
BESKRIVNING AV VÄGPLAN 1.2T

**FÖRBÄTTRANDE AV LV 11227 (ÖVERBYVÄGEN) GENOM ATT BYGGA EN GÅNG- OCH CYKELLED
PÅ AVSNITTET KARLBERGSVÄGEN–GRANBACKAVÄGEN, KYRKSLÄTT, VÄGPLAN**



KIRKKONUMMI
KYRKSLÄTT



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Innehåll

1	BAKGRUND, UTGÅNGSPUNKTER OCH MOTIVERINGAR TILL PROJEKTET	3
1.1	Planeringsobjektets läge	3
1.2	Vägens nuläge och problem samt uppskattning av problemutvecklingen	4
1.2.1	Vägnätets nuläge	4
1.2.2	Olyckor	5
1.2.3	Nuvarande fordonstrafik	5
1.2.4	Vägbelysning	5
1.2.5	Arrangemang för gång- och cykeltrafiken	5
1.2.6	Kollektivtrafik	5
1.2.7	Specialtransporter	6
1.2.8	Vägavsnittets problem	6
1.3	Tidigare planer och beslut	6
1.4	Markanvändning och planläggning	6
1.4.1	Landskapsplan	6
1.4.2	Generalplaner och delgeneralplaner	7
1.4.3	Detaljplaner	8
1.5	Bosättning och övrigt byggnadsbestånd	8
1.6	Miljö	8
1.6.1	Landskapsbild	8
1.6.2	Kulturarv	8
1.6.3	Buller	8
1.6.4	Naturobjekt, vegetation och djur	8
1.6.5	Yt- och grundvatten	8
1.6.6	Jordmån och grundvattenförhållanden	9
1.6.7	Förorenad mark	9
1.7	Mål som ställts upp för projektet	9
2	BESKRIVNING AV PLANERINGSPROCESSEN	10
2.1	Projektarbetet	10
2.2	Växelverkan och information	10
3	PRESENTATION AV VÄGPLANEN	11
3.1	Vägarrangemang	11
3.1.1	Fordonstrafik	11
3.1.2	Kollektivtrafik, rutter och hållplatser	11
3.1.3	Arrangemang av gång- och cykeltrafik	11
3.1.4	Vägarnas administrativa och funktionella ändringar	11
3.2	Anslutningar till privata vägar och arrangemang av dem	11
3.3	Tekniska lösningar och dimensionering	11

[1]

3.3.1	Ledernas trafiktekniska och strukturella dimensionering	11
3.3.2	Grundförstärkningsåtgärder	12
3.3.3	Skyltning	12
3.4	Dräneringsprinciper	12
3.5	Flytt av ledningar och anordningar	12
3.6	Principer och kvalitetsnivå för behandlingen av vägmiljön	12
3.7	Bullerbekämpning	13
3.8	Vägbelysning	13
3.9	Massaekonomi, jordmaterialområden och deponering av överskottsjord	13
3.10	Trafikarrangemang under byggnadsarbetena	13
4	UNDERSÖKTA ALTERNATIV	14
5	VÄGPLANENS KONSEKVENSER	15
5.1	Konsekvenser för trafiken och säkerheten	15
5.2	Konsekvenser för markanvändning och planläggning	15
5.3	Bullerkonsekvenser	15
5.4	Konsekvenser för luftkvaliteten samt vibrationseffekter	15
5.5	Konsekvenser för natur, vegetation och djur	15
5.6	Konsekvenser för användning av vattendrag och yt- och grundvatten	15
5.7	Konsekvenser för jordmaterialresurser	16
5.8	Konsekvenser för landskap, tätortsbild och kulturvärden	16
5.9	Konsekvenser för människors levnadsförhållanden och trivsel	16
5.10	Konsekvenser för fastigheter	16
5.11	Samhällsekonomiska konsekvenser	16
5.12	Konsekvenser som uppstår under byggnadsarbetena	16
6	BYGGANDE AV GATOR OCH UTLOPPSDIKEN OCH FLYTT AV LEDNINGAR OCH ANORDNINGAR I SAMBAND MED PROJEKTET	17
6.1	Utloppsdiken	17
6.2	Flytt av ledningar och anordningar	17
7	TILLSTÅND OCH AVTAL SOM KRÄVS FÖR ATT GENOMFÖRA PROJEKTET	17
8	FÖRSLAG PÅ GODKÄNNANDE AV VÄGPLAN SAMT FORTSATTA ÅTGÄRDER	18
8.1	Fortsatta åtgärder	18
8.2	Förslag på godkännande	18
9	PERSONER SOM UTARBETAT PLANEN OCH KONTAKTPERSONER	20

[2]

1 BAKGRUND, UTGÅNGSPUNKTER OCH MOTIVERINGAR TILL PROJEKTET

1.1 Planeringsobjektets läge

Planeringsobjektet ligger i Kyrksläotts kommun, väster om kommunens centrum. Planeringavsnittet har en längd på cirka 1,0 km och det ligger på vägnittet Karlbergsvägen–Granbackavägen längs landsväg 11227 (Överbyvägen) (vägregisteradress 11227/2/900–2080). Planeringsobjektet ligger delvis i ett tätortsområde men inte i ett detaljplanerat område.



Bild 1. Planeringsobjektets läge (Paikkatietoikkuna, Lantmäteriverket)



Bild 2. Projektets läge i vägnätet, det vägavsnitt som ska planeras har markerats med blått på kartan (Paikkatietoikkuna, Lantmäteriverket)

1.2 Vägens nuläge och problem samt uppskattning av problemutvecklingen

1.2.1 Vägnätets nuläge

Landsväg 11227 (Överbyvägen) är en förbindelseväg mellan Kyrksläotts centrum och stamväg 51. Landsvägen är belagd längs hela planeringsavsnittet och det nuvarande tvärsnittet är 7,0/6,0. I planeringsområdet är hastighetsbegränsningen 50 km/h och den ändras till 40 km/h öster om anslutningen till Karlbergsvägen.

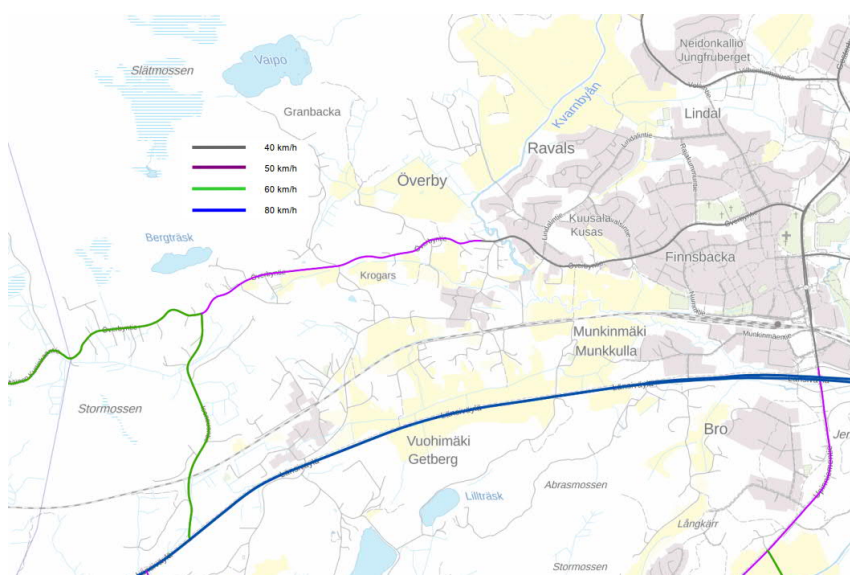


Bild 3. Hastighetsbegränsningarna vid planeringsområdet och i det omgivande vägnätet (Paikkatietoikkuna, Lantmäteriverket, Trafikledsverket)

1.2.2 Olyckor

Under de senaste fem åren har det inträffat två trafikolyckor som lett till egendomsskador och som kommit till polisens kännedom. Av olyckorna var den ena en hjortolycka och den andra en olycka med en andra part. Enligt Vägregistret har det inte inträffat några fotgängar- eller cyklistolyckor i planeringsområdet under de senaste fem åren.

1.2.3 Nuvarande fordonstrafik

Vid projektområdet är den genomsnittliga dygnstrafiken 959 fordon/dygn, av vilket 6,0 % (56) är tunga fordon.

Baserat på den nationella trafikprognosen är ökningkoefficienten för trafiken längs förbindelsevägarna i Nyland 1,201 fram till 2040. Baserat på prognosen innebär detta att trafikmängden kan väntas öka med cirka en femtedel under de följande tjugo åren.

1.2.4 Vägbelysning

I planeringsområdet finns landsvägsbelysning som ägs av Kyrksläotts kommun.

1.2.5 Arrangemang för gång- och cykeltrafiken

I planeringsområdet finns för tillfället ingen gång- och cykelväg längs landsvägen. En sammanhållen cykelväg och trottoar längs landsvägen börjar för tillfället i Kyrksläotts centrum och fortsätter fram till Karlbergsvägens anslutning.

1.2.6 Kollektivtrafik

I planeringsområdet finns tre par busshållplatser. Längs dessa trafikerar HRT:s linjer 181 (Kyrkslätt–Sjundeå) och 902 (Pickala fabrik–Kyrkslätt–Porkala). I området trafikerar bussbolaget Pohjolan Liikenne. Vid hållplatserna stiger 0–5 personer på bussen/hållplats/dygn. I regel stiger människor på bussen i riktning mot Kyrkslätt. Hållplatserna i riktning mot Sjundeå och Pickala används främst för avstigning.

I området förekommer ingen separat skolskjutstrafik.

1.2.7 Specialtransporter

Planeringsobjektet ingår inte i vägnätet för specialtransporter.

1.2.8 Vägavsnittets problem

Landsväg 11227 har smala vägrenar och sträckningen är krokig. På grund av små bågradier är sikten ställvis dålig längs vägen. Det här orsakar överraskande situationer för väganvändarna och det är otryggt att röra sig till fots eller med cykel.

1.3 Tidigare planer och beslut

Projektet baserar sig på en åtgärdsutredning om byggande av kombinerade cykelvägar och trottoarer längs NTM-centralens vägar (fi. *Yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien rakentaminen ELY-keskuksen teiden varsille*). I åtgärdsutredningen granskades förutsättningarna för att förlänga den nuvarande gång- och cykelleden till den norra eller södra sidan av Överbyvägen. I åtgärdsutredningen föreslås att sträckningen för Överbyvägen flyttas norrut på ett avsnitt om cirka 200 meter i den mellersta delen av planeringsavsnittet. Detta gör det möjligt att placera en kombinerad cykelväg och trottoar söder om Överbyvägen.

År 2017 utarbetades även ett utvecklingsprogram för gång- och cykeltrafiken i Kyrkslätt. I utvecklingsprogrammet föreslås förlängningen av gång- och cykelvägen längs Överbyvägen till åtgärdsklass 2, vilket innebär att det är frågan om en större investering med syfte att genomföras inom fem år.

1.4 Markanvändning och planläggning

1.4.1 Landskapsplan

I planeringsområdet gäller Nylands landskapsplan som vann laga kraft genom förvaltningsdomstolens beslut 2007. De olika delområdena i landskapsplanen har därefter kompletterats genom etapplandskapsplanerna 1, 2, 3 och 4. På bild 4 visas ett utdrag ur plansammanställningen av landskapsplanerna för Nyland. I sammanställningen ingår alla lagkraftiga landskapsplaner i området.

[6]

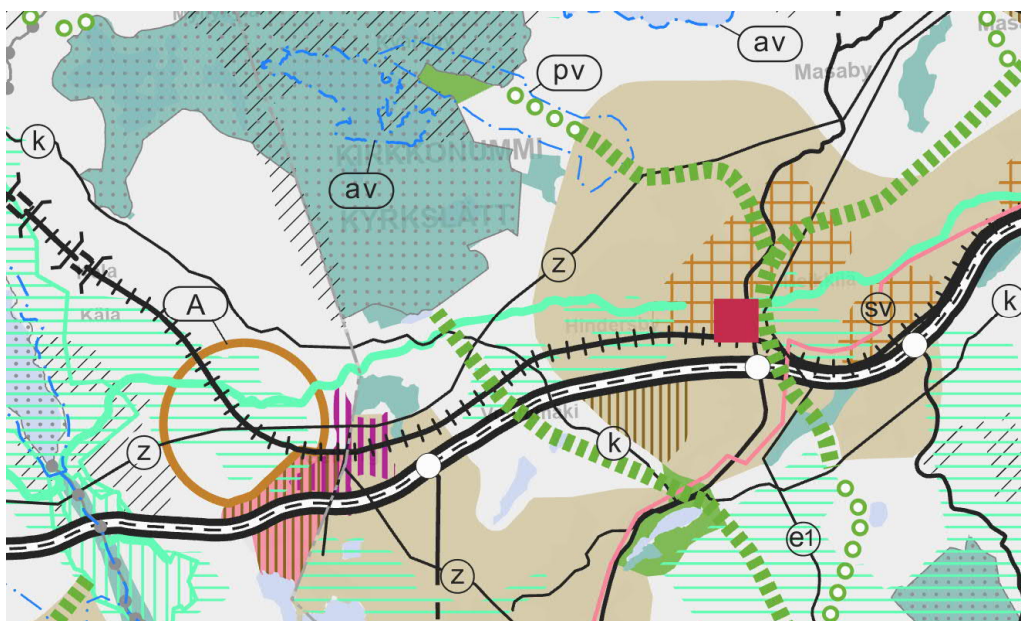
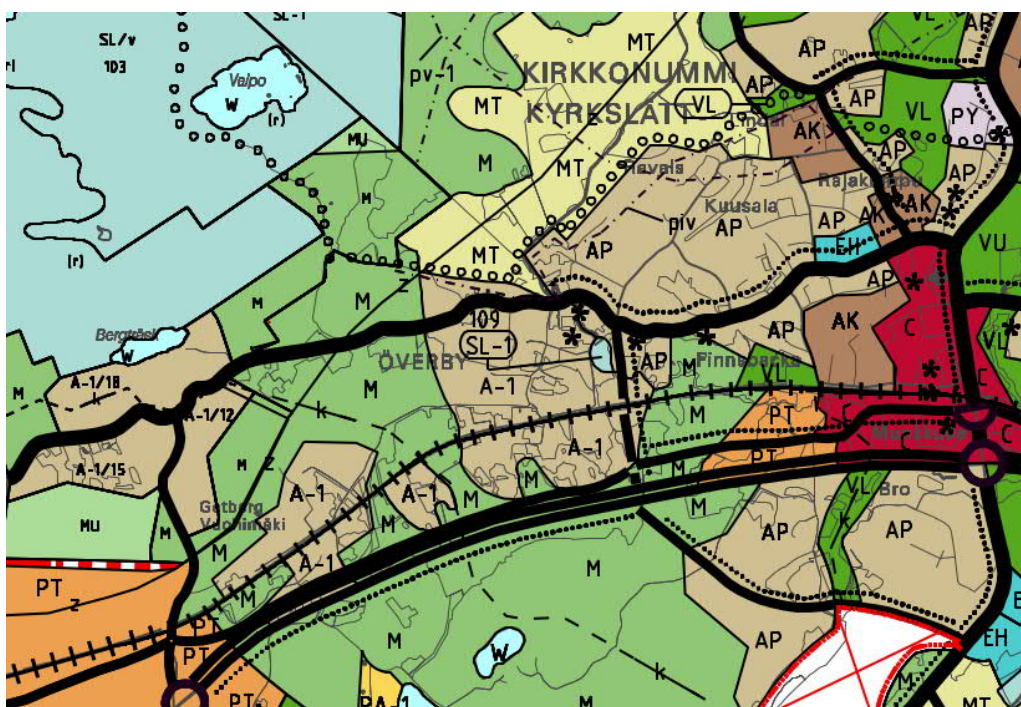


Bild 4. Utdrag ur sammanställningen av landskapsplanerna för Nyland 2019 (Nylands förbund)

1.4.2 Generalplaner och delgeneralplaner

I planeringsområdet gäller Kyrksläatts kommuns generalplan 2020 (13.9.2000). I generalplanen anvisas planeringsområdet som ett landsbygdsliknande bostadsområde där det ska fästas särskild uppmärksamhet vid att anpassa byggandet till landskapet, det befintliga byggnadsbeståndet och naturförhållandena.



[7]

Bild 5. Utdrag ur generalplanen 2020 (Kyrksläotts karttjänst)

1.4.3 Detaljplaner

Planeringsområdet ligger inte i ett detaljplaneområde.

1.5 Bosättning och övrigt byggnadsbestånd

Bosättningen i planeringsområdet består huvudsakligen av småhusdominerad glesbebyggelse. Bebyggelse finns på båda sidorna av landsvägen. Byggnadsbeståndet i planeringsområdet består huvudsakligen av bostadsbyggnader och fritidsbyggnader. En del av byggnaderna ligger ganska nära landsvägen.

1.6 Miljö

1.6.1 Landskapsbild

Landskapet i omgivningen av Överbyvägens planeringsområde består av en landsbygdsliknande miljö som varierar mellan öppna åkerområden och skogsområden. Åkrarna korsas av en del vägar och diken. Det finns fastigheter längs båda sidorna av vägen. I planeringsområdet är terrängen ganska svagt sluttande.

1.6.2 Kulturarv

Överbyvägen är en del av en byggd kulturmiljö av riksintresse, RKY, Stora Strandvägen, som vid sidan av Tavastlands oxväg är den viktigaste historiska landsvägsförbindelsen i Finland. (Museoviraston kulttuuriympäristön palveluikkuna).

I den mellersta delen av projektområdet finns också ett gårdscentrum som stått på sin nuvarande plats sedan 1870 (Tellervo Saukonniemi/Västra Nylands museum).

I planeringsområdet finns inga andra kända fornminnen eller kulturarvsobjekt.

1.6.3 Buller

I samband med projektet utarbetades en bullermodellering. En rapport över modelleringen finns i del C (16T). Baserat på bullermodelleringen kunde man konstatera att trafikbullret inte orsakar betydande olägenheter för bebyggelsen i nuläget.

1.6.4 Naturobjekt, vegetation och djur

I planeringsområdet har man inte konstaterat några objekt som är värdefulla med tanke på naturskydd eller förekomster av hotade eller på annat sätt betydande växter eller djur.

1.6.5 Yt- och grundvatten

Planeringsområdet ligger inte i ett grundvattenområde. Det närmaste grundvattenområdet som är viktigt med tanke på vattenförsörjningen är Kvarnby grundvattenområde som ligger i Kvarnby i Kyrkslätt.

[8]

Planeringsområdet ligger i Estbyåns avrinningsområde. Strax öster om planeringsområdet rinner Kvarnbyån, som utgör huvudgrenen i avrinningsområdet och mynnar ut i havet.

I nuläget finns det ingen kommunalteknik i området och därför finns det bruksvattenbrunnar på fastigheterna. Brunnarna har inte kartlagts i planeringsskedet.

1.6.6 Jordmån och grundvattenförhållanden

Enligt GTK:s jordmånskarta går den nuvarande vägen mestadels norr i gränssnittet mellan bergsmarken norr om vägen och lerområdet söder om vägen. Terrängformerna i omgivningen stöder detta antagande. Norr om vägen är markytan tämligen kuperad och bergsytan är ställvis synlig. På den södra sidan finns låglänta åkrar på många ställen.

Med tanke på planeringen av den nya gång- och cykelvägen planerades nya grundundersökningar till området. Planen omfattade sammanlagt 12 viktsonderingar, 2 vingsonderingar, 3 störda provserier och 1 grundvattenrör. Vingsonderingar har inte varit möjliga att utföra eftersom det visade sig att jordmånen består av friktionsjord. För utförandet av undersökningarna svarade GeoUnion Oy.

Baserat på grundundersökningarna består alven vid gång- och cykelvägen av sand eller silt med en huvudsakligen lös yta. Tjockleken av det här skiktet varierar mellan 0,2 och 2,5 m och under det finns ett 0–1 m tjockt kompakt/medelkompakt moränskikt ovanpå berget.

Grundvattenytan har uppmätts till nivån +21,59 (uppmätt 17.12.2020). Vid röret ligger grundvattnet på cirka 1,3 meters djup från den nuvarande markytan.

1.6.7 Förorenad mark

I planeringsområdet eller i dess omedelbara närhet finns inga förorenade markobjekt (Miljökarttjänsten Karpalo 12.5.2021).

1.7 Mål som ställts upp för projektet

Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten längs landsväg 11227 och göra trafiken smidigare genom att bygga en separat led för den lätta trafiken. Leden innebär en förlängning av det sammanhållna lättrafiknätet från Kyrksläotts centrum fram till Granbackavägens anslutning. En ny gång- och cykelväg möjliggör en trygg förbindelse för invånarna och andra som rör sig längs vägen, och ökar eventuellt den lätta trafiken bland invånarna.

2 BESKRIVNING AV PLANERINGSPROCESSEN

2.1 Projektarbetet

Utarbetandet av en vägplan inleddes i november 2020. Planeringen har letts av en projektgrupp. I mötena deltog representanter för NTM-centralen i Nyland, Kyrksläotts kommun och planeringskonsulten.

2.2 Växelverkan och information

Inledandet av utarbetandet av vägplanen och presentationen av den kungjordes i lokaltidningen och i datanätet för NTM-centralen för Nyland. Kungörelserna har sammanställts under punkt 1.6T i planen.

I takt med att planeringen framskred fördes diskussioner med markägarna, invånarna och intressentgrupperna i området. Kungörelserna och pro memoriorna från informationsmötena har sammanställts under punkt 1.6T i planen.

På grund av coronapandemin presenterades vägplanen för publiken endast på Kyrksläotts kommuns webbplats där planeringsmaterialet och presentationsvideorna var tillgängliga under perioden 12–25.4.2021. I materialet framkom kontaktuppgifterna till projektgruppens medlemmar samt anvisningar om hur det är möjligt att ge respons på planen. Den respons som lämnats in om planen har sammanställts under punkt 1.6T i planen. Den respons som lämnats in på vägplanen har behandlats vid projektgruppens möte.

Under planeringen fördes dessutom en diskussion per e-post med ägarna av ledningarna och anordningarna.

3 PRESENTATION AV VÄGPLANEN

3.1 Vägarrangemang

3.1.1 Fordonstrafik

Sträckningen M1 för landsvägen ändras på sektionsintervallet 620–940 på grund av utrymmesbehovet för gång- och cykelvägen. Vid platsen för ändringen breddas landsvägen till den norra sidan på ett avsnitt om ca 150 meter. Landsvägens grundtvärsnitt på sektionsintervallet 620–940 är 7,0/6,0.

3.1.2 Kollektivtrafik, rutter och hållplatser

Den nuvarande busshållplatsen på den södra sidan av M1 vid sektion 60 flyttas till M1 vid sektion 140, till den östra sidan av den privata väganslutningen Y2. Den nuvarande hållplatsen väster om Granbackavägens privata väganslutning förnyas. Även de nuvarande hållplatserna vid sektionerna 700 och 900 förnyas. Dessutom förbättras den nuvarande hållplatsen öster om Karlbergsvägens privata väganslutning genom att förnya kantstödet. Övriga hållplatser i planeringsområdet förblir oförändrade.

Till de hållplatser som ska förnyas norr om landsvägen föreslås en breddad vägren på 1,5 meter för fotgängartrafiken i anslutning till hållplatsen.

3.1.3 Arrangemang av gång- och cykeltrafik

Planen omfattar en 1,1 km lång kombinerad gång- och cykelväg mellan Granbacka privata väganslutning och Karlbergs privata väganslutning. Gång- och cykelvägen planeras för hela projektavsnittet på den södra sidan av landsvägen. Eftersom det finns bostadsbyggnader i närheten av landsvägen och det inte finns tillgång till mycket utrymme planeras gång- och cykelvägen så att den är förhöjd med kantsten och separerad med en 0,75 meter bred skiljeremsa. Ledens tvärsnitt är huvudsakligen 3,5/3,0. På sektionsintervallet 520–720 är tvärsnittet smalare, dvs. 3,0/2,5 på grund av de närliggande byggnaderna.

3.1.4 Vägarnas administrativa och funktionella ändringar

I vägplanen presenteras inga administrativa ändringar i fråga om landsvägar.

3.2 Anslutningar till privata vägar och arrangemang av dem

De privata väganslutningarna i planeringsområdet bevaras huvudsakligen oförändrade. Förslaget är att de privata väganslutningarna Y7 och Y9 ska stängas av och att en ersättande förbindelse till fastighet 5:35 ordnas via anslutning Y18. De privata väganslutningarna Y5, Y6, Y10, Y12 och Y14 höjs på grund av gång- och cykelvägen. Arrangemang för privata vägar presenteras på plankartorna 3T-1...2 samt i förslaget på godkännande.

3.3 Tekniska lösningar och dimensionering

3.3.1 Ledernas trafiktekniska och strukturella dimensionering

Vid dimensioneringen av konstruktioner för allmänna och privata vägar användes Trafikverkets planeringsguide Tierakenteen suunnittelu (Lo 38/2018). Det dimensionerade tjäldjupet i området är 1,5 m. Den dimensionerade hastigheten i planen är 50 km/h.

Förslaget är att alla allmänna vägar som ingår i planeringen ska beläggas. Den eftersträlvade bärkraften för den förhöjda gång- och cykelvägen är 150 MPa ovanpå beläggningen och 130 MPa på den bärande delen. Vid tjäldimensioneringen är kravklassen för den förhöjda gång- och cykelvägen K2. Även konstruktioner för den nuvarande landsvägen M1 förnyas. På dessa avsnitt är belastningsklassen 2,0 (eftersträlvad bärkraft ovanpå det bärande skiktet är 160 MPa) och i tjäldimensioneringen är kravklassen R2.

3.3.2 Grundförstärkningsåtgärder

På sektionintervallet 210–450 för gång- och cykelvägen är breddningen av vägrenen ganska stor (som högst cirka 2,7 m) och siltskiktet i alven (eventuellt lerig) är som tjockast. Tjockleken av skiktet varierar mellan 1,5 och 2,2 m. På detta avsnitt görs en förbelastning till nivån TSV+0 som uppskattas pågå i 3 månader. Under denna tid borde de största sättningarna ha hunnit ske (enligt preliminära beräkningar är sättningen totalt cirka 70 mm). Som förbelastningsmaterial kan man använda samma material som i den slutliga konstruktionen. Efter att sättningarna stannat upp omformas det bärande skiktet och vägen kan beläggas.

Enligt en preliminär bedömning finns det inget behov av andra grundförstärkningsåtgärder.

3.3.3 Skyltning

Skyltningen i projektområdet bevaras i princip oförändrad.

3.4 Dräneringsprinciper

Ytdräneringen av lederna sköts till största delen genom öppna diken, dagvattenbrunnar och -avlopp. Dräneringen av överbyggnaden sköts vid behov med täckdiken.

3.5 Flytt av ledningar och anordningar

De vägarrangemang som presenterats i planen förutsätter att befintliga ledningar och anordningar skyddas och flyttas. De nuvarande ledningarna och anordningarna samt deras flyttprinciper presenteras på kartor över flytt av ledningar i vägplanens del C, på ritningarna 6T-1...2.

3.6 Principer och kvalitetsnivå för behandlingen av vägmiljön

Huvudprincipen för behandlingen av vägmiljön är att bevara en liknande ledmiljö som innan projektet genomfördes. Ett allmänt tillämpat rättesnöre är att vägmiljön ska vara tydlig och lättskött. Vid de ramper i anslutning till huvudvägen och gång- och cykelvägarna som omfattas av åtgärder planteras landskapsäng.

Till området föreslås plantering av buskgrupper vid rampen till den nya gång- och cykelvägen, på ställen där bostadsbyggnaden ligger nära landsvägen. Syftet med buskgrupperna är att fungera som insynsskydd, skilja åt gårdsplanen från trafikrummet och minska snö och skröp på fastigheterna.

[12]

I skiljeremsan i anslutning till gång- och cykelvägen föreslås betongstenläggning. De stenbelagda områdena visas på plankartorna 3T-1 och 3T-2.

3.7 Bullerbekämpning

I projektet ingår inga bullerbekämpningsåtgärder.

3.8 Vägbelysning

Belysningen längs landsväg 11227 förnyas i enlighet med översiktskartan över belysningen 11T-1. Nuvarande stolpar med socklar och kablar rivs i samband med detta. Stolparnas och belysningens egenskaper, kabeldragningsätt och stolparnas lägen och maximala höjd presenteras på översiktskartan.

I planeringsområdet finns i nuläget landsvägsbelysning som ägs av Kyrksläatts kommun. De nuvarande stolparna, lamporna och kablarna rivs längs hela planeringsavsnittet och förnyas med metallstolpar och belysning. Alla kablar monteras i gula kabelsskyddsror av klass A (SN16) som motsvarar minst storlek MP110. Jordkabeln är av typen AMCMK 4x25/16.

De nya lamporna är av LED-typ. Vid monteringen av belysningen används jordkablade kollisionssäkra metallstolpar och de har en maximal höjd på 10 meter.

Strävan är att genomföra elektrifieringen av den planerade belysningen med nuvarande vägbelysningscentraler. Eventuella ändringar av centralerna och/eller nya vägbelysningscentraler fastställs noggrannare i följande planeringsskede.

3.9 Massaekonomi, jordmaterialområden och deponering av överskottsjord

I anslutning till planen presenteras ingen separat plan för deponering av rena överskottsjordmassor. Jorden kan transporteras till jordtippen i Karingmossen i Esbo. Mängden av den jord som ska deponeras uppskattas till cirka 5 000 m³.

Strävan är att brytningsmassor som uppstår i samband med projektet utnyttjas så mycket som möjligt inom projektet. I projektet är det möjligt att använda jord i duglighetsklasserna S1, S2, S3, H1 och H2 som bankfyllnad. Materialets lämplighet för överbyggnaden ska säkerställas genom ännu mer noggranna undersökningar.

I vägplansskedet är det inte helt säkert vilken kvalitet massorna har och utnyttjandet av de brytningsmassor som uppstår i samband med projektet kräver tilläggsundersökningar i följande planeringsskede, och därför anges att brytningsmassor ska transporteras till en jordtipp. I planen anges också att allt fyllnadsmaterial ska transporteras till projektområdet utifrån.

Enligt Geologiska forskningscentralens karttjänst ligger vägavsnittet inte i ett område där det förekommer sura sulfatjordar. De undersökta jordproverna har inte heller visat tecken på svart eller svavelluktande jord. Med tanke på vad som konstateras ovan finns det inga kända sulfidjordar i området. Risker för förekomst av sulfidjordar i området anses vara liten.

3.10 Trafikarrangemang under byggnadsarbetena

Åtgärderna vid landsvägen och byggandet av den nya leden genomförs huvudsakligen i närheten av nuvarande vägarrangemang. Konsekvenserna för trafiken längs de nuvarande vägarna kan kontrolleras med trafikarrangemang som används allmänt i

samband med vägarbeten. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid arrangemang av infarter till invånarnas fastigheter och arrangemang för den lätta trafiken.

4 UNDERSÖKTA ALTERNATIV

I samband med sträckningen av gång- och cykelvägen undersöktes inga alternativa lösningar i vägplansskedet. Sträckningsalternativen har utretts och undersökts redan i föregående planeringsskede, i samband med åtgärdsutredningen från 2019.

Vid fastighet 5:387 undersöktes olika alternativ som ger tillräckligt med utrymme att anpassa gång- och cykelvägen mellan landsvägen och bostadsbyggnaden på fastigheten. Som alternativ undersöktes en flytt av landsvägssträckningen, en sänkning av landsvägen, en smalare gång- och cykelväg eller byggande av en stödmur vid bostadsbyggnaden. I planen fastställdes att landsvägssträckningen flyttas 2 meter norrut och att gång- och cykelvägens belägningsbredd görs smalare (2,5 meter) så att det uppstår ett tillräckligt avstånd mellan kanten av den nya leden och bostadsbyggnadens vägglinje. Stödmurslösningen ansågs vara en olämplig lösning för ledmiljön.

5 VÄGPLANENS KONSEKVENSER

5.1 Konsekvenser för trafiken och säkerheten

En ny separat gång- och cykelled förbättrar avsevärt den allmänna trafiksäkerheten i området och gör fordonstrafiken smidigare. Tillgängligheten till servicen i Kyrksläotts kommun förbättras från Överby även med tanke på dem som använder lätt trafik.

Att avlägsna onödiga privata anslutningar gör anslutningsarrangemangen tydligare i området och förbättrar på så sätt även säkerheten längs landsvägen.

5.2 Konsekvenser för markanvändning och planläggning

Planen medför inga konsekvenser för de planer som gäller i området. De planerade lederna passar inte in i det nuvarande vägområdet.

5.3 Bullerkonsekvenser

I samband med projektet har en bullerutredning gjorts av Sweco Infra & Rail Oy. Enligt bullermodelleringarna orsakar den gång- och cykelled som byggs intill körbanan inget ökat buller i området. De planteringar som skyddar mot buller och som kommer att hamna under vägen kan tillfälligt öka bullerkänslan något på fastigheternas gårdsplaner. Nya ersättande planteringar kommer emellertid att normalisera situationen igen. Bullerutredningen finns som bilaga i vägplanens del C.

5.4 Konsekvenser för luftkvaliteten samt vibrationseffekter

Eftersom det är frågan om ett ganska litet infrastrukturprojekt har det väldigt lindriga konsekvenser för luftkvaliteten. Det kan antas att den nya gång- och cykelvägen lockar invånarna i området att röra sig mer till fots eller med cykel när det gäller korta avstånd i närheten. Det här har en positiv effekt på luftkvaliteten i området.

5.5 Konsekvenser för natur, vegetation och djur

Projektet orsakar inga betydande konsekvenser för naturen i området eftersom den nya leden ligger i närheten av det nuvarande vägområdet.

5.6 Konsekvenser för användning av vattendrag och yt- och grundvatten

Genomförandet av projektet orsakar inga konsekvenser för grundvattnet i området. Byggandet av leden orsakar inga betydande skärningar i ledens höjdnivå eftersom den går väldigt nära den nuvarande landsvägen.

Byggandet av gång- och cykelleden orsakar små förändringar i avledningen av ytvatten. Dagvatten som bildas i området avleds till nuvarande utloppsdiken och via dem till vattendragen i området både under byggnadsarbetena och efter att de avslutats. I vägplanen presenteras två nya utloppsdiken och tre nuvarande utloppsdiken som ska rensas. Genom dessa säkerställs dräneringen av vägkonstruktionen. De nya utloppsdikena nr 2 och 5 presenteras på plankartorna 3T-1 och 3T-2. Nuvarande utloppsdiken 1, 3 och 4 rensas och dessa visas på plankartorna 3T-1 och 3T-2.

Enligt uppgifter från Södra Finlands Dräneringscentral är en del av åkrarna i planeringsområdet dränerade. De dränerade områdena visas på ledningsflyttkartorna 6T-

1 och 6T-2. De åkertäckdiken som hamnar under gång- och cykelvägen repareras vid behov. Reparationsplanerna för täckdikena utarbetas i följande planskede.

5.7 Konsekvenser för jordmaterialresurser

I planen föreslås att alla brytningsmassor ska transporteras till en jordtipp. I planen anges också att allt fyllnadsmaterial ska transporteras till projektområdet utifrån.

5.8 Konsekvenser för landskap, tätortsbild och kulturvärden

Projektet orsakar inga betydande konsekvenser för landskapet eftersom det ligger intill den nuvarande landsvägen och på samma nivå som den nuvarande vägen. Byggandet av leden inverkar positivt på tätortsbilden i området eftersom vägmiljön blir snygg och vårdad efter att projektet slutförts. Detta ökar trivseln i området och skapar en mer tilltalande användarupplevelse.

5.9 Konsekvenser för människors levnadsförhållanden och trivsel

Byggandet av gång- och cykelvägen ökar trivseln i invånarnas levnadsmiljö på många sätt. Gång- och cykelvägen förbättrar avsevärt trafiksäkerheten, och tillgängligheten till servicen i Kyrksläotts kommuncentrum förbättras till fots och med cykel. En separat gång- och cykelled skapar en trivsammare användarupplevelse och uppmuntrar på så sätt till att använda miljövänliga trafikformer.

5.10 Konsekvenser för fastigheter

De vägområden och områden för utloppsdiken som löses in för byggande av gång- och cykelleden visas på plankartorna 3T-1 och -2.

Det finns inget behov av att lösa in fasta konstruktioner.

De markområden som löses in på grund av projektet består av följande:

- åker/skogsmark 7 700 m²
- tomtmark 1 500 m²

5.11 Samhällsekonomiska konsekvenser

I målsituationen är de uppskattade totala kostnaderna 1,60 M € (moms 0 %) (jordbyggnadsindex 04/2021 = 108 (2015 = 100)).

De totala kostnaderna består av följande:

- NTM-centralen i Nylands andel är 61 000 € (inlösnings- och ersättningskostnader)
- Kyrksläotts kommuns andel är 1 326 000 €
- Andelen ledningskostnader och kostnader för flytt av anordningar är 130 000 €

5.12 Konsekvenser som uppstår under byggnadsarbetena

Byggandet av gång- och cykelvägen sker i regel i närheten av nuvarande landsväg 11227. Detta innebär att trafiken längs den nuvarande landsvägen leds förbi vägarbetsområdet genom tillfälliga trafikarrangemang under arbetena. Det finns inget behov av separata omvägar.

[16]

Byggandet kan orsaka kortvariga buller-, vibrations- och dammolägenheter för invånarna i närheten.

Konsekvenser som uppstår under byggnadsarbetena kan minskas och lindras genom en noggrann planering av genomförandet och förberedelser för byggnadsarbetena, genom att tidsanpassa arbetskedan som orsakar buller och genom dammbindning och tillräcklig information.

6 BYGGANDE AV GATOR OCH UTLOPPSDIKEN OCH FLYTT AV LEDNINGAR OCH ANORDNINGAR I SAMBAND MED PROJEKTET

6.1 Utloppsdiken

Förslaget är att fem områden för utloppsdiken ska reserveras för att säkerställa dräneringen av vägområdet. Områdena för utloppsdikena visas på plankartorna 3T-1 och 3T-2.

6.2 Flytt av ledningar och anordningar

Ledningar och anordningar i planeringsområdet som ägs av andra parter visas på ledningsflyttkartorna 6T-1 och 2. Ägarna av ledningar och anordningar i området har informerats om vägplanen och de har ombetts leverera preliminära flytt- och ändringsplaner.

Ledningarna och anordningarna i området ägs av:

- Karis Telefon
- Caruna
- Elisa

7 TILLSTÅND OCH AVTAL SOM KRÄVS FÖR ATT GENOMFÖRA PROJEKTET

Det krävs inga separata tillstånd för att genomföra projektet. För att genomföra projektet behövs avtal som tecknas med ägarna av anordningarna

8 FÖRSLAG PÅ GODKÄNNANDE AV VÄGPLAN SAMT FORTSATTÅ ÅTGÄRDER

8.1 Fortsatta åtgärder

NTM-centralen i Nyland begär utlåtanden om vägplanen från olika myndigheter och intressentgrupper. Vägplanen läggs fram offentligt under en månad. I samband med detta har allmänheten möjlighet att framföra anmärkningar mot planen. Dessa behandlas tillsammans med projektgruppen och därefter utarbetas ett förslag på godkännande till Traficom. Traficom fattar beslutet om att godkänna planen. Vägplansskedet följs av utarbetande av en byggnadsplan som innehåller mer detaljerade planer för byggandet. Tidpunkten för genomförandet av projektet har ännu inte fastställts.

8.2 Förslag på godkännande

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland föreslår att den 31.8.2021 daterade vägplanen ska godkännas enligt följande:

Landsvägar

Landsväg 11227 Överbyvägen				
Vägavsnitt och sektionsintervall	Längd (km)	Trafiktekniska mått	Beläggning	Obs./ritning
M1 0–1200	1,200	Total bredd 7,0 m (nuv.) Körbana 6,0 m (nuv.) Körfiler 1 + 1	Permanent beläggning	Ritning 3T-1...2
Gång- och cykelled som ingår i landsväg 11227				
J1 0–520	0,520	Total bredd 3,0 m Upphöjt till höger Skiljeremsans bredd 0,75 m	Permanent beläggning	Ritning 3T-1
J1 520–720	0,200	Total bredd 2,5 m Upphöjt till höger Skiljeremsans bredd 0,75 m	Permanent beläggning	Ritning 3T-2
J1 720–1075	0,355	Total bredd 3,0 m Upphöjt till höger Skiljeremsans bredd 0,75 m	Permanent beläggning	Ritning 3T-2

Arrangemang av hållplatser längs landsvägen i enlighet med plankartor.

De trafiktekniska tvärsnitten för landsvägen och gång- och cykelvägen i enlighet med ritningarna 4T-1...4T-2.

Landsvägens och gång- och cykelvägarnas nivå i enlighet med längdsnitten 5T-1...3.

Vägområde

[18]

Det vägområde som markerats med en grafisk noggrannhet på plankartorna 3T-1–3T-2 godkänns och tas i besittning för byggande av en väg.

Markanvändningsbegränsningar utanför landsvägsområdet

Längs landsvägen sträcker sig skyddsområdet till 20 meters avstånd från körbanans mittlinje.

Privata väkanslutningar och lantbruksanslutningar längs landsväg 11227

Genom beslutet uppstår nödvändiga rättigheter till befintliga privata vägar.

De nuvarande privata väkanslutningarna och jordbruksanslutningarna bevaras eller förbättras med sina nuvarande lägen vid de platser som visas på plankartorna 3T-1 och 2.

För de nya anslutningarna behövs tillstånd från Närings-, trafik- och miljöcentralen. Samma berör även ändring av en lantbruksanslutning till en privat väkanslutning.

Privata väkanslutningar och lantbruksanslutningar som stängs av från landsvägen samt ersättande förbindelser

Anslutning som ska stängas av	Ersättande förbindelse från landsvägen till fastigheten	Obs./Ritning
Lv 11227 exkl. 680	Y18	3T-2
Lv 11227 exkl. 730	Y18	3T-2

Anslutningarna stängs av när ersättande förbindelser har ordnats.

Områden för utloppsdiken

Utloppsdike	Obs./Ritning
Utloppsdiken 1, 2 och 3	3T-1
Utloppsdiken 4 och 5	3T-2

Rättigheter till områden för utloppsdiken grundas i enlighet med ritningarna.

Informativ del av förslaget på godkännande

Besittningstagande

De vägområden och andra områden som angetts för väghållarens bruk i vägplanen samt de rättigheter som ska grundas tas i väghållarens besittning genom en tillträdessyn som ordnas i samband med landsvägsförrättningen. Tillträdet ger väghållaren fastställda rättigheter att använda området och rättigheterna för de ändamål som anges i vägplanen.

Ansvar och plikter

Underhållsansvaret för de allmänna vägar som anges i planen kvarstår hos NTM-centralen och underhållsansvaret för belysningen hos Kyrksläatts kommun.

9 PERSONER SOM UTARBETAT PLANEN OCH KONTAKTPERSONER

Vägplanen har utarbetats i enlighet med planeringstillståndet från Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-central) och uppdraget av Kyrksläotts kommun.

Vägplanen har utarbetats av:

Sweco Infra & Rail Oy

Mari Partanen	projektchef, huvudplanerare (inkl. miljö)
Kimmo Tanttu	geoplanering
Sanna Lahdenperä	belysningsplanering

Helsingfors den 31 augusti 2021

Hanna Reuterhorn
Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

Hannu Ruhanen
Kyrksläotts kommun

Mari Partanen
Sweco Infra & Rail Oy