Veikkolan ja muiden lähialueiden ulkoilureittinä, jossa voi nauttia Haapajärven kylä- ja järvimaisemasta. Kevyen liikenteen väylä toimii myös yhteytenä Tampajan uimarannalle.

## 4.4 Ympäristövaikutukset

Haapajärven ympäristö on maakuntakaavan merkittävää kulttuurihistoriallista ympäristöä. Kyläalueella on runsaasti arvokkaita rakennuksia sekä rakenteita. Kevyen liikenteen väylän myötä tiealue muuttuu hallitsemammaksi maisemassa, joka sisältää pienipiirteisiä yksityiskohtia ja avaria näkymiä viljelyalueiden kautta Haapalanjärvelle. Haitallisia vaikutuksia kulttuuriympäristöön voidaan lieventää lisäselvityksillä ja erittäin huolellisella suunnittelulla sekä ympäristön hoidolla.

Lapinkyläntie on itsessään keskiajalta periytyvä Vihdin vanha maantie (ns. meritie), joten tien vanhoilla kerrostumilla on muinaismuistolain mukaista arvoa. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen ja nykyisen väylän leventäminen muuttaa tätä vanhaa tietä, joten toteuttaminen vaatii museoviranomaisten lupaa.

Muinaisjäännösinventoinnissa tunnistettu Haapajärven kylätontti sijaitsee aivan Järvenkyläntien varressa sen länsipuolella. Pinnallisten havaintojen perusteella osa kylätonteista on arkeologisessa mielessä ehjiä ja siten mahdollisesti ns. 2.lk:n muinaisjäännöksiä (liite 2). Arvokkaita kylätontin rakenteita saattaa jäädä rakentamisen alle. Haapajärven kappelipaikka (mj-tunnus 10000009498) tutkittiin uudelleen inventoinnin yhteydessä. Kappelikumpareella ja peltoalueella ei tehty havaintoja rakenteista tai esineistä, mutta museoviranomaiset saattavat edellyttää tarkempia lisätutkimuksia kylätonttien ja kirkonpaikan kohdalla ennen kevyen liikenteen väylän rakentamista.

### Luonnonolot

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen edellyttää tien leventämistä Albin Bromanin tammilehdon kohdalla. Rakentaminen vaatii arviolta seitsemän tammien kaatamista, jolloin kaadettavien runkojen määrä on vajaa kymmenesosa tammien kokonaisuudesta. Albin Bromanin tammilehto on luonnonsuojelulla suojeltu luontotyyppi, joten suunnitelman toteuttaminen edellyttää poikkeusluvan hakemista Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristövastuualueelta. Asiantuntijalausnon mukaan merkittävin osa luontotyyppistä säilyy, koska suurin osa olemassaolevista tammista jää tein levennyksen ulkopuolelle. Kokonaisuudessaan korkeintaan seitsemän rungon kaataminen ei heikentäne kohteen suojelutavoitteita, mutta asian ratkaisee ELY-keskus. Kun kevyen liikenteen väylä voidaan sijoittaa tien länsipuolelle kiinteistön 2:409 nykyisen ulkorakennuksen kohdalla, varttuneita tammia on tarve kaataa korkeintaan viisi kappaletta, sekä nuoria tammia kaksi kappaletta.

Muutoin nykytiedon perusteella kevyen liikenteen väylän rakentamisella ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia alueen luonnonoloihin. Maantien reuna- puustoa joudutaan poistamaan jonkun verran metsäisillä osuuksilla ja kasvillisuus

voi muuttua rakentamisen myötä. Haapajärven luonnonsuojelualueeseen ei kohdistu haitallisia vaikutuksia.

#### **Pinta- ja pohjavedet**

Jatkosuunnittelussa on otettava huomioon kevyen liikenteen väylän rakentaminen I-luokan pohjavesialueelle noin 250 metrin matkalla. ELY-keskuksen ympäristövastuualueen asiantuntijoiden näkemyksen mukaan tämän jalankulku- ja pyörätien rakentamisen yhteydessä ei ole tarvetta toteuttaa pohjavedensuojausta. Jatkosuunnittelussa on huolehdittava siitä, että tieltä tulevat sade- ja sulamisvedet johdetaan pois pohjavesialueelta.

Kevyen liikenteen rumpupenkereen rakentaminen ei vaikuta merkittävästi Kaulanjoen (Lillträskinojan) vesiolosuhteisiin ja virtaukseen. Erillistä vesilain mukaista lupaa ei tarvita rumpusillan rakentamiselle.

### **4.5 Yhteenveto tavoitteiden toteutumisesta**

Työlle asetetut tavoitteet täyttyvät hyvin ehdotetussa ratkaisussa. Toimenpideselvityksessä on määritelty hyväksyttävissä oleva mahdollisimman edullinen ratkaisu kevyen liikenteen väylän toteuttamiseksi.

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen parantaa etenkin kevyen liikenteen olosuhteita ja liikenneturvallisuutta. Myös ajoneuvoliikenne hyötyy hankkeesta. Kevyen liikenteen väylän rakentamisella luodaan mahdollisuudet kevyen liikenteen tehokkaaseen ja tarkoituksenmukaiseen liikkumiseen.

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen muuttaa kulttuurihistoriallisesti arvokasta ympäristöä ja suojeltua luontotyyppiä. Ympäristöön liittyvien tavoitteiden toteutuminen voidaan arvioida näiltä osin lausuntokierroksen jälkeen.

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen tukee suunniteltua maankäytön kehittymistä. Selvityksessä on annettu ohjeita jatkosuunnittelulle sekä esitetty hankkeen vaikutukset, jotka tukevat tehtävää päätöksentekoa.

## 5 Jatkotoimenpiteet

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) pyytää toimenpideselvityksestä lausunnot:

- Kirkkonummen kunnalta
- Uudenmaan liitolta
- Museovirastolta ja Länsi-Uudenmaan maakuntamuseolta

Lisäksi toimenpideselvityksestä pyydetään kommentit Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristövastuualueelta.

Lausuntokierroksen aikana suunnitelma voidaan asettaa kunnassa yleisesti nähtäville, jolloin alueen asukkaat ja maanomistajat voivat esittää suunnitelmasta kirjallisia huomautuksia. Selvityksen ja siitä saatujen lausuntojen perusteella Uudenmaan ELY-keskus tekee hankkeesta jatkosuunnittelupäätöksen.

Maantien 1131 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Haapajärvi-Veikkola ei sisälly Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2011-2014. Hankkeen toteuttamisajankohtaa voidaan arvioida vasta siinä vaiheessa, kun hanke päätetään toteuttaa ja se viedään toiminta- ja taloussuunnitelmaan. Ennen toteutusta hankkeesta laaditaan tiesuunnitelma ja asiakirjat rakentamista varten.

Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon museoviranomaisten mahdollisesti edellyttämät jatkotutkimukset, tien leventämiseen Albin Bromanin tammilehdon kohdalla tarvittava poikkeuslupahakemus sekä Lapinkyläntien varteen mahdollisesti toteutettava vesijohto ja paineviemäri.

## LÄHTEET

Affecto Finland Oy Karttakeskus, osoitekartat. Lupa L4356

Asemakaavat.

Kirkkonummen kaavoituskatsaus

Kirkkonummen kaavoitusohjelma 2010-2014.

Kirkkonummen yleiskaava 2020 (Uudenmaan ympäristökeskus 19.5.1999).

Maanmittauslaitos, peruskartat (lupa nro 20/MYY/09)

Museovirasto paikkatiedot (04/2010): Ote muinaisjäännösrekisteristä, RKY 1993 ja RKY 2003 -aineistot.

Museovirasto. Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) sivusto: [http://www.rky.fi/read/asp/r\\_default.aspx](http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx)

OIVA-palvelun paikkatiedot (04/2010): mm. Luonnonsuojelualueet, luonnonsuojeluohjelma-alueet, Natura-alueet, pohjavesialueet, valuma-alueet, suojelualueet, kulttuuriympäristöt, valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, asemakaavoitetun alueen ulkorajat, kallioalueet).

Tielaitos. Mt 1131 Lapinkylä - Veikkola jalankulku ja pyörätie, toimenpideselvitys (2000).

Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (04/2010): Paikkatiedot mm. pohjavesialueen tiedot ottamoiden sijaintitiedot ja vesioikeuden vahvistamat vesihuoltolaitosten suojavyöhykkeiden rajat, luonnonsuojelu- ja erämaa-alueet, liito-oraviin liittyvät paikkatiedot, rakennussuojelukohteet.

Uudenmaan liitto. Uudenmaan kokonaismaakuntakaava (YM 8.11.2006).

Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus. Lausunto rakentamisesta pohjavesialueelle 1.6.1010.

## LIITTEET

### Liite 1.

Asiantuntijalausunto, maantien 1131 parantamisen mahdolliset vaikutukset Albin Bromanin tammilehdon luonnonsuojelulain luontotyyppiin

### Liite 2.

Kirkkonummi Lapinkyläntien varren, välillä Veikkola-Haapajärvi, muinaisjäännösinventointi 2010



Liite I.

Asiantuntijalausunto, maantien 1131 parantamisen mahdolliset vaikutukset Albin Bromanin tammilehdon luonnonsuojelulain luontotyyppiin

## ASIAANTUNTIJALAUSUNTO

### 1 TAUSTAA

Tämä asiantuntijalausunto koskee Maantien 1131 parantamisen mahdollisia vaikutuksia Albin Bromanin tammilehto –nimiseen rajattuun luonnonsuojelulain luontotyyppiin Kirkkonummen Haapajärvellä. Hankkeessa on tarkoituksena rakentaa kevyenliikenteenväylä maantien 1131 rinnalle välille Haapajärvi-Veikkola. Tammimetsän kohdalla tien länsipuoleinen rinne viettää jyrkästi alas tien vierustan piholle. Osittain rinnettä on pengerrytetty. Tämän takia nykyisen tien levennys tammilehdon kohdalla tien itäpuolelle on perusteltua.

Tien itäpuolella sijaitsee luonnonsuojelulain nojalla rajattu luontotyyppi, Albin Bromanin tammilehto. Suojellun luontotyypin ominaispiirteiden muuttaminen tai heikentäminen on luonnonsuojelulain kiellettyä. Kielto astuu voimaan, kun luontotyypin esiintymästä on tehty rajauspäätös. Albin Bromanin tammilehdon suojeluksena ovat ensisijaisesti alueella esiintyvät tammet.

Luonnonsuojelulain 31 §:n mukaan ely-keskus voi yksittäistapauksessa myöntää luvan poiketa luontotyypin muuttamiskiellosta, mikäli kyseisen luontotyypin suojelutavoitteet eivät huomattavasti vaarannu.

### 2 TAMMIEN ESIINTYVYYS ALUEELLA

Tammilehdon tammien lukumäärä ja sijainti selvitettiin maastokäynnillä 10.5.2010. Tien läheisyydessä (alle 5 m tien reunasta) kasvavat tammet laskettiin ja arvioitiin niiden etäisyys tiehen. Lisäksi laskettiin koko alueen tammien määrä karkeasti sekä yleispiirteisesti tammien jakautuminen luontotyypin eri osiin.

Tammilehdossa on kaikkiaan noin 85 puumaista tammea, joiden lisäksi esiintyy nuoria tammia jonkin verran. Tammien likimääräinen sijainti on esitetty oheisessa karttaliitteessä. Tammia on tiheimmin luontotyypin pohjoisosassa, joka myös edustaa lehtokasvillisuutta eteläosaa paremmin. Tien laidassa kenttäkerroksessa esiintyy vallitsevina mustikka ja laikkuina valkovuokko. Eteläosassa vallitsevia puulajeja ovat runsaana esiintyvät haapa sekä yksittäiset männyt. Haapavesaikkoa on osittain kaadettu hoitotoimena alueelta. Lisäksi alueella esiintyy joitakin päh-

---

#### SITO-YHTIÖT

Tietäjantie 14, FI-02130 Espoo  
Puhelin 020 747 6000  
Fax 020 747 6111

SITO OY  
SITO-RAKENNUTTAJAT OY  
SITO TIETOTEKNIikka OY

Y-tunnus 1926545-5  
Y-tunnus 1883000-2  
Y-tunnus 0586085-1

www.sito.fi  
Kotipaikka  
Espoo

kinäpensaita, joista kookkaimmat kasvavat jyrkänteen alla. Tien laidassa, alueen eteläosassa kasvaa kaksi pienehköä pähkinäpensasta.

Maantien tuntumassa (alle 5 m) kasvaa kaikkiaan 7 tammaa, joista 5 kasvaa nykyisen kuivatusojan/leikkauksen reunassa. Lisäksi alle 5 metrin etäisyydellä tiestä kasvaa kolme nuorta tammaa, jotka eivät ole vielä muodostaneet suoraa runkoa.

### 3 ARVIO HANKKEEN VAIKUTUKSISTA

Kevyenliikenteenväylän rakentaminen edellyttää arviolta seitsemän tammen kaatamista (oletuksena, että tiealue levenee maksimissaan 5 m). Kaadettavien runkojen määrä on vajaa 10 % tammien kokonaismäärästä. Merkittävin osa luontotyypistä säilyy, koska se sijoittuu etäämmälle tiestä. Kokonaisuudessaan korkeintaan seitsemän rungon kaataminen ei heikennä kohteen suojelutavoitteita, koska alueen edustavat osat säilyvät. Tien varressa tammia on suhteellisen vähän ja eteläosa alueesta ei ole erityisen edustavaa tammilehtoa, vaan vallitsevana puustona ovat mänty ja haapa. Mikäli tien kevyenliikenteen väylä voidaan sijoittaa tien länsipuolelle nykyisen ladon kohdalla, tammia on tarve kaataa korkeintaan 5 kappaletta (sekä kaksi nuorta tammaa).

Asiantuntijalausuntona totean, että korkeintaan seitsemän tammen kaataminen ei vaaranna alueen suojelutavoitteita. Kevyenliikenteenväylän rakentaminen edellyttää poikkeusluvan hakemista Uudenmaan ely-keskukselta, mikäli tammia on tarve kaataa.

Espoossa 17.5.2010



Lauri Erävuori  
FM, biologi



Tien reunaa. Etualalla pieni pähkinäpensas.



Kolme tammea tein pientareella. etuala harvaa männikköä.



Alueen pohjoisosan tienreunaa, jossa tammia tien läheisyydessä.



Yksittäinen tammi tien reunassa ladon kohdalla.



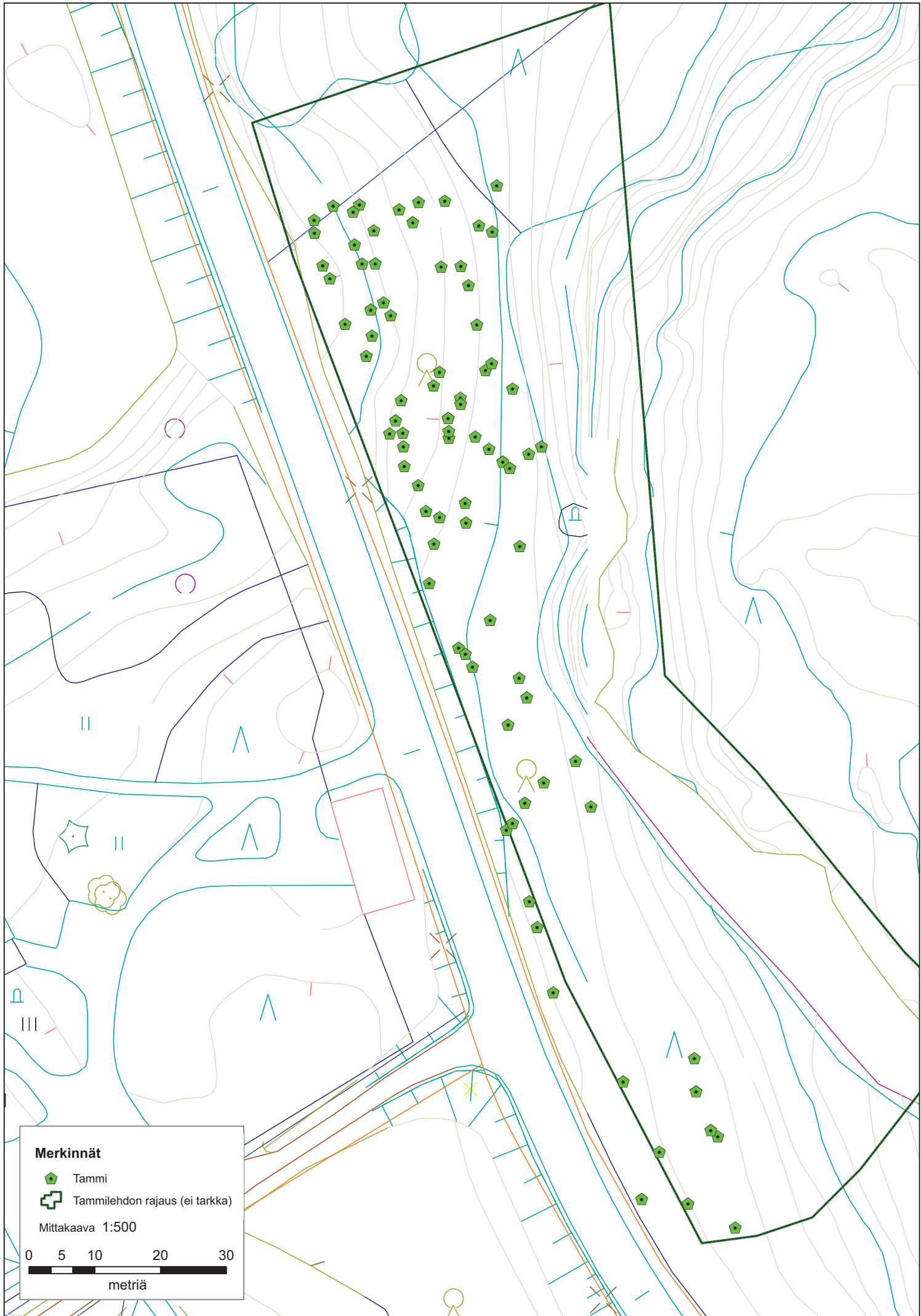
Yleisnäkymä alueen keskiosasta, jossa tammia on hyvin vähän.



Eteläosan kalliojyrkänteiden alustan haavikko.



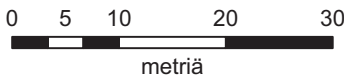
Yleiskuva pohjoisesta. Kolme tammea erottuvat tien laidassa.



**Merkinnät**

-  Tammi
-  Tammilehdon rajaus (ei tarkka)

Mittakaava 1:500



Liite 2.

Kirkkonummi Lapinkyläntien varren, välillä Veikkola-Haapajärvi,  
muinaisjäännösinventointi 2010

# Kirkkonummi Lapinkyläntien varren, välillä Veikkola-Haapajärvi, muinaisjäännösinventointi 2010

ver 2



**Timo Jussila**



**Kustantaja: Sito Oy**

**Sisältö:**

<b>Perustiedot</b> .....	<b>2</b>
<b>Yleiskartta</b> .....	<b>3</b>
<b>Inventointi</b> .....	<b>4</b>
<b>Muinaisjännökset</b> .....	<b>5</b>
KIRKKONUMMI HAAPAJÄRVEN KIRKONPAIKKA.....	5
KIRKKONUMMI HAAPAJÄRVEN KYLÄTONTTI .....	9
KIRKKONUMMI HAAPAJÄRVI KYLÄTONTTI 2 .....	18
KIRKKONUMMI SANDBACKA 2 .....	20
<b>Kauempana tiestä sijaitsevat alueen muinaisjännökset</b> .....	<b>23</b>
KIRKKONUMMI NAVALA.....	23
KIRKKONUMMI MAULA.....	23

*Kansikuva:* Haapajärven kylätontti vasemmalla tien varressa, missä valk. talo. kuvattu -> N.

**Perustiedot**

*Alue:* Lapinkyläntien (mt. 1131) varret välillä Haapajärvi-Veikkola.

*Tarkoitus:* Tarkistaa kattavasti onko alueella muinaisjännöksiä.

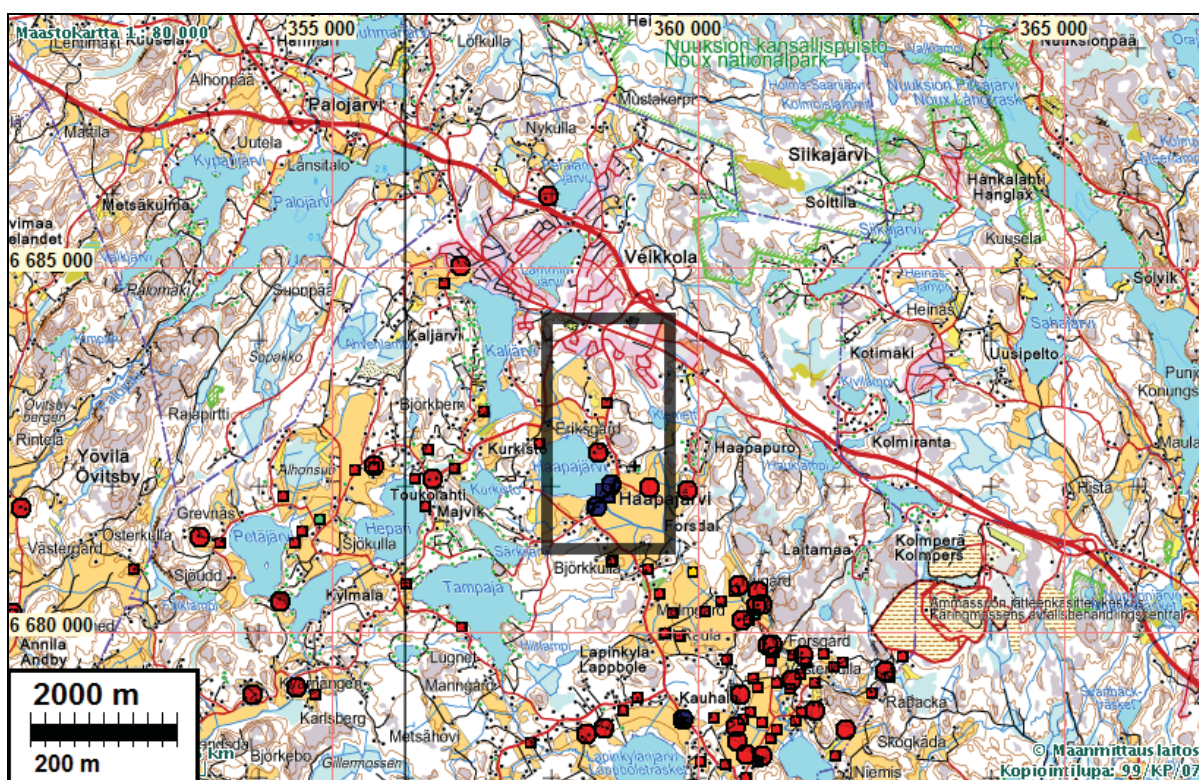
*Kustantaja:* Sito Oy

*Työaika:* Kenttätyöaika: 6.5.2010

*Tekijät:* Mikroliitti Oy, Timo Jussila. Maastotyössä mukana Timo Sepänmaa.

*Aiemmat tutkimukset:* inventointi 1963 V. Lehtosalo. Europaeus A tarkastuksia v. 1922.

*Tulokset:* Tien varsilta tunnettiin ennestään Haapajärven kappelin (1749-1823) paikka sekä Sandbackan kiviesineiden löytöpaikka. Lähialueella muutama kivikautinen asuinpaikka. Inventoinnissa todettiin kaksi keski-aikaista kylätonttia ja tarkastettiin kappelinpaikka jossa todettiin sen perustan jäännökset. Kiviesineiden löytöpaikka osoittautui vanhaksi hiekkakuopaksi.



Tutkimusalue vihreällä. Punaiset pallot = kivikautinen asuinpaikka. Siniset hist. aikaisia jäänteitä. Tutkimusalueen sijainti suorakaiteen sisällä.



Yleiskartta

ETRS-TM35FIN koordinaatisto

Lapinkyläntien tutkittu osa sinipunaisella. Kivikautiset asuinpaikat Navala ja Maula = punainen pallo. Sandbackan löytöpaikka pohjoisin pieni punainen neliä tien länsireunalla. Kylätontti ja kappelinpaikka vaalean punaisella. Navalan talon vanha tontti kivikautisen asuinpaikan liepeillä, missä nyt kartanon päärakennus. Sitä ei erikseen merkitty.

## Inventointi

Lapinkyläntien varteen suunnitellaan kevyenliikenteenväylää, joka suunnitelmien tässä vaiheessa kulkisi tien länsireunalla. Lisäksi tien varteen tehdään pysäkkilevennyksiä ja tien itäpuolelle valaisinpylväitä. Tämän johdosta Museovirasto edellytti tienvarsien arkeologisen inventoinnin suorittamista.

Inventoinnin maastotyö suoritettiin 6.5.2010 kahden arkeologin voimin. Inventoinnissa käytiin maastossa läpi tien varret n.15-30 m etäisyydelle siitä kattavasti läpi, aidattuja pihamaita lukuun ottamatta. Peltoja tutkittiin muutamien paikoin hieman laajemmin, missä havaintomahdollisuudet olivat hyvät, eli pellot kynnettyinä tai harvalla sängellä (Seppälän-Maulan välillä ja Seppälästä etelään puron eteläpuolella). Navalanmäen pohjoispuolella, tien itäpuolella tehtiin koekuopitusta Suojelualueen pohjoispuolelta Sandbackan tasalle. Siitä pohjoiseen, Veikkolaan, metsämaasto tutkittiin silmävaraisesti, muutama koekuoppa alueen pohjoisosaan missä hiekkamaata (ja vanha hiekkakuoppa tien varrella) ennen asuntoaluetta.

Merkkejä kivilaudasta ei havaittu missään, vaikka topografisesti oivia kivilaudan asuinpaikan sijoja olisi ollut mm. alueen eteläpäässä, Lillträskin (kuivunut järvi) lounaispuolisella peltorinteellä, Seppälän eteläpuolisella pellolla ja Maulan länsipuolisella pellolla Lapinkyläntien länsipuolella. Kohtuullista maastoa kivilaudan asuinpaikalle on myös Navalanmäen ja Kapakansuon tienoilla tien itäpuolella.

Alueelle sijoittuu yksi vanha maakirjakylä, Haapajärvi, sekä Navalan talo. Navalan tontti on sijainnut Haapajärven pohjoisosan itärannalla, n. 200 m Lapinkyläntiestä länteen. Maastossa ei (kauempaa katsottuna – alue aidattu) havaittu mitään viitteitä, että tien lähellä olisi hist. ajan jäänteitä. Haapajärven vanha kylätontti on ollut kahdessa osassa. Eteläisempi kahden talon tontti on asutuksen yleisluettelossa 1500-luvulla mainittu omana Skinnarby –kylänä, mutta 1700-l- kartoilla Haapajärven kylään kuuluvana. Kansallisarkistossa kuvattiin Haapajärven karttamateriaali. Karttakuvista leikatut osat asemoitiin (eli projisoitiin) ETSR-TM35FIN koordinaatistoon affiinimuunnoksella (kun karttakuvasta ensin poistettu kameran linssin vääristymä). Kylätontit digitoitiin koordinaatistossa ja tulostettiin maastokarttaotteille sekä ilmakuvaan.

Projisoinnin tarkkuus vaihtelee, johtuen alkuperäiskarttojen mahdollisista kulma- ym. virheistä, karttojen kuluneisuudesta (venyminen taittuminen ym.) sekä niiden paikannusmahdollisuuksista (mitä tietoa käytetty ja sen tarkkuus). Käytetty koordinaattimuunnostapa ottaa huomioon kiertymisen ja litistymisen mutta alkuperäiskartan mahdollisia mittausvirheitä se ei poista. Projisointi on tehty muokkaamatta (digitaalisesti manipuloimatta) alkuperäistä karttakuvaa, menetelmä muovaa koordinaatiston ”sopivaksi”. Vanhojen karttojen asemoinnit on optimoimaan kylätontin alueelle jossa projisoinnin tarkkuus on parhaimmillaan, laidoilla virhe kasvaa. Parhaimmillaan projisoinnin tarkkuus (joka on aina arvio) on tässä asemoiduilla 1700-luvun kartoilla +5 m ja laidoilla enemmän, mikä myös maastohavainnoilla voitiin todeta.

Haapajärven kylätontit sijaitsevat aivan Lapinkyläntien varressa. Koekuoppia ei niille päästy tekemään joten vanhojen kerrostumien esiintymistä ja säilymistä ei voitu todentaa. Pinnallisten havaintojen perusteella osa kylätonteista on arkeologisessa mielessä ehjiä ja siten mahdollisesti 2. lk:n muinaisjäännöksiä – tosin pihamaalla. Osa tonteista ja niiden ehjiksi eli muinaisjäännöksiksi arvioiduista osista sijoittuu aivan Lapinkyläntien varteen. On mahdollista että Museoviranomaiset edellyttävät tarkempia lisätutkimuksia, koekaivausta tai -kuopitusta, näiden kohdalla ennen kevyenliikenteenväylän rakentamista.

**Lapinkylän tielinjaus noudattaa tutkitun alueen kohdalla edelleen täsmälleen 1700 luvun (ja oletettavasti myös aikaisempaa) linjausta. Tielinjaus on muinaismuistolailla suojeltu, sen muuttaminen edellyttää Museoviranomaisten lupaa.**

**Muinaisjännökset****KIRKKONUMMI HAAPAJÄRVEN KIRKONPAIKKA**

Mjtunnus: 1000009498

Rauh.lk: 2

Ajoitus: historiallinen  
Laji: palvonta: kirkkoKoordin: N: 6681 888 E: 358 729 Z: 48 ±1 m  
X: 6682 052 Y: 2524 966  
P: 6684 694 I: 3358 841

Tutkijat: Niukkanen M 2007 tarkastus, Enqvist J 2009 tarkastus, Jussila T inv 2010.

Huomiot: *Muinaisjännösrekisteri:*

Haapajärven kappelikirkko on sijainnut Haapajärven kaakkoisrannalla Lapinkyläntien ja järven välissä. Kirkko rakennettiin alueen suomenkielisen väestön pyynnöstä ja kustannuksella vuonna 1749. Kirkon korvasi Haapajärven nykyinen kirkko vuonna 1823 ja vanha purettiin. Haapajärven hautausmaan mainitaan sijainneen erillään muusta kylästä maantien varressa.

Kohde sijaitsee pellossa vanhan rantatöyrään päällä. Kyseessä on pieni kumpare, ilmeisesti kalliopaljastuma, jolla on paljon kivikkoa. Suurin osa kivistä on heiteltä ympäröivästä pellostä. Kumpareella kasvaa pari puuta. Kumpareen ympäristö on kynnetty, ja samalla on ilmiselvästi kynnetty osa kirkonpaikasta. Peltomulta on hiekan- ja moreeninsekaista kumpareen koillis- ja kaakkoispuolella, mutta kynnetyn maan pinnassa ei tarkastushetkellä voitu havaita rakennusfragmentteja tai esineiden katkelmia.

Museovirasto edellytti (v. 2007-9), että kohteen välittömään läheisyyteen suunniteltu rakennuspaikka sijoitettiin siten että kirkonpaikalla oleva peltokumpare säilyy rakentamattomana.

*Jussila 2010:*

Isojaon toimituskarttojen 1753 ja 1777 perusteella kappelin sija paikantuu selkeästi kalliopohjaiselle, peltojen ympäröimälle pitkulaiselle ja kapealle kumpareelle. Kumpare on v. 1711 kartalla merkitty pieneksi peltojen ympäröimäksi kallioksi. Karttojen mukaan kappelin tontti rajautuu melko tarkoin kumpareen alalle, ulottuen itäpuolella hieman nykyisen pellon puolelle - n. 5 m. Lounaispäässä on tontissa polveke tien laitaan. Kumpare kohoaa lännen eli järven puolella jyrkästi pellostä, alaosaan kalliopaljastumana. Laella on kallion päällä maakerros (paksuus tuntematon). Laen reunalla on selvä rakenne: maapenkki, n. 0,5 m korkea ja, 7 m pitkä kumpareen rannanpuolen reunalla ja suunnassa. Koillisosassa penkki häviää, lounaissivulla sitä muutama metri jäljellä. Rakenne on ilmeisesti kappelirakennuksen perusta ja lieenee ulottunut kumpareen itäpuoleiselle pellolle josta se on hävitetty. Kumpareen lounaisreunalle on kasattu matalaksi kasaksi peltokiveä. Em. perustusten ala on ehjä ja peittämätön. Kumpareelle on ilmeisesti kammattu sen reunalta isompi maakivi. Kumpareen lounaisosan itäreunalla on pienehkö maakivi, jossa hakattu ympyrä ja sille keskipiste - ilmeisesti vanha kappelin tontin rajakivi. Kappelipaikan koillispuolella, aivan kumpareen kupeessa on uusi omakotitalo.

Pelto kappelikumpareen ja maantien välillä oli paikalla käytäessä harvalla nurmella. Pellon pintaa oli näkyvissä sen verran että pintahavaintoja saattoi välttävästi tehdä. Maaperä kumpareen ympärillä - ainakin pintaosiltaan - on hieta/hiesumoreenia. Mitään mainittavaa ei pinnassa havaittu - jokunen tiilenmuru, kuten muuallakin alueen

pellloilla. Tarkastin ympärivät pellot (tien itäpuolella kynnettyinä), joissa siellä täällä harvakseltaan hujan hajan vanhan tiilen muruja, jokunen piinkappale, vihreää tasolasia siruna, värillistä pullolasia. Nämä eivät muodostaneet missään keskittymiä.

70 m kappelinpaikan pohjois-koillispuolella on Haapajärven vanha kylätontti. Kappelinpaikan ja kylätontin välisellä pellolla suhteellisen runsaasti (havainnot nurmella olevasta pellostä ja uudistalon jätemaakasoista) lasia ja tiilenmuruja ja lähempänä kylätonttia myös palaneita kiuaskiven jäänteitä. Nämä levinneet suht. tasaisesti pelton alalle, ei keskittymiä.

Muinaisjäännösrekisterissä mainitaan, että Haapajärven hautausmaan olisi sijainnut erillään muusta kylästä maantien varressa. Missään peltoalueilla emme havainneet mitään merkkejä mahdollisesta kalmistosta - jos sellaisia voi ylipäätään pellon pinnasta havaita. Vuosien 1711, 1754 ja 1777 kartoilla ei ole mitään merkkiä hautausmaasta eikä myöskään karttojen selitysosioissa. Hautausmaa tuskin on ollut karttoihin merkityillä pelloilla (tien varret kaikki peltona tai tonttimaana kylän alueella). Hautausmaalle sopivia hiekkaisempia maita, joissa ei peltoa, on mm. nykyisen Maulan talon tienoilla sekä kylän pohjoispuolella, Navalan itäpuolella, Lapinkyläntien ja kallion välisellä kapealla alueella, jossa mm. vanha hiekkakuoppa luonnonsuojelualueeksi merkityn alueen pohjoisosassa. Koekuopittelimme tien itäpuolista hiekkaisempaa moreenimaastoa Navalan itäpuolella, mutta mitään mainittavia havaintoja emme kuopista saaneet. Kalmisto lienee sijainnut 1700 luvun karttojen kuvaamien alueiden ulkopuolella. Kylän pohjoispuolella, em. Navalan itäpuolisella alueella ei sellaisesta kuitenkaan mitään merkkejä etsinnästä huolimatta. Olisiko tien itävarrella tapahtunut hiekanotto tuhonnut? Seppälän talon (vanha) isäntä ei tiennyt mitään vanhasta hautausmaasta - ei ole koskaan kuullut sellaisen olemassaolosta. Eikä liioin ole kuullut että luita olisi missään tullut esiin peltotöissä. Vanhan hautausmaan sijainti ei selvinnyt.

Kartat seuraavan kohteen, Haapajärven kylätontti yhteydessä.



Kappelinpaikka kumpareella vas. missä mänty. Kuvattu koilliseen.



Kappelinpaikka männyn kohdalla. Kuvattu itään.  
Alla: Kappelinpaikka punaisen auton takana kumpareella. Kuvattu lounaaseen.



Alla: kappelinpaikan koillisosaa missä perustaa ei erotu.





Männyn kohdalla ja siitä vas. maapenkka – kappelin perusta.



Alla. rajakivi, oik. kuvassa kivi etualalla. Männyn kohdalla perustan lounaislaita.



**KIRKKONUMMI HAAPAJÄRVEN KYLÄTONTTI**

Mjtunnus:

Rauh.lk: 2 (osin ja alustavasti)

Ajoitus: historiallinen

Laji: asuinpaikka: kylätontti

Koordin: N: 6682 015 E: 358 813 Z: 48 ±1 m  
 X: 6682 183 Y: 2525 045  
 P: 6684 821 I: 3358 926

Sijainti: paikka sijaitsee Veikkolan eteläpuolella, Haapajärven kaakkoisrannalla, Lapinkyläntien länsivarressa, Seppälän talon pohjoispuolella.

Huomiot: Haapajärven kylä mainitaan 1540 asutuksen yleisluettelossa jolloin kylässä kolme taloa. Varhaisemmista vaiheista ei ole tietoa. 1711 kartalla Haapajärven kylätontilla kolme taloa ja joen lounaispuolella kaksi. 1754 ja 1777 kartoilla samoin. Kaksi jälkimmäistä karttaa asemointiin koordinaatistoon ja niiltä digitoitiin kylätontit.

Kaakkoispuoleinen kolmen talon tontti on nykyisellä pihamaalla. Paikalla on yksi talo ja ulkorakennus. Kylätontin etelänurkassa, aivan tien vieressä on sijainnut rakennus joka puretti 1980-luvulla. Isännän kertomuksen mukaan se on ollut aikoinaan kestikievari. Nyt tämän rakennuksen paikalle on tasattu nurmikko ja istutettu koristemäntyjä. Tontin koillisnurkassa, tiepenkan kupeessa on vanha rajakivi jossa nro 10. Tontin ala osin tasattua pihamaata, osin vaikuttaa kevyesti tasatulta, ennemminkin niityltä. Tontin koillisnurkka ja vastaavasti lounaisnurkka vaikuttavat silmänvaraisesti ja pinnallisesti havainnoituna arkeologisessa mielessä kohtuullisen ehjiltä ja voisi harkita näiden tontin osien olevan 2. lk:n muinaisjäännöstä.

Haapajärvi talot:

<b>Broterus</b>	<b>b20 7/1</b>	<b>1711</b>
	Skinnari	A
	Nissilä	B
	Seppälä	C
	?	D (R..tt.)
<b>Fattenborg</b>	<b>b20 7/2</b>	<b>1754</b>
	Maula	1
	Ruti	2
	Säppe	3 (Seppälä)
	Skinnari	oma kylä 1540 ?
	Pusi	
<b>Hagström</b>	<b>b20 7/3-8</b>	<b>1777</b>
	Maula	A
	Nissilä	B
	Seppälä	C
	Pussila	D (Sillmans hemman)
	Skinnars	E

ks. kansikuva



Kylätontti taustalla pellon takana missä talo ja puustoa. Kuvattu itä-koilliseen. Alla: Kylätontin etelälaitaa pihamaalla. Kestikievarin paikka tien varressa missä koivut nurmikkoa.



Kylätontin pohjoislaitaa tien varressa. Penkassa vanha rajakivi. Kuvattu lounaaseen.







1754 ja 1757 karttojen Kirkonpaikka (alh) ja kylätontti punaisella. Muinaisjäännösalue vihreällä.





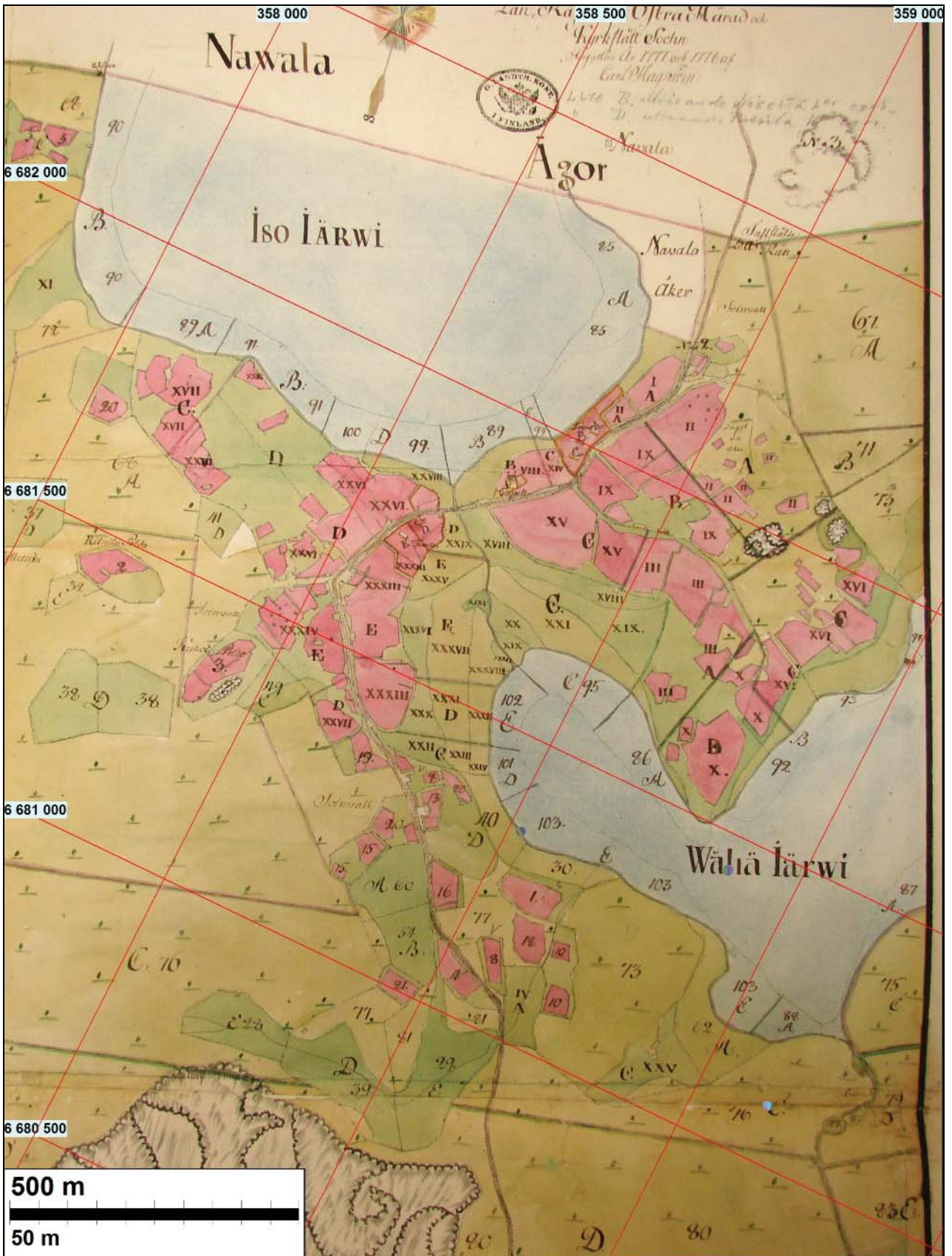


Osasuurennos 1711 kartasta.



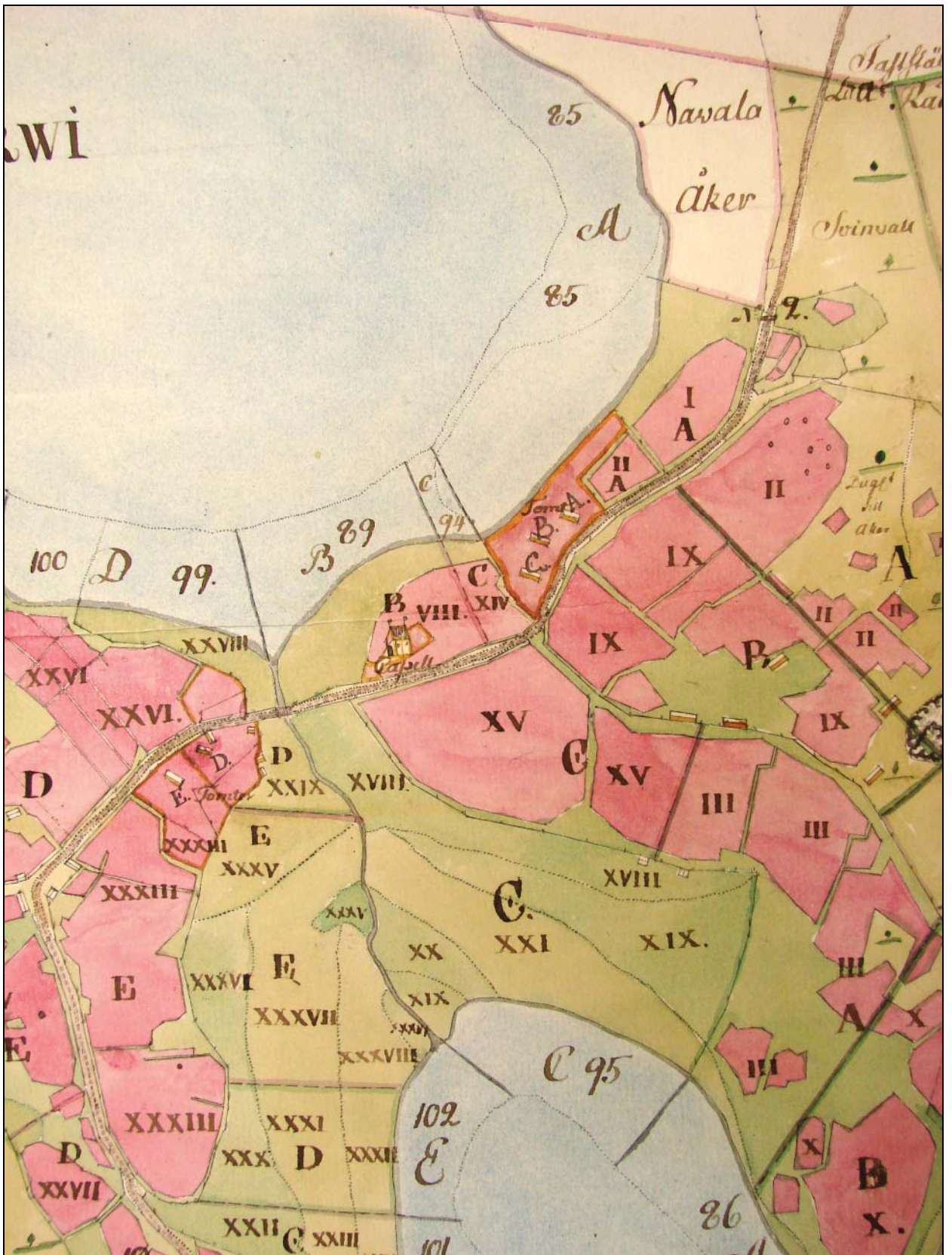
ETRS-TM35FIN koordinaatisto

Haapajärvi 1754, B20 7/2

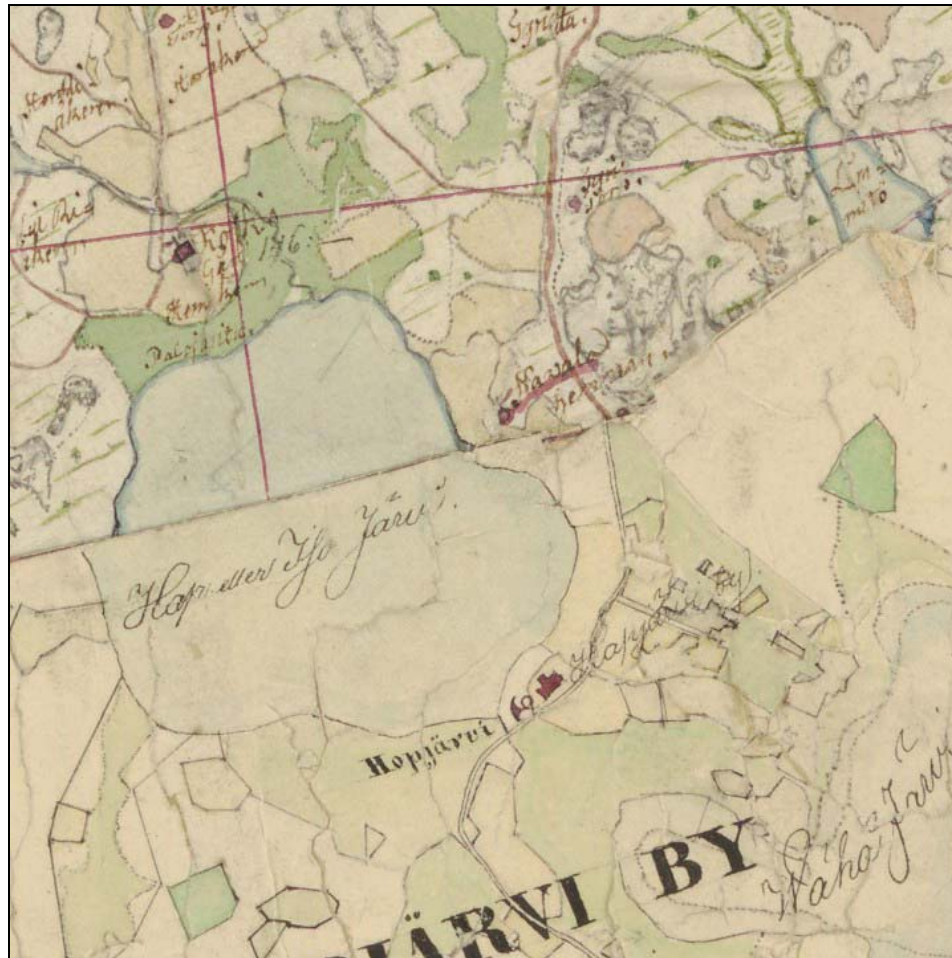


ETRS-TM35FIN koordinaatisto

Haapajärvi 1777, B20 7/3



Osasuurenos 1777 kartasta.



Ote pitäjänkartasta 1840 l. Kappelin paikalla "outo" symboli.  
Ote ns. senaatinkartasta 1800-1900 lukujen taitteesta.



## KIRKKONUMMI HAAPAJÄRVI KYLÄTONTTI 2

Mjtunnus:

Rauh.lk: 2 (alustavasti)

Ajoitus: historiallinen

Laji: asuinpaikka: kylätontti

Koordin: N: 6681 712 E: 358 611 Z: 48 ±1 m

X: 6681 871 Y: 2524 857

P: 6684 518 I: 3358 724

Sijainti: Paikka sijaitsee Haapajärven kaakkoispään eteläpuolella, puron lounaispuolella, Lapinkyläntien länsivarressa.

Huomiot: Paikalla on Haapajärven kylän toinen tontti, kahden talo tontti 1711, 1754 ja 1777 kartoilla (Skinnari ja Pusi -talot). Jostain syystä 1840-luvun pitäjänkartassa ei paikalle ole taloja merkitty mutta 1900-luvun alun ns. Senaatinkartassa paikalla on useita taloja. Nyt paikalla yksi talo. Paikalla on jokeen viettävien peltojen ympäröimä matala ja laakea kumpare. Nykyisen talon eteläpuolella on metsäistä ja muokkaamattomalta vaikuttavaa pihamaata - ehjältä vaikuttavaa kylätonttia. Talon ja joen välillä on hoidettua pihamaata, niittyä ja vanhaa peltoa, minne 1777 kartan mukaan tontti olisi ulottunut.

Pinnallisten ja silmänvaraisten havaintojen perusteella osa kylätontista vaikuttaisi olevan arkeologisessa mielessä suhteellisen ehjä ja mahdollisesti "muinaisjäännöskelpoinen".

Kartat edellisen kohteen, Haapajärven kylätontti yhteydessä.



1754-1777 kylätontti punaisella. Muinaisjäännösalue-ehdotus vihreällä. Ylh. oik. kappelinpaikka.





Kylätontti pellon takana koivikossa. Kuvattu koilliseen.  
Alla: Kylätontti pellon takana kumpareella, idästä.



Alla: kuvattu Seppälän lounaispuolelta kohti kylätonttia joka puron takana.



**KIRKKONUMMI SANDBACKA 2**

Mjtunnus: 1000003806

Rauh.lk: 0 (ei ole suojelukohde)

Ajoitus: kivikautinen

Laji: löytöpaikka

Koordin: N: 6683 136 E: 358 760 Z: 55

X: 6683 300 Y: 2524 940

P: 6685 940 I: 3358 870

Tutkijat: Aarne Europaeus 1922 tarkastus, Veikko Lehtosalo 1963 inventointi, Jussila T 2010 inventointi

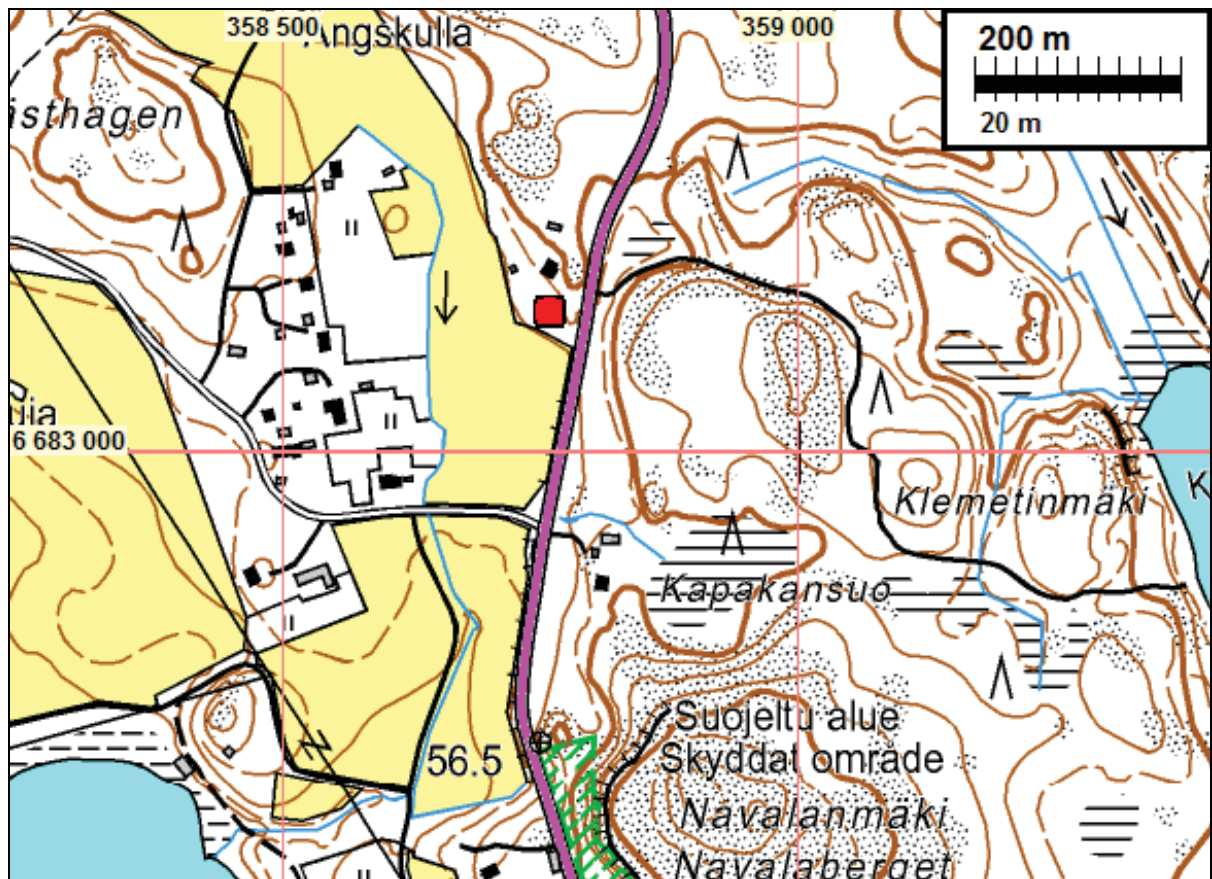
Sijainti: Paikka sijaitsee Veikkolan eteläpuolella, Lapinkyläntien varrella, sen länsipuolella.  
 Huomiot: Kourutaltan (KM 6004) ja mahdollisesti poikkitalttojen (KM 3110:6 ja 3128:4) löytöpaikka sijaitsee lounaaseen viettävällä hiekkaperäisellä rinteellä, noin 750 m Navalan talosta pohjoiseen. Kasvillisuuden takia löytöpaikkaa ei voitu tutkia kunnolla vuoden 1963 inventoinnissa. Veikko Lehtosalo 1963: Inventointikertomuksen kohde 188. Aarne Europaeus 1922: nro 133

Jussila 2010: Löytöpaikka merkitty talon eteläpuolelle. Kolmen kiviesineen löytömäärä viittaisi paikalla olleen kivikautisen asuinpaikan. Paikan etelä-länsipuolinen pelto on tasaista ja saveksista moreenimaata. Löytöpaikaksi ilmoitetulla kohdalla, pellon reunassa, talon eteläpuolella maasto on aikoinaan kohonnut muuttunut hiekkaksi, Nyt paikalla on syvä kuoppa - vanha hiekkakuoppa. Kuoppa on maisemoitu pihamaaksi. Tien laidalla on korkea jätemaasta kasattu penkka (n. 3-4 m korkea tien puolella ja laeltaan 2-3 m leveä, pihanpuolella laskee jyrkästi vanhan kuopan pohjalle). Samanlainen korkea penkka on pihan ja pellon välillä, pellon reunamilla. Tien varrella penkan ja tien välillä on 2-4 m leveä räpäpeikköinen ala josta osa tien ojaa. Tämä kaistale tien ja penkan välillä on myllättyä maaperää. Paikkaa ympäröivissä pelloissa (harvalla sängellä) ei havaittu mitään mainittavaa. Lapinkyläntien länsipuolella on kivistä hiekka/hietamoreenista maastoa, maaperä märkää, kallioiden ja tien välillä. Tien itäpuoliselle alueelle tehtiin useita koekuoppia havaitsematta mitään mainittavaa. Kiviesineiden löytöpaikalla mahdollisesti sijainnut kivikautinen asuinpaikka on kokonaan tuhoutunut.

Paikasta etelään, tien itäpuolella on loivasti länteen viettävä hiekkamoreenista maastoa. koekuopitimme aluetta tuloksetta.

Sandbacka taustalla metsässä, tien vas. puolella. Kuvattu pohjoiseen.





Sandbackan löytöpaikka punaisella neliöllä.



Löytöpaikka kuvan keskellä, talon ja pellon välillä.



Yllä: Taustalla, pellon takana, kuvan keskellä kiviesineen löytöpaikka



Lapinkyläntien W-puolella oleva maapenkka, sen ja tien välillä kapea räpeikkö, kuvattu S.

Alla: maapenkan päälleystää tien varrella, löytöpaikan tienoilla, vasemmalla vanha hiekkakuoppa, tie jää oikealle. Kuvattu pohjoiseen.



**Kauempana tiestä sijaitsevat alueen muinaisjännökset****KIRKKONUMMI NAVALA**

Mjtunnus: 257010062

Rauh.lk: 2

Ajoitus: kivikautinen  
Laji: asuinpaikkaKoordin: N: 6682 451 E: 358 628 Z: 50  
X: 6682 610 Y: 2524 840  
P: 6685 250 I: 3358 740

Tutkijat: Veikko Lehtosalo 1963 inventointi

Huomiot: Kohde sijaitsee n. 70 m Navalan päärakennuksesta itään, aivan pellon reunasta, etelään loivasti viettävässä rinteessä. Veikko Lehtosalo 1963: Inv. nro 44  
[Veikko Lehtosalo 1963: KM 16196](#)**KIRKKONUMMI MAULA**

Mjtunnus: 257010066

Rauh.lk: 2

Ajoitus: kivikautinen  
Laji: asuinpaikkaKoordin: N: 6681 979 E: 359 328 Z: 53  
X: 6682 170 Y: 2525 560  
P: 6684 780 I: 3359 440

Tutkijat: Veikko Lehtosalo 1963 inventointi

Sijainti: kivikautinen, asuinpaikat ei määritelty, Lukumäärä: 1. kiinteä muinaisjännös.  
Huomiot: Asuinpaikka sijaitsee n. 400 m Maulan talosta kaakkoon, Vähäjärven peltoalueen pohjoisosassa olevan metsäisen kumpareen itäpuolella, Vähäjärven itäpuolelle viestä tiestä n. 80 m pohjoiseen, suunnilleen kumpareella olevan metsän reunan ja pellolla olevan ladon puolivälissä. Itään viettävässä rinteessä on pieni harjanne, jonka kärkiosassa asuinpaikka sijaitsee. Veikko Lehtosalo 1963: Inv. nro 43  
[Veikko Lehtosalo 1963: KM 16195](#)



KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 14/2010				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Tommi Eskelinen, Erica Roselius ja Taina Klinga / Sito Oy		Julkaisuaika Kesäkuu 2010		
		Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi <b>Maantien 1131 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Haapajärvi–Veikkola</b> Toimenpideselvitys, Kirkkonummi				
Tiivistelmä Maantie 1131 (Lapinkyläntie) toimii Veikkolan, Haapajärven ja Lapinkylän välisenä yhteytenä. Selvitysalueella ei ole kevyen liikenteen väyliä. Lehtikuusentien liittymästä pohjoiseen Turuntielle (mt 110) kulkee nykyinen kevyen liikenteen väylä. Kevyen liikenteen olosuhteet ovat tiejaksolla puutteelliset. Pientareet ovat paikoin hyvin kapeat ja tien hankala pysty- ja vaakageometria heikentää ajoneuvoliikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta.  Toimenpideselvityksessä esitetyt ratkaisut ovat yleispiirteisiä ja kuvaavat maastokäytävää, johon toimenpiteet voidaan toteuttaa. Lapinkyläntien yhteyteen ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä Tampajantien liittymästä Lehtikuusentien liittymään, josta jatkuu nykyinen Veikkolaan johtava kevyen liikenteen väylä. Kevyen liikenteen väylän pituudeksi tulee noin 2,5 kilometriä. Kevyen liikenteen väylä ehdotetaan toteutettavaksi koko matkalta tien länsipuolelle. Suunnitelman mukaisiksi rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 1,10 M€, mikä sisältää myös hankkeen arvioitua lunastuskustannukset.  Kevyen liikenteen väylän rakentaminen parantaa etenkin kevyen liikenteen olosuhteita ja liikenneturvallisuutta. Myös ajoneuvoliikenne hyötyy hankkeesta. Kevyen liikenteen väylän rakentamisella luodaan mahdollisuudet kevyen liikenteen tehokkaiseen ja tarkoituksenmukaiseen liikkumiseen. Hankkeen ympäristövaikutukset ovat seudullisesti pienet ja kevyen liikenteen väylän rakentaminen tukee suunniteltua maankäytön kehittämistä. Selvityksessä on annettu ohjeita jatkosuunnittelulle sekä esitetty hankkeen vaikutukset, jotka tukevat tehtävää päätöksentekoa.  Selvityksen ja siitä saatujen lausuntojen perusteella Uudenmaan ELY-keskus tekee hankkeesta jatkosuunnittelupäätöksen. Maantien 1131 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Haapajärvi–Veikkola ei sisälly Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2011–2014. Hankkeen toteuttamisajankohtaa voidaan arvioida vasta siinä vaiheessa, kun hanke päätetään toteuttaa ja se viedään toiminta- ja taloussuunnitelmaan. Ennen toteutusta hankkeesta laaditaan tiesuunnitelma ja asiakirjat rakentamista varten.				
Asiasanat Maantiet, kevyt liikenne, jalankulkijat, liikenneturvallisuus				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
978-952-257-109-0	978-952-257-110-6	1798-8101	1798-8101	1798-8071
Kokonaissivumäärä		Kieli	Hinta (sis. alv 8%)	
29 + 33		Suomi	-	
Julkaisun myynti/jakaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Julkaisu on saatavana myös verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/uusimaa">www.ely-keskus.fi/uusimaa</a>				
Julkaisun kustantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Painopaikka ja -aika Kopijyvä Oy, Mikkeli 2010				

## PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nylands publikationer 14/2010				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Tommi Eskelinen, Erica Roselius och Taina Klinga / Sito Oy		Publiceringsdatum Juni 2010		
		Utgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansör/uppdragsgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
Publikationens titel <b>Maantien 1131 parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä välille Haapajärvi–Veikkola (Förbättring av landsväg 1131 genom att bygga en lätttrafikled på avsnittet Haapajärvi–Veikkola)</b> Toimenpideselvitys, Kirkkonummi (Åtgärdsutredning, Kyrkslätt)				
Sammandrag Landsväg 1131 (Lappbölevägen) fungerar som förbindelse mellan Veikkola, Haapajärvi och Lappböle. På utredningsområdet finns inte lätttrafikleder. Från Lärkträdsvägens korsning till Åbovägen (landsväg 110) i norr finns en befintlig lätttrafikled. Förhållandena för lätta trafiken på vägavsnittet är bristfälliga. Vägrenarna är ställvis mycket smala och vägens bristfälliga geometri försämrar fordonstrafikens flyt och trafiksäkerhet.  Lösningarna som är förevisade i åtgärdsutredningen är allmänna och beskriver den terrängkorridor åtgärderna kan förverkligas i. I samband med Lappbölevägen, från Tampajavägens korsning till Lärkträdsvägens korsning, där den nuvarande lätttrafikleden som leder till Veikkola börjar, föreslås byggas en lätttrafikled. Lätttrafikledens längd är ca 2,5 kilometer. Lätttrafikleden föreslås förverkligas hela vägen väster om landsvägen. De planerliga byggnadskostnaderna har uppskattats till ca 1,10 M€. Summan innehåller även de uppskattade inlösningskostnaderna för projektet.  Byggande av lätttrafikleden förbättrar framför allt lätta trafikens förhållanden och trafiksäkerhet. Även fordonstrafiken har nytta av projektet. Genom byggandet av lätttrafikleden skapas möjligheter för lätta trafiken att röra sig effektivt och ändamålsenligt. Projektets miljöpåverkan är regionalt liten och byggandet av lätttrafikleden stöder utvecklingen av markanvändningen. I utredningen finns anvisningar för fortsatt planering. Även projektets konsekvenser, som stöder beslutet som skall göras, är förevisade i utredningen.  På basen av utredningen och utlåtanden som getts om rapporten, gör Nylands ELY-central beslut om projektets fortsatta planering. Förbättring av landsväg 1131 genom att bygga en lätttrafikled på avsnittet Haapajärvi–Veikkola finns inte med i Nylands ELY-centrals handlings- och ekonomiplan 2011–2014. Tidpunkten för förverkligande kan uppskattas först i det skede då beslut om projektets genomförande görs och den tas med i handlings- och ekonomiplan. Före förverkligande av projektet görs en vägplan och till planen tillhörande dokument för byggandet.				
Nyckelord Landsvägar, lätt trafik, fotgängare, trafiksäkerhet				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation)
978-952-257-109-0	978-952-257-110-6	1798-8101	1798-8101	1798-8071
Sidantal	Språk		Pris (inneh. moms 8%)	
29 + 33	Finska		-	
Beställningar/distribution Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland Publikationen finns också på webben: <a href="http://www.ely-centralen.fi/nyland">www.ely-centralen.fi/nyland</a>				
Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland				
Tryckeri, ort och tidpunkt Kopijyvä Oy, S:t Michel 2010				





Uudenmaan elinkeino-,  
liikenne- ja ympäristökeskus  
Asemapäällikönkatu 14  
PL 36, 00521 Helsinki  
puh. 020 63 60070  
[www.ely-keskus.fi/uusimaa](http://www.ely-keskus.fi/uusimaa)

ISSN 1798-8101 (painettu)  
ISBN 978-952-257-109-0 (painettu)

ISSN 1798-8071 (verkkojulkaisu)  
ISBN 978-952-257-110-6 (verkkojulkaisu)