



Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur
Semaforbron 12
00520 Helsingfors

Förbättring av stamväg 51 mellan Sunnanvik–Munkkulla, Kyrkslätt, Sjundeå och Ingå

Motiverad slutsats

En motiverad slutsats är den motiverade slutledning om projektets betydande miljökonsekvenser som kontaktmyndigheten har gjort med stöd av lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017, nedan MKB-lagen) utgående från konsekvensbeskrivningen och de åsikter och utlåtanden som har getts om den samt från kontaktmyndighetens egen analys.

1 Information om projektet

Projektets namn och plats

Förbättring av Stamväg 51 mellan Sunnanvik–Munkkulla, Kyrkslätt, Sjundeå och Ingå. Den projektansvarige är ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland.

Kontaktmyndighet

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, ansvarsområdet för miljö och naturresurser, har varit kontaktmyndighet för projektet.

Den projektansvariges beskrivning av projektet och dess alternativ

Syftet med projektet är att utveckla stamvägen och förbättra säkerheten och smidigheten i trafiken på planeringsområdet i Kyrkslätt och Sjundeå. De vägavsnitt som ska förbättras ligger i kommunerna Sjundeå och Kyrkslätt och till en mindre del i kommunen Ingå. Planeringsområdet (11 km) sträcker sig från Ingå gräns i väster nära Sunnanvik anslutning (lv 115) österut till Munkkulla planskilda korsning (lv 119) i Kyrkslätts centrum.

Stamväg 51 är idag en tvåfilig blandad trafikled i projektområdet, och den har en huvudsaklig hastighetsbegränsning på 80 km/h. I Sjundeå är hastighetsbegränsningen vid Pickala och Sunnanvik (regionväg 115)

anslutningar 60 km/h. I dag är alla anslutningar i projektområdet plananslutningar.

I projektområdets omgivning finns Kyrksläotts kommuncentrum och tätortsområde, småhusområden, byområden på landsbygden, kulturlandskap och skogsområden. Centrala landskapsmässigt värdefulla kulturlandskap i projektområdet är odlingslandskapet i Sjundeå-Degerby och den byggda kulturmiljön på Pickala gård (RKY-område). I projektområdets närhet finns flera naturskyddsområden, Natura 2000-områden samt en reservering för ett skyddsområde i landskapsplanen. Vägsträckningen korsar Natura 2000-området Sjundeå å.

Den närmaste bebyggelsen ligger i vägens omedelbara närhet. Inom hundra meter från vägen finns 22 bostadshus eller semesterbostäder. De närmaste daghemmen ligger cirka 600 meter från stamvägen, och den närmaste läroanstalten vid Kyrkslätt centrum ligger cirka 75 meter från stamvägen. I projektets påverkningsområde har också identifierats andra känsliga objekt som kan utsättas för konsekvenser till följd av arrangemang för det parallella vägnätet.

Projektalternativen i MKB-förfarandet är:

- Jämförelsesituation 0: Inga åtgärder.
- Alternativ ALT1: Plananslutningarna tas bort och planskilda anslutningar byggs, det parallella vägnätet kompletteras. Stamvägen förblir en väg med en körbana med ett körfält i vardera riktningen. Hastigheterna är på nivån 80 km/h.
- Alternativ ALT2: Plananslutningarna tas bort och planskilda anslutningar byggs, det parallella vägnätet kompletteras. Stamväg 51 uppgraderas till en fyrfilig väg med ett mitträcke och två körfält i vardera riktningen och en hastighetsnivå på 80 km/h.
 - Alternativ ALT 2A: stamvägen görs fyrfilig på sin nuvarande plats.
 - Alternativ ALT 2B: stamvägen görs delvis fyrfilig i en ny terrängkorridor vid Peders raksträcka.
- Alternativ ALT3: Plananslutningarna tas bort och planskilda anslutningar byggs, det parallella vägnätet kompletteras. Stamväg 51 uppgraderas till en fyrfilig väg med två körfält i vardera riktningen och en hastighetsnivå på 100 km/h.
 - Alternativ ALT 3A: stamvägen görs fyrfilig på sin nuvarande plats.
 - Alternativ ALT 3B: stamvägen görs delvis fyrfilig i en ny terrängkorridor vid Peders raksträcka.

Syftet i alla alternativ är att skapa en enhetlig parallell led på landsvägs- eller gatunivå i hela projektområdet. I fråga om parallellvägen har jämförts ett nordligt och ett sydligt alternativ samt en bro över Pickalaån på tre olika ställen norr eller söder om Stamväg 51.

2 MKB-förfarandet och projektets övriga miljöförfaranden

Anhängiggörandet av MKB-förfarandet

Den projektansvariga, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid NTM-centralen i Nyland inledde ett förfarande för miljökonsekvensbedömning (nedan MKB-förfarandet) genom att lämna ett program för miljökonsekvensbedömning till kontaktmyndigheten 12.10.2023. Bedömningsprogrammet var framlagt 16.10.2023–14.11.2023 och kontaktmyndigheten utfärdade sitt utlåtande om det 14.12.2023.

Den projektansvariga lämnade en konsekvensbeskrivning (nedan konsekvensbeskrivning) till kontaktmyndigheten 21.2.2025 för behandling av beskrivningen och utfärdande av en motiverad slutsats.

Behovet av MKB-förfarande för projektet fastställs i enlighet med punkt 9 c i bilaga 1 till MKB-lagen: Ny linjeföring eller breddning av en väg så att den sammanhängande vägsträcka med fyra eller flera körfält som härvid bildas är minst 10 kilometer lång.

Samordning med Naturbedömning och andra förfaranden

En sådan Naturbedömning som genomförandet av projektet i enlighet med 35 § 1 naturvårdslagen (9/2023) förutsätter har genomförts i anslutning till bedömningsförfarandet i form av ett sådant kombinerat förfarande som avses i 35 § 4 i naturvårdslagen. Naturbedömningen gäller området Sjundeå å (FI0100085SAC och FI0100084SPA), som ingår i nätverket Natura 2000. Grunder för skyddet av Naturaområdet Sjundeå å är naturtyperna Naturliga större vattendrag av fennoskandisk typ och Vattendrag med flytbladsvegetation eller akvatiska mossor samt arterna tjockskalig målarmussla, utter och kungsfiskare. Naturbedömningen medföljer som bilaga till konsekvensbeskrivningen.

Då projektets genomförare är NTM-centralen i Nyland (ansvarsområdet L), har miljöministeriet med beslut VN/5707/2025 av 28.2.2025 förordnat att NTM-centralen i Egentliga Finland ger det utlåtande (VARELY/1833/2025) om Naturbedömningen som ska begäras av en NTM-central i enlighet med 35 § 2 mom. i naturvårdslagen. Utlåtandet medföljer som bilaga till denna motiverade slutsats.

För att samordna de myndighetsförfaranden som projektet förutsätter, till exempel planläggning och projektplanering, ordnade kontaktmyndigheten förhandsöverläggningar innan bedömningsförfarandets programskede och beskrivningsskede började. Vid förhandsöverläggningarna behandlades bland annat projektets utgångspunkter och genomförande, bedömningsförfarandet och andra nödvändiga förfaranden samt samordningen av nödvändiga utredningar mellan de olika förfarandena.

3 Information och samråd om konsekvensbeskrivningen

Kontaktmyndigheten informerade allmänheten om konsekvensbeskrivningen och dess framläggande samt om möjligheten att lämna åsikter och utlåtanden med en offentlig kungörelse 10.3.2025–8.5.2025. Kungörelsen och konsekvensbeskrivningen publicerades på NTM-centralens webbplats www.ely-keskus.fi/kuulutukset/uusimaa/ och på miljöförvaltningens webbplats www.ymparisto.fi/Kantatie51SunnanvikMunkinmakiYVA. En annons om kungörelsen skickades till Kyrkslätt och Sjundeå kommuner för publicering på deras webbplatser. Information om konsekvensbeskrivningen och dess framläggning och om möjligheten att framföra åsikter och lämna utlåtanden gavs med tidningsannonser som publicerades i tidningarna Kirkkonummen Sanomat, Länsi-Uusimaa och Västra Nyland 11.3 eller 12.3.2025, beroende på tidningarnas utgivningsdatum.

Under samrådsperioden fanns en pappersversion av konsekvensbeskrivningen framlagd på följande platser:

- Kyrkslätt kommun, Bibliotekshuset Fyyri, Kyrktorget 1, Kyrkslätt
- Kyrkslätt kommun, Masaby bibliotek, Lingonbacka 7, Masaby
- Kyrkslätt kommun, Servicekontoret, Ervastvägen 2 Kyrkslätt
- Ingå kommun, Kommunhuset, Strandvägen 2, 10210 Ingå
- Sjundeå kommun, Kommunhuset, Parkstigen 1, 02580 Sjundeå

Om konsekvensbeskrivningen ordnades evenemang för allmänheten 25.3.2025 på Sjundeå hjärta, Parkstigen 2, 02580 Sjundeå, och 16.4.2025 i Kyrkslätt salen, Ervastvägen 2, 02400 Kyrkslätt. Utöver kontaktmyndighetens och den projektansvariges representanter var cirka 30 personer närvarande på det första evenemanget för allmänheten och cirka 15 personer på det andra.

På evenemanget för allmänheten i Sjundeå togs upp särskilt planeringen av anslutningen i Störsvik, säkerställandet av cykellederna, projektets negativa konsekvenser för kulturmiljön till exempel genom nya broar, de parallella vägarnas ställning och möjligheten att använda dem också med

lantbruksmaskiner, naturutredningarna i anslutning till förfarandet och i fråga om dem särskilt förekomsten av utter i Pickalaån samt eventuella konsekvenser för Kocksbybäcken. På evenemanget för allmänheten i Kyrkslätt diskuterades bland annat beaktandet av den tunga trafiken i väganslutningar från industriområden, läget i fråga om olyckor på stamvägen och förbättring av säkerheten på vägen, utveckling av markanvändningen i projektområdet, ökade bullernivåer vid ALT1 om inte bullerbekämpning genomförs, utveckling av järnvägsförbindelsen som ett projekialternativ och tidtabellen för genomförandet av projektet.

Rapporten om bedömningen av konsekvenserna för Naturaområdet Sjundeå å har varit framlagd tillsammans med konsekvensbeskrivningen, och information om Naturabedömningen har getts i anslutning till kungörelsen om beskrivningen. Begäran om utlåtande till markägarna delgavs med en offentlig delgivning i enlighet med förvaltningslagen. Den offentliga delgivningen ägde rum i samma sammanhang och med samma omfattning som kungörelsen om konsekvensbeskrivningen.

Kontaktmyndigheten informerade om samrådet gällande konsekvensbeskrivningen också med ett pressmeddelande. Den projektansvarige har informerat om projektet och bedömningsförfarandet på sin webbplats. Den projektansvarige har dessutom bildat en uppföljningsgrupp för bedömningsförfarandet. Till gruppen kallades representanter till kommuner i projektområdet och olika myndigheter.

4 Utlåtanden och åsikter om miljöbedömningarna

Kontaktmyndigheten begärde utlåtanden om konsekvensbeskrivningen av kommunerna inom projektets påverkningsområde samt av andra myndigheter som sannolikt berörs av ärendet. Till kontaktmyndigheten lämnades sju utlåtanden och tio åsikter om konsekvensbeskrivningen. Dessutom begärde kontaktmyndigheten att få ett utlåtande om Naturabedömningen i enlighet med 35 § 2 mom. i naturvårdslagen av NTM-centralen i Egentliga Finland.

Nedan presenteras kontaktmyndighetens uppfattning om det centrala innehållet av responsen från samrådsförfarandet, och en svensk översättning av Naturautlåtet från NTM-centralen i Egentliga Finland återges i sin helhet. Kopior på de erhållna utlåtandena och åsikterna har lämnats till den projektansvarige. Utlåtandena och åsikterna finns i sin helhet på adressen www.miljo.fi/Stamvag51SunnanvikMunkkullaMKB.

Alla uppgifter som betraktas som personuppgifter har tagits bort från de utlåtanden och åsikter som publiceras på webbplatsen.

Sammanfattning av utlåtandena

Projektet, utformningen av dess alternativ och åtgärderna för lindring

I utlåtandena konstateras att projektalternativen och deras miljökonsekvenser beskrivs heltäckande, konsekvent och opartiskt. Bedömningens resultat presenteras åskådligt och tydligt, vilket gör det lättare att skapa sig en bild av konsekvensernas helhet. Alternativerna har jämförts på ett adekvat sätt och slutsatserna är följdriktiga.

I flera utlåtanden konstateras att projektet behövs. Bland projektets positiva konsekvenser är att det ökar trafiksäkerheten, främjar trafikens smidighet och gör kommunerna i området mer attraktiva. Kommunerna har i sina utlåtanden också framfört uppfattningar om vilka alternativ som bäst stödjer kommunernas mål.

Det konstateras att södra hamnen i Kantvik, Kyrkslätt och Pickalavikens hamn, som ligger nära projektområdet, tjänar ett område som är större än landskapet och att de därför borde ha lyfts bättre fram i bedömningen.

Gräskärrsvägens lämplighet som parallellväg ifrågasätts i ett utlåtande, då det skulle innebära att trafiken styrs genom ett bostadsområde. Enligt förslaget bör man i det allmänna planeringsskedet undersöka ett alternativ där parallellvägen placeras i södra kanten av en åker cirka 400 norr om Gräskärrsvägen, där den skulle ligga i ett M-2-område i generalplanen. Därifrån skulle vägen fortsätta österut över Sjundeåvägen i korridoren enligt planen. Ingå kommuns markanvändningsplaner särskilt i fråga om den ökande schaktningsverksamheten borde också iaktas i samband med sträckningen. För Ingås del framförs i utlåtandena också att en fortsättning av stamvägen med fyra filer genom Ingå beaktas i planeringslösningarna.

Det konstaterades att åtgärderna för att lindra negativa konsekvenser presenterats koncist i konsekvensbeskrivningen, och de negativa konsekvenserna under byggnadstiden till och med rätt kortfattat. De centrala lindrande åtgärderna presenteras dock i beskrivningen, och det betraktas som nödvändigt för projektet att dessa planer preciseras och kommuniceras till invånarna i projektets påverkningsområde. Även om projektet har positiva konsekvenser för området, kan konsekvenserna i sin helhet inte betraktas som positiva utan att lindrande åtgärder, till exempel bullerhinder, genomförs.

Planläggning och markanvändning

Enligt utlåtandena beskriver konsekvensbeskrivningen läget inom landskapsplaneringen på ett adekvat sätt och identifiera de främsta konsekvenserna för genomförandet av landskapsplanen.

Utvecklingen av trafikförbindelserna konstateras stödja kommunernas utveckling av markanvändningen. Till exempel de regionala förbindelserna

4.7.2025

för gång och cykling österut från Ingå blir bättre, och vägnätet blir mångsidigare. Det konstateras också att Kyrkslätt kommun i flera årtionden avhållit sig från att verkställa markanvändningen i enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 i Getbergs, Pickalavikens och Kantviks områden på grund av de trafikmässiga utmaningarna på Stamväg 51, samt att det projekt som nu är under behandling gör det möjligt att utveckla dessa områden.

Kyrkslätt kommun konstaterar att alla projektalternativ kan väl sammanpassas med markanvändningen i enlighet med kommunens mål och de gällande planerna. För att den allmänna planen för projektet ska kunna godkännas har kommunen berett sig på att utarbeta en detaljplan för området kring den planskilda anslutningen Pedersporten. Enligt programmet kommer arbetet på detaljplanen att börja år 2026. Vidare konstateras det att det inte är nödvändigt att utarbeta en detaljplan för området kring den planskilda anslutningen Getbergsporten, då denna planskilda anslutning anvisas i Kyrksläotts generalplan 2020.

Trafiken längs parallellvägens södra sträckning har i Slussen och Störsvik anvisats att gå genom existerande bebyggelse, vilket inte betraktas som en bra lösning. Med tanke på miljökonsekvenserna anses det södra vägalternativet dessutom orsaka mer splittring, om inte Sjundeå kommuns markanvändningsplaner genomförs. Vidare ligger den södra parallellvägen i ett grundvattenområde av 1 klass i Störsvik och är ett mer negativt alternativ också i detta avseende.

Den norra parallellvägen konstateras i sin tur stöda utvecklingen av markanvändningen i Sjundeå särskilt med tanke på företagsverksamhet. Detta alternativ går delvis i samma korridor med stamvägen, vilket gör att dess miljökonsekvenser är lokalt lindrigare. Det erbjuder dessutom en enhetlig förbindelse för lätt trafik som går parallellt med stamvägen.

I utlåtanden konstateras att trafikfrågor behandlats på ett heltäckande sätt i konsekvensbeskrivningen och att konsekvenserna från trafiken som helhet presenteras väl. Det konstateras dock att granskningen av konsekvenserna som gäller kollektivtrafiken är ytlig och att till exempel Kyrksläotts kommuns mål inte beaktas i den.

Vidare konstateras det att om den norra parallellvägen väljs ut för fortsatt planering, gäller det att ta hänsyn till tryggheten av kollektivtrafikförbindelserna på sträckningen Käla-Marsudden, Störsvik och vidare till Sunnanvik. Då ska undergången som går under Kustvägen vid Stallmossaberget dimensioneras så att den lämpar sig för bussar.

Ytvatten

I utlåtandena lyfts fram de arbeten för att sätta i stånd och förbättra de strömmande vattendragen som utförts under den senaste tiden i projektets

påverkningsområde. Kyrkslätt kommun har byggt en fiskväg förbi Överby damm i Estbyån-Kvarnbyån, så att Estbyåns-Kvarnbyåns huvudfåra är tillgänglig för fisk ända upp till utloppet vid dammen i Humaljärvi. I Kvarnbyån och Jolkbyån har utförts åtgärder för iståndsättning av fiskbeståndet åren 2022–2023. Iståndsättningen av strömmande vattendrag fortsatte år 2024 nedströms från bron där stamvägen går under Kvarnbyån samt uppe i Korsobäckens början. År 2024 iståndsattes dessutom grusbotten där fisk leker i Jolkbyåns nedre lopp.

I utlåtandena konstateras att projektet inte på något ställe får öka belastningen av Kvarnbyån till följd av avrinning från stamvägen. Enligt konsekvensbeskrivningen går avrinningen från stamvägen öster om den planerade planskilda anslutningen i Getberg längs ett åkerdike till Kvarnbyån cirka 400 meter norr om vägens nya sträckning. I bedömningen betraktas avrinningens konsekvenser som ringa på grund av avståndet, men detta anses inte vara riktigt. Det konstateras att man i vägens byggnadsskede bör sköta om att byggplatsvatten hanteras effektivt och att en expert ska planera vattenhanteringen så att Kvarnbyån inte utsätts för belastning.

Naturvärden och naturskydd

I utlåtandena konstateras att konsekvenserna för naturen i huvudsak bedömts på ett adekvat sätt och att utredningarna bygger på godtagbara undersökningsmetoder.

I utlåtanden betraktades det som oklart på vilka grunder och med vilken vikt beteckningarna för ekologiska korridorer som avviker från beteckningarna för behovet av grönförbindelser i Nylandsplanen 2050 lyfts fram i konsekvensbeskrivningen. Dessutom saknas en beteckning för en riktgivande ekologisk förbindelse från kartorna. Det konstateras även att det är oklart varför man vid placeringen av naturtyper i värdeklasser enligt guiden LUOPAS inte har tagit hänsyn till mönstrens betydelse för den ekologiska förbindelsen.

Det konstateras att avvikande från den naturutredning som gjordes i projektet har man i naturutredningen som gäller schaktningsprojekten i Getberget (AFRY 2024) klassificerat fåran väster om schaktningsområdena, norr om stamvägen, på en sträcka om cirka 200 meter, som en rännil i naturligt tillstånd. Det finns skäl att utreda den aktuella fårans karaktär mer ingående, då naturutredarna har olika uppfattningar.

Alla projektalternativ går över Naturaområdet Pickalaån, men konsekvenserna bedöms i huvudsak vara små och tillfälliga. Bedömningen av konsekvenserna bör preciseras vid den fortsatta planeringen särskilt då bronns byggnadsmetod och läge slås fast. Individerna av arten tjockskalig målarmussla ska flyttas före bygget.

4.7.2025

I projektområdet finns två ställen där en betydande ekologisk förbindelse kapas mellan Sunnanvik och Käla. Dessa avbrott har ännu inte analyserats tillräckligt i relation till deras konsekvenser för det större ekologiska nätverket. Dessutom borde parallellvägalternativens konsekvenser för grönförbindelserna preciseras.

De behov av grönförbindelser som anvisas i landskapsplanen har delvis beaktats vid projektplaneringen. Till exempel ekodukten som behövs väster om Getberg och den ekologiska förbindelsen vid Pickalaån har identifierats. Det gäller emellertid att kritiskt bedöma hur dessa förbindelser fungerar, särskilt huruvida Pickalaåns grönförbindelse tillgodoser behoven hos de arter vilkas förbindelseleder blir avbrutna vid Sunnanvik och Käla. Enligt planeringsbestämmelsen som gäller grönförbindelser i landskapsplanen ska det i den mer detaljerade planeringen ses till att förbindelsebehovet som anges med beteckningen bevaras eller förverkligas på ett sätt som tryggar arternas möjligheter att röra sig, rekreations- och friluftsmöjligheterna och att det upprätthåller landskaps- och naturvärdena. Då grönförbindelsens exakta läge avgörs ska man dessutom ta reda på om förbindelsen har förutsättningar att utgöra en del av det större ekologiska nätverket och rekreationsnätet.

I konsekvensbeskrivningen konstateras att en undergång som gör det möjligt för djuren att röra sig mellan områdena på stamvägens båda sidor kommer att byggas vid den ekologiska förbindelsen väster om Getberg. Undergången har också märkts ut i bilagekarta 6 till konsekvensbeskrivningen och i kartan i bild 2.3. På annat håll i konsekvensbeskrivningen meddelas dock att en ekodukt som går över Stamväg 51 kommer att byggas på det här stället. En ekodukt och en undergång för djur fungerar på olika sätt för olika djurarter.

Många stora djur, till exempel hjortdjur, kan i dagens läge ta sig över Stamväg 51 överallt längs projektområdets sträckning. När viltstängsel byggs kan de i Kyrkslätt och Sjundeå ta sig över stamvägen endast längs ekodukten i Ingvalsby och eventuellt längs den planerade undergången i Getberg. Undergången för djur i Getberg ska byggas på så sätt att också stora däggdjur kan använda den som förbindelseled.

I konsekvensbeskrivningen framförs att ekodukten i Getberg främjar det gröna nätverkets bevarande och till och med bidrar till att ekologiska förbindelserna bevaras bättre. Om inga lösningar som gör det möjligt för flygekorre att ta sig över stamvägen i projektområden, kan flygekorre i Kyrkslätt och Sjundeå endast ta sig över Stamväg 51 längs ekodukten i Ingvalsby, då fyrfiliga vägalternativ väljs för genomförande. Om ett alternativ med fyra filer planeras, ska man planera och bygga lösningar som säkerställer förbindelserna för flygekorre i projektområdet.

I fråga om flygekorre efterlyses utredningar om de ekologiska förbindelsernas kontinuitet och bevarandet av livsmiljöerna för flygekorre. I rapporten över naturutredningarna i projektet av år 2024 har en livsmiljö för flygekorre avgränsats i området väster om schaktningsområdena i Getberg. Enligt naturutredningsrapporten som Sitowise gjorde på uppdrag av Kyrkslätt kommun år 2024 påträffades tecken på flygekorre också i lund- och lövsumpskogsområdet söder om artens kärnområde. Det är oklart varför lund- och lövsumpskogsområdet söder om kärnområdet inte har betraktats som ett potentiellt objekt för flygekorre i rapporten över projektets naturutredningar.

Utifrån uppföljningar som de som utfört istandsättningen av strömmande vattendrag har naturlig fortplantning av havsöring observerats i Estbyån. Havsöring har klassificerats som en utrotningshotad art, och Estbyån kan i dagens läge betraktas som ett betydande förekomstområde för ett naturligt havsöringsbestånd. Vid istandsättningen av strömmande vattendrag har dessutom observerats ål åtminstone sommaren 2023. Ål klassificeras som en utrotningshotad art.

Människors levnadsförhållanden, hälsa och trivsel

Det konstaterades att man till den fortsatta planeringen borde välja ett alternativ som bäst kan minska bullerolägenheterna från trafiken i dagens läge och i fortsättningen. Både väg- och spårtrafiken ska beaktas. Eftersom Stamväg 51 är en betydande bullerkälla ska bullerbekämpningsåtgärderna planeras och genomföras i full omfattning genast i byggnadsskedet. Eftersom det också finns andra bullerkällor i området borde man göra större satsningar på bullerbekämpningen än vad som anförs i beskrivningen. Vidare konstateras att bullerbekämpningsåtgärderna i projektområdet och till exempel spridningen av trafikbuller år 2050 presenteras på ett oklart sätt. Det är nödvändigt att med bullermätningar säkerställa att bullerbekämpningsåtgärderna är tillräckliga genast efter att byggarbetena slutförts och senare efter behov. Det är oklart i konsekvensbeskrivningen hur bullret från järnvägen har beaktats vid bedömningen av de samverkande konsekvenserna.

Det påpekas att man som känsliga objekt för buller betecknat daghem som ligger på ett relativt långt avstånd från stamvägen och som inte utsätts för några olägenheter och störningar under vägavsnittets byggnadsskede alls, eller endast i mycket ringa omfattning. Det finns skäl att åtgärda detta i projektets följande skeden så att det inte uppstår onödigt oro bland daghemstjänsternas användare och mer allmänt bland dem som använder området för rekreation.

Gång- och cykellederna längs parallellvägarna förbättrar projektets tillgänglighet. Det betraktas som viktigt att de genomförs högklassigt

eftersom de har stor inverkan på möjligheterna att röra sig och till exempel rekreativsmöjligheterna för invånarna och andra som använder området.

I fråga om trafiksäkerheten påpekas att det kan råda en förhöjd olycksfallsrisk på stället där planeringsområdet slutar och den fyrfiliga vägen omvandlas till en tvåfilig väg. Förbindelserna för lätt trafik upphör och den lätta trafiken ansluter till trafiken på Stamväg 51 på samma ställe, vilket betyder att lätt trafik korsar vägen på detta ställe. Det skulle förbättra trafiksäkerheten på detta ställe om parallellvägen på södra sidan förlängdes till Kocksbyvägens korsning. Det konstateras vidare att smidiga förbindelser till hållplatserna för kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för en fungerande kollektivtrafik och att det förekommit utmaningar som ska lösas särskilt vid Sunnanvik.

Det anses att man i konsekvensbeskrivningen uppskattat att mängden olycksfall minskar rätt måttligt. I ett vägprojekt av motsvarande typ minskade antalet olycksfall med dödlig utgång betydligt, och mängden olycksfall som orsakade personskador minskade avsevärt mer än vad som anförs i bedömningen av det projekt som nu är aktuellt. Det är sannolikt att antalet olycksfall på Stamväg 51 minskar mer än uppskattat också i detta projekt.

Landskap och kulturmiljö

I utlåtandena har det konstaterats att landskapets och kulturmiljöns kända särdrag och värdefulla områden, särskilt det stora värdet av Pickalaåns och Pickala gårds kulturmiljö och landskap, har beskrivits och identifierats i beskrivningen. Bedömningsmetoderna och bedömningen av landskapsbilden, landskapsrummet och värdena i kulturmiljön verkar vara lämpliga och tillräckliga. Även flera åtgärder för att lindra olägenheter som verkar användbara har föreslagits, men planeringen av åtgärder för att lindra olägenheter med varierande och platsanpassade metoder lämnas till projektets fortsatta faser.

I utlåtandena betonas att det är viktigt att noggrant beakta de föreslagna åtgärderna för att lindra konsekvenserna i den fortsatta planeringen av projektet. Särskilt viktigt är detta i de känsliga områdena i Pickala gårds och Pickalaåns kulturmiljö och landskap, men lokalt också i projektets andra mindre känsliga delar som i området vid Peders raksträcka, där genomförandet av projektet har stor inverkan på det öppna åkerlandskapet.

Det konstateras att de arkeologiska objekt som ligger inom planeringsområdet har beaktats och presenterats i beskrivningen på ett adekvat sätt. I beskrivningen har man beaktat de mer preciserade objektuppgifterna som erhållits genom inventeringen, såsom lägesinformation. I utlåtandena framförs dessutom mer detaljerad information om vissa fornlämningars lägesdata och namngivning.

Sammandrag av åsikterna

Projektet bemöts positivt i åsikterna och det ses som viktigt, särskilt med tanke på trafiksäkerheten. Å andra sidan ifrågasätts också projektets omfattning genom att konstatera att det skulle räcka som åtgärder med att rätta ut och bredda vägen på sträckor som är nödvändiga med tanke på trafikens smidighet eller säkerhet, eller bygga omkörningsfiler.

Konsekvensbeskrivningen konstateras vara täckande och projektets konsekvenser har i huvudsak beaktats på ett berömvärt sätt. Dessutom konstateras det att projektets kommunikation och de anknyttande verkstäderna har varit ett värdefullt sätt att samla invånarnas åsikter.

När det gäller utvecklingen av markanvändningen och regionstrukturen har behovet av en fyrfilig stamväg för industrin och företagsverksamheten i stamvägens påverkningsområde lyfts fram. Genom att bygga en särskild anslutning med ramper i Störsvik är det möjligt att säkerställa att serviceställena i området har verksamhetsförutsättningar och att viktiga tjänster för invånarna i södra Sjundeå bevaras. Det ansågs att det är motiverat att planera Getbergs planskilda anslutning på så sätt att den ansluter till den nya vägförbindelsen som ska genomföras i området och som anvisas i general- och landskapsplanerna. Det konstateras också att anslutningen av den nya hamnvägen i Kantvik till stamvägen bör planeras i enlighet med de lösningar som anges i dokumentet *Kt 51 Kirkkonummi – Inkoo, Toimenpiteiden vaiheistus selvitys* (NTM, 2019) så att verksamhetsvillkoren för arbetsplatsområdena tryggas och trafikens negativa konsekvenser minskar. Dessutom ansågs alternativet med den norra parallellvägen vara bättre än den södra bland annat med tanke på jordbruksmaskinernas trafikeringsmöjligheter och utvecklingen av markanvändningen i Sjundeå.

Miljökonsekvenser

Det konstaterades att Kocksbybäcken, som ligger inom projektets påverkningsområde, är ett av de viktigaste fortplantningsområdena för havsöring i Ingarskilaån, vilket innebär att särskild uppmärksamhet måste ägnas åt vattenhanteringen i projektet och avledningen av vattnet från norr till söder. Kocksbybäcken får sin början i källor, och byggandet av vägen kan enligt bedömningen ha konsekvenser för källor och sippervattenytter om byggandet sker i deras omedelbara närhet. Det påpekades att man i all avledning av vatten och vid planeringen av rörledning och broar måste ta hänsyn till djurens möjligheter att röra sig upp- och nedströms, som till exempel utterns passage under vägen via gångbroar. Dessutom ska det viktiga grundvattenområdet i Störsvik i Sjundeå presenteras på kartorna så att det fortsätter också på Ingås sida.

Det framhölls att det är av största vikt att skydda Sjundeå å med dess Naturaområden. Det bör utföras så lite byggande som möjligt i ån och i

dess närhet. Byggandet av broar skulle kunna begränsas till bygget av en ny bro vid Slussen samt förbättring och breddning av stamvägens nuvarande landsvägsbro för lätt trafik. Överlag kan projektets nackdelar bäst undvikas genom att avstå från att bygga och att bredda vägen så lite som möjligt. Den eventuella ekologiska kompensationen som kan göras i projektet ska genomföras i enlighet med hierarkin för lindring av ekologiska olägenheter i naturen.

Det konstaterades också att öringen i Sjundeå å är utrotningshotad och att det växande beståndet av havsöring i älven är litet på grund av nätfiske i sjöbassängerna samt för att Slussen är stängd under de torra höstmånaderna. Den södra parallellvägen och byggandet av bron vid Slussen hotar Sjundeå ås havsförbindelse. Försämringen kan vara ytterst betydande för havsöringens framtid i ån. Vid genomförandet av den södra parallellvägen bör man beakta möjligheten att bygga en naturlig åförbindelse vid slussvallen och bygga en bro under vilken det är möjligt att passera från den nuvarande vallens område. Det bästa alternativet är således att Sjundeå ås havsförbindelse säkerställs utan eller med sluss, om en bro byggs. Det konstaterades också att en sluss inte är nödvändig med de nuvarande vattenanvändningsbehoven.

I åsikterna ansågs det att de kända grönförbindelser som djur använder bör bevaras breda och trädbevuxna, och att en undergång är den säkraste lösningen för korsa vägen för både människor och djur. Det konstaterades att det måste säkerställas vid planeringen av ekodukter att djuren även i fortsättningen kan röra sig i en skogbevuxen miljö. Tunnlarna bör planeras så att de tjänar både människor och djur samt att de är tillräckligt breda och delvis täckta av växtlighet. Vattendrag utgör naturliga gröna förbindelser för både land- och vattenlevande djur, och deras naturliga tillstånd och skyddszoner bör bevaras och skyddas. Det påpekades att naturvärdena vid Pickalaåns mynning och att detaljplanens VL-1/s- och luo-1-områden vid Slussen inte har beaktats i naturutredningarna.

Konsekvenser för människorna

Projektets bullerkonsekvenser lyfts fram i flera åsikter och det konstateras att bullret från stamvägen redan i dagens läge är starkt och till och med störande. Önskemål framfördes om att planeringen av bullerbekämpningen i fortsättningen ägnas särskild uppmärksamhet, att tillräckliga bullerskydd byggs och att invånarna också ges möjlighet att påverka de fastighetsspecifika bullerskyddslösningarna. Bullerskydden ska byggas så att de passar in i kulturmiljöerna och inte döljer landskapet. Buskar eller träd bör planeras på båda sidorna om skydden för att dämpa ljudet och förbättra luftkvaliteten.

Det konstaterades också att de ökande hastigheterna i trafiken orsakar en betydande ökning av bullret och att det är viktigare att minska

bullerolägenheten än att öka hastigheten på stamvägen. Det ansågs dessutom att ALT2 är bättre än ALT3, eftersom trafiksäkerheten blir sämre och klimatutsläppen ökar, om hastigheten höjs till 100 km/h. Det rådde dock inte enighet om detta. Det konstaterades att de cykel- och gångvägar som kommer att byggas också förbättrar säkerheten, och att säkra tunnar borde planeras under vägen för lätt trafik, kanske också en gångbro. Det är viktigt att det finns säkra anslutningar också för lätt trafik i stamvägens korsningar med andra vägar. Resor längs lederna för lätt trafik får inte bli längre än längs den uträtade stamvägen.

Det ansågs att man i konsekvensbeskrivningen inte tar tillräckligt ställning till de ökande trafikmängderna på Abrasbackavägen och de buller-, damm- och säkerhetsproblem som uppkommer då Åbackavägens anslutning avlägsnas och nya planskilda anslutningar och den norra parallellvägen byggs, vilket särskilt drabbar dem som bor på Abrasbackavägens tvärgator. Det konstaterades också att en ny terrängkorridor vid Peders raksträcka väg vid betraktas som det bästa alternativet eftersom det nuvarande vägunderlaget är mjukt, vilket ökar bullret från den tunga trafiken.

Det konstaterades att de planskilda anslutningarna bör byggas på platser där det finns tillräckligt med plats. Bostadsfastigheter får inte stå kvar i mitten av cirkulationsplatser eller planskilda anslutningar. Till exempel vid Störsviksvägen skulle en fastighet stå mitt i den planskilda anslutningens område.

NTM-centralens utlåtande om Naturabedömningen

NTM-centralen i Egentliga Finland har gett följande utlåtande om Naturabedömningen av Naturaområdet Sjundeå å:

Allmänt

Ansvarsområdet för miljö och naturresurser vid NTM-centralen i Egentliga Finland har tagit del av den erhållna Naturabedömningen (Sweco 11.10.2024). I bedömningen har projektets konsekvenser utretts med tillräcklig precision med hänsyn till projektets planeringsfas, där detaljerade planer ännu inte har upprättats. NTM-centralen i Egentliga Finland instämmer i huvudsak i de slutsatser som presenterats i bedömningen.

Om Naturabedömningens behörighet

En Naturabedömning ska göras med tillräcklig noggrannhet för att det ska vara möjligt att påvisa, baserat på vetenskaplig information, att de naturvärden som ligger till grund för skyddet av Naturaområdet inte utsätts

för negativa konsekvenser. Alla lösningar som görs vid projektets genomförande och de konsekvenser som följer av dem är ännu inte kända i detalj. I Naturabedömningen har dock projektets centrala förväntade konsekvenser identifierats. Eftersom projektets konsekvenser har bedömts i enlighet med försiktighetsprincipen i en så kallad "worst case"-situation, kan bedömningen anses vara adekvat trots osäkerhetsfaktorerna.

Slutsatser om Naturabedömningen

NTM-centralen i Egentliga Finland anser att projektet kan genomföras på ett sätt som troligen inte väsentligt försämrar de naturvärden som avsikten var att skydda genom att ansluta områdena i nätverket Natura 2000. När projektets detaljer preciseras ska tillräckliga åtgärder för lindring planeras och vidtas så att projektet får så små konsekvenser för naturvärdena som möjligt.

Pålning av arbetsplatsbroar och andra strukturer i vattenområden ska undvikas i den omfattning det är möjligt. När byggtidens längd under de senare projektskedena preciseras, kan konsekvenser för vattendrag vid behov lindras till exempel genom att förlägga de arbeten som orsakar grumlighet i vattnet till tider utanför vegetationsperioden. Byggarbetena bör också i första hand förläggas till perioder utanför fåglarnas häckningstid. Dessutom bör uppmärksamhet fästas vid tillräcklig bullerbekämpning.

5 Konsekvensbeskrivningens tillräcklighet och kvalitet samt kompetensen hos dem som gjort upp beskrivningen

Kontaktmyndigheten har granskat konsekvensbeskrivningens tillräcklighet och kvalitet och konstaterar till denna del följande.

Konsekvensbeskrivningen för projektet för förbättring av Stamväg 51 uppfyller innehållskraven i 19 § i MKB-lagen (252/2017) och 4 § i MKB-förordningen (277/2017), och den har behandlats på det sätt som förutsätts i MKB-lagstiftningen. Konsekvensbeskrivningen har upprättats med beaktande av projektets bedömningsprogram och kontaktmyndighetens utlåtande om det. Den projektansvarige har också haft tillgång till tillräcklig sakkunskap för att kunna genomföra miljökonsekvensbedömningen och de separata utredningar som bedömningen omfattar.

Det är möjligt att utgående från konsekvensbeskrivningen få en helhetsbild av projektet och dess centrala miljökonsekvenser. Alternativ har föreslagits för genomförandet av projektet och i beskrivningen har miljökonsekvenserna av dessa alternativ bedömts tillräckligt med hänsyn till projektplaneringsskedet.

Konsekvensbeskrivningen har allmänt taget utarbetats omsorgsfullt och bedömningens resultat presenteras tydligt under beaktande av projektets geografiska omfattning. De sammanfattande kartorna över konsekvenserna i projektområdets olika delar är åskådliga och informativa.

I konsekvensbeskrivningen har man i fråga om vissa kategorier av konsekvenser, till exempel buller och luftkvalitet, beslutat att beskriva projektets konsekvenser under byggnadstiden i ett separat stycke, skilt från granskningen av konsekvenserna under stamvägens drifttid. Konsekvensernas betydelse har endast bedömts för de konsekvenser som uppkommer under drifttiden. Kontaktmyndigheten konstaterar att man vid bedömningen av konsekvensers betydelse bör beakta projektets konsekvenser i sin helhet under både byggnadstiden och drifttiden. Å andra sidan är beslutet motiverat eftersom projektet är linjärt och det område som exponeras för konsekvenserna av bygget av vägen förändras i takt med att arbetet går framåt, vilket också förändrar konsekvensernas upplevda betydelse.

6 Kontaktmyndighetens motiverade slutsats

Utifrån konsekvensbeskrivningen, samrådsresponsen och kontaktmyndighetens egen granskning framför kontaktmyndigheten som sin motiverade slutsats följande om de betydande konsekvenserna av projektet för förbättring av Stamväg 51.

Betydande konsekvenser och motiveringar för dessa

Enligt kontaktmyndighetens bedömning kan åtminstone något av alternativen i projektet för förbättring av Stamväg 51 orsaka betydande konsekvenser för människors levnadsförhållanden och trivsel, landskapet och kulturmiljön samt ytvatten och fiskbestånd.

Konsekvenser för människors levnadsförhållanden, hälsa och trivsel

Kontaktmyndigheten anser att projektet sannolikt kommer att ha betydande konsekvenser för människors trivsel och levnadsförhållanden. I konsekvensbeskrivningen har alla projekialternativ bedömts ha stora positiva konsekvenser för människornas levnadsförhållanden, vilket kontaktmyndigheten betraktar som delvis rättvisande. Det är dock svårt att sammanfatta projektets positiva och negativa konsekvenser för livsmiljön till en enda bedömning av betydelsen. Projektet ökar trafiksäkerheten och främjar möjligheterna att smidigt röra sig, även inom kollektivtrafiken och lätt trafik, och dessa är positiva konsekvenser av projektet. Stamväg 51 mellan Sunnanvik och Munkkulla är en av de svagaste förbindelsesträckorna med tanke på trafiksäkerheten inom

verksamhetsområdet för NTM-centralen i Nyland, och projektet är således ytterst välmotiverat i detta avseende, särskilt då trafikmängderna kommer att öka ytterligare i takt med att markanvändningen i området utvecklas.

Å andra sidan medför projektet också negativa konsekvenser för människors levnadsförhållanden, såsom fragmentering av livsmiljöer och rekreationsområden, konsekvenser för landskapet och särskilt buller- och luftkvalitetsrelaterade olägenheter under byggtiden. Även möjligheterna att röra sig kan försämrans lokalt beroende på undergångarnas, hållplatsernas och anslutningarnas läge och typ. Projektet har således både positiva och negativa konsekvenser för levnadsförhållandena och trivseln, och genom val som görs i den fortsatta planeringen och med åtgärder för att lindra olägenheter kan man i hög grad påverka hur dessa konsekvenser betonas i människornas livsmiljö.

Bedömningen av betydelsen av konsekvenserna på människors levnadsförhållanden och trivsel framhävs genom att dessa omständigheter lyfts fram i responsen och åsikterna erhållits. De uttrycker dels oro för att bullerolägenheten ökar och områdena för rekreation krymper, dels stöd för genomförandet av projektet som ökar trafiksäkerheten.

Kontaktmyndigheten anser att det är positivt att mångsidiga metoder använts i projektet för att inkludera invånare och andra intressenter, såsom verkstäder och ledda promenader i projektområdet. Detta har främjat användarnas möjligheter att påverka utvecklingen av sin livsmiljö. På detta sätt har man fått mer och mer detaljerad invånarrespons om användningen av projektområdet och projektplanerna än enbart genom traditionellt hörande. Resultaten kan användas som verktyg vid planeringen.

Dessutom påverkas människors trivsel och levnadsförhållande av buller-, luftkvalitets- och vibrationskonsekvenser under projektets byggande och verksamhet. Mängden människor som utsätts för buller kommer att minska i projektalternativen 2 och 3 till följd av bullerbekämpningsåtgärderna jämfört med den framtida situationen om projektet inte genomförs, vilket minskar olägenheterna för trivseln i livsmiljön. Å andra sidan leder en höjning av hastigheten i trafiken (ALT 3A och 3B) till ökade bullernivåer även i områden där det inte finns bebyggelse, vilket minskar möjligheterna att använda dem till exempel för rekreation.

Konsekvenserna för hälsan framhävs enligt kontaktmyndighetens uppfattning inte i anslutning till genomförandet av detta projekt på samma sätt som konsekvenserna för levnadsförhållandena och trivseln. Konsekvenser för hälsan skulle kunna orsakas till exempel av konsekvenser för vattenkvaliteten i hushållsbrunnar samt långvariga buller- och luftkvalitetsrelaterade olägenheter som överskrider gränsvärdena. Enligt bedömningen kommer projektet inte att förorsaka sådana konsekvenser.

Konsekvenser för landskapet och kulturmiljön

Landskapsvärdena i projektets påverkningsområde och projektets konsekvenser för dem har identifierats på ett berömvärt sätt i bedömningen. Konsekvenserna har under beaktande av konsekvenserna av byggandet av den norra parallellvägen bedömts vara betydande och negativa. Enligt kontaktmyndighetens uppfattning kommer de nya planskilda anslutningarna som byggs i projektet samt de anknytande konstruktionerna och strukturerna, såsom bullerskydd och broar, att ställvis förorsaka stora förändringar i landskapet, och därför kan alla alternativ bedömas ha betydande konsekvenser för landskapet.

I den fortsatta planeringen av projektet bör särskild uppmärksamhet ägnas åt att minska skadorna i landskapsbilden. Frågan har behandlats på en ganska allmän nivå i beskrivningen och metoderna att lindra olägenheterna kommer naturligtvis att avgöras i den mer detaljerade planeringen av projektet. Det är särskilt viktigt att lindra olägenheterna för landskapet i Störsvik och i Pickala ådal samt längs parallellvägarnas sträckningar genom öppna åkerområden. De lindrande åtgärdernas betydelse betonas också i området kring Peders raksträcka, där breddningen av vägkorridoren och genomförandet av de bergskämningar som de nya planskilda anslutningarna kräver samt bygget av parallellvägarna och bullerskydden har stor inverkan på det öppna åkerlandskapet. Alternativet med den norra parallellvägen skulle dessutom kräva en bro över Pickalaån. Den södra parallellvägen skulle vara ett fördelaktigare alternativ med tanke på konsekvenserna för landskapet och även de samverkande konsekvenserna för landskapet än den norra.

Det arkeologiska kulturarvet har bedömts och beaktats i tillräcklig omfattning. I detta planeringsskede krävs inga ytterligare undersökningar av de arkeologiska objekt som ligger i närheten av planeringsområdet. Platsinformationen om det potentiella fornlämningsobjektet Getberg (Gietbärgs) har preciserats under inventeringen som genomfördes våren 2024, och det bedöms att byggandet av Getbergs anslutning inte kommer att påverka objektet. Om planerna för de norra parallellvägarna på sträckningen Peders-Munkkulla dessutom ändras så att de kan påverka bevarandet av den fasta fornlämningen Munkinmäki Munkkulla, ska ett utlåtande begäras från Västra Nylands museum.

Konsekvenser för ytvatten, vattenvård och fiskbestånd

I bedömningen av konsekvenser för ytvatten har de centrala konsekvensmekanismerna under byggandet och driften av projektet identifierats, och sannolikheten och styrkan av konsekvenserna för vattenkvaliteten och vattenlevande organismer samt känsligheten hos närliggande vattendrag har granskats. Konsekvenserna för ytvatten har bedömts vara närmast måttliga och negativa i de olika alternativen. Till

4.7.2025

vissa delar har konsekvensernas potentiella betydelse enligt kontaktmyndighetens uppfattning underskattats. Projektets konsekvenser särskilt för vattendrag i kategorin bäckar och deras känsliga fiskbestånd, till exempel havsöring, kan under vissa förhållanden också bli betydande. Dessutom har åtgärderna för att lindra olägenheter, såsom hantering av byggplatsvatten, beskrivits på en ganska allmän nivå, vilket gör att deras effekt inte har kunnat bedömas på ett tillförlitligt sätt i detta skede. Åtgärderna för lindring kommer att planeras mer ingående i projektets följande skeden.

Kontaktmyndigheten anser att särskilt den schaktning som görs i områden som påverkar de för belastning känsliga öringsbäckarna Kocksbybäcken, Bölebäcken-Lappträskbäcken och Estbyån-Kvarnbyån kan orsaka betydande grumling av vattnet i bäckarna och sedimentering på bäckarnas botten, vilket kan leda till förändringar i bäckecosystemet och skador på fiskarnas levnadsförhållanden och fortplantning. Särskilt byggandet av planskilda anslutningar i bäckarnas avrinningsområden kräver omfattande och långvariga schaktningsarbeten och på vissa områden, som i Sunnanvik, även brytning av sten. I bäckarnas avrinningsområden utförs också byggnad av parallellvägar. Dessutom kan det förekomma sura dagvattenpulser och metallbelastning som härstammar från sura sulfatjordar i projektområdets östra del och orsakas av bearbetningen av sådana jordar. Det är inte uteslutet att dessa åtgärder kan leda till konsekvenser som är större än måttliga. I praktiken har det visat sig att vatten från byggarbetsplatser i lerhaltiga områden kan innehålla mellan hundra och flera tusen milligram suspenderade partiklar per liter. Det finkorniga materialet transporteras långt från byggarbetsplatsen, särskilt under regniga perioder och häftigt regn.

De föreslagna åtgärderna för att lindra olägenheterna för ytvatten bör beaktas heltäckande i den fortsatta planeringen av projektet. För avrinningen från stamvägen bör planeras vattenhanteringslösningar som minskar transporten av saltavsköljning och andra föroreningar till bäckarna och Pickalaån. Under byggandet är det viktigt att tillämpa de gränsvärden och förhållningsregler som gäller suspenderade partiklar och andra skadliga ämnen och miljövariabler som anges i anvisningen om hanteringen av byggplatsvatten i huvudstadsregionen (Pääkaupunkiseudun työmaavesiohje, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, HSY, 2024). Konstruktionerna för vattenhantering bör vara klara på byggarbetsplatserna innan schaktning påbörjas. I den fortsatta planeringen av projektet bör fokus särskilt läggas på åtgärder som lindrar grumlingen av vattnet, såsom att skydda ramper mot erosion och använda partikelfällande filtrerande dammar och andra filtrerande vattenhanteringskonstruktioner. Innan schaktning inleds ska dessutom

hanteringen och deponeringen av sura sulfatjordar planeras på så sätt att de inte kan medföra olägenheter för vattendrag.

Projektets konsekvenser för fiskbestånden i vattendrag eller havsområden behandlas knappast alls i beskrivningen, sannolikt för att man inte ansett att konsekvenserna kommer att sträcka sig ut till dessa ytvatten i någon betydande omfattning. Enligt kontaktmyndighetens bedömning kan särskilt öringsbeståndet i Kocksbybäcken och Estbyån-Kvarnbyån utsättas för betydande olägenheter på grund av byggandet av de närmaste planskilda anslutningarna och parallellvägarna, om hanteringen av byggplatsvatten inte omsorgsfullt planeras och genomförs också för beredskap för häftiga regn och andra perioder med hög avrinning. Den mest betydande risken för fiskbestånden är att belastning av suspenderade partiklar som uppstår under byggandet och sura dagvattenpulser och metallbelastning från sura sulfatjordar och bearbetningen av kommer ut i vattendragen.

Kontaktmyndigheten konstaterar att man måste iaktta särskild omsorg vid hanteringen och kontrollen av dagvattnen från byggarbetsplatserna i projektet från öringens lekvandrings- och lekperiod (1.9–30.11) fram till dess att ynglen kläcks i slutet av april.

Konsekvensbeskrivningen beskriver den ekologiska statusen av de klassificerade vattenförekomsterna i projektets påverkningsområde, men projektets konsekvenser för vattenvårdsförvaltningens mål för vattenförekomsternas status eller för kvalitetsfaktorerna granskas inte i beskrivningen, och utifrån den bedömning av konsekvenserna för ytvatten som lagts fram är det inte möjligt att dra klara slutsatser om vilka konsekvenser som uppstår. Vattnets ekologiska status bedöms per kvalitetsfaktor (till exempel vattenvegetation, bottenlevande djur, fiskar), och kvalitetsfaktorernas status får inte försämrats som en följd av projektet (Lag om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen 1299/2004 § 20b). Kontaktmyndigheten betonar att det vid genomförandet av projektet, särskilt på områden för byggnad av planskilda anslutningar som kräver omfattande schaktningsarbete, måste vidtas tillräckliga åtgärder för hantering av byggplatsvattnen och användas förfaranden som lindrar olägenheterna, så att projektet inte orsakar försämring av vattenförekomsternas statusklassificering för någon kvalitetsfaktors del.

Om det södra alternativet väljs som parallellväg, bör man vid den fortsatta planeringen av projektet säkerställa att brolösningen vid Slussen inte hindrar öppnandet av en havsförbindelse i Sjundeå å i framtiden.

Övriga konsekvenser

Konsekvenser för markanvändning och planläggning

4.7.2025

Planeringssituationen i projektets påverkningsområde beskrivs grundligt, och de förändringsbehov som olika projekialternativ medför tillsammans med deras direkta och indirekta konsekvenser för utvecklingen av kommunernas områdesanvändning bedöms omsorgsfullt i konsekvensbeskrivningen. Kontaktmyndigheten anser utifrån sin granskning att bedömningens slutsatser är rättvisande.

Betydelsen av Stamväg 51 som regional huvudled identifieras i Kyrksläotts generalplaner. I de gällande generalplanerna har dock inte någon reservering för den planskilda anslutningen i Pedersporten anvisats, och de trafikarrangemang som presenteras i beskrivningen står delvis i strid med målen i generalplanen, såsom med beteckningen MA för landskapsmässigt värdefullt åkerområde.

I projekialternativen 2B och 3B granskas dessutom en flyttning av stamvägens sträckning längre söderut vid Peders. I konsekvensbeskrivningen har det konstaterats att den aktuella förändringen i trafikarrangemangen är så stor i förhållande till lösningarna i generalplanen att generalplanen måste ändras eller preciseras genom detaljplanering.

I Sjundeås område har konflikter mellan projekialternativen och gällande eller anhängiga general- eller detaljplaner identifierats särskilt i fråga om lösningen för den planskilda anslutningen i Störsvik, användningen av de planerade matarlederna söder om stamvägen som parallellväg, behovet av plats som omvandlingen av stamvägen till en fyrfilig väg kräver vid Pickala trafikstation och avsaknaden av beteckning för körförbindelse från VL-1- och LV-områdena i detaljplanen för Slussen. Dessutom har osäkerhet konstaterats i fråga om hur den anhängiga strategiska delgeneralplanen eventuellt kommer att ersätta gamla delgeneralplaner eftersom beslut ännu inte fattats om delgeneralplanens rättsverkning.

Lagen om områdesanvändning (132/1999) gör det möjligt i vissa situationer och under vissa förutsättningar att upprätta en detaljplan i strid med en gällande generalplan. Enligt 42 § 4 mom. i lagen om områdesanvändning får detaljplanen av grundad anledning utarbetas eller innehållet i den ändras med avvikelse från det som föreskrivs i 1 mom., om generalplanen är uppenbart föråldrad. I så fall ska det emellertid ses till att detaljplanen anpassas till generalplanen som helhet och det som föreskrivs i 39 § om kraven på generalplanens innehåll ska beaktas.

Planeringen av landsvägar regleras i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). I 17 § 2 mom. föreskrivs att en utredningsplan eller vägplan inte får godkännas i strid med en landskapsplan eller en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det förordas av kommunen. En vägplan kan godkännas i strid med en gällande generalplan om det är fråga om en

avvikelse med ringa konsekvenser och om kommunen och de fastighetsägare som direkt påverkas av avvikelsen förordar det.

Det blir således aktuellt med att lösa de identifierade konflikterna mellan de föreslagna genomförandealternativen för projektet och planläggningen för projektområdet vid projektets allmänna planering. Detta sker antingen med en generalplan eller, i den mån det är möjligt, med en detaljplan på det sätt som avses i 42 § 4 mom. i lagen om områdesanvändning. Omfattningen av planeringsområdet med plan och det lämpliga planeringsverktyget preciseras i takt med att planeringen av projektet framskrider bland annat beroende på vilket projektalternativ som väljs.

Kontaktmyndigheten betonar att det är viktigt att föra projektplaneringen framåt i en nära dialog med kommunernas planeringsmyndigheter så att det blir möjligt att samordna de båda parternas mål.

Kontaktmyndigheten påpekar dessutom att beredningen av detaljplanen Joddböle III i Ingå avslutats och att man i stället berett detaljplanen Joddböle V. Planens mål är inte heller längre exempelvis att bygga produktion av grön ammoniak, vilket texten hävdar. Bedömningen av konsekvenserna från trafiken som gjorts för planen är också redan klar och dess antaganden borde ha uppdaterats i beskrivningen.

Konsekvenserna för naturvärden och naturskyddet

Kontaktmyndigheten anser att den genomförda bedömningen av konsekvenserna för naturen och bedömningen av konsekvensernas betydelse i huvudsak är rättvisande. Enligt kontaktmyndighetens uppfattning har mekanismer för projektets konsekvenser för naturen identifierats i tillräcklig omfattning, och bedömningen av objektens känslighet och konsekvensernas storlek tillsammans med de slutsatser som gäller dem är befogade. Naturutredningarna och kartläggningarna av arter har genomförts vid de rätta tidpunkterna och med tillräcklig precision.

Förbättring av stamvägen innebär i alla alternativ att planskilda anslutningar byggs och det nuvarande vägområdet utvidgas. Dessutom placeras parallellvägar delvis i nya terrängkorridorer. Enligt konsekvensbeskrivningen splittrar parallellvägarna naturmiljöer, men de har en obetydlig hindrande verkan. Projektets mest betydande konsekvens för ekologiska förbindelser orsakas av viltstängslet längs stamvägen, som har en stark hindrande verkan. Arterna kan röra sig endast längs den föreslagna ekodukten väster om Getberg, genom anslutningsområdena och längs Pickalaån. Kontaktmyndigheten instämmer med slutsatsen i bedömningen att den planerade enskilda ekodukten inte ensam räcker till för att säkerställa fungerande ekologiska förbindelser över stamvägen. Därför är det nödvändigt att vid den fortsatta planeringen av projektet också leta efter andra lösningar som gör det möjligt för djuren att röra sig, såsom lämpliga förbindelser i samband med anslutningsområden eller på

4.7.2025

andra lämpliga ställen i terrängen. Med tanke på små djurarter gäller det också att undersöka genomförandet av undergångar eller tunnlar för små djur. När det gäller flygekorre konstaterar kontaktmyndigheten att det är nödvändigt att bedöma genomförandet av artens möjligheter att ta sig över stamvägen och att vid behov planera strukturer som säkerställer flygekorrens förbindelser i projektområdet, såsom hoppstolpar.

Kontaktmyndigheten konstaterar att det är nödvändigt att genomföra även de övriga åtgärderna för att lindra konsekvenserna för naturvärden och arter som beskrivs i konsekvensbeskrivningen i projektets följande skeden i så stor utsträckning som det är möjligt för att trygga naturvärdena och främja den biologiska mångfalden i området. De i beskrivningen presenterade rekommendationerna gällande användningen av existerande vägsträckningar vid planeringen av parallellvägarna och lindringen av konsekvenserna för enskilda objekt genom att undvika att bygga i objekten och stödja den biologiska mångfalden i dem bör granskas som en del av projektets fortsatta planering. Till exempel vid Kvarnbyån bör man vid den fortsatta planeringen av projektet säkerställa att undergången fungerar särskilt som en led för havsöring, ål och utter. Eftersom utter inte gärna använder enbart vattenförbindelser måste det också finnas möjlighet att ta sig på land genom undergången. Detta gäller också broar som byggs över åar och bäckar. Det är nödvändigt att lämna en jordbank och lämplig vegetation under broarna, så att djuren kan ta sig under dem. Dessutom måste den naturliga tillståndet hos småvatten i projektets påverkningsområde vid behov kontrolleras under den fortsatta planeringen för att säkerställa behovet av undantagstillstånd i enlighet med 2 kap. 11 § i vattenlagen.

Nuläget för fågelbeståndet i planeringsområdet har utretts och konsekvenserna har i huvudsak bedömts på ett korrekt sätt och på en tillräcklig precisionsnivå i förhållande till planerna. Det häckande fågelbeståndet har utretts med betoning på områden kring anslutningarna. När det gäller den norra parallellvägen har fågelinventeringen dock varit bristfällig, och därför bör fågelinventeringen och bedömningen av konsekvenserna för fåglar kompletteras i projektets följande skeden. Utredningarna är bristfälliga även i fråga om kungsfiskare och vitryggig hackspett, och de bör kompletteras framför allt i området kring Pickalaån. De ovan nämnda kompletterande fågelutredningarna ska göras enligt ett separat arbetsprogram som NTM-centralen godkänt. Arten kungsfiskare är skyddsgrund för SPA-området Sjundeå å, och i utlåtandet av NTM-centralen i Egentliga Finland om Naturabedömningen av Sjundeå å konstateras att byggarbetena i första hand bör förläggas till tider utanför fåglarnas häckningstid och att man ska fästa uppmärksamhet vid tillräcklig bullerbekämpning. Genom den kompletterande utredningen av kungsfiskare erhålls sannolikt tillräcklig säkerhet om huruvida det finns

gynnsamma bankar med häckningsplatser för arten i vattendragen vid eller i närheten av broplatserna. Med tanke på kungsfiskaren, som är skyddsgrund för Naturaområdet, är det väsentligt i projektet att hela Naturaområdet bevaras som en häcknings- och rastmiljö för arten och att Naturaområdet inte försämras till denna del på grund av direkta förändringar i levnadsmiljön eller indirekta bullerkonsekvenser eller andra konsekvenser som byggarbetet orsakar.

Konsekvenser för grundvattnet och jordmånen

Konsekvenserna av genomförandet av projektet för grundvattnet, jordmånen och berggrunden bedöms i tillräcklig omfattning i konsekvensbeskrivningen. Betydelsen av konsekvenserna för grundvattnet har beroende på parallellvägens sträckning bedömts vara måttliga och negativa (södra alternativet) eller neutrala (norra alternativet), vilket är rättvisande. I samband med genomförandet av de planerade undergångarna, som planeras i ett senare skede av projektet, kan det bli nödvändigt att sänka grundvattnets ytnivå. Kontaktmyndigheten påminner om att sänkning av grundvattnet är tillståndspliktig enligt 3 kap. 2 § i vattenlagen, om det orsakar privat eller allmän förlust av förmån. Behovet av tillstånd enligt vattenlagen bedöms av den regionala NTM-centralen.

De sura sulfatjordarna i projektets påverkningsområde har identifierats och beaktats på det sätt som krävs i programutlåtandet. Även behovet att fortsatt undersöka förekomsten av sura sulfatjordar och behovet att utfärda anvisningar för byggåtgärder som bearbetningen av dessa jordar och de eventuella negativa konsekvenserna av bearbetningen kräver har identifierats. Kontaktmyndigheten betonar att det är viktigt att beakta sulfatjordarna vid den fortsatta planeringen av projektet både genom undersökning och praktiska anvisningar eftersom de praktiska förfarandena för att hantera och deponera schaktningsmassor, hålla schakten öppna och hantera och avleda vatten från schakten har avgörande betydelse när det gäller att förhindra negativa konsekvenser av sulfatjordar.

Buller- och vibrationskonsekvenser

Kontaktmyndigheten anser att den utförda granskningen av bullerkonsekvenser och jämförelsen av projekialternativen är tillräckligt noggranna. Projektets bullerstudier har gjorts med ett kalkylprogram som använder den nordiska kalkylmallen för vägtrafikbuller. Enligt beskrivningen bygger bullerberäkningen på bullrets spridning i en 3D-terrängmodell där bullerkällor, byggnader, bullerskydd och terrängformer samt deras akustiska egenskaper har placerats. Kontaktmyndigheten betonar att det finns anledning att också ta hänsyn till planläggningen i området i samband med de fortsatta granskningarna och planeringen av

bullerbekämpningen i projektet, vilket även konstateras i konsekvensbeskrivningen.

Skillnaderna i exponeringen för buller mellan de olika projektalternativen presenteras på ett åskådligt sätt i beskrivningen. De åtgärder för bullerbekämpning som föreslås i bedömningen är nödvändiga i alla projektalternativ. Särskilt genomförandet av alternativ 2 och 2B med beaktande av bullerbekämpningen minskar avsevärt antalet människor som exponeras för buller jämfört med en situation där projektet inte genomförs. Kontaktmyndigheten instämmer med den slutsats som läggs fram i beskrivningen om att projektet i detta avseende har en stor och positiv inverkan.

När det gäller alternativ 3 och 3B bidrar höjningen av hastighetsgränsen till 100 km/h väsentligt till uppkomsten av bullerolägenheter. Jämfört med den nuvarande situationen och referenssituationen förblir bullersituationen dock oförändrad, om bullerbekämpningen genomförs på den nivå som anges i beskrivningen. Enligt beskrivningen är konsekvensen av alternativen 3 och 3B under beaktande av bullerbekämpningen måttlig och positiv. Bedömningen kan anses vara rättvisande när man endast ser på antalet invånare som utsätts för buller. En höjning av hastigheten i trafiken påverkar dock bullernivåerna även i områden där det inte finns bebyggelse, vilket minskar möjligheterna att använda dem till exempel för rekreation. I ljuset av detta anser kontaktmyndigheten att bedömningen av konsekvensens betydelse i fråga om alternativen 3 och 3B är alltför positiv. Det är viktigt att genomföra och precisera de föreslagna åtgärderna för bullerbekämpning i projektets följande planeringsskeden, om det aktuella alternativet väljs för genomförande.

Bullerkonsekvenserna av användningen av vägen har bedömts i tillräcklig omfattning i förhållande till MKB-förfarandets skede. Projektet bedöms inte orsaka betydande vibrationer.

I beskrivningen identifieras buller- och vibrationsolägenheter i miljön under byggnadstiden, men bedömningen är inte utförd i detalj. Kontaktmyndigheten anser dock att bedömningen är tillräcklig med hänsyn till planeringsskedet, eftersom bullret under byggnadstiden styrs och olägenheterna minskas vid behov bland annat genom föreskrifter som ges utifrån bulleranalyser i enlighet med 118 § i miljöskyddslagen. Dessutom kommer enskilda exponerade objekt i projektets påverkningsområde sannolikt inte att exponeras för långvariga olägenheter till följd av buller eller vibrationer från byggandet, eftersom byggarbetet flyttas i takt med att projektet går framåt.

Konsekvenser för luftkvaliteten

Enligt konsekvensbeskrivningen har projektet små och negativa konsekvenser för luftkvaliteten under drifttiden i alla projektalternativ.

4.7.2025

Bedömningen kan betraktas som rättvisande. Kontaktmyndigheten konstaterar att de öknings av mängden inandningsbara partiklar eller damm och deras spridning under den förbättrade stamvägens drifttid sannolikt inte kommer att orsaka betydande negativa konsekvenser för invånare som bor i närheten eller för miljön jämfört med nuläget. Bedömningen borde också ha inkluderat projektets dammkonsekvenser och andra konsekvenser för luftkvaliteten under byggnadstiden eftersom schaktningsarbeten och bergsbrytning kan orsaka damm- och luftkvalitetsolägenheter, särskilt lokalt. Det gäller att planera heltäckande åtgärder för att förhindra att damm som uppstår vid schaktningsarbeten sprids under projektets genomförande, bland annat med bevattning.

Klimatkonsekvenser

Projektets klimatkonsekvenser har bedömts vara måttliga och negativa, vilket kontaktmyndigheten anser vara en riktig nivå. Utgångspunkterna för bedömningen av klimatkonsekvenserna och de metoder som använts vid beräkningen har i huvudsak beskrivits väl i konsekvensbeskrivningen. Utsläppsberäkningarna i bedömningen är heltäckande och omfattar utsläppen under projektets livscykel, utsläppen från produkt- och byggnadsskedet och utsläppen från förnyandet av materialen under stamvägens driftskede. Slutskedet av projektets livscykel har dock utelämnats från utsläppsberäkningarna, och detta beslut har inte motiverats. Även detta skede borde ha tagits med i beräkningarna.

Den största bristen i bedömningen är att utsläppsberäkningarnas resultat inte har kopplats tydligt till slutsatser om klimatkonsekvensernas betydelse. Bäst beskrivs klimatkonsekvenserna i avsnitt 17.1, som tydligt beskriver hur projektet påverkar uppnåendet av klimatmål som fastställts i klimatstrategier och -planer. I beskrivningen konstateras att projektet redan definitionsmässigt inte är i linje med klimatmålen eftersom det bygger på antaganden om ökade vägtrafikmängder, orsakar stora växthusgasutsläpp under byggnadstiden och avlägsnar kolsänkor. Projektet representerar således en icke-önskad utveckling i fråga om växthusgasutsläppen från trafiken. För att göra den övergripande presentationen av klimatkonsekvenserna klarare skulle detta kapitel ha kunnat upptas som en del av bedömningen av klimatkonsekvenserna och kopplats tydligare till utsläppsberäkningens resultat och till bedömningen av betydelsen och dess motiveringar.

I avsnittet som handlar om den egentliga bedömningen av klimatkonsekvenserna (14.4.) är bedömningen av konsekvensernas betydelse bristfällig. I tabell 14.6, där betydelsen av konsekvenserna som helhet i olika alternativkombinationer har bedömts, är motiveringarna av bedömningen av konsekvensernas betydelse oklara och endimensionella, och de fokuserar på att ställa betydelsen av de olika alternativens konsekvenser i relation med varandra.

Dessutom är de jämförelsepunkter som valts i bedömningen delvis missvisande eller otillräckligt underbyggda. Skogsförlusten till följd av projektet har jämförts med den årliga genomsnittliga skogsförlusten i Finland under 2010-talet, vilket inte är en lämplig jämförelse på grund av skillnaderna mellan den nationella och regionala skalan. Förlusten av kolsänkor i skogarna har bedömts verbalt och baserat på beräkningar från projekt av liknande typ, vilket är en bra utgångspunkt för jämförelsen, men då en källhänvisning saknas är det svårt att verifiera hur tillförlitlig bedömningen är. Det är således inte möjligt att skapa sig en tillförlitlig bild av hur betydande projektets klimatkonsekvenser är, eftersom bedömningen av konsekvensernas betydelse inte motiveras tillräckligt och bedömningens slutsatser inte presenterats tydligt.

Bra åtgärder för att lindra klimatkonsekvenser presenteras heltäckande på en allmän nivå, men å andra sidan konstateras det att det i detta skede av planeringen är svårt att bedöma hur genomförbara åtgärderna är och vilken effekt de skulle kunna ha. I fråga om detta konstaterar man i beskrivningen dessutom att ett enskilt projekt endast har liten betydelse när det gäller att bromsa upp klimatförändringen. Kontaktmyndigheten konstaterar att uppnåendet av klimatmålen på nationell och regional nivå förutsätter att koldioxidutsläppen minimeras i alla nya projekt och att de lindras fullt ut med alla tillgängliga metoder. De lindrande åtgärdernas betydelse betonas, då klimatkonsekvenserna av det granskade projektet i huvudsak står i motsats till klimatmålen.

Anpassningen till klimatförändringen och de risker som klimatförändringen medför identifieras i bedömningen på en översiktlig nivå. Riskerna som kan uppstå till följd av klimatförändringen och beredskapen för dem beaktas i den mer detaljerade vägplaneringen. De åtgärder som presenteras i beskrivningen för att främja den biologiska mångfalden under vägprojektets byggnadsskede kan rekommenderas också med tanke på anpassningen till klimatförändringen.

Konsekvenser för användningen av naturresurser

När projektet byggs, uppstår överskottsjord och sprängsten. Enligt konsekvensbeskrivningen eftersträvas massbalans för jordmaterialet, så att material som tas bort från berg- och markskärningar används för fyllningar, vallar, vägens konstruktionslager, bullervallar eller olika slags åtgärder för återställning av landskapet. Kontaktmyndigheten betonar återvinning av jordmaterial och användning av återvunna material, då projektet genomförs.

7 Omständigheter som ska beaktas vid den fortsatta behandlingen av projektet

Konsekvensbeskrivningen och denna motiverade slutsats som kontaktmyndigheten utfärdat ska fogas till tillståndsansökan som gäller projektet i enlighet med 26 § i MKB-lagen. Tillståndsmyndigheten ska försäkra sig om att den motiverade slutsatsen är aktuell när tillståndsärendet avgörs. Den projektansvarige kan vid behov begära att kontaktmyndigheten framför sin åsikt om den motiverade slutsatsens aktualitet innan tillståndsärendet blir anhängigt. Det kan bli nödvändigt att överväga behovet av uppdatering till exempel om det skett förändringar i projektet eller om det har gått lång tid sedan bedömningen.

Tillståndsmyndigheten får inte bevilja tillstånd för genomförande av projektet eller fatta något därmed jämförbart beslut innan myndigheten fått tillgång till konsekvensbeskrivningen och den motiverade slutsatsen. Den motiverade slutsatsen ska ingå i tillståndsbeslutet, och resultaten av samråden om konsekvensbeskrivningen ska beaktas på påkallat sätt i tillståndsbeslutet. Det bör framgå av beslutet hur konsekvensbeskrivningen och den motiverade slutsatsen beaktats. I tillståndslagen finns dessutom mer ingående bestämmelser om hur bedömningen ska beaktas.

Vid den fortsatta behandlingen och planeringen av projektet ska särskilt följande centrala aspekter beaktas utöver det som anges i denna slutsats:

- strukturerna för behandling av byggplatsvatten ska vara färdiga innan schaktningen på anslutnings- och vägområden påbörjas.
- det finns anledning att tillämpa de gränsvärden och förhållningsregler som gäller skadliga ämnen och miljövariabler som beskrivs i anvisningen om byggplatsvatten för huvudstadsregionen vid byggandet (Pääkaupunkiseudun työmaavesiohje, HSY 2024)
- behandlingen av sura sulfatjordar och hantering av avrinningen från dem på byggarbetsplatsen bör planeras i detalj innan schaktningen påbörjas.
- effektiva åtgärder för att lindra spridningen av byggdamm under projektets byggtid måste planeras, exempelvis bevattning.
- åtgärder för att lindra trafikbullrets spridning från stamvägen bör planeras heltäckande i de följande skedena av projektets genomförande. I anslutning till detta ska hänsyn också tas till åtgärdernas konsekvenser för landskapet.
- i projektet ska utöver grönförbindelsen också andra lösningar som gör det möjligt för djur att röra sig planeras och genomföras, exempelvis förbindelser som lämpar sig för djur i samband med

anslutningsområden eller på andra lämpliga ställen i terrängen. Med tanke på små djurarter gäller det att undersöka genomförandet av undergångar eller tunnlar för små djur.

- projektets konsekvenser för landskapet och kulturmiljön bör minskas med tillräckliga åtgärder som är lämpliga för det alternativ som väljs till fortsatt planering.
- för sänkning av grundvattnet ska tillstånd sökas enligt 3 kap. 2 § i vattenlagen, om det orsakar privat eller allmän förlust av förmån.

8 Distribution av den motiverade slutsatsen och information om den

Kontaktmyndigheten sänder den motiverade slutsatsen samt kopior av de erhållna utlåtandena och åsikter om konsekvensbeskrivningen till den projektansvarige.

Den motiverade slutsatsen delges de myndigheter som behandlar projektet, kommunerna i projektets påverkningsområde, landskapsförbunden och övriga berörda myndigheter.

Den motiverade slutsatsen samt de utlåtanden och åsikter som erhållits finns framlagda på miljöförvaltningens webbplats på adressen: www.miljo.fi/Stamvag51SunnanvikMunkkullaMKB samt på myndighetens webbplats i 30 dagars tid på adressen www.ely-keskus.fi/kuulutukset/uusimaa.

9 Prestationsavgift, dess fastställande och möjlighet till omprövning av avgiften

Prestationsavgiften är 11 400 euro.

Avgiften som tas ut för utfärdande av kontaktmyndighetens motiverade slutsats har fastställts i enlighet med avgiften för ett vanligt projekt (14–23 dagsverken). Avgiften fastställs med stöd av förordningen om NTM-centralernas avgifter.

En betalningsskyldig som anser att ett fel har begåtts vid fastställande av avgiften för den motiverade slutsatsen kan yrka på rättelse hos Nylands närings-, trafik- och miljöcentral inom sex månader från dagen då detta utlåtande utfärdades. Länk till anvisningen om omprövning av försäljningsfakturer: <https://www.keha-keskus.fi/sv/uppgifter-och-tjanster/begaran-om-omprovning-och-andringssokande>.

10 Tillämpade lagrum

Lag om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) 19 och 23 §

Statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (277/2017) 4 §

Lag om grunderna för avgifter till staten (150/1992) 8 §

Statsrådets förordning (794/2024) om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer 2025, 2 §.

Denna handling har godkänts/undertecknats elektroniskt i ämbetsverkets elektroniska ärendehanteringssystem. Ärendet föredrogs av överinspektör Erika Heikkinen och avgjordes av överinspektör Reetta Suni.

Bilaga

Utlåtande av NTM-centralen i Egentliga Finland om Naturabedömningen av Sjundeå å.