



Peruspalvelut, oikeusturva ja luvat  
Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

lausuntopyyntö 10.3.2025, UUDELY/13906/2023

## Kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus

Hankkeen tarkoituksena on kehittää kantatietä 51 sekä parantaa liikkumisen turvallisuutta ja sujuvuutta suunnittelualueella. Parannettavat tieosuudet sijoittuvat Siuntion, Kirkkonummen ja Inkoon kuntien alueille. Tarkasteltavalla osuudella liikenne on vilkasta ja sen ennustetaan kasvavan tulevaisuudessa.

### Arvioitavat vaihtoehdot

VE0: Ei toimenpiteitä.

VE1: Tasoliittymät poistetaan ja rakennetaan eritasoliittymät, täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatie 51 säilyy nykyisen kaltaisena yksiajorataisena tienä, jolla on yksi ajokaista suuntaansa ja jonka nopeustaso on 80 km/h.

VE2: Tasoliittymät poistetaan, rakennetaan eritasoliittymät ja täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatietä 51 parannetaan keski-kaiteelliseksi nelikaistaiseksi tieksi, jolla on kaksi ajokaistaa suuntaansa ja jonka nopeustaso on 80 km/h.

- VE2A: Kantatie nelikaistastetaan nykyisellä paikallaan.
- VE2B: Kantatie nelikaistastetaan osittain uuteen maastokäytävään Pedersin suoran kohdalla.

VE3: Tasoliittymät poistetaan, rakennetaan eritasoliittymät ja täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatietä 51 parannetaan kaksiajorataiseksi nelikaistaiseksi tieksi, jolla on kaksi ajokaistaa suuntaansa ja jonka nopeustaso on 100 km/h.

- VE3A: Kantatie nelikaistastetaan nykyisellä paikallaan.
- VE3B: Kantatie nelikaistastetaan osittain uuteen maastokäytävään Pedersin kohdalla.

Kantatielle 51 muodostetaan maantie- ja katutasoinen yhtenäinen rinnakkaisväylä koko suunnittelualueelle. YVA-selostuksessa on arvioitu rinnakkaisväylän pohjoista ja eteläistä vaihtoehtoa.

Suunnittelualueella 100 metrin etäisyydellä kantatiestä on noin 20 asuinrakennusta, 200 metrin etäisyydellä noin 70 asuinrakennusta ja kilometrin etäisyydellä noin 700 asuinrakennusta. Lomarakennuksia kantatien lähialueella on vain muutamia. Suunnittelualueella sijaitsee myös päiväkotia ja oppilaitoksia. Rinnakkaisteiden läheisyydessä 100 metrin etäisyydellä on noin 40–90 asuin- tai lomarakennusta ja 300 metrin etäisyydellä noin 190–300 asuin- tai lomarakennusta.

Koko suunnittelualueella on voimassa oikeusvaikutteiset yleiskaavat ja asemakaavoitettuja alueita on Siuntiossa ja Kirkkonummella. Voimassa olevat kaavat mahdollistavat lisää asuinrakentamista kantatien läheisyyteen.

### Melu ja tärinä

Suunnittelualueen päämelulähde on nykyisin kantatien liikenne. Suunnittelualueen itäosassa rantarata kulkee lähellä nykyistä kantatietä, ja näiden välissä asukkaita altistuu sekä tie- että raideliikenteen melulle. Päiväajan ohjearvon 55 dB ylittävä alue leviää enimmillään noin 400 metrin päähän tiestä paikoissa, joissa maaston muodot eivät estä melun leviämistä. Suunnittelualueella ei ole nykyisin meluntorjuntaa.

Arvioitavien vaihtoehtojen meluvaikutuksia on selvitetty laskemalla päivä- ja yöajan keskiäänitasot nykytilanteessa ja ennustevuoden 2050 liikennetilanteessa eri hankevaihtoehdoille. Raideliikenteen aiheuttamaa melua on mallinnettu tarvittavilta osin. Rinnakkaisteiden pienten liikennemäärien takia niillä ei ole merkittäviä meluvaikutuksia. Lisäksi on laskettu melualueille sijoittuvien henkilöiden määrät. Melulaskentojen perusteella on tunnistettu kohteet, joissa tarvitaan meluntorjuntaa sekä määritetty alustava teoreettinen meluntorjunta.

Vaihtoehdossa VE0 liikenteestä aiheutuva meluhaitta kasvaa ja päiväajan ohjearvot ylittävälle melulle altistuu noin 40 % enemmän asukkaita kuin nykytilanteessa. Melutaso kasvaa noin 1 dB:n. Arvioinnissa ei ole huomioitu mahdollisia tulevia rakennuksia.

Vaihtoehdossa VE1 tienparannustoimenpiteitä tehdään pääosin kantatien varrella verrattain lyhyillä matkoilla ja altistuvat kohteet sijoittuvat eritasoliittymien välille, joten meluntorjunta suurimmalla osalla suunnittelualueella ei ole toimivaa. Meluntorjuntaa toteutetaan yhteensä noin 1300 metriä. Nykytilanteeseen verrattuna tilanne paranee

meluntorjunnan kohdalla, mutta muualla melutasot kasvavat lisääntyvän liikenteen myötä.

Vaihtoehtoissa VE2A ja VE2B meluntorjuntaa toteutetaan kantatien varteen ja eritasoliittymien yhteyteen yhteensä noin 4800 metriä. Meluntorjunnalla saadaan merkittävä osa ohjearvoille altistuvista asukkaista suojattua kohtuullisilla toimenpiteillä. Suunnittelualueella on joitain asuinrakennuksia, joissa ei maaston muotojen vuoksi ole mahdollista päästä ohjearvoon. Nykytilanteeseen verrattuna tilanne paranee alueilla, joilla on meluntorjuntaa. Muualla melutaso kasvaa hieman lisääntyvän liikenteen myötä.

Vaihtoehtoissa VE3A ja VE3B meluntorjuntaa toteutetaan kantatien varteen ja eritasoliittymien yhteyteen yhteensä noin 5200 metriä. Meluntorjunnalla tilanne paranee, ja ohjearvot ylittävälle melulle altistuu molemmissa vaihtoehtoissa hieman vähemmän asukkaita kuin nykytilanteessa, ja merkittävästi vähemmän kuin vaihtoehdossa VE0. Suunnittelualueella on joitain asuinrakennuksia, joissa ei maaston muotojen vuoksi ole mahdollista päästä ohjearvoon. Suuremman nopeustason vuoksi meluntorjuntaa tarvitaan enemmän kuin vaihtoehtoissa VE2A ja VE2B, eikä samaan suojaustasoon ole todennäköisesti mahdollista päästä.

Meluntorjunta suunnitellaan tarkemmin tiesuunnitelman ja sen melulaskentojen pohjalta. Liikenteen ja muiden melulähteiden yhteisvaikutus melutasoihin asumiseen ja loma-asumiseen käytettävillä alueilla on tarpeen tarkastella jatkosuunnittelussa. Melutilannetta on hyvä seurata melumittauksin ennen ja jälkeen hankkeen toteutuksen.

Millään hankevaihtoehdolla ei arvioida olevan tärinävaikutuksia.

### Talousvesi

Kantatien vaikutusalueelle ei sijoitu luokiteltuja pohjavesialueita. Lähin 1-luokan pohjavesialue Störsvik sijaitsee noin 300 metrin etäisyydellä kantatiestä. Pohjavesialueella on Störsvikin varavedenottamo, joka on käyttötauolla raakaveden korkeiden rautapitoisuuksien vuoksi.

Rinnakkaistien eteläisessä vaihtoehdossa uusi rakennettava Timalantie sijoittuu noin 1,5 kilometrin matkalla Störsvikin 1-luokan pohjavesialueelle. Pääosin uusi tie rakennetaan alueille, jolla pohjaveden muodostuminen on vähäistä.

Vaihtoehtoissa VE2 ja VE3 rakentamistoimenpiteet voivat aiheuttaa pohjaveden samentumista väliaikaisesti rakentamiskohteiden välittömässä läheisyydessä, jos rakentamistoimenpiteet joudutaan ulottamaan pohjavesikerroksen tuntumaan.

Talousvesikaivot ja kasteluvesikaivot kartoitetaan myöhemmässä suunnitteluvaiheessa hydrogeologisen tarkastelun perusteella noin 300 metrin etäisyydelle uudelta tielinjalta. Tuolloin täytetään kiinteistökohtaiset kaivokortit sekä mitataan pohjaveden pinnan tasot ja tehdään tarvittavat vedenlaatuanalyysit. Tiesuunnitelmavaiheessa laaditaan myös pohjaveden tarkkailuohjelma, jossa huomioidaan mahdollinen yksityiskaivojen tarkkailutarve kaivokartoituksen tulosten perusteella. Tarkkailuohjelmaan sisällytetään pohjaveden määrän ja laadun tarkkailu ennen rakentamista, rakentamisen aikana ja sen jälkeen.

Pikkalanjoki ja Vikträsk on maakuntakaavassa osoitettu merkinnällä vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue. Merkintään liittyvän määräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on vesiensuojelunäkökohdat otettava huomioon siten, ettei vesialueen käyttöä vedenhankintaan vaaranneta.

Rakentamisen aikainen pintavesien laadun seurantarve arvioidaan hankkeen suunnitteluprosessin edetessä. Myöhemmin laadittavassa seurantaohjelmassa kuvataan muun muassa seurantamenetelmät, seurantatiheys, havaintopisteet ja mahdolliset laboratorioanalyysit. Pohja- ja pintaveden laadun seuranta esitetään aloitettavaksi vuosi ennen rakennustöiden aloittamista ja sitä jatketaan koko rakentamisen ajan valituissa, pintavesien osalta vähintään vesilupaa vaativissa kohteissa ja muissa herkissä, vaikutusalueella sijaitsevissa kohteissa. Lisäksi rakennustöiden valmistumisen jälkeen toteutetaan jälkiseurantaa.

#### Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Arviointiselostuksen mukaan kaikissa päätievaihtoehdoissa rakentamisen aikana syntyy melu-, värinä- ja pölyhaittaa kallion räjäytyksistä, louhimisesta sekä työmaaliikenteestä. Rakentamisen kestoksi arvioidaan 2–3 vuotta. Rakentamisvaiheen aikana tulee mahdollisesti toteutettavaksi mm. värinäseurantaa.

#### **Lausunto**

Etelä-Suomen aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat vastuualueen ympäristöterveydenhuoltoyksikkö katsoo, että jatkosuunnitteluun tulisi valita sellainen vaihtoehto, jolla voidaan parhaiten vähentää nykyisiä ja tulevaisuuden liikenteen (tie- ja rauteliikenne) aiheuttamia meluhaittoja. Meluntorjunnan riittävyys on välttämätöntä varmistaa melumittauksin hankkeen valmistumisen jälkeen ja myöhemmin tarpeen mukaan.



Rakentamisen aikaisia vaikutuksia (melu, pöly, värinä) ja haittojen lieventämistoimenpiteitä on arviointiselostuksessa käsitelty melko suppeasti. Jatkosuunnittelussa tulee näiden haittojen torjuntaan kiinnittää erityistä huomiota. Haittojen torjuntatoimenpiteet on tarpeellista suunnitella ennakkoon samoin kuin viestintä haittojen vaikutusalueen asukkaille ja loma-asukkaille.

Muilta osin arviointisuunnitelmasta ei ole huomautettavaa.

Ympäristöterveydenhuollon  
ylitarkastaja

Erja-Riitta Tarhanen

Tiedoksi Eteläkärjen ympäristöterveys  
Espoon seudun ympäristöterveys

Etelä-Suomen aluehallintovirasto  
Postiosoite: PL 1, 13035 AVI  
Puhelinvaihe: 0295 016 000  
kirjaamo.etela@avi.fi | www.avi.fi

Tämä asiakirja ESAVI/9431/2025 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument ESAVI/9431/2025 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Tarhanen Erja-Riitta 30.04.2025 13:12

Kommunstyrelsen - Kunnanhallitus

INGÅ/183/10.02.01/2025

**102 § Begäran om utlåtande, MKB-beskrivning, stamväg 51 Sunnanvik-Munkkulla - Lausuntopyyntö, YVA-selostus, Kantatie 51 Sunnanvik-Munkinmäki**

Kommunstyrelsen 28.4.2025 § 102

Ingå koncentrerar sig på projektets helhetsverkan och verkan på Ingås gränsområde, dvs. Sunnanvik med konkreta konsekvenser på Ingåsidan.

Materialet:

<https://www.ymparisto.fi/sv/medverka/miljokonsekvensbedomning/forbattring-av-stamvag-51-mellan-sunnanvik-munkkulla-kyrkslatt-och-sjunde>

Inom MKB-förfarandet har bedömts flera alternativ för att förbättra stamvägen. I alternativen ingår bland annat avlägsnande av plankorsningar, byggande av planskilda anslutningar och kompletterande av det parallella vägnätet. Alternativen skiljer sig från varandra bland annat i fråga om stamvägens tvärsnitt och hastighetsbegränsningar.

Hastighetsbegränsningarna på stamväg 51 ändras i de olika alternativen enligt följande:

Nuläge:

-Stamväg 51 är i dag på hela planeringsområdet en blandtrafikväg med två filer och hastighetsbegränsningen är huvudsakligen 80 km/h. I Sjundeå Vid Pickalas och Sunnanviks anslutningar (regionväg 115) i Sjundeå är hastighetsbegränsningen 60 km/h.

Alternativ VE 1:

-Stamvägen bevaras som idag; en väg med en körbana och med en körfil i vardera riktningen. Hastighetsnivån är 80 km/h.

Alternativ VE 2A och VE 2B:

-Stamvägen förbättras till en väg med fyra filer med mitträcke, två körfiler i vardera riktningen. Hastighetsnivån är 80 km/h.

Alternativ VE 3A och VE 3B:

-Stamvägen förbättras till en väg med två banor och fyra filer med två körfiler i vardera riktningen. Hastighetsnivån är 100 km/h.

De alternativa versionerna A och B skiljer sig så att vid alternativ 2B och 3B planeras en ny utstakning vid Peders.

Om miljöverkningar

-Alternativ 2 och 3 har större miljökonsekvenser p.g.a. mera omfattande markanvändning och byggande.  
-De mera omfattande lösningarna (alternativ 2 och 3) ökar vägens trafikcapacitet och restiden på stamvägen förkortas. Förbättrad trafikcapacitet (trafiken löper)

Kunnanhallitus 28.4.2025 § 102

Inkoo keskittyy lausunnossaan hankkeen kokonaisvaikutuksiin sekä vaikutuksiin Inkoon raja-alueella eli Sunnanvikissa, jossa vaikutukset ulottuvat konkreettisesti Inkoon puolelle.

Materiaali:

<https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/kantatie-51n-parantaminen-valilla-sunnanvik-munkinmaki-kirkkonummi-ja-siuntio>

YVA-menettelyssä on arvioitu useita vaihtoehtoja kantatien parantamiseksi. Vaihtoehdot sisältävät muun muassa tasoliittymien poistamisen, eritasoliittymien rakentamisen ja rinnakkaistieverkoston täydentämisen. Vaihtoehdot eroavat toisistaan muun muassa kantatien poikkileikkauksen ja nopeusrajoitusten osalta.

Kantatien 51 nopeusrajoitukset muuttuvat eri vaihtoehtoisissa seuraavasti:

Nykytilanne:

- Kantatie 51 on nykyisin koko suunnittelualueella kaksikaistainen sekaliikenneväylä, jonka nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h. Siuntiossa Pikkalan sekä Sunnanvikin (seututie 115) liittymissä nopeusrajoitus on 60 km/h.

Vaihtoehto VE 1:

-Kantatie säilyy nykyisen kaltaisena yksiajorataisena tienä, jolla on yksi ajokaista suuntaansa. Nopeustaso on 80 km/h.

Vaihtoehdot VE 2A ja VE 2B:

-Kantatie parannetaan keskikaiteelliseksi nelikaistaiseksi tieksi, jolla on kaksi ajokaistaa suuntaansa ja nopeustaso on 80 km/h.

Vaihtoehdot VE 3A ja VE 3B:

-Kantatie parannetaan kaksiajorataiseksi nelikaistaiseksi tieksi, jolla on kaksi ajokaistaa suuntaansa ja nopeustaso on 100 km/h.

Vaihtoehtoversioiden A ja B erot liittyvät linjauksiin, jossa vaihtoehdot 2B ja 3B suunnitellaan uudella tienlinjauksella Pedersin kohdalla

Ympäristövaikutuksista

-Vaihtoehtoisissa 2 ja 3 ympäristövaikutukset ovat laajemman maankäytön ja rakentamisen myötä suuremmat  
-Laajempien ratkaisujen (vaihtoehdot 2 ja 3) myötä

## Kommunstyrelsen - Kunnanhallitus

minskar trafikutsläppen mest i alternativ 3. Avlägsnande av plankorsningar påverkar trafiksäkerhetssituationen positivt.

-Alla alternativ förbättrar boendestandarderna på området, men landskapskonsekvenserna är ställvis betydande i och med en stor planskild anslutning.

-Bullerbekämpning enligt alternativ 2 och 3 förbättrar bullersituationen i närheten av stamvägen eftersom stamvägen helt saknar bullerbekämpning.

### Ekonomiska konsekvenser:-

**Anknytning till strategin:** Kommunens satsar på utvecklandet av trafiksäkerheten på stamväg 51

**Beredare:** kommuningenjören

**Tilläggsuppgifter:** piia.nordstrom (at)inga.fi, 040 6543 549

**Föredragande:** kommundirektören

**Förslag:** Kommunstyrelsen beslutar ge följande utlåtande om miljökonsekvensbedömningen gällande förbättrandet av stamväg 51 mellan Munkbacken-Sunnanvik:

Förbättringsprojektet gällande stamvägen har betydande positiva konsekvenser ur Ingås kommuns synvinkel. Stamväg 51 är kommunens viktigaste trafikled och både pendlingstrafiken och näringslivet baserar sig på att trafikleden fungerar. Projektet förbättrar trafikledens servicenivå betydligt i och med att trafikkapaciteten och -säkerheten förbättras. Ingå kommun förhåller sig mycket positivt till alternativet som mest ökar vägens trafikkapacitet.

Bullerbekämpningsåtgärderna enligt alternativ 2 och 3 har stora positiva konsekvenser för Ingås områden i närheten jämfört med bullersituationen i dag och som måttliga positiva konsekvenser som helhet. Projektet har endast ringa konsekvenser för luftkvaliteten på Ingås närliggande områden. Inte heller projektets största landskapskonsekvenser gäller Ingås närliggande områden utan projektområdets östra delar.

Projektet påverkar Ingå konkret mest vid Sunnavikområdet. Utvecklandet av smidiga trafikförbindelser stöder utvecklingen av markanvändningen på området. De regionala förbindelserna för lätt trafik från Ingå österut förbättras och vägnätet blir mångsidigare.

Planområdets gräns ligger nära Ingås gräns. Trafikförhållandena på stamväg 51 ändras då man kommer från planområdet till gamla stamvägen. Där vägen med fyra banor ändras till två banor kan finnas en ökad risk för olycksfall. Samtidigt slutar också förbindelserna för lätt trafik (paralellvägarna) och den lätta trafiken fortsätter längs stamväg 51 och vägen korsas här. En fortsättning av parallellvägen söder om stamvägen ända till Kocksbyvägens korsning skulle

väylän välityskyky kasvaa ja matka-aika kantatiellä lyhenee. Välityskyvyn paranemisen (liikenteen sujuvuuden) myötä liikenteen päästöt vähenevät eniten vaihtoehdossa 3. Tasoliittymien poistaminen vaikuttaa positiivisesti liikenneturvallisuuksiin.

-Alueen asutuksen olosuhteiden arvioidaan paranevan kaikissa vaihtoehdoissa, vaikka maisemavaikutukset paikoin merkittäviä laajan eritasoliittymän myötä.

-Meluntorjunta vaihtoehdoissa 2 ja 3 parantaa melutilannetta kantatien lähialueella, sillä kantatiellä ei nykytilanteessa ole lainkaan meluntorjuntaa.

### Taloudelliset vaikutukset: -

**Yhteys strategiaan:** Kunta panostaa KT 51:n liikenneturvallisuuksiin kehittämiseen

**Valmistelija:** kunnaninsinööri

**Lisätietoja:** piia.nordstrom (at)inga.fi, 040 6543 549

**Esittelijä:** kunnanjohtaja

**Esitys:** Kunnanhallitus päättää antaa seuraavan lausunnon YVA-selostuksesta Kantatien 51 parantamisen välillä Munkinmäki-Sunnanvik:

Kantatien parantamishankkeella olisi merkittäviä positiivisia vaikutuksia Inkoon kunnan näkökulmasta. Kantatie 51 on kunnan keskeisin liikenneväylä, jonka toimivuuteen sekä työmatkaliikenne että elinkeinoelämä merkittävästi osin perustuu. Hankkeen toteutuminen parantaa väylän palvelutasoa väylän välityskyvyn ja liikenneturvallisuuksiin kautta, siten Inkoon kunta suhtautuu erittäin positiivisesti vaihtoehtoihin, joilla on suurin positiivinen vaikutus tien välityskykyyn.

Vaihtoehdoissa 2 ja 3 esitetyillä meluntorjuntatoimilla on Inkoon lähialueella suuri myönteinen vaikutus melutilanteeseen nykytilanteeseen nähden ja kokonaisuutena kohtalainen positiivinen vaikutus. Inkoon lähialueelle hankkeella on vain vähäisiä ilmanlaatuvaikutuksia. Myöskään hankkeen laajimmat maisemavaikutukset eivät kohdistu Inkoon lähialueeseen vaan hankealueen itäisempiin osiin.

Hanke vaikuttaa Inkoon kuntaan konkreettisemmin Sunnavik-suunnitelmaosion alueella. Sujuvien liikenneyhteyksien kehittäminen tukee alueen maankäytön kehitystä. Kävelyn ja pyöräilyn seudulliset yhteydet Inkoosta itään paranevat ja tiestö monipuolistuu.

Suunnitelma-alue päättyy lähelle Inkoon rajaa. Kantatie 51:llä liikenneolosuhde muuttuu tällä kohdalla, kun tullaan suunnitelma-alueelta vanhalla kt51:lle. On huomioitava, että paikassa, jossa 4-kaistaisen tien muuttuu 2-kaistaiseksi voi olla kohonnut onnettomuusriski. Samassa paikassa päättyvät myös kevyen liikenteen yhteydet (rinnakkaistiet) ja kevyt liikenne liittyy kt51:n liikenteeseen, jolloin tällä paikalla



## Kommunstyrelsen - Kunnanhallitus

förbättra trafiksäkerheten på detta ställe. Smidiga förbindelser till hållplatserna är en viktig förutsättning för en fungerande kollektivtrafik. Vid Sunnanvik finns här utmaningar som bör lösas.

Ingå kommun framför vidare att vid planeringslösningen ska beaktas en fortsättning av stamvägen med fyra banor genom Ingå.

Verkningar på samhällsstruktur och markanvändning:

Främjandet av stamvägens utveckling är ett av kommunens viktigaste strategiska mål som kan förbättra kommunens livskraft och ge markanvändningen nya möjligheter speciellt i de delar av kommunen som ligger närmast huvudstadsregionen. Förbättrandet av trafiksäkerheten och förutsättningarna för pendling samt förkortning av resetiden både i fråga om pendling och näringslivets transporter är en viktig sak för Ingå kommun och dessa fördelar ger speciellt planalternativ 3.

**Bilagor:** Utlåtandebegäran

### Behandling:

Ordförande Wickström föreslog med understöd av ledamot Bergman-Auvinen följande tillägg:

Ingå kommun anser att på basen av de alternativ som granskats i MKB:n är alternativ 2 och 3 de bästa med tanke på fortsatt planering.

Ordförande frågade kommunstyrelsens ledamöter om ett enhälligt beslut kunde fattas om tillägget. Ledamöterna svarade att så kunde göras.

### Beslut:

Kommunstyrelsen beslöt ge följande utlåtande om miljökonsekvensbedömningen gällande förbättrandet av stamväg 51 mellan Munkkulla-Sunnanvik:

Förbättringsprojektet gällande stamvägen har betydande positiva konsekvenser ur Ingå kommuns synvinkel. Stamväg 51 är kommunens viktigaste trafikled och både pendlingstrafiken och näringslivet baserar sig på att trafikleden fungerar. Projektet förbättrar trafikledens servicenivå betydligt i och med att trafikkapaciteten och -säkerheten förbättras. Ingå kommun förhåller sig mycket positivt till alternativet som mest ökar vägens trafikkapacitet. Ingå kommun anser att på basen av de alternativ som granskats i MKB:n är alternativ 2 och 3 de bästa med tanke på fortsatt planering.

Bullerbekämpningsåtgärderna enligt alternativ 2 och 3 har stora positiva konsekvenser för Ingås områden i närheten jämfört med bullersituationen i dag och som

tapahtuu tien ylityksiä. Eteläpuolisen rinnakkaistien jatkaminen Kocksbyntien risteykseen parantaisi liikenneturvallisuutta tällä kohdin. Sujuvat yhteydet pysäkeille ovat tärkeä toimivan joukkoliikenteen edellytys, Sunnanvikin kohdalla tässä on haasteita jotka tulee ratkaista. Inkoon kunta esittää edelleen, että suunnitteluratkaisuissa huomioidaan kantatien jatkaminen 4-kaistaisena Inkoon läpi.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön:

Kantatien kehityksen edistäminen on kunnan keskeisiä strategisia tavoitteita, joiden kautta voidaan parantaa kunnan elinvoimaa ja maankäytön uusia mahdollisuuksia erityisesti kunnan pääkaupunkiseudun -puoleisissa osissa. Liikenneturvallisuuden ja pendelöinnin edellytysten parantaminen sekä matkajan lyheneminen sekä työmatkaliikenteessä että elinkeinoelämän kuljetuksissa ovat merkittävä asia Inkoon kunnalle, ja näitä etuja tuo erityisesti suunnitelmavaihtoehto 3.

**Liitteet:** Lausuntopyyntö

### Käsittely:

Puheenjohtaja Wickström esitti Bergman-Auvisen kannattamana seuraavaa lisäystä:

Inkoon kunta katsoo, että YVA:ssa tarkasteltujen vaihtoehtojen perusteella vaihtoehto 2 ja 3 ovat jatkosuunnittelun kannalta parhaat.

Puheenjohtaja kysyi kunnanhallituksen jäseniltä, voidaanko lisäyksestä päättää yksimielisesti. Jäsenet vastasivat, että näin voidaan menetellä.

### Päätös:

Kunnanhallitus päätti antaa seuraavan lausunnon YVA-selostuksesta Kantatien 51 parantamisen välillä Munkinmäki-Sunnanvik:

Kantatien parantamishankkeella olisi merkittäviä positiivisia vaikutuksia Inkoon kunnan näkökulmasta. Kantatie 51 on kunnan keskeisin liikenneväylä, jonka toimivuuteen sekä työmatkaliikenne että elinkeinoelämä merkittävältä osin perustuu. Hankkeen toteutuminen parantaa väylän palvelutasoa väylän välityskyvyn ja liikenneturvallisuuden kautta, siten Inkoon kunta suhtautuu erittäin positiivisesti vaihtoehtoihin, joilla on suurin positiivinen vaikutus tien välityskykyyn. Inkoon kunta katsoo, että YVA:ssa tarkasteltujen vaihtoehtojen perusteella vaihtoehto 2 ja 3 ovat jatkosuunnittelun kannalta parhaat.

Vaihtoehdoissa 2 ja 3 esitetyillä meluntorjuntatoimilla on Inkoon lähialueella suuri myönteinen vaikutus melutilanteeseen nykytilanteeseen nähden ja kokonaisuutena kohtalainen positiivinen vaikutus.

## Kommunstyrelsen - Kunnanhallitus

måttliga positiva konsekvenser som helhet. Projektet har endast ringa konsekvenser för luftkvaliteten på Ingås närliggande områden. Inte heller projektets största landskapskonsekvenser gäller Ingås närliggande områden utan projektområdets östra delar.

Projektet påverkar Ingå konkret mest vid Sunnavikområdet. Utvecklandet av smidiga trafikförbindelser stöder utvecklingen av markanvändningen på området. De regionala förbindelserna för lätt trafik från Ingå österut förbättras och vägnätet blir mångsidigare.

Planområdets gräns ligger nära Ingås gräns. Trafikförhållandena på stamväg 51 ändras då man kommer från planområdet till gamla stamvägen. Där vägen med fyra banor ändras till två banor kan finnas en ökad risk för olycksfall. Samtidigt slutar också förbindelserna för lätt trafik (parallellvägarna) och den lätta trafiken fortsätter längs stamväg 51 och vägen korsas här. En fortsättning av parallellvägen söder om stamvägen ända till Kocksbyvägens korsning skulle förbättra trafiksäkerheten på detta ställe. Smidiga förbindelser till hållplatserna är en viktig förutsättning för en fungerande kollektivtrafik. Vid Sunnavik finns här utmaningar som bör lösas. Ingå kommun framför vidare att vid planeringslösningen ska beaktas en fortsättning av stamvägen med fyra banor genom Ingå.

Verkningar på samhällsstruktur och markanvändning:

Främjandet av stamvägens utveckling är ett av kommunens viktigaste strategiska mål som kan förbättra kommunens livskraft och ge markanvändningen nya möjligheter speciellt i de delar av kommunen som ligger närmast huvudstadsregionen. Förbättrandet av trafiksäkerheten och förutsättningarna för pendling samt förkortning av resetiden både i fråga om pendling och näringslivets transporter är en viktig sak för Ingå kommun och dessa fördelar ger speciellt planalternativ 3.

**Verkställare:** kommunstyrelsen

**Delgivning:** -

**Ändringssökande:** ingen ändringssökande, gäller beredning

Inkoon lähialueelle hankkeella on vain vähäisiä ilmanlaatuvaikutuksia. Myöskään hankkeen laajimmat maisemavaikutukset eivät kohdistu Inkoon lähialueeseen vaan hankealueen itäisempiin osiin.

Hanke vaikuttaa Inkoon kuntaan konkreettisimmin Sunnavik-suunnitelmaosion alueella. Sujuvien liikenneyhteyksien kehittäminen tukee alueen maankäytön kehitystä. Kävelyn ja pyöräilyn seudulliset yhteydet Inkoosta itään paranevat ja tiestö monipuolistuu.

Suunnitelma-alue päättyy lähelle Inkoon rajaa. Kantatie 51:llä liikenneolosuhde muuttuu tällä kohdalla, kun tullaan suunnitelma-alueelta vanhalle kt51:lle. On huomioitava, että paikassa, jossa 4-kaistaisen tien muuttuu 2-kaistaiseksi voi olla kohonnut onnettomuusriski. Samassa paikassa päättyvät myös kevyen liikenteen yhteydet (rinnakkaistiet) ja kevyt liikenne liittyy kt51:n liikenteeseen, jolloin tällä paikalla tapahtuu tien ylityksiä. Eteläpuolisen rinnakkaistien jatkaminen Kocksbyntien risteykseen parantaisi liikenneturvallisuutta tällä kohdin. Sujuvat yhteydet pysäkeille ovat tärkeä toimivan joukkoliikenteen edellytys, Sunnavikin kohdalla tässä on haasteita jotka tulee ratkaista. Inkoon kunta esittää edelleen, että suunnitteluratkaisuissa huomioidaan kantatien jatkaminen 4-kaistaisena Inkoon läpi.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön:

Kantatien kehityksen edistäminen on kunnan keskeisiä strategisia tavoitteita, joiden kautta voidaan parantaa kunnan elinvoimaa ja maankäytön uusia mahdollisuuksia erityisesti kunnan pääkaupunkiseudun -puoleisissa osissa. Liikenneturvallisuuden ja pendelöinnin edellytysten parantaminen sekä matkajan lyheneminen sekä työmatkaliikenteessä että elinkeinoelämän kuljetuksissa ovat merkittävä asia Inkoon kunnalle, ja näitä etuja tuo erityisesti suunnitelmavaihtoehto 3

**Täytäntöönpanija:** kunnanhallitus

**Tiedoksi:** -

**Muutoksenhaku:** ei muutoksenhakua, koskee valmistelua

Uudenmaan ELY-keskus  
Kirjaamo  
PL 36, 00521 Helsinki  
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

# KIRKKONUMMEN KUNNAN LAUSUNTO KOSKIEN KANTATIEEN 51 PARANTAMISTA VÄLILLÄ SUNNANVIK-MUNKINMÄKI KOSKEVAA YMPÄRISTÖ- VAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUSTA

## Taustatietoa

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus keskus (jatkossa ELY-keskus) sekä Kirkkonummen ja Siuntion kunnat ovat panneet yhteistyössä vireille kantatien 51 yleissuunnittelun, joka koskee Munkinmäen ja Sunnanvikin välistä tieosuutta kantatiellä 51 (jatkossa hankealue). Ennen hankealueen yleissuunnittelun käynnistämistä on selvitettävä hankkeen ympäristövaikutukset, jotka toimivat myös yleissuunnittelun lähtötietona. Kaksiosainen YVA-menettely käsittää ohjelma- ja selostusvaiheen tähdäten liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevan lain mukaisesti hankealueen yleissuunnitelman käynnistämiseen. YVA-menettely tuottaa arvokasta tietoa hankealueen yleissuunnittelua ja sen toteuttamista varten.

Linkki hankkeen sivustolle (sis. mm. lausuntopyynnön 10.3.2025 ja YVA-selostuksen):

<https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/kantatie-51n-parantaminen-valilla-sunnanvik-munkinmaki-kirkkonummi-ja-siuntio>

Todettakoon, että hankealueen lähtöaineistoksi on laadittu aluevaraussuunnitelma (Kantatien 51 parantaminen välillä Kirkkonummi - Inkoon raja, Kirkkonummi-Siuntio: Aluevaraussuunnitelma, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2017). Se on niin ikään laadittu yhteistyössä ELY-keskuksen sekä Kirkkonummen ja Siuntion kuntien kesken.

Linkki aluevaraussuunnitelmaan:

<https://www.doria.fi/handle/10024/143960>

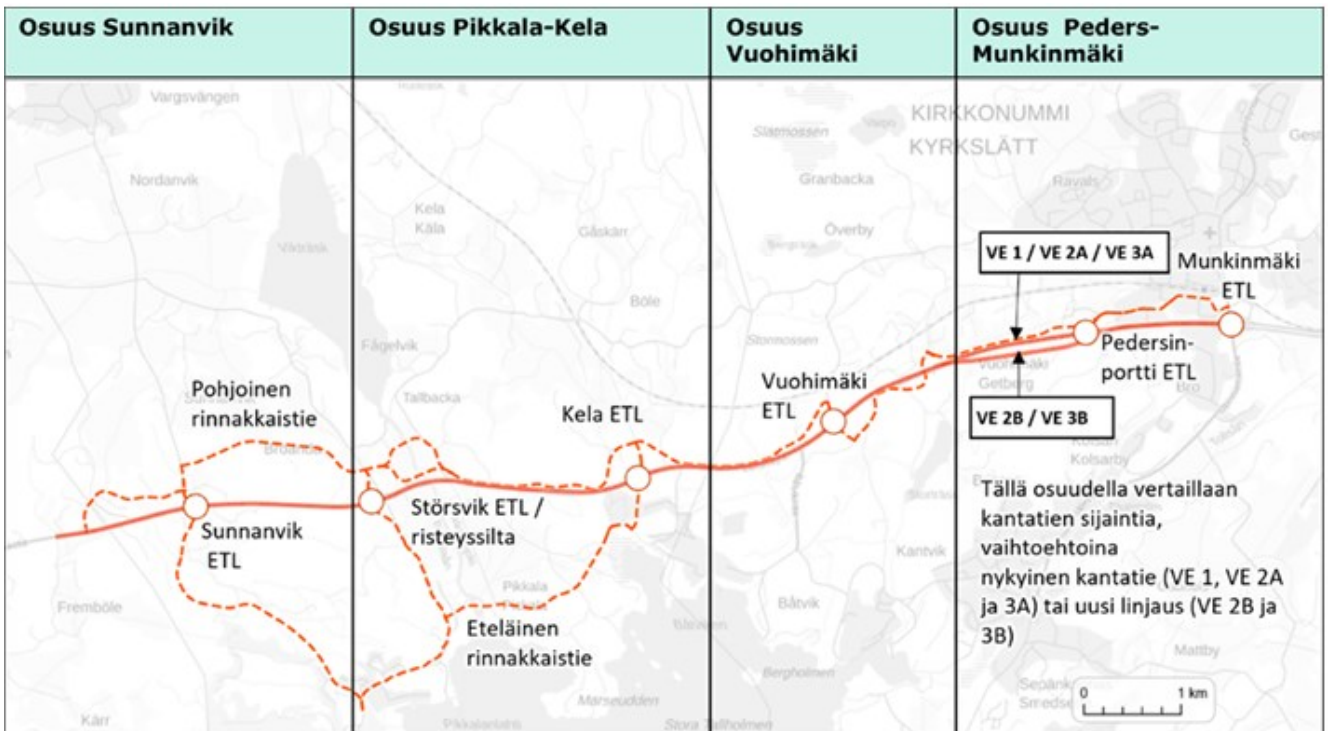
Kirkkonummen kunta (kh 20.11.2023, § 394) on antanut lausunnon ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta koskien hankealuetta.

Linkki Kirkkonummen kunnan lausuntoon arviointiohjelmasta:

<https://kirkkonummi.oncloudos.com/cqi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=20231575-5>

Kantatien 51 yleissuunnitelman laatiminen on määrää panna vireille syksyllä 2025 yhteysviranomaisen eli ELY-keskuksen annettua perustellun päätelmänsä YVA-selostuksesta. Kirkkonummen kunnalla on hyvin tiedossa, että hankealueen YVA-selostus koskee tieosuutta, joka on liikenneolosuhteiltaan nykytilanteessa hyvin haasteellinen ja sen liikenneturvallisuus aiheuttaa suuren liikennemäärän, turvattomien tasoliittymien ja puutteellisten ohituspaikkojen johdosta merkittävää huolta tien käyttäjille sekä tievarren asukkaille ja yrityksille. Myös seudullisen kantatien 51 kehityskäytävän uudistuva maankäyttö tarvitsee tuekseen sujuvat ja turvalliset liikenneyhteydet kantatielle kuten myös Kirkkonummelta ja Siuntion pääkaupunkiseudun suuntaan työmatkalaiset.

Kaavoitus- ja liikennejärjestelmäpalvelut ei anna omaa lausuntoa, sillä kunnanhallituksen lausunnossa tuodaan esille maankäytön näkökulma. Kunnanhallituksen lausunto keskittyy YVA-selostuksen seuraaviin asiakohtiin: lähtötiedot, vaihtoehtotarkistukset sekä hankkeen tavoitteet ja vaikutukset maankäyttöön, liikenteeseen, maisemaan, kulttuuriperintöön ja luonnon monimuotoisuuteen. Lisäksi lausunnossa käsitellään hankealueen vaikutusten merkittävyyttä sekä toimenpiteiden mahdollisiin haittoihin kuten esimerkiksi niiden lieventämistoimenpiteisiin. Niin ikään lausunnossa otetaan kantaa selostuksen johtopäätöksiin. Rakennus- ja ympäristölautakunnan lausunnossa otetaan kantaa ekologisiin yhteyksiin, elämistöön, luontotyyppisiin, pintavesiin ja meluun.



Kuva 1. YVA-selostuksen osuudet hankealueella (YVA-selostus s. 12).

Hankkeen yksinkertaistettu hankekuvaus löytyy YVA-selostuksen sivulta 10 sekä tiivistelmä sivuilta 12-21. Tiivistelmästä ilmenee, että selostuksessa kantatien on jaettu neljään osuuteen, joista Kirkkonummen kuntaa koskevat Pedersin ja Munkinmäen osuus sekä Vuohimäen osuus (kt. kuva 1).

## Kunnan hankkeelle asettamat tavoitteet

Kirkkonummen kunnan tavoitteena on ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (kh 20.11.2023, § 394) antamansa lausunnon mukaisesti kantatien 51 parantaminen moottoritiemäiseksi nelikaistaiseksi tieksi, jonka nopeusrajoitustavoite on 100 km/h. Näin ollen kunta ottaa kantaa ensisijaisesti YVA-selostuksen vaihtoehtoon 3 (VE 3A ja VE 3B), joka täyttää kunnan asettamat tavoitteet hankealueelle. Toteutettavat eritasoliittymät ovat Kirkkonummen kunnan käsityksen mukaan keskeisin ja kiireellisimminkin tien liikenneturvallisuutta lisäävä tekijä Kirkkonummella. Selostuksessa esitetty rinnakkaistien linjaus on sovitettu yhteen kunnan maankäyttötavoitteiden kanssa. Tällä hetkellä hankealueen liikenneturvallisuustilannetta voidaan kuvata jopa vaaralliseksi nykyisten liikennemäärien ja tasoliittymien takia. Selostuksen sivuilta 165-167 ilmenee hankealueen liikenneonnettomuustiedot, joiden mukaan vuosina 2018-2022 onnettomuuksia oli yhteensä 51, joista neljä johti kuolemaan tapahtuen Kirkkonummen puoleisella kantatien osuudella. Mikäli hankealue ei nouse Helsingin seudun liikennehankkeiden toteuttamisohjelmiin, pahenee kantatien 51 liikenneongelmat entisestään kasvavan liikennemäärän takia.

Hankealue on saatava mitä ilmeisimmin vuonna 2028 käynnistyvän Helsingin seudun MAL-suunnitelman liikennehankkeiden toteuttamisohjelmaan, sillä sitä koskevan yleissuunnitelman määrä valmistua vuonna 2026. Pantaessa tiesuunnitelma vireille välittömästi yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen, voisi rakentaminen mahdollisesti alkaa jo 2030-luvun alkupuolella. Kirkkonummen kunta edellyttää YVA-selostuksen päivittämistä koskien Helsingin seudun kuntien ja valtiohallan MAL-sopimusta (s. 183), joka on solmittu vuoden 2024 lopulla toisin kuin selostuksessa todetaan.



## Maanteiden vaiheittainen suunnitteluprosessi



Kuva 2. Maanteiden suunnittelun vaiheita kuvaava kaavio (YVA-selostus s. 36).

Kirkkonummen kunta toteaa, että se on pidättäytynyt useiden vuosikymmenten ajan Kirkkonummen yleiskaavan 2020 mukaisen maankäytön toteuttamisesta Vuohimäen, Pikkalanlahden ja Kantvikin alueille johtuen kantatien 51 liikennehaasteista. Lisäksi Kirkkonummen kunta haluaa tuoda esille, että on

kunnan ja Uudenmaan maakunnan edun mukaista edistää alueiden maankäyttöä ottamalla aikaisempaa tehokkaammin käyttöön yleiskaavan mahdollistamat työpaikka-alueet ja satamat mahdollisimman pian kantatien parantamishankkeen toteuduttua.

Hankealueen mukaiset Pedersinportin ja Vuohimäenportin eritasoliittymät toteutetaan Kirkkonummen kunnan alueella. Koskien Pedersinportin eritasoliittymää kunta on varautunut kaavoitusohjelmassaan (Kirkkonummen kaavoitusohjelma 2025-2028, kv 7.10.2024, § 76) panemaan vireille vuonna 2026 alueen asemakaavan laatimisen, jota yleissuunnitelman hyväksyminen edellyttää. Näin hankealueen tiesuunnitelman laatiminen voidaan panna vireille mahdollisimman nopeasti yleissuunnitelman valmistuttua. Eritasoliittymän toteuttaminen edistää kuntakeskuksen elinvoimaisuutta, lisäksi lännen suunnasta kuntakeskukseen saapuva liikenne on tarkoitus ohjata uuden eritasoliittymän kautta liikekeskustaan. Liittymän toteuttaminen helpottaisi myös merkittävästi kuntakeskuksen pääliittymän eli Kirkkonummenportin eritasoliittymän toimivuutta. Kirkkonummenportin liittymän ajoittainen ruuhkautuminen on jo tällä hetkellä tosiasia.

Kirkkonummen kunta on tietoinen kantatien 51 väliaikaisesta Siuntion Kelan liittymän tiesuunnitelman käynnistymisestä. Kirkkonummen kunta antaa täyden tuen käynnistyvän tiesuunnitelman laatimiselle ja pitää sitä erittäin tärkeänä hankkeena, koska se palvelee liikenneturvallisuuden lisäksi molempien kuntien elinkeinoelämän tarpeita. Niin ikään Kirkkonummen kunta katsoo, että tiesuunnitelman lainvoimaisuuden jälkeen liittymän rakentaminen on käynnistettävä mahdollisimman nopealla aikataululla. Muutoin tässä lausunnossa ei oteta kantaa kyseiseen Kelan liittymähankkeeseen.

## Toteutuksen vaihtoehdot

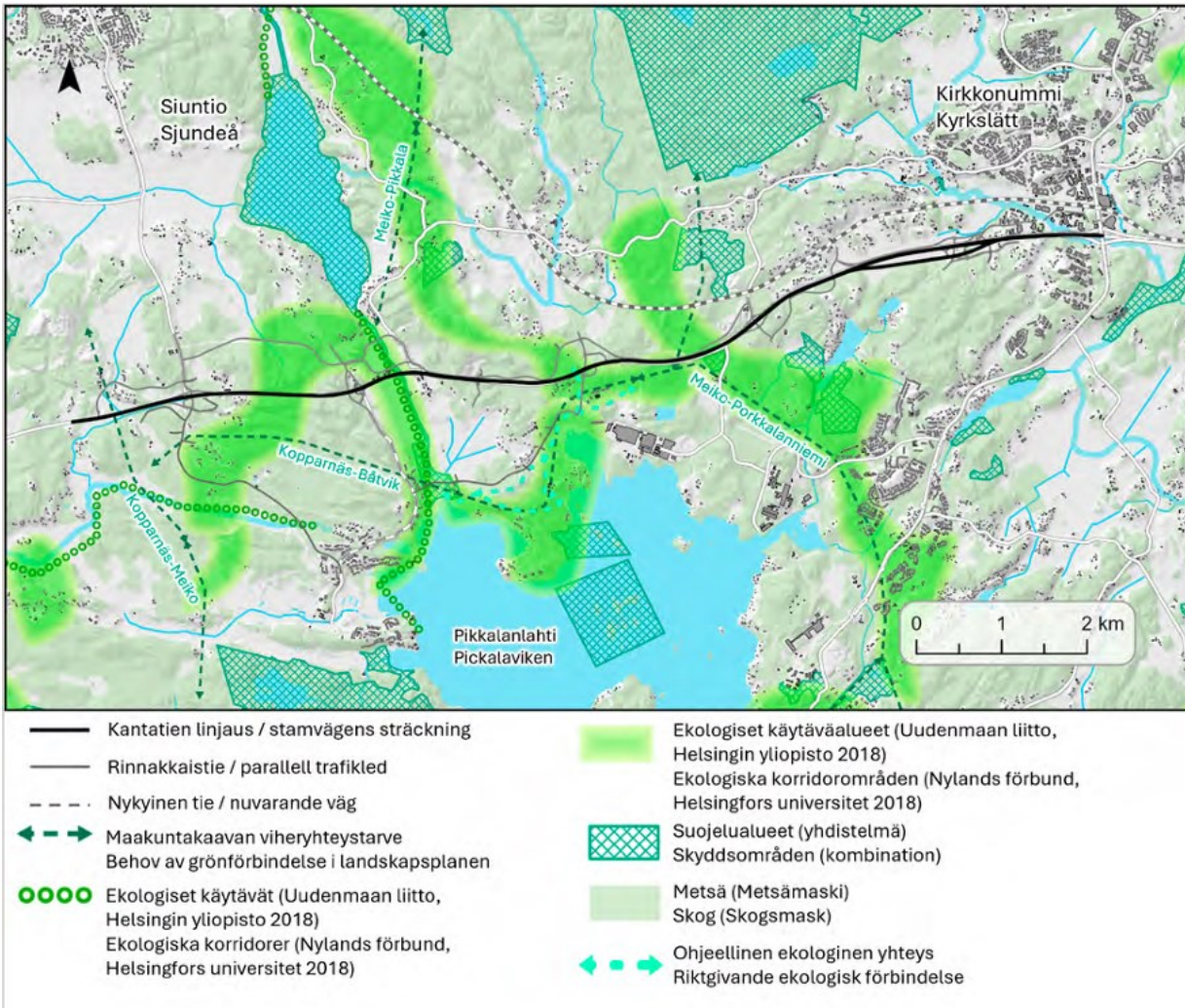
Tarkisteltavien YVA-selostuksen vaihtoehtojen lähtökohta on niiden toteuttamiskelpoisuus. Hankealueen eli kantatien 51 tieosuuden vaihtoehdot Sunnanvikin ja Munkinmäen välillä (ts. hankealue) sisältäen myös rinnakkaistieyhteydet ovat:

- Vertailutilanne 0: Ei toimenpiteitä (vaihtoehto toimii vertailuaineistona muille vaihtoehdoille).
- Vaihtoehto VE 1: Tasoliittymät poistetaan ja rakennetaan eritasoliittymät, täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatie säilyy nykyisen kaltaisena yksiajorataisena tietä, jolla on yksi ajokaista suuntaansa. Nopeustaso on 80 km/h.
- Vaihtoehdot VE 2: Tasoliittymät poistetaan, rakennetaan eritasoliittymät ja täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatie 51 parannetaan keskikaiteelliseksi nelikaistaiseksi tieksi, jolla on kaksi ajokaistaa suuntaansa ja jonka nopeustaso on 80 km/h.
  - Vaihtoehto VE 2A: kantatie nelikaistaitetaan nykyisellä paikallaan.
  - Vaihtoehto VE 2B: kantatie nelikaistaitetaan osittain uuteen maastokäytävään Pedersin kohdalla.
- Vaihtoehdot VE 3: Tasoliittymät poistetaan, rakennetaan eritasoliittymät ja täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatie 51 parannetaan kaksiajorataiseksi nelikaistaiseksi tieksi, jolla on kaksi ajokaistaa suuntaansa ja jonka nopeustaso on 100 km/h.
  - Vaihtoehto VE 3A: kantatien nelikaistaitetaan nykyisellä paikallaan.
  - Vaihtoehto VE 3B: kantatien nelikaistaitetaan osittain uuteen maastokäytävään Pedersin kohdalla.

## Hankkeen lähtökohdat

### Yleistä

Kirkkonummen ja Siuntion kuntia koskeva hankealue on osoitettu alla seuraavan sivun kuvassa 1 tummalla viivalla sekä sen eritasoliittymät ja osin vaihtoehtoiset rinnakaistielinjaukset harmaalla viivalla. Hankealueen toteuttaminen mahdollistaa kuntien maankäytön kuroutumisen toisiinsa.



Kuva 1. Hankealueen keskeiset viheryhteystarpeet ja ekologiset käytävät (YVA-selostus s. 135).

Kirkkonummen kunta toteaa, että hankealueen keskeiset ja merkityksellisimmät luontokokonaisuudet (kt. kuva 1) pitäisi olla yksiselitteiset, mutta kunnalle on epäselvää, millä perusteella ja millaisella painoarvolla Uusimaa-kaavan 2050 viheryhteystarpeen merkinnöistä poikkeavat ekologiset käytävämerkinnät (esim. Siuntion puolella oleva palloviiva) on haluttu tuoda esille YVA-selostuksessa, varsinkaan kun asiaa ei ole avattu YVA-selostuksen Viherverkko ja ekologiset yhteydet -kappaleessa (s. 135). Lisäksi ohjeellisen ekologisen yhteyden merkintä puuttuu kartalta.

Kirkkonummen kunta yhtyy YVA-selostuksen kappaleessa 5.8 (Yhteenvedo ja vertailu, s. 79-83) esitettyihin tietoihin kuten esimerkiksi keskeisten vaikutusten teemoituksiin koskien hankealuetta, koska toteututtuaan kantatien 51 asema vahvistuu läntisen Uudenmaan runkoväylänä, mikä mahdollistaa pääkaupunkiseudun läheisten Kirkkonummen ja Siuntion sekä myös Inkoon lähentymisen kuntina toisiinsa niin toiminnallisesti kuin tiivistyvän yhdyskuntarakenteen kautta. Kirkkonummen kunta luottaa hankealueen toteutuksen käynnistymiseen 2030-luvun alkuvuosina, sillä jo nykytilanteessa kantatien ajoneuvoliikenne on erittäin vilkasta ja liikenneturvallisuus Uudenmaan alueen heikoimpia. Lisäksi Kirkkonummen ja Siuntion kunnat virittelevät yhteistyötä rajavyöhykkeen maankäytön ja etenkin uuden yritystoiminnan mahdollisuuksien avaamisessa vuosikymmenten hiljaiselon jälkeen. Kirkkonummen kunta kuitenkin kokee, että keskeisten vaikutusten teemakokonaisuudesta puuttuu kuntakeskuksessa sijaitsevan matkakeskuksen kehittämispotentiaali, sillä hankealueen toteutumisen jälkeen on mahdollista ohjata kaikki kantatien bussivuorot matkakeskukseen, läntisen Uudenmaan yhteen keskeisimpään joukkoliikenteen vaihtopaikkaan. Kirkkonummen kunnan mukaan edellä kuvattu asia on lisättävä keskeisiä vaikutuksia käsittelevään asiakokonaisuuteen.

Kuntakeskuksen 1. ja 2. vaiheen osayleiskaavat mahdollistavat merkittävän määrän uusia asukkaita ja uutta yritystoimintaa sijoittuvan kyseisille alueille, sama koskee vireillä olevaa Kantvikin osayleiskaavahanketta. Kirkkonummen kunta olettaa, että edellä mainittujen osayleiskaavojen vaikutus kantatien 51 liikennemääriin on otettu huomioon, sillä valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaisesti liikenteen ennustetaan kasvava hankealueella vuoteen 2050 mennessä noin 10 500 - 20 100 ajoneuvoon vuorokaudessa (kt. selostus s. 184), mikä tarkoittaa Vuohimäenportin eritasoliittymästä kuntakeskukseen päin liikennemäärän kasvavan noin neljänneksen nykytilanteeseen verrattuna.

### Kuntakeskus

Kirkkonummen kunta panostaa kuntakeskuksen kehittämiseen sekä sen asukasmäärän hallittuun kasvuun ja sitä kautta palvelujen monipuolistumiseen tähdäten liikekeskustan veto- ja elinvoiman vahvistamisen. Alueen keskeisistä kaavahankkeista viimeiset ovat valmistumassa ja niiden toteuttamisen seurauksena aiheutuu tietyllä aikavälillä ajoneuvoliikenteen ruuhkaisuutta Kirkkonummenportin eritasoliittymässä kantatiellä 51, mikäli Pedersinportin eritasoliittymää ei toteuteta. Valmistuttuaan se toimii lännen suunnasta saapuvien ajoneuvojen pääsisääntuloväylänä liikekeskustaan. Päätös Pedersinportin liittymän toteuttamisesta kytkeytyy matkakeskuksen tuntumaan sijoittuvaan rautatien alikulkuyhteyteen, joka yhdistää Munkinmäen kaupan alueeseen perinteisen liikekeskustan. Liittymän toteuttaminen mahdollistaa myös Munkinmäen alueen kehittämisen tilaa vaativan kaupan keskittymäksi.

### Vuohimäen, Pikkalan ja Kantvikin alueet

Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 yritystoiminnan alue sijoittuu Vuohimäenportin eritasoliittymän lähialueelle, jonka suunnittelua ohjaa myös Kuntakeskuksen kehityskuva 2040. Liittymän toteuttaminen nostaa alueen saavutettavuuden uudelle tasolle. Tämä on vetovoimatekijä, jota elinkeinoelämä arvostaa yhdessä kantatien 51 työpaikka-alueiden ja läheisten satamapalvelujen kanssa. Edellä kuvatun mukaisesti Kirkkonummen kunta esittää, että hankealueen tuntumassa sijaitsevat Kirkkonummen satamat (Kantvikin eteläsatama ja Pikkalanlahden satama) otetaan huomioon YVA-selostuksessa kuin pelkällä maininnalla YVA-ohjelmavaiheen palautekartan koosteessa (kt. selostus s. 90). Kunnan edustajat ovat tuoneet asian esille hankkeen valmistelussa. Kirkkonummen kunta korostaa satamien palvelun maakuntaa laajempaa aluetta, joten ne on nostettava paremmin esille selostuksessa.

Ekologisen yhteyden toimivuuden varmistamiseksi toteutetaan Vuohimäenportin eritasoliittymän länsipuolelle muiden muassa eläinten kulkua helpottava kantatien alittava yhteys, jota tosin hieman ristiriitaisesti on nimetty paikoitellen YVA-selostuksessa myös virheellisesti vihersillaksi.



## Kantatien liikennemelu

Vuonna 2017 valmistuneessa aluevaraussuunnitelmassa on esitetty hankealueen alustava melunsuojaus (Kantatien 51 parantaminen välillä Kirkkonummi - Inkoon raja, Kirkkonummi-Siuntio: Aluevaraussuunnitelma, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2017). Hankealueen yksi keskeisimmistä haittavaikutuksista on tieliikennemelu, mutta YVA-selostuksessa hankealueen melusuojaustoimenpiteet sekä esimerkiksi vuoden 2050 liikennemelun leviämistilanne on esitetty epäselvästi. Selostuksessa on toki todettu (s. 85), että hankealueella liikennemelun ohjearvon (ts. päiväaikaan 55 dB) ylittävillä alueilla on Kirkkonummella 33 asuin- tai lomarakennusta. Selostuksen sivuilta 95-98 ilmenee tien vaikutusalueella olevat asuin- ja lomarakennukset eri vaihtoehtojen osalta.

Kirkkonummen kunnan alueella hankealueen vaihtoehdoissa VE 2A, VE 2B, VE 3A ja VE 3B eritasoliittymien lisäksi melurakenteet toteutetaan myös kantatien 51 varren asuinympäristön suojaksi. Kirkkonummen kunta ei ota kuitenkaan kantaa hankealueen meluvaikutusten arviointiin eikä tieliikennemelun haittavaikutusten lieventämistoimenpiteisiin koskien ihmisten elämänlaatua ja virkistyskäyttöä, koska ne tullevat yksityiskohtaiseen käsittelyyn hankealueen yleissuunnittelussa. Kirkkonummen kunta kuitenkin edellyttää, että yleissuunnitelma sisältää hankealueen edellyttämät melusuojaussuunnitelmat, jotka perustuvat esimerkiksi vuoden 2050 ajoneuvoliikenteen määriin. Yleissuunnitelman yhteydessä laadittavan meluselvitykseen on Kirkkonummen kunnan mukaan sisällytettävä kantatien 51 ja rautatien liikennemelun yhteisvaikutus, sillä näin saadaan arvokasta tietoa liikennemelun vaikutuksista hankealueen varrella olevien asuin- ja lomarakennusten asukkaiden asuinolosuhteisiin ja hyvinvointiin sekä liikennekäytävän maankäytön muulle suunnittelulle.

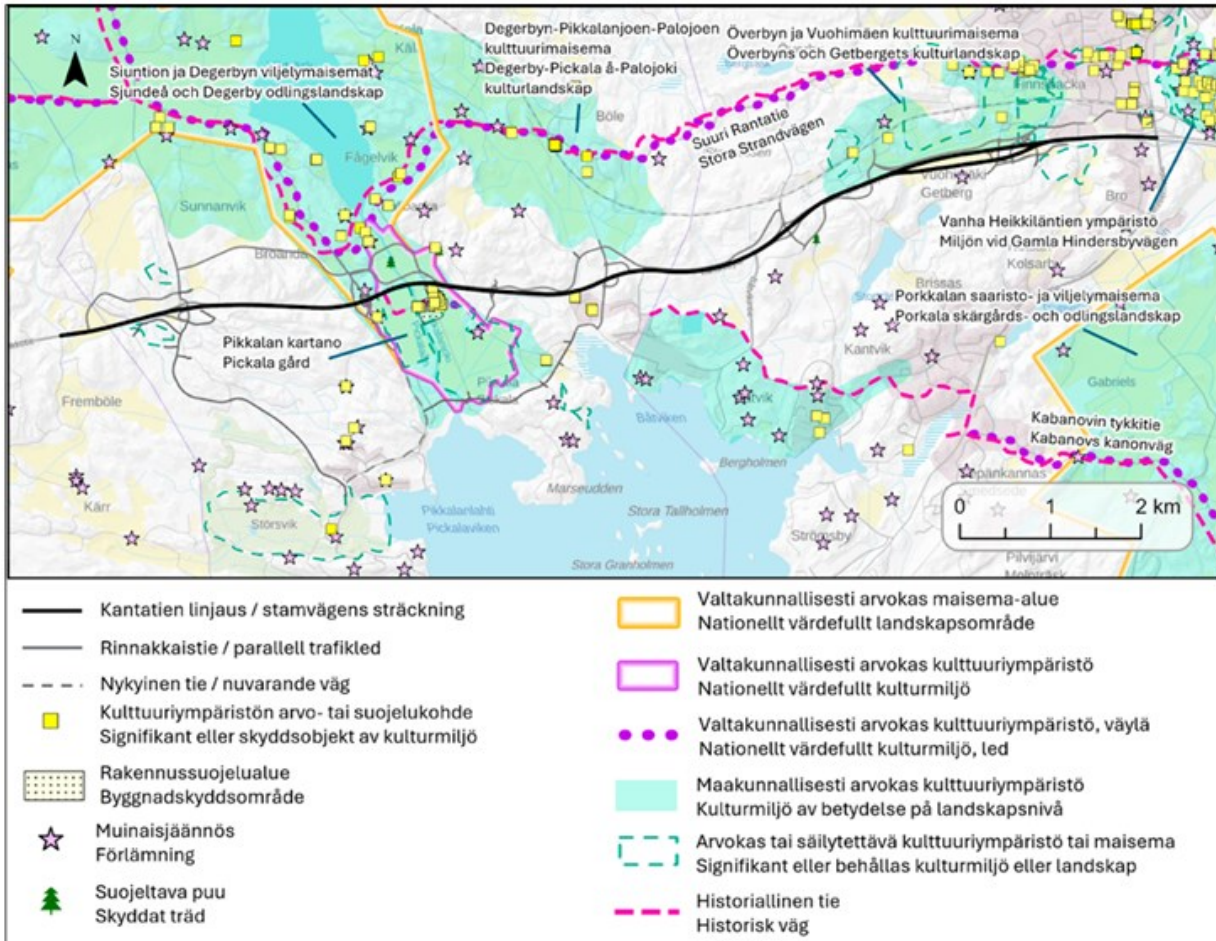
YVA-selostuksessa todetaan (s. 85), että kantatien 51 melulaskennat antavat tärkeää tietoa vaikutusten arviointiin, jolla on suuri merkitys kantatien varrella asuville, sillä väylä on jokapäiväisen liikkumisen reitti monella, samalla kun se yhdistää ihmiset, palvelut ja alueet toisiinsa. Edellä kuvatun lisäksi tievarren lukuisat yritykset ja niiden työntekijät käyttävät kantatietä jokapäiväisesti sekä kesäaikaan painottuen myös loma-asukkaat ja matkailijat. Selostuksessa (s. 85) on todettu myös Kirkkonummen kunnan edustajien nostot Pikkalanlahden ja Kantvikin työpaikka-alueiden raskaan liikenteen aiheuttamasta häiriöstä asuntoalueille, joskin mainitsematta on, että häiriö kohdistuu eritoten Sokeritehtaantien ja Upinniementien vaikutusalueelle. Kirkkonummen kunnan tavoitteena on johtaa Kantvikin suunnan työpaikka-alueiden raskas liikenne kantatielle toteutettavaan Vuohimäenportin eritasoliittymään.

## Hankkeen vaikutukset ihmisiin

Kirkkonummen kunnalla ei ole huomautettavaa YVA-selostuksen kappaleeseen 6 (Ihmisten elinolot, s. 85-89), joskin arvioinnin herkkiin kohteisiin (s. 86) on nostettu päiväkoteja, jotka sijaitsevat varsin etäällä kantatiestä eikä niihin kohdistu tieosuuden rakentamisvaiheen haitta- ja häiriötekijöitä tai ne ovat hyvin vähäisiä. Näiden kohteiden nostaminen esille selostuksessa voi aiheuttaa aiheetonta huolta perheille, joiden lapset käyvät kyseisissä päiväkodeissa, joten Kirkkonummen kunta esittää selostuksen tekstin päivittämistä niin, että kantatien rakentamisesta aiheutuu korkeintaan vain vähäistä tai ei ollenkaan haittaa kyseisten päiväkotien toiminnalle eikä myöskään virkistykselle tien välitöntä lähialuetta lukuun ottamatta. Haitta- ja häiriötekijöillä tarkoitetaan tässä yhteydessä esimerkiksi lisääntyvää melua, tärinää, pölyä tai maisemaa muuttavia toimenpiteitä. Edellä luetellut tekijät kohdistuvat ensisijaisesti kantatien rakentamisvaiheeseen, mutta tieosuuden parantamishankkeen toteuduttua osin myös tien lähialueen asuttuihin pihapiireihin.

Hankealueen yleissuunnittelu käynnistyy YVA-vaiheen jälkeen käsittäen esimerkiksi väylän liittymien tarkentuvat liikennejärjestelyt ja melusuojausrakenteet. Yleisesti YVA-selostuksen kappaleessa 6 (s. 85-102) on käsitelty YVA-lain edellytysten mukaisesti hankkeen vaikutuksia ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyisyyteen sekä elinympäristön laadullisiin tekijöihin. Kuitenkin selostuksessa todetaan,

ettei varsinaisia terveyteen liittyviä vaikutuksia ei voida arvioida, sillä niiden arviointi tapahtuu tilastollisesti väestötasolla. Todettakoon, että YVA-selostuksen arviointi hankealueen vaikutuksista ihmisten elinoloihin on laadittu asiantuntijatyönä pohjautuen muiden muassa hankkeen ohjelmavaiheessa saatuun palautteeseen (mukaan lukien työpajoissa ja yleisötilaisuuksissa esille nousseet asiat) alueen asukkailta, yrittäjiltä, kansalaisjärjestöiltä, muilta alueen toimijoilta ja eri asiantuntijoilta.



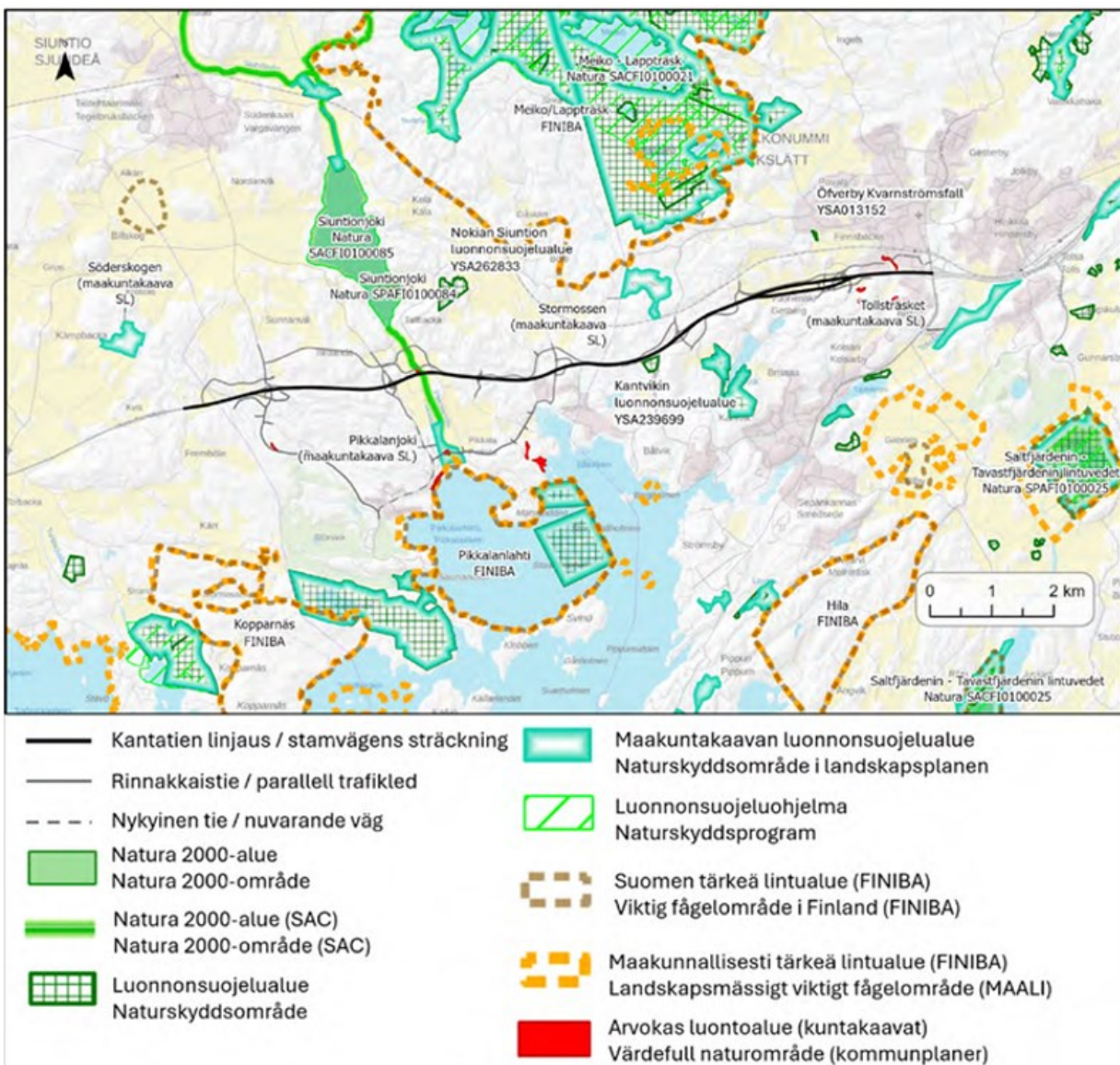
Kuva 3. Hankealueella tai sen lähialueella olevat maiseman sekä kulttuuriympäristön valtakunnalliset ja maakunnalliset arvoalueet ja -kohteet kartalla (YVA-selostus s. 116).

YVA-selostuksen (s. 92) mukaan ihmisiin kohdistuvat vaikutukset voivat koskea yksilöä, yhteisöjä tai yhteiskuntaan monella eri tavalla kuten asumiseen ja sen viihtyisyyteen, virkistys-, ulkoilu- ja harrastusmahdollisuuksiin sekä liikenneyhteyksiin, liikkumisen turvallisuuteen ja saavutettavuuteen. Hankealueen toimenpiteillä voi olla vaikutusta ihmisten terveyteen, jos hankkeen rakennusvaiheessa ja toteutuksen myötä melulle, ilmanlaadulle, maaperälle ja pohjavedelle määritellyt ohje- tai raja-arvot ylittyvät. Mahdolliset muutokset, kuten esimerkiksi hankealueen toteutus moottoritienä nelikaistatienä, synnyttävät ihmisissä jo suunnitteluvaiheessa huolta, pelkoa, toiveita ja epävarmuutta. Edellisen lisäksi hankkeeseen kuuluvien rinnakkaistieosuuksien toteuttaminen saattaa aiheuttaa sen läheisyydessä asuville sekä muille mahdollisille osallisille haittaa ja häiriötä.

Erittäin suurena haittana ja menetyksenä voidaan pitää, mikäli hankealueen toteuttaminen edellyttää asuinrakennuksen tai maa-alueen lunastamista maanomistajilta. Tässä lausunnossa Kirkkonummen kunta ei ottaa hankealueen yleissuunnittelussa esille nouseviin lunastusasioihin.

Hankealueella muutokset maisemassa ja kulttuuriperintöön (esim. muinaismuistot) vaikuttavat ihmisiin ja heidän viihtyisyyteensä etenkin hankealueella asuvien lisäksi alueella liikkuviin ja alueen yrityksissä työskenteleviin. Koska kantatien 51 linjaus säilyy kunnan alueella joko sen nykyisellään sijallaan tai sen linjausta muutetaan vähäisesti hankealueen itäpäässä, ilmenee YVA-selostuksen (s. 121) taulukoista seuraavaa: Vuohimäen osuudella hankealueen kaikki vaihtoehdot luokitellaan vaikutuksen merkittävydeltään vähäisesti kielteiseksi, vastaavasti Peders-Munkinmäki osuudella ne on luokiteltu kohtalaisen kielteiseksi läheisen Överbyn ja Vuohimäen kulttuurimaiseman takia.

### Luonnon monimuotoisuus

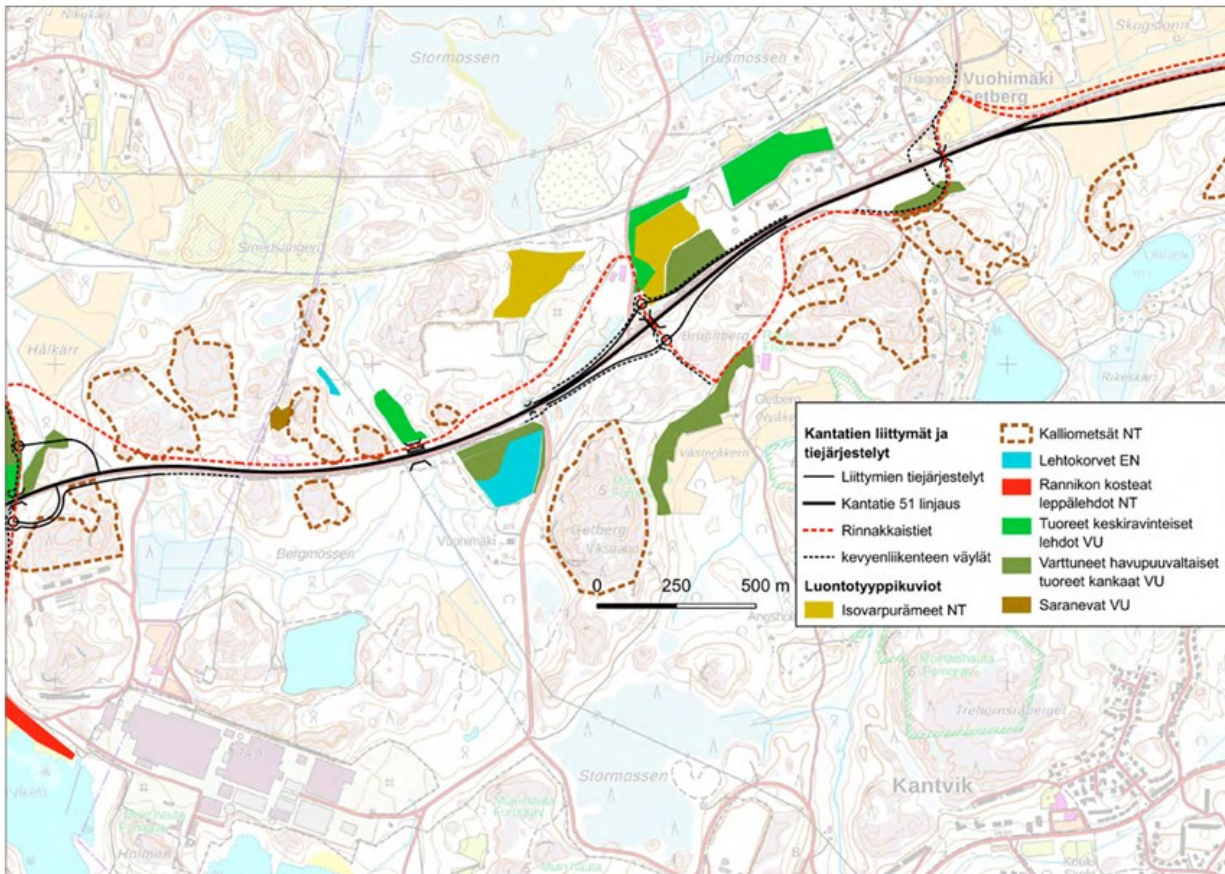


Kuva 4. Hankealueella tai sen lähialueella olevat suojelualueet ja linnustokohteet (YVA-selostus s. 130).

Hankealueen maastokartoitus ja luontoselvitykset on laadittu YVA-vaiheessa (selostus s. 129). Luontoon kohdistuvien vaikutusten minimointi ja lieventäminen on osa arviointia. Kirkkonummella hankealue rajoittuu likelle Kantvikin luonnonsuojelualueen läntisintä osaa (YSA 239699, kt. lausunnon kuva 4). YVA-selostuksen (s. 137) mukaan luonnonsuojelualueeseen ei kohdistu vaikutuksia, mikäli hankkeen tiealue ei levene nykyisen kävelyn ja pyöräilyn yhteyden eteläpuolelle. Lisäksi selostuksen mukaan vaihtoehtojen VE 2 ja VE 3 meluntorjunnan toimenpiteillä suojelualueeseen kohdistuvan liikennemelun osalta tilanne paranee nykytilanteeseen verrattuna. Näin ollen vaikutuksen merkittävyys on arvioitu olevan luokkaa vähäisesti kielteinen.

YVA-selostuksen mukaan Pedersinportin liittymäalueella luontoalueet ovat kulttuurivaikutteisia ja pääosin pirstaleisia, osin muuttuneita eikä osuudella esiinnyt erityisiä luontoarvoja. Tämän johdosta vaikutuksen merkittävyys on luokiteltu eri vaihtoehdoissa joko neutraaliksi tai vähäisesti kielteiseksi.

Todettakoon, ettei Kirkkonummen rinnakkaistien osalta ole laadittu taulukkomuotoista vaikutusarviointia YVA-selostukseen.

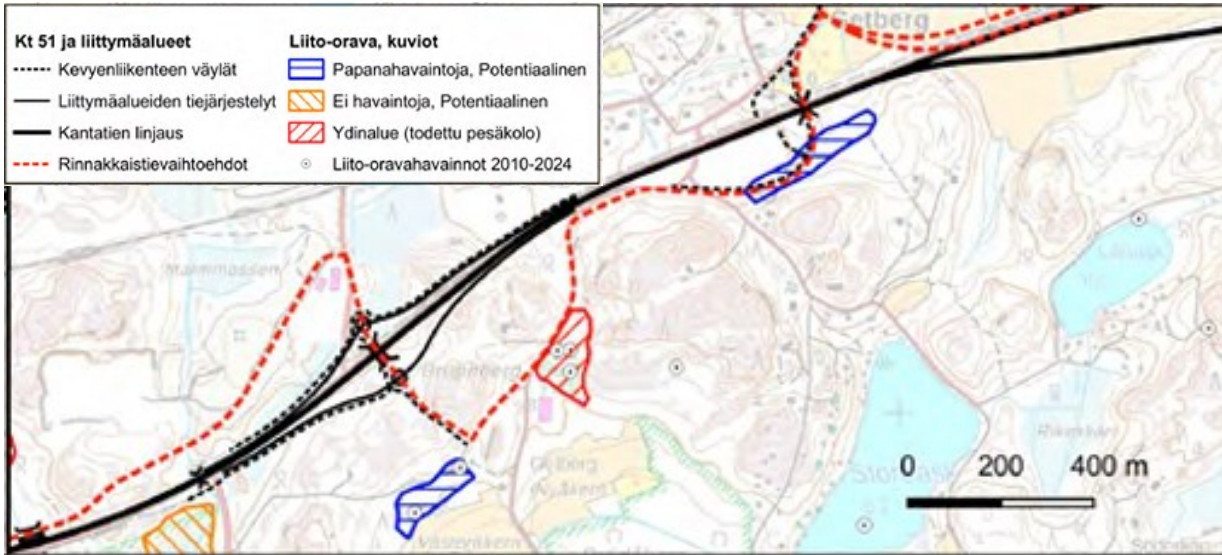


Kuva 5. Hankealueella tai sen lähialueella olevat luontotyypikohteet Kirkkonummen kunnan alueella (YVA-selostus s. 133).

YVA-selostuksessa todetaan seuraavaa (s. 134): aiempia liito-oravahavaintoja on hankealueelta ja sen tuntumasta, lisäksi YVA-menettelyn yhteydessä löydettiin liito-oravan papanoita vain muutamalta paikalta, mutta valtaosa aiempien havaintojen ympäristöstä on edelleen lajille soveltuviksi arvioituja. Tämän lausunnon kuvasta 6 ilmenee liito-oravan ydinalueet ja papana-alueet.

YVA-selostuksen (s. 134) mukaan hankealueen pesimälinnusto on selvitetty painottaen kantatien 51 liittymäalueita eli Vuohimäenportin ja Pedersinportin eritasoliittymiä.

Kirkkonummen kunnalla ei ole huomauttamista hankealueella tehtyihin luontotyyppiselvityksiin, liito-oravahavaintoihin eikä linnustoselvityksiin eikä niitä koskeviin tulkintoihin niiltä osin kuin ne koskevat Kirkkonummen kunnan aluetta. Todettakoon, että hankealueen keskeiset viheryhteystarpeet ja ekologisten käytävien ilmenevät tämän lausunnon sivun 5 kuvasta 1.



Kuva 6. Liito-oravahavainnot Kirkkonummen kunnan alueella (YVA-selostus s. 134).

## Liikenne

YVA-selostuksessa liikennettä on käsitelty kattavasti ja liikenteelliset vaikutukset on tuotu kokonaisuudessaan hyvin esiin. Liikennettä on käsitelty tässä lausunnossa eri asiayhteyksissä useassa kohtaa, joten tässä ei toisteta aiemmin esiin tuotuja liikenteellisiä näkökohtia uudestaan. Muutamia huomioita YVA-selostukseen on kuitenkin syytä tarkentaa ja täydentää.

Hankealueen VE 2 ja VE 3 parantavat kantatien 51 liikenteellistä toimivuutta merkittävästi. Nykyiset liikennemäärät ovat erittäin suuret kaksikaistaiselle tieosuudelle erityisesti Kirkkonummen puolella, jossa hankealueen ongelmat korostuvat. Ajoneuvoliikenteen määrän ennustetaan kasvavan noin kolmanneksella vuoteen 2050 mennessä. Kirkkonummen ja Siuntion välinen tieosuus on yksi Uudenmaan vaarallisimpia tiejaksoja henkilövahinko- ja kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrällä mitattuna. Kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat tapahtuneet viimeisen viiden vuoden aikana Kirkkonummen puolella ja yli puolet Kirkkonummen kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on tapahtunut kyseisellä lyhyellä kantatie 51 tieosuudella. Keskeisinä syinä ovat suuret liikennemäärät ja tasoliittymät sekä ajosuuntien välisen erottelun tai turvakaiteen puuttuminen. Myös yhtenä liikenneturvallisuustekijänä on jalankulun ja pyöräilyn tasoyhteydet kantatien 51 yli.

Liikenneturvallisuuden on YVA-selostuksen mukaan arvioitu parantuvan, joskin kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä vähenee varsin maltillisesti. Vastaavantyyppisessä tiehankkeessa eli Kivenlahti-Kirkkonummi moottoritien jälkiarvioinnissa (lähde: <https://www.ely-keskus.fi/-/kantatie-51-valilla-kirkkonummi-kivenlahti-muuttaminen-moottoritieksi-paransi-merkittavasti-liikenneturvallisuutta-uusimaa->) kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat lähes tyystin vähentyneet. Tiettävästi vuosien 2014-2024 aikana ei ole tapahtunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Myös henkilövahinko-onnettomuuksien

määrät ovat vähentyneet huomattavasti enemmän kuin nyt käsittelyssä olevassa kantatien 51 Munkinmäki – Sunnanvik osuuden YVA-arvioinnissa on esitetty. Vaikka nyt kyseessä olevaa osuutta ei suunnitella aivan moottoritiestandardin mukaisesti, todennäköisesti hankealueen VE 2 ja VE 3 onnettomuuskien määrät vähenevät huomattavasti enemmän kuin mitä selostuksessa on arvioitu.

### Joukkoliikenne

Sivulla 167 on kuvattu joukkoliikenne hieman erheellisesti. Kantatie 51 pääasiallinen joukkoliikenne hankealueella muodostuu ensisijaisesti Raasepori/Inkoo-Helsinki ostoliikenteestä, jonka tilaajana toimii ELY-keskus ja kyseiset kunnat osallistuvat liikenteen järjestämisen kustannuksiin. Liikenne on nk. HSL-alueen ulkopuolelta tulevaa U-liikennettä, jossa kelpaavat HSL:n matkaliput (HSL on järjestänyt matkustusoikeuden jäsenkuntien asukkaille). Kirkkonummi ja Siuntio ovat Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) jäseniä, ja hankealueella liikennöi myös joitain HSL-alueen linjoja, jotka tarjoavat koulu- ja työmatkayhteyksiä alueen asukkaille. Kuntien joukkoliikenne ja sen palvelutaso suunnitellaan HSL:n johdolla yhteistyössä kuntien kanssa.

Hankealueen toteuttaminen mahdollistaa bussivuoroliikenteen kehittämispotentiaalin. Hankealuetta koskevassa aluevaraus suunnitelmassa (Kantatien 51 parantaminen välillä Kirkkonummi - Inkoon raja, Kirkkonummi-Siuntio: Aluevaraus suunnitelma, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2017) bussipysäkit ja liittytäväsäköinti on osoitettu Vuohimäenportin eritasoliittymän yhteyteen. Kirkkonummen kunnan ensisijaisena tavoitteena on yritystoiminnan sijoittaminen Vuohimäen alueelle, jonka saavutettavuuden edistäminen edellyttää eritasoliittymän lisäksi toimivaa joukkoliikennettä. Sen sijaan Pedersinportin eritasoliittymässä ei ole tarvetta bussipysäkeille eikä liittytäväsäköinnille, sillä bussipysäkit on tarkoitus toteuttaa liittymän läheisille kaduille ja Kirkkonummen matkakeskuksessa on huomattava määrä liittytäväsäköintiä. Kirkkonummen kunta toteaa, että YVA-selostuksen joukkoliikennettä koskeva vaikutustarkastelu jää liian pintapuoliseksi eikä siitä nouse esille kunnan tavoite on kehittää matkakeskuksesta seudullinen joukkoliikenteen vaihtopaikka. Yleissuunnitelmassa olisikin tutkittava joukkoliikenteen edellytysten parantamista ajoneuvoliikenteen yhteysvälin Pedersinportti-Nummitie (matkakeskus) avulla.

Kirkkonummen kunnan tavoitteellisen maankäytön luonteesta johtuen joukkoliikenteen kehitys hankealueella perustuu ensisijaisesti asemakaavoitettavien uusien työpaikka-alueiden ja niiden yritystoiminnan aiheuttamaan tarpeeseen tarjota työmatkaliikenteen yhteydet. Kirkkonummen puoleiselle hankealueelle ei ole tulossa merkittävää asuntorakentamista, joka vaatisi korkeatasoista joukkoliikenteen palvelutasoa ja sen vuoksi joukkoliikenne järjestetään pitkälti kantatien 51 suuntaisena, mikä muodostuu ensisijaisesti Inkoon/Raaseporin ja Helsingin välisestä joukkoliikenteen tarjonnasta, jota täydennetään Siuntion ja Kirkkonummen vuorotarjonnalla maankäytön kehittyessä. Toisin sanoen alueelle on mahdollista tarjota myös täydentävää Kirkkonummen kuntakeskukseen palvelevaa joukkoliikennettä riippuen maankäytön kehityksestä ja kysyntätarpeista.

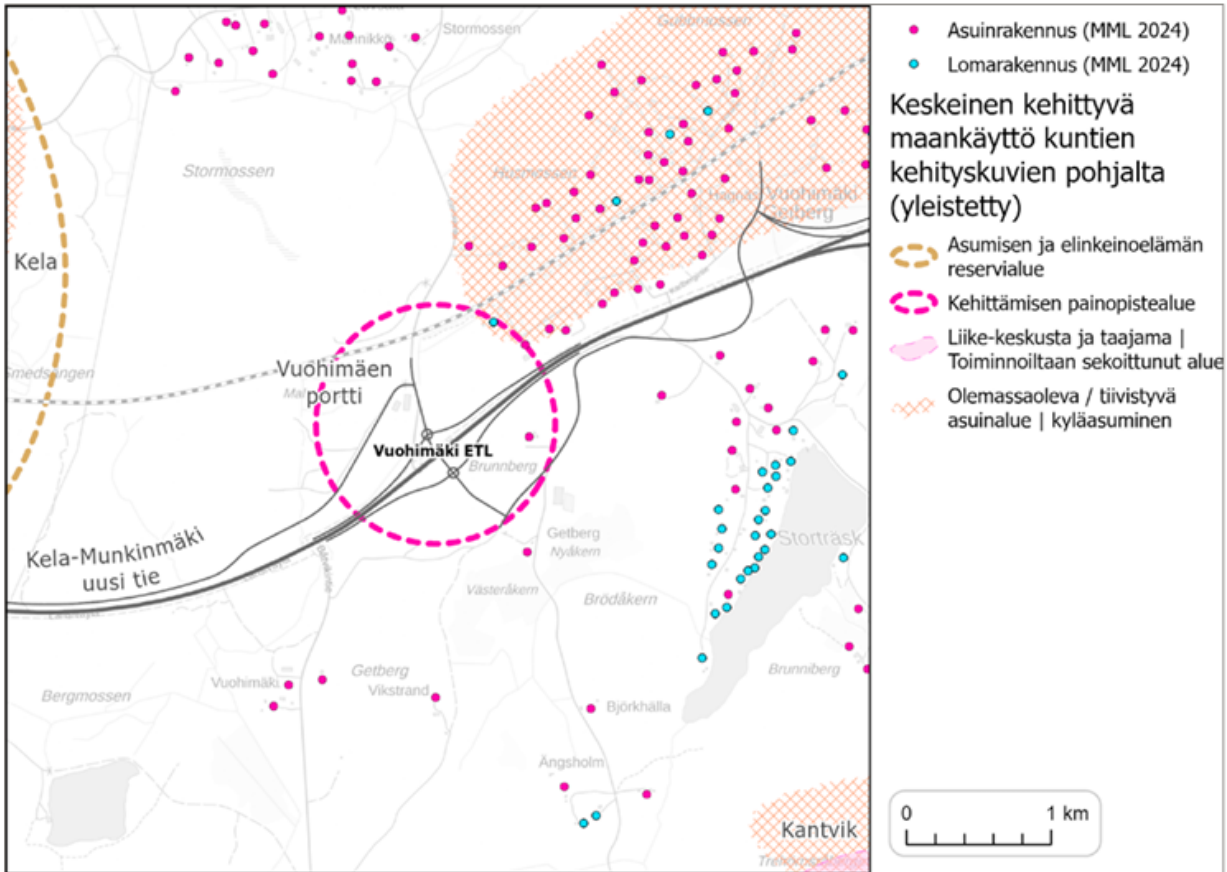
### Kävely ja pyöräily

On huomion arvoista todeta, että kaikki hankealueen vaihtoehdot edistävät kävely- ja pyöräilymahdollisuuksia, koska rinnakkaisyhteydelle on tavoitteena rakentaa erilliset kävelyä ja pyöräilyä palvelevat kulkuväylät. Kirkkonummen ja Siuntion välille on tarkoitus toteuttaa kantatien 51 suuntainen korkealaatuinen seudullinen pääpyöräilyreitti, joka tulisi sijoittumaan pitkälti rinnakkaistieverkon varteen. Yleissuunnittelussa on myös hyvä tutkia kantatien 51 nykyisen pyörätien osien hyödyntämistä riippuen ratkaisusta. Pääpyöräilyreitti on osa Helsingin seudun pääpyöräilyverkostoa. Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä, että hankkeen saavutettavuutta parantavat rinnakkaisteiden kävely- ja pyöräily-yhteydet toteutetaan houkuttelevina ja korkealaatuisina yhteyksinä, sillä ne vaikuttavat laaja-alaisesti asukkaiden ja liikkujien elämään, parantavat ihmisten liikkumismahdollisuuksia palvelun esimerkiksi pääsyä yhteyksien varrelle sijoituville ulkoilu- ja virkistysalueille.

Hankealueen nykyisen ja uuden maankäytön kytkeminen kantatie 51 suuntaisen pääpyöräilyverkkoon on tärkeää, jotta kävelyn ja pyöräilyn yhteydet toteutuvat koko matkan osuudelta houkuttelevina. Myös kantatien 51 keskeisillä linja-autopysäkeillä on varauduttava pyöräilyn liikeyhteyksiin.

## Kantatien 51 parantamishankkeen osuuskohdaiset tarkistelut

### Osuus Vuohimäki



Kuva 7. Kuvasta ilmenee, että Vuohimäenportin eritasoliittymän lähialueella (kehittämisen painopistealue) on ainoastaan yksi asuttu pihapiiri (YVA-selostus s. 75).

vaihtoehto osuudella Vuohimäki	VE 1	VE 2A tai VE 2B	VE 3A tai VE 3B	Vaihtoehto osuudella Vuohimäki	VE 1	VE 2A tai VE 2B	VE 3A tai VE 3B
Vaikutuksen merkittävyys maankäytön kehitykselle	Erittäin suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen	Vaikutuksen merkittävyys nykyinen maankäyttö	Vähäinen myönteinen	Vähäinen myönteinen	Vähäinen myönteinen

Kuva 8. Taulukosta ilmenee eri vaihtoehtojen vaikutusten merkittävyys maankäytön kehitykselle ja nykyiselle maankäytölle Vuohimäessä. Kaikissa vaihtoehtoissa kantatien 51 tieosuuden parantamistoimenpiteet ovat arvioitu erittäin suuresti myönteiseksi koskien maankäytön kehittämismahdollisuuksia (YVA-selostus s.75).

Kirkkonummen kunta toteaa, ettei hankealueen vaihtoehto 1 (VE 1) palvele pitkällä aikavälillä kantatien 51 kehityskäytävän tulevaisuustavoitteita, sillä jo lähitulevaisuudessa Kirkkonummen ja Siuntion kunnilla on tarpeita kehittää kuntien rajavyöhykkeen maankäyttöä. Kyseisellä vyöhykkeellä sijaitseva yritys (Prysmian Group Finland Oy) toteuttaa parhaillaan vihreän siirtymän mukaista hanketta, mikä merkitsee vuoteen 2026 mennessä noin 350 uuden työpaikan sijoittumista alueelle nykyisten noin 400 lisäksi. Kirkkonummen kaavoitusohjelmassa (Kirkkonummen kaavoitusohjelma 2025-2028, kv 7.10.2024, § 76) on edellä mainitun yrityksen aluetta koskeva Pikkalanlahden asemakaavan laatiminen. Vireillä oleva kaavahanke on ollut useita vuosia jäissä, mutta ohjelman mukaisesti se on ohjelmoitu käynnistymään vuonna 2027, mutta kaavan laatiminen jatkunee mahdollisesti jo vuonna 2025. Koska ELY-keskus on kieltänyt kuntia ohjaamasta lisää ajoneuvoliikennettä olemassa oleviin kantatie tasoristeyksiin, on Siuntion kunta yhdessä ELY-keskuksen ja Väyläviraston sekä alueen keskeisen yrityksen ja maanomistajan kanssa panneet käyntiin Kelan eritasoliittymän tiesuunnitelman laatimisen. Hanke on sekä erittäin tärkeä että kiireinen. Kirkkonummen kunnan näkemyksen hanke kuitenkin parantaa kantatien liikenneolosuhteita vain väliaikaisesti. Edellisen lisäksi kantatien kehityskäytävällä Inkoossa on vireillä vihreän siirtymän mukainen terästehdashanke (Blastr Green Steel Oy), jota koskeva YVA-menettely valmistui vuoden 2025 alussa ja yhteysviranomaisen (ELY-keskus) perusteltu päätelmä on annettu 18.3.2025. Todettakoon, että toteutuessaan hanke työllistää huomattavan määrän ihmisiä (arvio 1200-2000 tp.).

Linkki YVA-menettelyyn (Blastr Green Steel Oy):

<https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaijuta/ymparistovaikutusten-arviointi/blastr-green-steel-oy-vihrea-terastehdas-inkoo>

Edellisessä kappaleessa kuvattujen hankkeiden toteutuminen lisää kantatien 51 ajoneuvoliikennemääriä huomattavasti. Näiden lisäksi Kirkkonummen ja Siuntion kuntien rajavyöhykkeen yleiskaavoissa on potentiaalia suurille yritystoiminnan hankkeille, jotka toteutuessaan tuovat hyvinvoinnin lisäksi uusia liikkujia kantatielle.

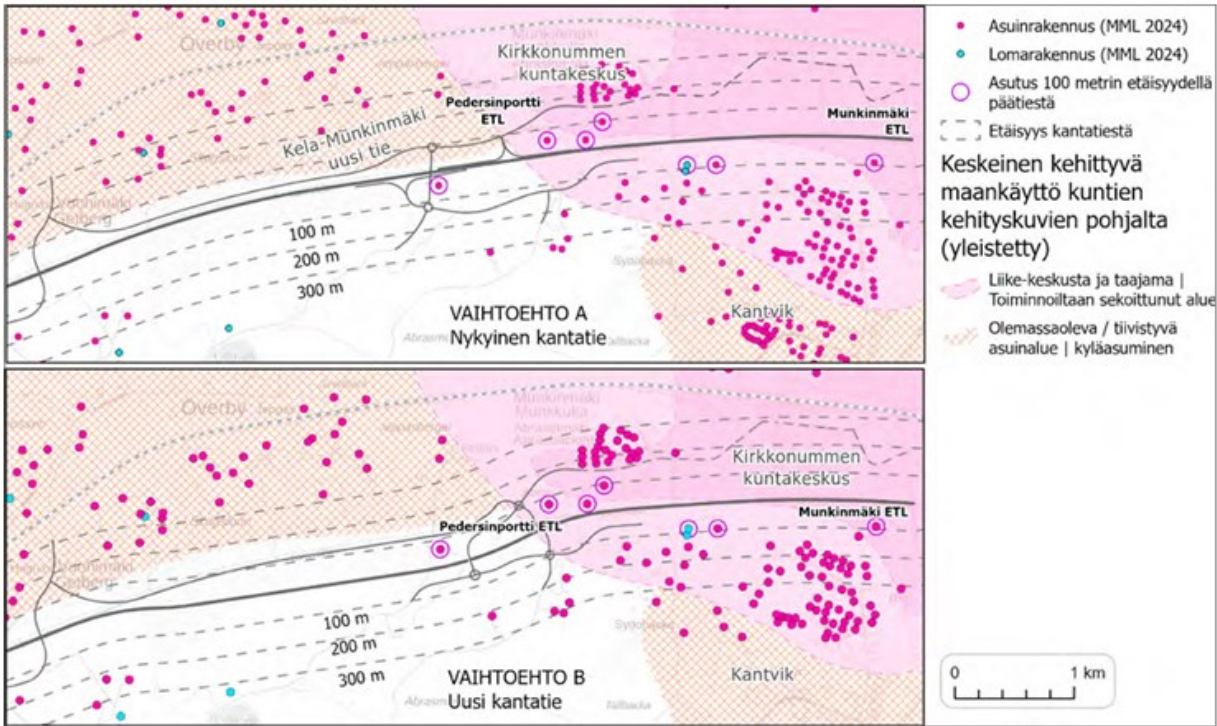
YVA-selostuksessa todetaan kaikilla hankealueen vaihtoehdolla olevan erittäin suuri myönteinen vaikutus Vuohimäen alueen maankäyttöön (selostus s. 74-75, kt. lausunnon kuvat 7 ja 8). Vaihtoehtojen vaikutukset nykyiseen maankäyttöön sekä alueen asukkaiden hyvinvointiin on luokiteltu vaikutuksiltaan vähäisesti myönteiseksi, koska uuden Vuohimäenportin eritasoliittymän toteutuminen sujuvoittaa liikumista huomattavasti verrattuna nykytilanteeseen. Kirkkonummen kunta yhtyy selostuksen vaikutusarviointeihin, joskin kunnan näkemyksen mukaan kaksikaistaisena toteutettava vaihtoehto 1 (VE 1) ei vastaa riittävän hyvin ennusteiden mukaisiin liikennemääriin tieosuudella, sillä esimerkiksi Vuohimäenportin eritasoliittymästä pääkaupunkiseudun suuntaan kantatien ajoneuvoliikenteen määrä on tällä hetkellä yli 15 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (lähde: Väyläviraston ylläpitämä linkki: [Liikennemääräkartat vuodesta 2012 alkaen](#)) sekä vuoden 2050 ennustetilanteen mukaan yli 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (lähde: valtakunnallinen liikenne-ennuste)

### Osuus Peders-Munkinmäki

Koska kunnan tavoitteena on hankealueen toteuttaminen nelikaistatienä, joka nopeusrajoitus on 100 km/h, ei kunta kommentoi eikä ota kantaa VE 2:n mukaisiin suunnitelmiin. Edellä kuvatun johdosta Kirkkonummen kunta toteaa, että YVA-selostuksessa käsiteltävän tieosuuden eritasoliittymät on suunniteltava yleissuunnitelmassa kunnan tavoiteasettelun nopeusrajoituksen mukaisina. Tämän takia Kirkkonummen kunta edellyttää, että selostuksessa esitetyt VE 2B:n ja VE 3B:n eritasoliittymäratkaisut päivitetään toteuttamiskelpoisilla niin sanotulla lohenpyrstötyyppisillä tai vastaavilla tilaan soveltuvilla liittyjäjärjestelyillä. Niin ikään Kirkkonummen kunta edellyttää, että hankealueen yleissuunnitelmassa Pe-



pedersinportin eritasoliittymän liikennejärjestelyt laaditaan erityisellä yksityiskohtaisuudella siten, että liittymän liikenne ratkaisu on liki tiesuunnitelmatasoinen, jotta kunnan on mahdollista laatia aluetta koskeva asemakaava.



Kuva 9. Kuvasta ilmenee Pedersinportin eritasoliittymän vaihtoehdot (VE 2A, VE 2B, VE 2A ja VE 2B). Niin ikään kuvasta ilmenee tienvarren asuin- ja lomarakennukset liittymän lähialueella (YVA-selostus s. 76).

Vaihtoehto osuudella Peders-Munkinmäki	VE 1	VE 2A	VE 2B	VE 3A	VE 3B
Vaikutuksen merkittävyys maankäytön kehitys	Erittäin suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen
Vaikutuksen merkittävyys nykyinen maankäyttö	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen

Kuva 10. Taulukosta ilmenee, että kuntakeskuksen alueella sijaitsevien Pedersin ja Munkinmäen alueilla vaikutusten merkittävyys maankäytön kehittämismahdollisuudelle ovat kaikissa vaihtoehdoissa kantatien 51 tieosuuden parantamistoimenpiteiden johdosta arvioitu erittäin suuresti myönteiseksi (YVA-selostus s. 76).

Hankealueen VE 3B:ssä osa nykyisestä kantatiestä 51 muuttuu rinnakkaistieksi yhdistäen Pedersinportin alueen ja Karlbergintien toisiinsa. Kirkkonummen kunta painottaa, ettei sillä ole tarvetta asemakaavan laatimiseen edellä mainitulle alueelle, eikä näin ollen tieosuutta tule siirtää kunnan ylläpidettäväksi kaduksi. Kirkkonummi muistuttaa, että vain asemakaava-alueella kunta ottaa rinnakkaistien kaduksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

YVA-selostuksessa todetaan, että kaikilla viidellä hankealueen vaihtoehdoilla on erittäin suuri myönteinen vaikutus Pedersin ja Munkinmäen alueiden maankäytön kehitykseen (kt. selostus s.75-76) mahdollista liikenteen huomattavan sujuvoittamisen Pedersinportin eritasoliittymän lähialueen asukkaille.

Suuret myönteiset vaikutukset nykyiseen maankäyttöön sekä alueen asukkaiden hyvinvointiin on vaihtoehtoilla VE 3A ja VE 3B. Vastaavasti kohtalainen myönteinen vaikutus on vaihtoehtoilla VE 1, VE 2A ja VE 2B.

### Muuta

Kirkkonummen kunta toteaa kaikkien hankealueen vaihtoehtojen olevan hyvin yhteensovitettavissa kunnan tavoitteiden mukaiseen maankäyttöön sekä voimassa oleviin kaavoihin. Jotta hankealueen yleissuunnitelma, joka käsittää siis Munkinmäen ja Sunnanvikin välistä tieosuuden, voidaan hyväksyä, on kunta varautunut laatimaan Pedersinportin eritasoliittymän alueelle asemakaavan. Alustavasti asemakaavan laatiminen on ohjelmoitu käynnistyväksi vuonna 2026. Todettakoon, ettei Vuohimäenportin eritasoliittymän alueelle ole tarpeen laatia asemakaavaa, koska kyseinen eritasoliittymä on osoitettu Kirkkonummen yleiskaavassa 2020.

## Kirkkonummen rinnakkaistie ja sen kytkeytyminen Siuntioon

### Yleistä

Kirkkonummen kunnan alueella rinnakkaistie on linjattu sen itäosassa kantatien 51 eteläpuolelle ja sen länsiosassa kantatien pohjoispuolelle pitkälti aluevaraussuunnitelman (Kantatien 51 parantaminen välillä Kirkkonummi - Inkoon raja, Kirkkonummi-Siuntio: Aluevaraussuunnitelma, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2017) mukaisesti. Kirkkonummen kunta on tyytyväinen YVA-selostuksessa osoitettuun rinnakkais tien linjaukseen kunnan alueella.

Kirkkonummen kunta edellyttää, että kunnan alueella rinnakkaisteiden yhteyteen toteutetaan YVA-selostuksen mukaisesti ajoneuvoliikenteen yhteyksistä erilliset kävelyn ja pyöräilyn yhteydet, koska toteutettavat rinnakkaistiet palvelevat kestävästä liikkumisesta eritoten pyöräilyn näkökulmasta. Todettakoon, että rinnakkaisteiden kävelyn ja pyöräilyn yhteydet kuntakeskuksessa sekä Vuohimäen ja Pikkalanlahden tienoilla sekä edelleen Siuntion suunnassa kytkeytyvät entistä paremmin osaksi seudullista pyöräilyverkkoa. Kantatien 51 suuntainen pyöräilyreitti on myös matkailun näkökulmasta merkittävä.

### Osuus Vuohimäki

Vuohimäenportin eritasoliittymästä länteen eli Siuntion suuntaan hankealueen rinnakkaistie on linjattu kantatien 51 ja rautatien väliselle vyöhykkeelle Kirkkonummen ja Siuntion kuntien yhteisen näkemyksen mukaisesti. Kirkkonummen kunnan puolella rinnakkaistie myötäilee kantatien linjausta kuitenkin niin, että niiden välissä säilyy puustoinen vyöhyke, joka on tosin melko kapea. Näin rinnakkaistien sijoittuu kantatien melualueelle aiheuttamatta lisää haittaa ja häiriötä lähialueella, jonka asutusta on hyvin vähäistä. Kirkkonummen kunta kuitenkin toteaa, että YVA-selostuksen johdonmukaisuuden noudattaen on asiakohdasta täydennettävä myös Kirkkonummen aluetta koskevalla taulukkotarkistelulla kuten on tehty kaikilla muilla rinnakkaisteiden osuuksilla.

Kuntien rajan tuntumassa on Uusimaa kaavassa 2050 (ts. maakuntakaava) osoitettu viheryhteystarve, joka on otettava huomioon alueen maankäytössä. YVA-selostuksen mukaan kyseisellä alueella on tarkoitus toteuttaa hankealueella kantatien 51 alittava ja verraten leveä eläinten liikkumista palveleva kulkuyhteys (kt. selostuksen kuvat s. 31-32). Kirkkonummen kunta painottaa yhteyden toimivuuden toteuttamista eläinten ehdoilla esimerkiksi siten, että yhteyttä käyttävät eläimet näkevät ja tunnistavat horisontin liikkueessaan teiden ali. Edellisen lisäksi kuntien on huolehdittava yhteyden toimivuuden varmistaminen edellä kuvattua alikulkuyhteyttä kohtaa laajemmalla alueella. Kuntien rajavyöhykkeen maankäyttöä suunniteltaessa on siis otettava huomioon tunnistetut eläinten kulkuyhteydet sekä muut luontoarvot. YVA-selostuksessa ei ole arvioitu edellä käsiteltyjen eläinten alikulkuyhteyksien soveltuvuutta

#### Postiosoite

Kirkkonummen kunta  
PL 20  
02401 Kirkkonummi

#### Käyntiosoite

Kunnantalo  
Ervastintie 2  
02400 Kirkkonummi

#### Puhelin

09 29671

#### Sähköposti

kirjaamo@kirkkonummi.fi

[www.kirkkonummi.fi](http://www.kirkkonummi.fi)

ihmisten liikkumiseen, mitä Kirkkonummen kunta pitää puutteena ja edellyttääkin asiasta kannanottoa lopulliseen YVA-selostukseen.

### Osuus Peders-Munkinmäki

Kuntakeskuksen suunnalla hankealueen rinnakkaistielinjaukset on mahdollista toteuttaa YVA-selostuksen vaihtoehtojen 2A ja 3A mukaisesti, joskin vain Siuntion kunnan puolella on kaksi vaihtoehtoista rinnakkaistien linjausvaihtoehtoa). Seuraavassa kuvataan hankealueen vaihtoehtojen erot Kirkkonummen kunnan alueella:

- vaihtoehdoissa 2A ja 3A kantatie 51 rakennetaan nelikaistaisena sen nykyiselle paikalle tarkoittaen rinnakkaistien rakentamista väylän pohjoispuolelle. Kuntakeskuksen läheisyydessä siltä on yhteydet Pedersinportin eritasoliittymään sekä edelleen Abrasinmäentien ja Munkinmäentien kautta kuntakeskukseen sekä kantatien alittavan rinnakkaistieyhteyden kautta Vuohimäen suuntaan.
- vaihtoehtoissa 2B ja 3B kantatie 51 linjataan tieosuuden itäpäässä etelän suuntaan maaperältä kantavammalle maalle, mikä mahdollistaa nykyisen kantatien osan muuttamisen rinnakkaistieksi. Kuntakeskuksen läheisyydessä siltä on yhteydet Pedersinportin eritasoliittymään sekä edelleen Abrasinmäentien ja Munkinmäentien kautta kuntakeskukseen sekä kantatien alittavan rinnakkaistieyhteyden kautta Vuohimäen suuntaan.

Toteutuessaan Pedersinportin eritasoliittymä mahdollistaa Kirkkonummen matkakeskuksen palvelutason nostamisen kunnan tavoitteen mukaisesti, kun kantatien kaikki bussivuorot on mahdollista ohjata edellä mainitusta eritasoliittymästä matkakeskukseen, jonka eteläpuoleiselle kadulle (Munkinmäentie) toteutetaan kaukoliikenteen bussipysäkipari. Munkinmäentieltä on sujuvat asematunnelin kautta Helsingin seudun lähijuniin ja busseihin.

## Hankkeelle asetettujen tavoitteiden toteutuminen

### Johtopäätökset

Hankealueen vaihtoehtojen (VE 1, VE 2A, VE 2B sekä VE 3A ja VE 3B) vertailu ja johtopäätökset on kirjattu YVA-selostuksen sivuille 184-199. Tämän lausunnon kuvan 11 taulukkumuotoista esittämistapaa eri teemojen vaikutusarviointista Kirkkonummen kunta pitää havainnollisena ja luettavana. Tarkisteltaessa taulukkoa kohdistuvat hankealueen toteuttamisen myönteiset vaikutukset seuraaviin teemoihin, joita täydennetty Kirkkonummen kuntaan kohdistuvilla mahdollisuuksilla:

- yhdyskuntarakenne ja maankäyttö
  - kantatien 51 kehityskäytävän kiinnostavuus asuinpaikkana ja yritysten sijoittumispaikkana herättää kasvavaa kiinnostusta etenkin saavutettavuuden parantuessa
  - alueen kehittämismahdollisuudet konkretisoituvat saavutettavuuden ja liikenneolosuhteiden parantuessa
  - kuntakeskuksen läntisen sisääntuloväylän (Pedersinportti) toteuttaminen parantaa Kirkkonummen kuntakeskuksen saavutettavuutta, mikä voi merkitä palvelujen monipuolistumista
- nykyiset maankäytön toiminnot
  - raskas liikenne saadaan ohjattua turvallisesti ja häiriöttä teollisuusalueilta kantatielle 51 vähentäen raskaan liikenteen haittavaikutuksia asuntoalueille
  - rinnakkaistien yhteyteen toteutettavat kävelyn ja pyöräilyn yhteydet parantavat oleellisesti esimerkiksi alueen nykyisten asukkaiden mahdollisuutta valita kestäviä kulkumuotoja, sillä myös joukkoliikenteelle tarjoutuu mahdollisuus hyödyntää rinnakkaistieyhteyksiä

Dnro

kunnanhallitus 5.5.2025

Julkinen

- pyöräily-yhteydet Siuntion suuntaan paranevat oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna
- ihmisten elinolot
  - tien käyttäjien liikenneturvallisuus paranee ja liikenneonnettomuuksien riski pienenee etenkin, jos tieosuus toteutetaan nelikaistatienä
  - pääsääntöisesti tien haitta- ja häiriötekijät ovat hyvin samankaltaiset kuin nykytilanteessa, joskin tien melusuojaustoimenpiteet ovat vaikutuksiltaan myönteiset
  - arjen sujuvuus paranee rinnakaisteiden toteuttamisen ansiosta
- liikenne
  - tien käyttäjien liikenneturvallisuus paranee ja liikenneonnettomuuksien riski pienenee etenkin, jos tieosuus toteutetaan nelikaistatienä
  - ajoneuvoliikenteen sujuvuus kantatiellä 51 ja sivusuunnalta liikenteeseen liittyminen paranee merkittävästi. Raskaan liikenteen ja kuljetusten sujuvoituessa yritysten toimintaedellytykset paranevat.
  - kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat Siuntion ja Kirkkonummen välillä

Yllä luetellut teemat vahvistavat Kirkkonummen ja Siuntion kuntien elinvoimaisuutta, mikä on tärkeä valtti Helsingin seudun kuntien välisessä kilpailussa, etenkin jos hankealue toteutetaan nelikaistatienä. Kirkkonummen kunnan näkemystä kunnalle sopivimmista hankealueen vaihtoehdoista tukee YVA-selostuksen kirjaus, jonka mukaan kokonaisuutena vaihtoehtojen VE 3A ja VE 3B (ts. moottoritiemäisen nelikaistaisen tien vaihtoehdot) vaikutus nykyiseen maankäyttöön on kohtalaisen myönteinen liikenneyhteyksien ja melutilanteen paranemisen myötä, sillä myönteiset vaikutukset kompensoivat haittoja, joita nykyisille toiminnoille, kuten asutukselle, yrityksille ja kiinteistöille aiheutuu uusista tierakenteista ja liikennevirroista (selostus s. 187). Käytännössä kantatien 51 parantamisen myönteiset vaikutukset edistävät uusien asukkaiden houkuttelua kantatien 51 vaikutusalueella nykyisiin ja kehittyviin taajamiin koko tieosuuden alueella. Niin ikään hankealueen toteuttaminen lisää elinkeinoelämän kiinnostusta Kirkkonummen, Siuntion ja Inkoon kuntiin, koska liikenteen sujuvuus ja tieyhteyden liikenneturvallisuus nousee nykytilanteeseen verrattuna uudelle tasolle. Edellä kuvattu tosin edellyttää, että hankealueen liikenneyhteyksien rakentaminen tehdään ottamalla huomioon YVA-selostuksessa esiin nostetut haittavaikutukset sekä toteuttamalla hanke haitta- ja häiriötekijät minimoiden ja niitä lieventäen. Se tarkoittaa, että esimerkiksi kantatien meluhaittaa lievennetään tarkoituksenmukaisilla melusteilla alueen asutusta vastaa sekä toteuttamalla hanke luonnonmonimuotoisuus ja merkitykselliset luontokohteen säilyttäen. Yleisesti myönteisenä asiana on pidettävä, että kantatie on tarkoitus parantaa hankealueen kaikissa vaihtoehdoissa pitkälti sen nykyisellä sijallaan: näin haitta- ja häiriötekijöiden kielteinen vaikutus on paljolti nykytilanteen mukainen. YVA-selostuksen sivulla 202 on yhteenveto keskeisistä haittojen välttämisen ja lieventämisen toimenpiteistä sekä luettelo jatkosuunnittelussa huomioon otettavista asioista on kirjattu sivulle 203.

Teema	VE 1 + P	VE 1 + E	VE 2A + P	VE 2A + E	VE 2B + P	VE 2B + E	VE 3A + P	VE 3A + E	VE 3B + P	VE 3B + E
Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen
Nykyiset maankäytön toiminnot	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen
Ihmisten elinolot	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen
Melu	Vähäinen myönteinen	Vähäinen myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Kohtalainen myönteinen
Tärinä	Neutraali	Neutraali	Neutraali	Neutraali	Neutraali	Neutraali	Neutraali	Neutraali	Neutraali	Neutraali
Ilmanlaatu	Neutraali	Neutraali	Vähäinen kielteinen	Vähäinen kielteinen	Vähäinen kielteinen	Vähäinen kielteinen	Vähäinen kielteinen	Vähäinen kielteinen	Vähäinen kielteinen	Vähäinen kielteinen
Maisema ja kulttuuriympäristö	Suuri kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Suuri kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Suuri kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Suuri kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Suuri kielteinen	Kohtalainen kielteinen
Luonnon monimuotoisuus	Vähäinen kielteinen	Vähäinen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen
Pintavedet	Kohtalainen kielteinen	Vähäinen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen
Pohjavedet	Neutraali	Neutraali	Neutraali	Vähäinen kielteinen	Neutraali	Vähäinen kielteinen	Neutraali	Vähäinen kielteinen	Neutraali	Vähäinen kielteinen
Maa- ja kallioopera, luonnonvarojen käyttö	Vähäinen kielteinen	Vähäinen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen
Ilmasto	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen
Liikenne	Vähäinen myönteinen	Vähäinen myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen	Erittäin suuri myönteinen
Rakentamisen aikaiset vaikutukset	Vähäinen kielteinen	Vähäinen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Kohtalainen kielteinen

Kuva 11. Taulukkoon (YVA-selostus s. 200) on koottu yhteenveito hankealueen vaihtoehtojen merkittävydestä vaihtoehtoitain ja teemoittain. Siuntion kunnan alueelle sijoittuvan rinnakkaistien vaihtoehtoiset linjaukset on eritelty lyhenteillä "P" (pohj. rinnakkaistietä) ja "E" (etel. rinnakkaistie).

Tiedoksi: yhdyskuntatekniikan lautakunta

Kunnanhallitus

§ 151

05.05.2025

---

**Kirkkonummen kunnan lausunto Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle koskien kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevaa ympäristövaikutusten arviointiselostusta**

Kunnanhallitus 05.05.2025 § 151

504/11.01.02/2023

Valmistelija	kunnanarkkitehti Tero Luomajärvi, liikennesuunnittelija Marko Suni ja projekti-insinööri Teemu Helasharju kuntatekniikkapäällikkö Toni Keski-Lusa <a href="mailto:etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi">etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi</a> , puh. 09 29671 (vaihde)
Päätösehdotus	Kunnanjohtaja Sailas Virpi  Kunnanhallitus päättää  1 antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle liitteenä olevan Kirkkonummen kunnan lausunnon ympäristövaikutusselostuksesta, joka koskee kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki.  2 tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.
Käsittely	Kunnanarkkitehti Tero Luomajärvi esitteli asiaa. Myös kuntakehitysjohtaja Anna-Kaisa Kauppinen ja kuntatekniikkapäällikkö Toni Keski-Lusa olivat läsnä.  Puheenjohtaja julisti keskustelun päättyneeksi ja totesi, että keskustelun aikana on jätetty muutosehdotuksia seuraavasti:  <b>Matti Kaurilan lisäysehdotus sivun 13 toisen kappaleen loppuun:</b>  Kirkkonummen kunta toteaa, että YVA-selostuksen joukkoliikennettä koskeva vaikutustarkastelu jää liian pintapuoliseksi eikä siitä nouse esille kunnan tavoite kehittää matkakeskuksesta seudullinen joukkoliikenteen vaihtopaikka. "Yleissuunnitelmassa olisikin tutkittava joukkoliikenteen edellytysten parantamista ajoneuvoliikenteen yhteysvälin Pedersinportti - Nummitie (matkakeskus) avulla."  Lisäysehdotusta kannattivat Piia Aallonharja, Anneli Granström ja Timo Haapaniemi.

Kunnanhallitus

§ 151 05.05.2025

Puheenjohtajan tiedustellessa lisäysehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

**Esittelijän, kunnanjohtajan Virpi Sailaksen kokouksessa esitetty muutosehdotus:**

Lausunnon kohta, joka koskee sivun 18 ihmisten elinolot, muutos kohtaan 2 seuraavaan muotoon: ”pääsääntöisesti tien haitta- ja häiriötekijät ovat hyvin samanlaiset kuin nykytilanteessa, joskin tien melusuojaustoimenpiteet ovat vaikutuksiltaan myönteiset”.

Muutosehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

**Puheenjohtajan Timo Haapaniemen poistoehdotus:**

Poistetaan sivun 18 MUUTA kohta lausunnosta.

Ehdotusta kannattivat Matti Kaurila, Piia Aallonharja ja Anna Sahiluoma.

Puheenjohtajan tiedustellessa, ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Kunnanarkkitehti Tero Luomajärvi poistui kokouksesta tämän pykälän jälkeen klo 18.30.

Päätös

Kunnanhallitus päätti yksimielisesti

1

antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle liitteenä olevan, kunnanhallituksen hyväksymillä korjauksilla laaditun Kirkkonummen kunnan lausunnon ympäristövaikutusselostuksesta, joka koskee kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki.

2

tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Selostus

**Yleistä**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (jatkossa ELY-keskus), joka toimii hankkeen yhteysviranomaisena, on toimittanut 10.3.2025 kuntaan lausuntopyynnön (ympäristövaikutusaineisto luettavissa oheismateriaalista 1, myös lausuntopyyntö) koskien kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevaa ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (jatkossa selostus). Lausunto on pyydetty toimitettavaksi viimeistään 8.5.2025.

Kunnanhallitus

§ 151

05.05.2025

Ympäristövaikutusten arviointimenettely jaetaan YVA-ohjelmavaiheeseen ja YVA-selostusvaiheeseen. Kunnanhallitus käsitteli hankkeen YVA-ohjelmaa ja antoi siitä lausuntonsa (kh 20.11.2023 § 394, kt. lausunto ja oheismateriaali).

Todettakoon, että YVA-selostuksen mukaiselle kantatien 51 tieosuudelle on laadittu aluevaraussuunnitelma (Kantatien 51 parantaminen välillä Kirkkonummi - Inkoon raja, Kirkkonummi-Siuntio: Aluevaraussuunnitelma, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2017, kt liite 3), joka on tärkeä lähtötieto tieosuuden yleissuunnitelman laatimiselle.

Lausunnossa kunnan kannanotot koskevat ensisijaisesti YVA-selostuksen asiavirheitä lukuun ottamatta etupäässä syksyllä käynnistyvää yleissuunnitelman laadintaa.

### **Kantatien 51 parannushanke**

Hanke on Kirkkonummen kuntastrategian 2024-2030 mukainen, sillä se palvelee muiden muassa Kirkkonummen tavoitetta olla metropolialueen halutuin ja elinvoimaisin kunta. Kunta näkee, että kantatien 51 parantamishanke lisää tien liikenneturvallisuutta ja parantaa Kirkkonummen seudullista saavutettavuutta. Nämä tekijät vaikuttavat myönteisesti kuntalaisten ja alueen asukkaiden elinoloihin sekä kunnan kiinnostavuuteen sekä asuinpaikkana että yritystoiminnan näkökulmasta.

Tarkisteltavien YVA-selostuksen vaihtoehtojen lähtökohta on niiden toteuttamiskelpoisuus. Hankealueen eli kantatien 51 tieosuuden vaihtoehdot Sunnanvikin ja Munkinmäen välillä (ts. hankealue) sisältäen myös rinnakkaistieyhteydet ovat:

- Vertailutilanne 0: Ei toimenpiteitä (vaihtoehto toimii vertailuaineistona muille vaihtoehdoille).
- Vaihtoehto VE 1: Tasoliittymät poistetaan ja rakennetaan eritasoliittymät, täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatie säilyy nykyisen kaltaisena yksiajorataisena tietä, jolla on yksi ajokaista suuntaansa. Nopeustaso on 80 km/h.
- Vaihtoehdot VE 2: Tasoliittymät poistetaan, rakennetaan eritasoliittymät ja täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatie 51 parannetaan keskikaiteelliseksi nelikaistaiseksi tieksi, jolla on kaksi ajokaistaa suuntaansa ja jonka nopeustaso on 80 km/h.
  - Vaihtoehto VE 2A: kantatie nelikaistaitetaan nykyisellä paikallaan.
  - Vaihtoehto VE 2B: kantatie nelikaistaitetaan osittain uuteen maastokäytävään Pedersin kohdalla.
- Vaihtoehdot VE 3: Tasoliittymät poistetaan, rakennetaan eritasoliittymät ja täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatie 51 parannetaan kaksiajorataiseksi nelikaistaiseksi tieksi, jolla on kaksi ajokaistaa suuntaansa ja jonka nopeustaso on 100 km/h.



Kunnanhallitus

§ 151

05.05.2025

- Vaihtoehto VE 3A: kantatien nelikaistaistetaan nykyisellä paikallaan.
- Vaihtoehto VE 3B: kantatien nelikaistaistetaan osittain uuteen maastokäytävään Pedersin kohdalla.

### Hankkeen jatkotoimet

Kantatien 51 yleissuunnitelman laatiminen Sunnanvikin ja Munkinmäen väliselle tieosuudelle voidaan panna vireille, kun ELY-keskus on antanut YVA-selostuksesta perustellun päätelmän. Se saataneen kesällä 2025, kuitenkin ennen syksyllä käynnistyvää tieosuuden yleissuunnitteluhanketta.

Kirkkonummen kunta päättää vuoden 2025 aikana kaavoituksen käynnistämistä mahdollista lähijunavarikkoa varten. Mikäli kaavoitus päätetään käynnistää Vuohimäen alueella, niin sillä on mitä ilmeisimmin vaikutusta myös syksyllä käynnistyvään kantatien 51 yleissuunnitelmaan, sillä varikon maankäyttö edellyttäne todennäköisesti uuden rautatiesillan sillan toteuttamista Isonsuontielle. Varikkotoimintojen sijoittuminen vaikuttanee näin ollen muiden muassa myös Vuohimäenportin eritasoliittymän liikennejärjestelyihin jopa niin, että sen paikkaa voidaan joutua tarkistamaan aluevaraussuunnitelman liikenneratkaisusta.

### Lausunnon keskeinen sisältö

YVA-selostuksen vaihtoehdoista Kirkkonummen kunta pitää toteuttamiskelpoisimpina vaihtoehtoja 3A ja 3B, sillä molemmat niistä perustuvat tieosuuden rakentamiseen nelikaistatienä, jonka nopeusrajoitus on 100 km/h.

Kuntakehityksen toimialan näkemyksenä on, että edellisen kappaleen vaihtoehdoista 3B on parhaiten kunnan edun mukainen ja siksi se on kirjattu lausuntoon kunnan tavoitteeksi. Vaihtoehto 3B tarkoittaa, että kantatien linjataan Kirkkonummenportin eritasoliittymästä länteen, noin 2,5 kilometrin pituudelta uudelle sijalleen, nykyistä tielinjaan hieman etelämmäksi maaperältään paremmin rakentamiseen soveltuvalla alueella (kt. lausunnon kuva 9). Vaihtoehto mahdollistaa kantatien poistuvan tieosuuden käytön rinnakkaistienä.

### Liite:

- Kirkkonummen kunnan lausunto ympäristövaikutusselostuksesta, joka koskee kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki

### Oheismateriaalit:

Kunnanhallitus

§ 151

05.05.2025

- Oheismateriaali 1: YVA-selostuksen aineisto sisältäen mm. Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntopyyntö (10.3.2025)
  - <https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/kantatie-51n-parantaminen-valilla-sunnanvik-munkinmaki-kirkkonummi-ja-siuntio>
- Oheismateriaali 2: Kirkkonummen kunnan lausunto hankkeen YVA-ohjelmasta (kh 20.11.2023 (§ 394)).
  - <https://kirkkonummi.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingsitem&id=20231575-5>
- Oheismateriaali 3: Kantatien 51 parantaminen välillä Kirkkonummi - Inkoon raja, Kirkkonummi-Siuntio: Aluevaraussuunnitelma, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2017
  - <https://www.doria.fi/handle/10024/143960>
- Oheismateriaali 4: Kt51 Sunnanvik-Munkinmäki esittelyaineisto, Kirkkonummen asukastilaisuus 16.4.2024
- Oheismateriaali 5: Rakennus- ja ympäristölautakunnan lausunto ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta\_kantatie 51

Liitteet / bilagor

- 1 Kirkkonummen kunnan lausunto\_YVA-selostus\_kantatie 51, khn 5.5.2025 hyväksymä

Oheismateriaali / tilläggsmaterial

kunnan lausunto\_YVA-selostus\_kantatie 51\_kh 5.5.2025\_korjattu esityslistan liite

Lausuntopyyntö, YVA-selostus, kantatie 51 Sunnanvik-Munkinmäki

Kt51 Sunnanvik-Munkinmäki esittelyaineisto, Kirkkonummen asukastilaisuus 16.4.2024

Rakennus- ja ympäristölautakunnan lausunto ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta\_kantatie 51

Otteen oikeaksi todistaa:

06.05.2025

GUNNEL EKSTRÖM  
pöytäkirjanpitäjä



Kunnanhallitus

§ 151

05.05.2025

**Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 151****Muutoksenhakukielto**

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

Uudenmaan ELY-keskus

kirjaamo.uusimaa(at)ely-keskus.fi

Viite: UUDELY/13906/2023

## KIRKKONUMMEN RAKENNUS- JA YMPÄRISTÖLAUTAKUNNAN LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOS- TUKSESTA KOSKIEN KANTATIEN 51 PARANTAMISTA VÄLILLÄ SUNNANVIK-MUNKINMÄKI

Lausunnossa otetaan kantaa ekologisiin yhteyksiin, liito-oravaan, saukkoon, kalastoon, luontotyypppeihin, pintavesiin ja meluun.

### Ekologiset yhteydet

Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvien vaikutusten käsittely arviointiselostuksessa on puutteellista ja ristiriitaista.

Arviointiselostuksen luvuissa 10.7.2 ja 10.7.3 todetaan, että Vuohimäen länsipuolelle ekologisen yhteyden kohdalle tehdään alikulkusilta, joka mahdollistaa eläinten siirtymisen kantatien eri puolien välillä. Kyseinen eläinalikulku on merkitty myös mm. arviointiselostuksen liitekarttaan 6 ja kuvan 2.3 karttaan. Kuitenkin muualla arviointiselostuksessa esitetään, että kyseiselle kohdalle toteutetaan kantatien 51 ylittävä vihersilta. Vaikuttaakin siltä, että hankevaihtoehtojen vaikutukset on arvioitu pääasiassa vihersiltaratkaisun pohjalta. Vihersilta ja eläinalikulku poikkeavat toisistaan toimivuudeltaan eri eläinlajeille.

Kantatien 51 aluevaraus suunnitelmassa (2017) Vuohimäen länsipuolisen ekologisen yhteyden ratkaisuksi kantatien kohdalla on valittu eläinalikulku. Siltatyypiksi on esitetty jännitetty betoninen ulokepalkkisilta, jossa alikulkukorkeus on vähintään 6 metriä.

Kantatien 51 aluevaraus suunnitelmassa on esitetty myös, että kantatien leventämisen jälkeen liito-oravien tien ylittäminen turvataan puuistutuksilla. Näiden paikkaa ei

aluevaraussuunnitelmassa ole esitetty. YVA-selostuksessa ei ole tarkasteltu lainkaan liito-oravien mahdollisuuksia ylittää kantatie arvioinnin nojassa vihersiltaratkaisuun.

Arviointiselostuksen luvussa 5.6.3 esitetään Vuohimäen vihersillan toteuttavan viherverkoston säilymistä ja jopa parantavan ekologisten yhteyksien säilymistä. Kuitenkin jos hankealueelle ei toteuteta liito-oravalle soveltuvia ylitysratkaisuja, on liito-oravan mahdollista siirtyä nelikaistaisten vaihtoehtojen tilanteessa kantatien 51 yli Kirkkonummella ja Siuntiossa enää ainoastaan Inkilän vihersiltaa pitkin. Hankealueelle tulee nelikaistaisten vaihtoehtojen tilanteessa suunnitella ja toteuttaa yhteysratkaisut, jotka toimivat liito-oravien kulkuyhteytenä kantatien yli.

Monet jalkaisin liikkuvat suurikokoiset eläimet, kuten hirvieläimet pystyvät nykyisin siirtymään kantatien 51 eri puolien välillä koko hankealueen matkalla. Riista-aitojen rakentamisen seurauksena ne pystyvät siirtymään Kirkkonummella ja Siuntiossa kantatien eri puolien välillä enää vain Inkilän vihersiltaa ja mahdollisesti suunniteltua Vuohimäen eläinalikulkua pitkin. Vuohimäen eläinalikulu tulee toteuttaa niin, että se toimii myös suurikokoisten nisäkkäiden kulkuyhteytenä.

Munkinmäessä Kvarnbyånin kohdalla tulee hankkeen jatkosuunnittelussa varmistaa alikulun toimivuus mm. meritaimenen, ankeriaan ja saukon kulkuyhteytenä. Saukon osalta tämä tarkoittaa maayhteyden sisällyttämistä alitukseen, koska sauikko ei mielellään käytä alituksia, joissa on vain vesi-yhteys.

Hankeosuudelle on syytä suunnitella ja toteuttaa lisää alikulkuja maata pitkin kulkeville pieneläimille.

#### Liito-orava

Hankkeen luontoselvitysraportissa vuodelta 2024 on Vuohimäen louhinta-alueiden länsipuoliselle alueelle rajattu liito-oravan elinympäristö (ydinalue). Sitowisen Kirkkonummen kunnalle vuonna 2024 tekemän luontoselvitysraportin mukaan kyseisen ydinalueen eteläpuolisella lehto- ja lehtokorpialueella havaittiin yhden puun juurella vähäinen määrä liito-oravan papanoita. Lisäksi kyseisellä lehto- ja lehtokorpialueella on ainakin yksi kolopuu. Jää epäselväksi, miksi ydinalueen eteläpuolista lehto- ja lehtokorpialuetta ei ole hankkeen luontoselvitysraportissa katsottu edes liito-oravan potentiaaliseksi kohteeksi.

## Meritaimen

Virtavesikunnostajien tekemien seurantojen perusteella Estbyånissa on tavattu viimeisen kymmenen vuoden aikana säännöllistä erittäin uhanalaiseksi luokitellun meritaimenen luontaista lisääntymistä ja jokea voidaan pitää nykyisin merkittävänä luonnonvaraisen meritaimenkannan esiintymisalueena.

## Ankerias

Virtavesikunnostusten yhteydessä on Kvarnbyånissa havaittu ainakin kesällä 2023 ankeriaita. Ankerias on luokiteltu äärimmäisen uhanalaiseksi lajiksi.

## Saukko

Hankkeen luontoselvitysraportin mukaan mm. Överbyn pato ja rata muodostavat saukolle kulkuesteen. Saukkojen mahdollisuus käyttää kulkemiseen patoa ei ole merkityksellinen asia, koska padon vieressä on saukkojen kulkemiseen soveltuva kalatie ja saukot voivat kulkea kalatien reunaakin pitkin. Rautatiesillan alitus tarjoaa saukolle hyvät mahdollisuudet alittaa rata. Saukon on mahdollista myös ylittää rata.

Hankkeen luontoselvitysraportin mukaan Kvarnbyån on Munkinmäen alueella tyypillinen, rannoiltaan heinittynyt kapea "kaupunkipuro". Vaikka Kvarnbyånin lähistöllä on tuolla alueella liikerakennuksia parkkipaikkoineen ja istutuksineen, Kvarnbyån on siellä kuitenkin uomaltaan meanderoiva ja luonnontilainen sekä reunoiltaan pääosin avoin ja heinävaltainen virratessaan entisen pellon halki. Munkinmäentien sillan ja radan välissä on lehtomainen alue, jolla on kookkaitakin tervaleppiä. Uoman leveys vaihtelee vuodenajoittain ollen esimerkiksi keväällä pääosin 3-4 metriä leveä.

Kvarnbyånilla virtavesikunnostuksia ja -seurantaa viime vuosina tehneet ovat havainneet Kvarnbyånissa lukuisia kertoja saukkoja kantatien 51 lähellä.

## Luontotyytit

Jää epäselväksi, miksi luontotyyppien osoittamisessa LUOPAS-oppaan mukaisiin arvoluokkiin ei ole huomioitu kuvioiden merkitystä ekologisen yhteyden kannalta.

Hankkeen luontoselvitysraportissa Kvarnbyån on arvotettu luokkaan 3 (monimuotoisuutta turvaavat kohteet). LUOPAS-oppaan mukaan uhanalaisten lajien ja luontotyyppien merkittävät esiintymät osoitetaan luokkaan 2 (erityisen tärkeät kohteet). Kuten edellä on todettu, Kvarnbyånia voidaan pitää nykyisin merkittävänä luonnon-

varaisen meritaimenkannan esiintymisalueena. Lisäksi Kvarnbyån edustaa savimaiden pikkujokia, mikä on äärimmäisen uhanalainen luontotyyppi. Luontotyyppi on todettu mm. arviointiselostuksen luvussa 11.2.2 ja Uudenmaan vesienhoidon toimenpideohjelmassa 2022–2027. Kvarnbyån on kantatien pohjoispuolella Munkinmäen alueella uomaltaan pääosin luonnontilainen.

Kantatien 51 hankkeen luontoselvityksestä poiketen on Vuohimäen louhintahankkeiden lupahakemuksiin liittyvässä luontoselvityksessä (AFRY 2024) louhinta-alueiden länsipuolinen uoma arvioitu kantatiestä pohjoiseen noin 200 metrin matkalta luonnontilaiseksi noroksi. Luontoselvittäjien erilaisten näkemysten vuoksi on kyseisen uoman luonnetta syytä vielä tarkastella.

### Pintavedet

Arviointiselostuksen luvun 11.2.2 *Alueen vesistöjen nykytila* kohdassa *Luokitellut vesistöt* tuodaan esiin, että ekologiselta tilaltaan tyydyttäväksi luokitellun Estbyån-Kvarnbyånin kohdalla joen padot vaikuttavat tilaluokitukseen. Kyseisen tilaluokituksen jälkeen kyseiseen jokeen on Kirkkonummen kunnan toimesta tehty Överbyn padon ohittava kalatie niin, että Estbyån-Kvarnbyånin pääuoma on nykyisin kalastolle esteetön Humaljärven luusuan padolle asti. Joka tapauksessa vesienhoidon yleisenä tavoitteena on vesien hyvän tilan saavuttaminen.

Kuten arviointiselostuksen luvun 11.2.2 *Alueen vesistöjen nykytila* kohdassa *Kalastoja muut eliölajit* todetaan, Kvarnbyånissa ja Jolkbyånissa on tehty kalastokunnostuksia vuosina 2022–2023. Virtavesikunnostuksia on jatkettu vuonna 2024 Kvarnbyånissa kantatien 51 ylittävän sillan alta alajuoksun suuntaan päin sekä Korsobäckenin latvapurossa. Lisäksi vuonna 2024 on kunnostettu Jolkbyånin alajuoksun kutusoraikkoja.

Arviointiselostuksen luvun 11.5.3 *Osuus Peders–Munkinmäki* mukaan Vuohimäkeen suunnitellun eritasoliittymän itäpuolella kantatien 51 valumavedet kulkeutuvat tien-suuntaista pelto-ojaa pitkin Kvarnbyåniin yhtymäkohdan ollessa n. 400 metrin päässä tien uuden linjauksen pohjoispuolella. Selostuksessa näiden valumavesien vaikutuksia pidetään yhtymäkohdan ja kantatien uuden linjauksen välisen etäisyyden johdosta vähäisinä. Hanke ei saa lisätä kantatien valumavesistä Kvarnbyåniin missään kohtaa syntyvää kuormitusta, vaan ennemminkin on syytä suunnitella kantatien valumavesille luonnonmukaiset vesienhallintaratkaisut, jotka vähentävät suolahuuhtoumien ja muita epäpuhtauksien kulkeutumista kantatieltä Kvarnbyåniin. Rakentamisvaiheissa on syytä huolehtia tehokkaasta työmaavesien hallinnasta niin, että rakentamisesta ei aiheudu Kvarnbyåniin kuormitusta. Työmaavesien hallinnan tulee perustua asiantuntijan tekemään suunnitelmaan.

## Melu

Arviointiselostuksessa jää epäselväksi, miten rautatien aiheuttama melu on otettu huomioon melun yhteisvaikutusten arvioinnissa.

Kirkkonummen rakennus- ja ympäristölautakunta katsoo, että koska kantatie 51 on merkittävä melun aiheuttaja, meluntorjuntatoimet on suunniteltava ja toteutettava täysimääräisenä heti rakentamisen yhteydessä. Koska alueella on myös muita melua aiheuttavia tekijöitä, tulisi melun torjuntaan panostaa arviointiselostuksessa esitettyä enemmän.



Rakennus- ja ympäristölautakunta § 49 22.04.2025

---

**Lausunto ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta koskien kantatien 51 parantamista Sunnanvikin ja Munkinmäen välillä, UUEDELY/13906/2023**

Rakennus- ja ympäristölautakunta 22.04.2025 § 49  
504/11.01.02/2023

Valmistelija	Ympäristösuunnittelija Merja Puromies, ympäristöpäällikkö Anu Vikman <a href="mailto:etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi">etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi</a> , puh. 09 29671 (vaihe)
Päätösehdotus	Ympäristöpäällikkö Vikman Anu  Rakennus- ja ympäristölautakunta antaa Uudenmaan ELY-keskukselle liitteenä olevan lausunnon kantatien 51 parantamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.
Käsittely	Saara Huhmarniemi esitti lisäystä liitteenä olevan lausunnon loppuun ”melu”- väliotsikon alle:  ”Kirkkonummen rakennus- ja ympäristölautakunta katsoo, että koska kantatie 51 on merkittävä melun aiheuttaja, meluntorjuntatoimet on suunniteltava ja toteutettava täysimääräisenä heti rakentamisen yhteydessä. Koska alueella on myös muita melua aiheuttavia tekijöitä, tulisi melun torjuntaan panostaa arviointiselostuksessa esitettyä enemmän.”  Ehdotusta kannattivat Henry Scheinin, Pertti Panula, Kerstin Grönqvist, Kim Männikkö, Mikko Elfving, Edla Niemi ja Viveca Lindgren. Puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko ehdotus hyväksyä yksimielisesti. Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.
Päätös	Rakennus- ja ympäristölautakunta päätti päätösehdotuksen mukaisesti lautakunnan lisäyksellä antaa Uudenmaan ELY-keskukselle liitteenä olevan lausunnon kantatien 51 parantamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.
Tiedoksi	
Selostus	Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää Kirkkonummen ympäristönsuojeluviranomaisen lausuntoa kantatien 51 parantamista koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausunto tulee toimittaa viimeistään 8.5.2023.

Arviointiselostus löytyy ympäristöhallinnon verkkosivuilta,  
[www.ymparisto.fi/Kantatie51SunnanvikMunkinmakiYVA](http://www.ymparisto.fi/Kantatie51SunnanvikMunkinmakiYVA)

Rakennus- ja ympäristölautakunta § 49 22.04.2025

Rakennus- ja ympäristölautakunta on antanut hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta 21.11.2023 lausunnon, <https://kirkkonummi.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingit&id=20231577-14>

Hankkeen lähtöaineistoksi on laadittu aluevaraussuunnitelma, <https://www.doria.fi/handle/10024/143960>

Hankkeen tavoitteena on laatia liikennejärjestelmästä ja maanteistä säädetyn lain mukainen yleissuunnitelma kantatielle 51 välille Sunnanvik-Munkinmäki. Tarkoituksena on parantaa kantatien liikenneturvallisuutta ja matka-ajan ennakoitavuutta sekä säilyttää matka-aika vähintään nykyisellä tasolla. Lisäksi maankäytön kehittäminen aiheuttaa uusia yhteystarpeita ja edellyttää liikenneverkon suunnittelua kokonaisuutena uudelleen.

Hankkeen suunnittelualue ulottuu lännestä Inkoon ja Siuntion rajalta Sunnanvikin liittymän (mt 115) tuntumasta itään Kirkkonummen keskustan kohdalle Munkinmäen eritasoliittymään (mt 1191).

Ympäristövaikutusten arviointiselostus on osa lakisäätteistä ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, jossa hankkeen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset tunnistetaan, arvioidaan ja kuvataan. Arviointiselostus sisältää tarvittavat tiedot hankkeesta, kuvauksen ympäristön nykytilasta, kuvauksen hankkeen ja sen kohtuullisten vaihtoehtojen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista, niiden lieventämisestä, seurannasta ja vaihtoehtojen vertailusta, tiedot ympäristövaikutusten arviointimenettelyn toteuttamisesta ja yleistajuisen yhteenvedon. Arvioinnin tulokset toimivat hankealueen yleissuunnittelun lähtötietoina.

YVA-menettelyä valvoo ja ohjaa yhteysviranomaisena toimiva Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue.

YVA-menettelyn vaihtoehdot on muodostettu edeltävien selvitysten, maankäytön tarpeiden ja hankkeelle asetettujen tavoitteiden perusteella. YVA-menettelyssä tarkasteltavat vaihtoehdot ovat:

- Vertailutilanne 0: ei toimenpiteitä
- Vaihtoehto VE 1: Tasoliittymät poistetaan ja rakennetaan eritasoliittymät, täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatie säilyy nykyisen kaltaisena yksiajorataisena tienä, jolla on yksi ajokaista suuntaansa. Nopeustaso on 80 km/h.
- Vaihtoehdot VE 2: Tasoliittymät poistetaan, rakennetaan eritasoliittymät, täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatie parannetaan keskikaiteelliseksi nelikaistaiseksi tieksi, jolla on kaksi ajorataa suuntaansa ja jonka nopeustaso on 80 km/h.

Rakennus- ja ympäristölautakunta § 49 22.04.2025

- vaihtoehto VE 2A: kantatie nelikaistaistetaan nykyisellä paikallaan.
- vaihtoehto VE 2B: kantatie nelikaistaistetaan osittain uuteen maastokäytävään Pedersin suoran kohdalla.
- Vaihtoehdot VE3: Tasoliittymät poistetaan ja rakennetaan eritasoliittymät, täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatie parannetaan kaksiajorataiseksi nelikaistaiseksi tieksi, jolla on kaksi ajokaistaa suuntaansa ja jonka nopeustaso on 100 km/h.
  - Vaihtoehto VE 3A: kantatie nelikaistaistetaan nykyisellä paikallaan.
  - Vaihtoehto VE 3B: kantatie nelikaistaistetaan osittain uuteen maastokäytävään Pedersin suoran kohdalla.

#### Päätöshistoria

Päätös liitteineen on lähetetty sähköisesti Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen 29.4.2025.

Otteen oikeaksi todistaa:

Kirkkonummella  
29.04.2025

Mirva Sapila  
pöytäkirjanpitäjä



Rakennus- ja ympäristölautakunta § 49

22.04.2025

**Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 49**

**Muutoksenhakukielto**

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

**SIGNATURES****ALLEKIRJOITUKSET****UNDERSKRIFTER****SIGNATURER****UNDERSKRIFTER**

This documents contains 4 pages before this page

Dokumentet inneholder 4 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 4 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 4 sider før denne side

Detta dokument innehåller 4 sidor före denna sida

authority to sign

representative

custodial

asemavaltuus

nimenkirjoitusoikeus

huoltaja/edunvalvoja

ställningsfullmakt

firmateckningsrätt

förvaltare

autoritet til å signere

representant

foresatte/verge

myndighed til at underskrive

repræsentant

frihedsberøvende

7.5.2025

Uudenmaan ELY-keskus  
Kirjaamo  
PL 36  
00521 Helsinki

**Referens - Viite:** Lausuntopyyntönnö 10.3.2025, UUDELY/13906/2023

**Ärende - Asia: Kantatien 51 parantaminen välillä Sunnanvik – Munkinmäki,  
Kirkkonummi ja Siuntio, ympäristövaikutusten arviointiselostus**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää Länsi-Uudenmaan museon lausuntoa otsikon asiasta. Museo on tutustunut asiaan ja ottaa siihen kantaa rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja rakennussuojelun sekä arkeologisen kulttuuriperinnön näkökulmista.

Museo on aiemmin antanut lausunnon YVA-ohjelman valmisteluun liittyen 22.5.2023, YVA-ohjelmasta 6.11.2023, kantatien 51 ja maantien 115 parantamisesta Sunnanvikin kohdalla 22.3.2024 sekä Störsvikintien ja KT 51 liittymäjärjestelyiden parantamisen asemakaavaehdotuksesta 10.4.2025.

Suunnittelualue sijaitsee Siuntion ja Kirkkonummen kuntien alueella välillä Sunnanvik-Munkinmäki ja koskee kantatien 51 parantamista. Tarkasteltavina on nollavaihtoehdon (nykytilanne, ei toimenpiteitä) lisäksi kolme eri toteutusvaihtoehtoa: VE1 yksiajoratainen kaksikaistainen tie, VE2 keskikaiteellinen nelikaistainen tie ja VE3 kaksiajoratainen nelikaistainen tie, jonka ajoratojen välillä on 6,5 metrin keskialue. Vaihtoehtoihin VE2 ja VE3 sisältyy myös B vaihtoehto, jossa tie toteutetaan osittain uuteen maastokäytävään Kirkkonummella Pedersin suoran kohdalla. Kaikissa vaihtoehtoissa toteutetaan viisi uutta eritasoliittymää sekä rinnakkaisväyläyhteyksiä ja mm. meluntorjuntaa. Rinnakkaistien osalta on vertailtu pohjoista ja eteläistä vaihtoehtoa sekä Pikkalanjoen siltaa kolmessa paikassa.

Museo katsoo rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja rakennussuojelun näkökulmista, että tiedossa olevat maiseman ja kulttuuriympäristön ominaispiirteet ja arvoalueet on tunnistettu ja tuotu esiin. Erityisesti Pikkalanjoen ja Pikkalan kartanon kulttuuriympäristön ja maiseman suuri arvo on tunnistettu. Maisemakuvaan, maisematilaan ja kulttuuriympäristön arvoihin kohdistuvat muutokset on tunnistettu ja vaikutusten merkittävyyttä on arvioitu tarkastelemalla ristiin vaikutusalueen herkkyyttä ja muutoksen suuruutta. Arviointitavat ja esitetyt arviot vaikuttavat asianmukaisilta ja riittävilä. Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön on tiehankkeen eri osuuksilla arvioitu vähäisen, kohtalaisen tai suuresti kielteisiksi ja kokonaisvaikutusten osalta kohtalaisen kielteiseksi (eteläinen rinnakkaistie) tai

7.5.2025

suuresti kielteiseksi (pohjoinen rinnakkaistie) kaikissa vaihtoehdoissa. Selostuksessa on tuotu esiin myös useita mahdollisia haittojen lieventämistoimenpiteitä. Esitetyt toimenpiteet vaikuttavat käyttökelpoisilta, mutta suuri vastuu haittojen lieventämisestä erilaisin ja kulloiseenkin paikkaan soveltuvien toimenpitein jää seuraaviin suunnitteluvaiheisiin.

Museo korostaa, että esitetyt lieventämistoimenpiteet on tärkeä ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Kielteisten vaikutuksien minimoinnilla ja haittojen lieventämisellä on suuri merkitys hyvään lopputulokseen. Erytisen tärkeää on huolellinen jatkosuunnittelu herkän Pikkalan kartanon ja Pikkalanjoen kulttuuriympäristön ja maiseman alueilla, mutta paikallisesti myös hankkeen muissa vähemmän herkissä osissa. Niiden merkitys korostuu myös Pedersin suoran alueella, jossa tiekäytävän lieventämisen ja uusien eritasoliittymien vaatimien kallioleikkausten sekä rinnakkaisteiden ja melusteiden toteuttamisella on suuri vaikutus avoimeen peltomaisemaan. Mikä vaihtoehto valitaankin, riittävän huomion kiinnittämistä toteutustapojen valintaan, suunnittelun yksityiskohtiin ja haittojen lieventämiseen yleispiirteisemmässä ja tarkemmassa jatkosuunnittelussa ei voi liikaa korostaa. Selkeästi kielteisiksi havaittuja vaihtoehtoja ei tulisi valita.

Museolla ei ole tässä vaiheessa muuta kommentoitavaa asiaan rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja rakennussuojelun näkökulmista.

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta museo toteaa, että suunnittelualueella on toteutettu arkeologinen inventointi, jonka museo edellytti aiemmassa lausunnossaan (RBG/707/12.03.03.05/2023, 22.5.2023). Inventointi on toteutettu päätien osalta syyskaudella 2023 ja alemman tieverkon ja muiden tarkennusten osalta keväällä 2024. Museo on tarkastanut inventoinnin tutkimusraportit ja päivittänyt kohdetiedot Museoviraston ylläpitämään muinaisjäännösrekisteriin. Museo on myös arvioinut suunnittelualueen vaikutuksessa sijaitsevien arkeologisten kohteiden jatkotutkimustarvetta.

Museo katsoo, että suunnittelualueella sijaitsevat arkeologiset kohteet (kiinteät muinaisjäännökset, muut kulttuuriperintökohteet ja mahdolliset muinaisjäännökset) on otettu huomioon ja esitetty selostuksessa riittävällä tavalla. Selostuksessa on otettu huomioon inventoinnin myötä tarkentuneet kohdetiedot, kuten sijaintitiedot. Kohteet on eritelty luvussa 9 (Maisema ja kulttuuriperintö) parannettavien tieosuuksien yhteydessä. Kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteen on esitetty karttaotteissa kuvissa 9.3, 9.5 ja 9.19. Kohteet on myös esitetty taulukossa 9.2, jossa on arvioitu hankkeen vaikutusta kohteittain. Vaikutusarvioihin museo esittää muutamia tarkennuksia.

Kiinteän muinaisjäännöksen **Pikkala Hovgård** (tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000003194) osalta museo on jo arvioinut hankkeen vaikutusta kohteeseen aiemmassa lausunnossaan liittyen Störsvikintien ja KT 51 liittymäjärjestelyiden parantamisen asemakaavaehdotukseen (RBG/1450/12.03.03.05/2024, 10.4.2024). Museo on tällöin

7.5.2025

arvioinut, ettei asemakaavaehdotuksessa esitetty suunnitelma muodosta uhkaa kiinteän muinaisjäännöksen säilymiselle. Museon arvion mukaan YVA-selostuksessa voidaan todeta, ettei hankkeella ole vaikutusta kohteeseen. Museo huomauttaa, että kohteesta on selostuksessa syytä käyttää sen rekisteriin merkittyä nimeä **Pikkala Hovgård** tekstissä esiintyneen "Pikkalan kartanoalueen" sijaan (esim. sivulla 121), jotta nimellä viitataan nimenomaan kiinteään muinaisjäännökseen.

Mahdollisen muinaisjäännöksen **Getberg (Gietbärgs)** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000019615*) osalta museo toteaa, että kohteen paikkatiedot ovat tarkentuneet keväällä 2024 tehdyn inventoinnin aikana. Museo toteaa, että kohteen nykyinen aluerajaus sijoittuu Vuohimäen eritasoliittymän kaakkoispuolelle siten, että etäisyyttä kohteen aluerajauksen ja parannettavan tieosuuden välille jää vähimmillään 30 metriä. Museo arvioi, ettei liittymän rakentamisella eri vaihtoehtojen mukaisesti ole vaikutusta kohteeseen.

Museo huomauttaa myös, ettei pohjoisen rinnakkaistien (välillä Peders-Munkinmäki) läheisyyteen sijoittuvaa kiinteää muinaisjäännöstä **Munkinmäki Munkkulla** (*tunnus muinaisjäännösrekisterissä 1000007307*) ole sisällytetty arkeologiseen inventointiin vuosina 2023 ja 2024. YVA-selostuksen mukaan suunniteltu rinnakkaistie kiertää muinaisjäännösalueen. Mikäli suunnitelmat alueella muuttuvat siten, että niillä voisi olla vaikutusta kohteen säilymiseen, on Länsi-Uudenmaan museolta pyydettävä lausunto asiasta.

Museo toteaa, että arkeologinen kulttuuriperintö on esityksessä otettu huomioon kiitettävällä tavalla. Museo ei edellytä tässä vaiheessa lisätutkimuksia suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevien arkeologisten kohteiden osalta. Museolla ei ole tässä vaiheessa muuta kommentoitavaa asiaan arkeologisen kulttuuriperinnön näkökulmasta.

Yhteyshenkilönne Länsi-Uudenmaan museossa arkeologisen kulttuuriperinnön osalta on arkeologi Jaakko Ervasti ([jaakko.ervasti@raseborg.fi](mailto:jaakko.ervasti@raseborg.fi), p. 019 289 2509)

Lassi Patokorpi  
museonjohtaja, Länsi-Uudenmaan museo

**Beredare - Valmistelijat:** Jaakko Ervasti, arkeologi, Länsi-Uudenmaan museo  
Tellervo Saukoniemi, rakennustutkija, Länsi-Uudenmaan museo

**För kännedom - Tiedoksi:** Museovirasto, Kulttuuriympäristöpalvelut, Länsi-Suomen yksikkö



7.5.2025

Uudenmaan ELY-keskus, ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue  
Kirkkonummen kunta  
Siuntion kunta

## Bilagor - Liitteet

*Dokumentet har signerats elektroniskt i ärendehanteringssystemet. Underskriftens riktighet kan verifieras i registraturen.*

*Asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti asianhallintajärjestelmässä. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi tarkistaa kirjaamosta.*

SIU/473/10.08.00/2023

**137 § Siuntion kunnan lausunto kantatie 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta**

Julkinen

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää lausuntoa Kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausunnot tulee toimittaa viimeistään 8.5.2025. Siuntion kunta on saanut lisäaikaa 20.5. asti.

Ympäristö- ja rakennuslautakunta on valmistellut ehdotuksen lausunnoksi.

**Vs. kunnanjohtajan ehdotus**

Kunnanhallitus päättää ehdottaa, että Siuntion kunta antaa liitteen mukaisen lausunnon Kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Tämä pykälä tarkistetaan kokouksessa.

**Käsittely**

Marko Suoknuuti teki seuraavan muutosehdotukset.

Poistetaan lausunnosta lause: "Siuntion kunta näkee, että risteysalue tulisi toteuttaa ensivaiheessa risteyssiltana maankäytön kehityskuvan mukaisesti."

Muutetaan lause, joka kuuluu: "Siuntion kunta näkee, että risteysalue tulisi toteuttaa ensivaiheessa risteyssiltana maankäytön kehityskuvan mukaisesti. Siuntion kunta pitää kuitenkin tärkeänä, että mahdollisen eritasoliittymävaihtoehto otetaan huomioon yleissuunnittelussa ja sen ramppiratkaisut suunnitellaan niin, että ne voidaan toteuttaa tarvittaessa myöhemmin Siuntion kasvavan maankäytön sitä vaatiessa."

muotoon: "Siuntion kunta näkee, että risteysalue tulee suunnitella eritasoliittymänä, jossa rampit voidaan tarvittaessa toteuttaa vaiheistettuna."

Lisätään tekstiin, joka kuuluu: "Siuntion kunta näkee, että pohjoinen rinnakkaistie tukee Siuntion kasvavaa maankäyttöä monipuolisemmin ja on täten parempi vaihtoehto kunta- ja maatalouden kannalta" perään lause "Siuntion kunta ei näe

mahdolliseksi ohjata liikennettä Slussenin ja Störsvikin asuinalueen läpi, joten pohjoinen rinnakkaistie jää ainoaksi vaihtoehdoksi."

Puheenjohtaja tiedusteli Suoknuutin ehdotusten saamaa kannatusta ja totesi niiden kaikkien tulleen yksimielisesti hyväksytyiksi.

Marko Suoknuuti ehdotti, että kunta ehdottaa, että koko hanke toteutetaan vaihtoehto 2:n mukaisesti. Kristian Parviainen kannatti Suoknuutin ehdotusta. Puheenjohtaja tiedusteli Suoknuutin ehdotuksen saamaa kannatusta ja totesi sen tulleen yksimielisesti hyväksytyksi.

### **Päätös**

Kunnanhallitus päätti, että Siuntion kunta antaa liitteen mukaisen lausunnon Kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta, johon on tehty seuraavat muutokset.

Poistetaan lause: "Siuntion kunta näkee, että risteysalue tulisi toteuttaa ensivaiheessa risteyssiltana maankäytön kehityskuvan mukaisesti."

Lause, joka kuuluu: "Siuntion kunta näkee, että risteysalue tulisi toteuttaa ensivaiheessa risteyssiltana maankäytön kehityskuvan mukaisesti. Siuntion kunta pitää kuitenkin tärkeänä, että mahdollisen eritasoliittymävaihtoehto otetaan huomioon yleissuunnittelussa ja sen ramppiratkaisut suunnitellaan niin, että ne voidaan toteuttaa tarvittaessa myöhemmin Siuntion kasvavan maankäytön sitä vaatiessa" muutettiin muotoon "Siuntion kunta näkee, että risteysalue tulee suunnitella eritasoliittymänä, jossa rampit voidaan tarvittaessa toteuttaa vaiheistettuna."

Tekstikohtaan "Siuntion kunta näkee, että pohjoinen rinnakkaistie tukee Siuntion kasvavaa maankäyttöä monipuolisemmin ja on täten parempi vaihtoehto kunta- ja maatalouden kannalta." lisätään lause "Siuntion kunta ei näe mahdolliseksi ohjata liikennettä Slussenin ja Störsvikin asuinalueen läpi, joten pohjoinen rinnakkaistie jää ainoaksi vaihtoehdoksi."

Siuntion kunta ehdottaa, että koko hanke toteutetaan vaihtoehto 2:n mukaisesti.

Tämä pykälä tarkastettiin kokouksessa.

### **Liitteet**

Kt51 Sunnanvik-Munkinmäki YVA-selostus  
siuntion\_kunnan\_lausunto\_yvaselostuksesta\_pk\_kh\_19.5.2025

## Päätöshistoria

Ympäristö- ja rakennuslautakunta 6.5.2025 § 50

### Valmistelija

Vs. ympäristöpäällikkö Eveliina Helenius  
Aluesuunnittelupäällikkö Emil Vehanen  
Tekninen johtaja Kenneth Flythström  
Kuntakehitysjohtaja Jytta Poijärvi-Miikkulainen

etunimi.sukunimi@siuntio.fi

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää lausuntoa Kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. Lausunnot tulee toimittaa viimeistään 8.5.2025. Siuntion kunta on saanut lisäaikaa 20.5. asti.

Arviointiselostus ja kuulutus löytyvät osoitteesta: [ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/kantatie-51n-parantaminen-valilla-sunnanvik-munkinmaki-kirkkonummi-ja-siuntio](https://ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/kantatie-51n-parantaminen-valilla-sunnanvik-munkinmaki-kirkkonummi-ja-siuntio)

Hankkeen verkkosivut: [vayla.fi/kt-51-sunnanvik-munkinmaki](https://vayla.fi/kt-51-sunnanvik-munkinmaki)

Liitteenä oleva lausunto on valmisteltu ympäristönsuojelun, maankäytön ja kaavoituksen sekä kuntakehitysosaston yhteistyönä.

### Vs. ympäristöpäällikön ehdotus

Ympäristö- ja rakennuslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että Siuntion kunta antaa liitteen mukaisen lausunnon Kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Tämä pykälä tarkastetaan kokouksessa.

### Käsittely

Varajäsen Lehtonen ehdotti, että lausuntoa muutetaan siten, että kunnan näkemys tieyhteyden toteuttamisesta on VE2 VE3 sijasta. Jäsen Sneck kannatti ehdotusta.

Ehdotus ei saanut yksimielistä kannatusta, joten suoritettiin nimenhuutoäänestys. Pohjaehdotusta kannattivat Karell, Maxenius, Aumala ja Jauhiainen, ja Lehtosen ehdotusta kannattivat Lehtonen ja Sneck. Pohjaehdotus jäi tältä osin voimaan äänin 4-2.

Jäsen Karell ehdotti, että lausuntoon lisätään virke: Viheryhteyksien ja ekologisten verkostojen säilyminen tulisi varmistaa niin, että viheryhteyksiä tulisi olla enemmän kuin yksi hankealueella.

Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Jäsen Karell ehdotti, että lause: Siuntion kunta näkee, että pohjoinen rinnakkaistie tukee Siuntion kasvavaa maankäyttöä monipuolisemmin ja on täten parempi vaihto kuntatalouden kannalta. (s. 4)

muutetaan muotoon: Siuntion kunta näkee, että pohjoinen rinnakkaistie tukee Siuntion kasvavaa maankäyttöä monipuolisemmin ja on täten parempi vaihto kunta- ja maatalouden kannalta.

Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Puheenjohtaja Jauhiainen ehdotti, että lause: Siuntion kunta korostaa, että Sunnanvikin eritasoliittymä toteuttaminen ensimmäisenä liittymäparannuksena hankealueella on ensisijaisen tärkeää.

korjataan muotoon: Siuntion kunta korostaa, että Kelan ja Sunnanvikin eritasoliittymien toteuttaminen ensimmäisinä liittymäparannuksina hankealueella on ensisijaisen tärkeää.

Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

### **Muutettu ehdotus**

Ympäristö- ja rakennuslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että Siuntion kunta antaa pöytäkirjan liitteen mukaisen lausunnon Kantatien 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Tämä pykälä tarkastetaan kokouksessa.

**Päätös** Muutetun ehdotuksen mukaan.

Tämä pykälä tarkastettiin kokouksessa.

**Liitteet** Siuntion kunnan lausunto YVA-selostuksesta  
Kt51 Sunnanvik-Munikinmäki YVA-selostus

---

Tiedoksianto sähköisesti

Päivämäärä:

Vastaanottajat:

### **Muutoksenhaku**

Kuntalain 136 §:n mukaan seuraavista päätöksistä ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa; pykälät: 147

## Siuntion kunnan lausunto kantatie 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta

### Yleisarvio YVA-selostuksesta

Kantatie 51 Siuntion ja Inkoon rajalta Kirkkonummelle on yksi vaarallisimmista tieosuuksista Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tarkasteltuna. Kantatie 51 yhdistää läntisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun ja sen työssäkäyntialueeseen. Se on myös tärkeä tavaraliikenteen reitti mm. satamien tiekuljetuksille.

YVA-selostuksessa on tutkittu seuraavien hankkeen vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia:

- **Vertailutilanne 0:** Ei toimenpiteitä.
- VE 1: Yksiajoratainen tie, nopeusrajoitus 80 km/h.
- VE 2: Nelikaistainen keskikaiteellinen tie, nopeusrajoitus 80 km/h.
  - VE 2A: Tie parannetaan nykyisellä paikallaan.
  - VE 2B: Tie osittain uudessa maastokäytävässä Pedersin (Kirkkonummi) kohdalla.
- VE 3: Kaksiajoratainen nelikaistainen tie, nopeusrajoitus 100 km/h.
  - VE 3A: Tie parannetaan nykyisellä paikallaan.
  - VE 3B: Tie osittain uudessa maastokäytävässä Pedersin (Kirkkonummi) kohdalla.

Vaihtoehtoissa 1–3 on tutkittu myös rinnakkaistieverkoston täydentämistä.

Siuntion kunta toteaa, että YVA-selostuksessa esitetyt vaihtoehdot ja niiden ympäristövaikutukset on kuvattu kattavasti, johdonmukaisesti ja tasapuolisesti. Arvioinnin tulokset on esitetty havainnollisesti ja selkeästi, mikä helpottaa vaikutusten kokonaisuuden hahmottamista. Vaihtoehtojen vertailu on asianmukaisesti toteutettu ja johtopäätökset johdonmukaisia.

### Luontoselvitysten riittävyys

YVA-selostuksen luontoselvitys (liite 5, 2024) on pääosin asianmukainen ja perustuu hyväksyttäviin tutkimusmenetelmiin. Luonnonarvot on kuvattu selkeästi, ja raportti sisältää sekä arvottamisen että suositukset.

Lausuntovaiheessa haluamme kuitenkin korostaa, että yksittäisten luontotyyppi- ja lajiesiintymien lisäksi tulee kiinnittää huomiota näiden muodostamiin laajempiin ekologisiin kokonaisuuksiin. Laaja-alaiset, yhtenäiset luontoalueet voivat ylläpitää sellaista biodiversiteettiä, joka ei ilmene yksittäisiä esiintymiä tarkastelemalla. Tällaiset kokonaisuudet olisi syytä tunnistaa ja huomioida jatkosuunnittelussa.

### Viheryhteydet ja ekologiset verkostot

Hankealueella sijaitsee kaksi merkittävää ekologista yhteyttä katkaisevaa kohtaa erityisesti Sunnanvikin ja Kelan välillä. Näitä katkeamispisteitä ei ole vielä riittävästi analysoitu suhteessa niiden vaikutuksiin laajempaan ekologiseen verkostoon. Lisäksi rinnakkaistievaihtoehtojen vaikutuksia viheryhteyksiin tulisi tarkentaa.

Maakuntakaavassa osoitetut viheryhteystarpeet on osittain huomioitu hankesuunnittelussa. Esimerkiksi vihersilta Vuohimäen länsipuolelle sekä Pikkalanjoen ekologinen yhteys on tunnistettu. Näiden yhteyksien toimivuutta on kuitenkin arvioitava kriittisesti erityisesti siltä osin, kattaako Pikkalanjoen viheryhteys niiden lajien tarpeet, joiden liikkumisyhteydet katkeavat Sunnanvikin ja Kelan alueella.

Ekologisten yhteyksien suunnittelussa on huomioitava luonnonsuojelulain (106/2023) 4 § ja 47 § sekä maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 54 § ja 117 a § mukaiset vaatimukset ekologisten yhteyksien turvaamisesta ja luonnon monimuotoisuuden säilyttämisestä. Vihersillan yksittäinen toteuttaminen ei ole riittävä toimenpide turvaamaan eri lajien liikkumismahdollisuuksia. Monet lajit, erityisesti maanpinnan tasolla liikkuvat, suojaisia olosuhteita vaativat tai liikkumisessaan puustoa tarvitsevat lajit, eivät välttämättä

### Siuntion kunta

Puistopolku 1  
02580 Siuntio

Puhelin 09 260 611  
Fax 09 256 2417

siuntio@siuntio.fi  
etunimi.sukunimi@siuntio.fi

Kunnan hallinnon palvelupiste ja  
kirjaamo auki arkisin klo 09:00–15:00

Kunnan vaihde palvelee  
arkisin klo 09:00–15:00

www.siuntio.fi



kykene hyödyntämään vihersiltoja. Lisäksi vihersillan toimivuus riippuu sen rakenteesta, kasvillisuudesta ja sijainnista suhteessa muihin viheryhteyksiin. Viheryhteyksien ja ekologisten verkostojen säilyminen tulisi varmistaa niin, että viheryhteyksiä tulisi olla enemmän kuin yksi hankealueella.

Liito-oravan (*Pteromys volans*) osalta edellytetään tarkennettuja selvityksiä ekologisten yhteyksien jatkuvuudesta ja elinympäristöjen säilymisestä. Suunnittelun tulee varmistaa, ettei kyseisen lajin elinympäristöjä heikennetä luonnonsuojelulain 49 § ja EU:n luontodirektiivin (92/43/ETY) vastaisesti.

### Haittojen lieventämistoimenpiteet ja jatkosuunnittelu

Haittojen lieventämistoimenpiteet sekä jatkosuunnittelun suuntaviivat on esitetty selostuksessa tiiviisti, mutta ne sisältävät keskeiset toimenpiteet. Näiden suunnitelmien tarkentaminen ja nostaminen näkyväksi osaksi hankkeen jatkovalmistelua on välttämätöntä ympäristövaikutusten hallitsemiseksi.

Lisäksi Siuntion kunta edellyttää, että hankkeen jatkosuunnittelussa painotetaan ekologisten verkostojen säilyttämistä ja vahvistamista, haittojen lieventämistä ja suojeltujen lajien huomioon ottamista lainsäädännön edellyttämällä tavalla.

### Vaikutukset Natura 2000 -alueisiin

Kaikki vaihtoehdot ylittävät Pikkalanjoen Natura-alueen, mutta vaikutukset arvioidaan pääosin vähäisiksi ja tilapäisiksi. Kuitenkin:

- **VE 1** vaikuttaa Natura-alueeseen vain, jos pohjoinen rinnakkaistie (AVE1 tai AVE2) toteutuu.
- **AVE1** aiheuttaa kielteisiä vaikutuksia vuollejokisimpukkaan.
- **VE 2 ja VE 3** sisältävät vaikutuksia sekä rinnakkaistien että kantatien siltojen rakentamisesta, mukaan lukien vaikutukset simpukoihin ja saukon liikkumiseen.

Vaikutusten arviointia tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa erityisesti sillan rakentamistavan ja sijainnin määrittämisen yhteydessä. Vuollejokisimpukan yksilöt on siirrettävä ennen rakentamista.

### Pintavesi- ja pohjavesivaikutukset

Pintavesivaikutukset kohdistuvat erityisesti Pikkalanjokeen. Rakentamisaikaiset vaikutukset, kuten veden samentuminen ja uomamuutokset, voivat olla kohtalaisia, mutta ovat hallittavissa työmenetelmien ja suunnittelun avulla. Käytön aikaiset vaikutukset ovat vähäisiä.

### Liikenteelliset ja maankäytölliset tavoitteet

Kantatie 51 Siuntion ja Inkoon rajalta Kirkkonummelle on yksi vaarallisimmista tieosuuksista Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tarkasteltuna. Kantatie 51 yhdistää läntisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun ja sen työssäkäyntialueeseen. Se on myös tärkeä tavaraliikenteen reitti mm. satamien tiekuljetuksille.

Suunnittelualueella Siuntiosta Kirkkonummen rajalle ja edelleen Kirkkonummen keskustaan on vilkas liikenne ja tieosuudella tapahtuu runsaasti onnettomuuksia. Siuntion alueella kaikki KT51 liittymät ovat nykyisellään tasoristeyksiä ja pelkästään Siuntion puolella on sattunut vuosina 2019 – 2023 yhteensä 25 tieliikenneonnettomuutta, joista 8 on johtanut loukkaantumiseen. Liikennemäärät (KVL 12 000 – 15 000) ja liikenneturvallisuus edellyttävät tieyhteyden parantamista.

Arviointiselostuksen mukaan VE 2 ja VE 3 vähentävät merkittävästi melua laajojen hankkeessa toteutettavien melusteiden ansiosta verrattuna nykytilanteeseen. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta VE 2 ja VE 3 parantavat liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta tehokkaammin kuin VE 1.

Ympäristövaikutusten näkökulmasta VE1:llä on vähäisimmät kokonaisvaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, vesistöihin ja ilmastoon eikä pohjaveteen ei kohdistu merkittäviä vaikutuksia. VE 2:lla

#### Siuntion kunta

Puistopolku 1  
02580 Siuntio

Puhelin 09 260 611  
Fax 09 256 2417

siuntio@siuntio.fi  
etunimi.sukunimi@siuntio.fi

Kunnan hallinnon palvelupiste ja  
kirjaamo auki arkisin klo 09:00–15:00

Kunnan vaihde palvelee  
arkisin klo 09:00–15:00

www.siuntio.fi

on kohtalaisen kielteiset vaikutukset, etenkin ekologiin yhteyksiin ja pinta-/pohjavesiin. Kokonaisvaikutuksiltaan voimakkaimmin kielteiset vaikutukset ovat vaihtoehdolla 3, erityisesti luonnonympäristöjen pirstoutumisen, vesistövaikutusten ja luontoarvojen heikkenemisen osalta.

YVA-selostuksen perusteella ympäristön kannalta vähiten haitallinen vaihtoehto on **VE 1**. Mikäli hanke etenee vaihtoehdon VE 2 pohjalta, tulee valittavaksi pohjoinen rinnakkaistie, sillä se aiheuttaa vähemmän kielteisiä ympäristövaikutuksia kuin eteläinen vaihtoehto. Eniten haitallisia vaikutuksia aiheutuu vaihtoehdoista **VE 3A ja VE 3B**.

Siuntion kunta pitää tärkeänä, että tieyhteyden parantaminen toteutetaan VE 2 mukaisesti. Vaikka sen kielteiset ympäristövaikutukset ovat suuret, tulee huomioida, että tulevaisuuden kehittyvä maankäyttö tulee muuttamaan ympäristöä enemmän kuin kantatien parantamisen tielinjaus. VE 2 tukee Siuntion kunnan liikennejärjestelmän sekä maankäytön kehitystä kokonaisvaltaisesti.

### **Sunnanvikin eritasoliittymä**

Sunnanvikin liittymä on Siuntion kunnan merkittävin solmupiste. Sen merkitys on suuri erityisesti Siuntiosta itään päin suuntautuvalla työmatka- ja asiointiliikenteelle. Seututie 115 (Siuntiontie) on tärkein Siuntion keskustaan johtava yhteys Helsingin suunnasta. Eritasoliittymän toteutus mahdollistaisi Timalantien roolin muuttumisen koko eteläistä aluetta palvelevaksi kokoojakaduksi.

Nykyinen tasoliittymä on ruuhka-aikoina erittäin kuormittunut. Pitkät odotusajat Siuntion suunnasta kantatielle liityttäessä lisäävät erityisesti risteämisonnettomuuksien riskiä.

Eritasoliittymän tiesuunnitelma on hyväksymiskäsittelyssä eli hanke olisi mahdollista toteuttaa erillisenä projektina muusta kantatien parantamisesta. Siuntion kunta korostaa, että Kelan ja Sunnanvikin eritasoliittymien toteuttaminen ensimmäisinä liittymäparannuksina hankealueella on ensisijaisen tärkeää.

### **Störsvikin liittymä**

Störsvikin liittymän loppuvaiheen ratkaisu on merkittävä liikennepalveluaseman ja muiden alueen yritysten kannalta. YVA-selostuksen mukaan risteysilta on eritasoliittymää kevyempi ratkaisu erityisesti maisemahaittojen kannalta.

Siuntion kunta näkee, että risteysalue tulee suunnitella eritasoliittymänä, jossa rampit voidaan tarvittaessa toteuttaa vaiheistettuna.

### **Kelan eritasoliittymä ja Kelan yritysalueiden asemakaavoitus**

Kelan eritasoliittymän alue on merkittävä solmupiste Kantatien sekä isojen yritysten ja kehittyvän maankäytön välillä. Siuntion kunta näkee, että eritasoliittymä tulisi toteuttaa Sunnanvikin eritasoliittymän tapaan Kantatien 51 SuMu-osuuden kärkihankkeena. Se palvelee sekä Etelä-Siuntion maankäyttöä asumisen ja yritystonttien osalta, että Kirkkonummen kuntaa yhdysväylänä Kantvikin ja kantatien välillä mahdollistaen teollisuuden kasvun.

### **Rinnakkaistievaihtoehdot**

YVA-selostuksessa on esitetty Siuntion kunnan puolella kaksi vaihtoehtoa rinnakkaistielle.

Eteläisen vaihtoehto (Sunnanvik – Pikkala – Marsudden – Kela) on suoraan yhteydessä Pikkala-Marsuddenin asemakaavahankkeeseen ja pohjautuu olemassa oleviin asemakaavoihin. Yhteys on pääosin asemakaavoitettu katualueeksi ja vireillä olevassa asemakaavassa yhteys tullaan esittämän kaavamerkinnällä LT eli yleisen tien alue. Liikenteellisesti eteläinen rinnakkaistievaihtoehto parantaa

---

#### **Siuntion kunta**

Puistopolku 1  
02580 Siuntio

Puhelin 09 260 611  
Fax 09 256 2417

siuntio@siuntio.fi  
etunimi.sukunimi@siuntio.fi

Kunnan hallinnon palvelupiste ja  
kirjaamo auki arkisin klo 09:00–15:00

Kunnan vaihde palvelee  
arkisin klo 09:00–15:00

www.siuntio.fi

yhteyksiä paikallisesti ja luo luontevan joukkoliikenneväylän Siuntion maankäytön kehityskuvan mukaisesti. Pickala-Marsuddenin asemakaava on kuitenkin mahdollista toteuttaa yleiskaavan mukaisesti ensivaiheessa niin, että liikenne ohjataan Kelan eritasoliittymään johtavan kokoojakadun kautta kantatielle.

Sekä eteläisellä, että pohjoisella vaihtoehdolla haittoina ovat ympäristön, Pickalanjoen laakson maiseman ja luonnon väistämätön turmeltuminen. Selostuksen mukaan pohjoisen linjauksen maisemavaikutukset ovat suuremmat kuin eteläisen.

Eteläisen linjauksen liikenne on osoitettu kulkevan olemassa olevan asutuksen läpi Slussenissa ja Störsvikissä. Eteläinen vaihtoehto aiheuttaa laajemman pirstoutumisen ympäristövaikutusten näkökulmasta, ellei kunnan maankäyttösuunnitelmia toteuteta. Lisäksi eteläinen rinnakkaistie sijoittuu Störsvikin 1-luokan pohjavesialueelle ja on siten kielteisempi vaihtoehto ympäristövaikutusten näkökulmasta.

Pohjoinen rinnakkaistie puolestaan tukee Siuntion kunnan kehittyvää maankäyttöä erityisesti yritystoiminnan näkökulmasta. Osittain samassa käytävässä kantatien kanssa esitetyksi kulkeva pohjoisen vaihtoehdon ympäristövaikutusten ovat paikallisesti lievempiä, ja se tarjoaa yhtenäisen kevyen liikenteen yhteyden kantatien suuntaisesti

Siuntion kunta näkee, että pohjoinen rinnakkaistie tukee Siuntion kasvavaa maankäyttöä monipuolisemmin ja on parempi kunta- ja maatalouden kannalta. Siuntion kunta ei näe mahdolliseksi ohjata liikennettä

Slussenin ja Störsvikin asuinalueen läpi, joten pohjoinen rinnakkaistie jää ainoaksi vaihtoehdoksi. Jos pohjoinen rinnakkaistie valitaan jatkosuunnitteluun toteutusvaihtoehdoksi, on otettava huomioon joukkoliikenneyhteyksien mahdollistaminen Kelan – Marsuddenin, Störsvikin ja edelleen Sunnavikin välillä. Siuntion kunta näkee, että tällöin Stallmossabergetin kohdalla rannikkotien alittava alikulku tulee mitoittaa linja-autolle soveltuvaksi.

Lisäksi Siuntion kunta haluaa nostaa esiin Ruohosuontien soveltuvuuden rinnakkaistieksi ja sen linjaamista pohjoisemmaksi, jotta liikennettä ei ohjata nykyisen asuinalueen läpi. Siuntion kunta ehdottaa, että yleissuunnitteluvaiheessa tutkitaan vaihtoehtoa, jossa rinnakkaistie sijoittuisi Ruohosuontieltä noin 400 metriä pohjoisemmaksi alueella olevan sähkölinjan suuntaiseksi pääosin yleiskaavan M-2 alueelle pellon eteläreunaa seuraten ja jatkuen siitä Siuntiotien yli itään vaihtoehdon mukaisessa käytävässä. Linjauksessa tulee myös ottaa huomioon Inkoon kunnan maankäyttösuunnitelmat erityisesti kasvavaa loughostoimintaan liittyen.

---

**Siuntion kunta**

Puistopolku 1  
02580 Siuntio

Puhelin 09 260 611  
Fax 09 256 2417

siuntio@siuntio.fi  
etunimi.sukunimi@siuntio.fi

Kunnan hallinnon palvelupiste ja  
kirjaamo auki arkisin klo 09:00–15:00

Kunnan vaihde palvelee  
arkisin klo 09:00–15:00

www.siuntio.fi

## Asiakirjan ovat allekirjoittaneet

Nimi	Tunnistautuminen	Aika
Mari Heilimä Siivola	Telia Tunnistus	08.05.2025 14:29:06 UTC+03:00



**Tämä dokumentti on sähköisesti allekirjoitettu**

Sisällys: - Kansilehti (1 sivu)  
- Alkuperäinen dokumentti (2 sivua)

Kansilehden sivu 1/1



Uudenmaan ELY-keskus

UUDELY/13906/2023

## **Lausunto Kantatie 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt lausuntoa Kantatie 51 parantamista välillä Sunnanvik-Munkinmäki koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta.

Hankkeen tarkoituksena on kehittää kantatietä sekä parantaa liikkumisen turvallisuutta ja sujuvuutta Kirkkonummen ja Siuntion seuduilla. Parannettavat tieosuudet sijoittuvat Siuntion, Kirkkonummen ja Inkoon kuntien alueille. Suunnittelun kohteena olevan tieosuuden pituus on 11 kilometriä, ja se ulottuu Inkoon rajalta Sunnanvikin liittymän (mt 115) tuntumasta itään Kirkkonummen keskustan kohdalle Munkinmäen eritasoliittymään (mt 1191).

Uudenmaan liitto antoi lausunnon arviointiohjelmasta marraskuussa 2023.

### **Maakuntakaavatilanne**

Hankealueelle sijoittuu mm. seuraavat maakuntakaavassa osoitetut merkinnät:

- Maakunnallisesti merkittävä tie (kantatie 51)
- Seudullisesti merkittävä tie (Siuntiontie, Upinniementie)
- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
- Viheryhteystarve (Kopparnäs-Meiko, Meiko-Pikkala, Kopparnäs-Båtvik ja Meiko-Porkkalanniemi)
- Natura-alueet (Siuntionjoki)
- Pohjavesialue
- Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesi (Pikkalanjoki ja Vitträsk)
- Kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue (Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema, Pikkalanlahden teollisuusalueet, Överbyn ja Vuohimäki, Suuri Rantatie, Kabanovin tykkitie)
- Lisäksi voimassa ovat maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset



Lausunto

Arviointiselostuksessa on asianmukaisesti kuvattu hankealueen maakuntakaavatilanne sekä tunnistettu merkittävimmät vaikutukset maakuntakaavan toteuttamiseen. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat erityisesti viheryhteyksiin sekä kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta tärkeille alueille.

Uudenmaan liitto kiinnittää erityistä huomiota hankkeen viheryhteyksiin kohdistuviin vaikutuksiin ja toteaa, että luonnon arvojen huomioon ottamiseen on aiempaa enemmän tarvetta, sillä ilmaston muuttuminen osaltaan heikentää lajiston mahdollisuuksia säilyä nykyisissä elinympäristöissään ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen lisää aiempaakin enemmän tarvetta toimiville ekologisille yhteyksille. Maakuntakaavan viheryhteyden suunnittelumääräyksen mukaan *yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava, että merkinnällä osoitettu yhteystarve säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa lajiston liikkumismahdollisuudet, virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä ylläpitää maisema- ja luontoarvoja.* Lisäksi viheryhteyden tarkkaa sijaintia ratkaistaessa on selvitettävä, että yhteydellä on edellytykset toimia osana laajempaa ekologista ja virkistyksellistä verkostoa.

Arviointiselostuksessa on esitetty haitallisten vaikutusten ehkäisemis- ja lieventämiskeinoja, joilla hankkeen mahdollisia ympäristövaikutuksia voidaan lieventää mm. viheryhteyksien osalta. Uudenmaan liitto pitää selostuksessa esitettyjen toimenpiteiden huomioimista tärkeänä ja esittää, että ne otetaan mahdollisimman kattavasti huomioon jatkosuunnittelun yhteydessä, jotta ekologiset yhteydet hankealueella ja hankealueen ulkopuolelle säilyisivät mahdollisimman toimivina.

Liikenteen osalta Uudenmaan liitolla ei ole lausuttavaa.

Mari Siivola  
Aluesuunnittelun vastuualueen johtaja

Jakelu

Uudenmaan ELY-keskus  
Uudenmaan liitto / Kirjaamo



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
[kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi](mailto:kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi)

Viite:

Lausuntopyyntö Natura 2000 -verkoston alueeseen kohdistuvien vaikutusten arvioinnista (LSL 35.2 §), 12.3.2025, UUDELY/13906/2023.

## Lausunto luonnonsuojelulain (9/2023) 35 §:n mukaisesta arvioinnista

### Arviointi koskien hankkeen Kantatien 51 parantaminen välillä Sunnanvik-Munkinmäki

#### vaikutuksia Siuntionjoen Natura 2000 -alueeseen

Ympäristöministeriö on määrännyt Varsinais-Suomen ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen antamaan lausunnon Uudenmaan ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen hankkeeseen *Kantatien 51 parantaminen välillä Sunnanvik-Munkinmäki (Kirkkonummi ja Siuntio)* liittyvästä Natura-arvioinnista. Natura-arviointi on tehty osana hankkeen YVA-menettelyä.

#### Hankkeen kuvaus ja sijainti suhteessa Natura-alueisiin

Hankkeessa parannetaan Kantatietä 51, joka ylittää Siuntionjoen Natura 2000 -alueen Pikkalanjoen kohdalla. Vaikutuksia Natura-alueisiin voi syntyä uusien silttojen rakentamisesta valittavan hankevaihtoehdon mukaan.

#### Arvioinnissa esitetyt siltahankkeen vaikutukset Natura-alueiden suojeluperusteisiin

Natura-alue on suojeltu sekä luontodirektiivin mukaisena erityisen suojelutoiminnan alueena (SAC) että lintudirektiivin mukaisena erityisenä suojelualueena (SPA). Natura-alueen suojelun perusteena olevina luontotyyppeinä on mainittu Fennoskandian luonnontilaiset jokireitit ja Vuorten alapuoliset tasankojoet. Suojeluperusteena olevina lajeina on mainittu SAC-alueella vuollejokisimpukka ja saukko sekä SPA-alueella kuningaskalastaja. Meritaimen on mainittu SAC-alueen tietolomakkeella muuna tärkeänä lajina.

Natura-arviointi perustuu olemassa olevaan aineistoon Natura-alueesta (Natura-tietolomake ja Lajitietokeskuksen aineistot) sekä hankkeen yhteydessä tehtyihin selvityksiin (erityisesti vuollejokisimpukkaselvitys).



Vaikutukset koostuvat etenkin rakentamisen aikaisesta häiriöstä, kiintoainekuormituksesta ja joen virtaukseen aiheutuvista muutoksista. Rakentamisen jälkeen aiheutuu häiriötä tieliikenteen melusta.

Lisäksi rakentaminen voi aiheuttaa samentumista alavirran puolella, mikä voi vaikuttaa vuollejokisimpukkaan. Siltapaikkojen alavirran puolella ei ole puolestaan meritaiminen kutusoraikoiksi sopivia alueita, joiden tilaa rakentamisesta aiheutuva tilapäinen samentuminen voisi heikentää.

Elinympäristömenetykset koskevat silta-aluetta joen rannassa sekä vesialuetta siltapilareiden ympäristössä. Lisäksi elinympäristöjä voidaan menettää epäsuorasti häiriön vaikutuksesta.

Työnaikaiset rakenteet todennäköisesti haittaavat väliaikaisesti saukon liikkumista alueella. Siltapaikoilla ei sijaitse kuningaskalastajan pesintään sopivia törmiiä, eikä lajista ole havaintoja Pikkanlanjoelta.

### **Arvioinnissa esitetyt yhteisvaikutukset Natura-alueiden suojeluperusteisiin**

Siuntion yleiskaavoissa on osoitettu hankkeen tarkastelussa mukana olevia rinnakkaisteitä. Arvioinnin mukaan alueella ei ole tiedossa kaavoituksen ohella muita suunnitelmia, joilla voisi olla yhteisvaikutuksia hankkeen kanssa.

### **Vaikutusten suuruuden ja merkittävyyden arviointi**

Kiintoainekuormitus ja virtaamaan kohdistuvat muutokset arvioidaan niin vähäisiksi, etteivät ne vaaranna suojeluperusteena olevien luontotyyppien erityispiirteitä. Siuntionjoki on luontaisesti samea jokivesistö.

Veden samentumisen ja kiintoaineen sedimentoitumisen seurauksena vuollejokisimpukkaan kohdistuu suoraa kuolleisuutta ja elinympäristöjen menetyksiä. Rakentamisen seurauksena voisi tuhoutua korkeintaan kymmeniä yksilöitä, kun Natura-alueen vuollejokisimpukkapopulaation kooksi on arvioitu 50 000–100 000 yksilöä.

Työsiltöjen mahdollisesta paalutuksesta aiheutuvan samentumisen ei arvioida merkittävästi heikentävän vuollejokisimpukan elinolosuhteita. Hanke ei vaikuta olennaisesti lajin elinympäristöjen runsauteen joessa.

Siltöjen käytönaikaisten vaikutusten saukkoon ei arvioida juuri eroavan nykytilanteesta. Kuningaskalastajaan arvioidaan kohdistuvan korkeintaan vähäistä häiriötä rakentamisaikana. Suojeluperusteena ei ole puolestaan lajeja, jotka olisivat erityisen herkkiä melulle.

### **Vaikutukset alueiden eheyteen**





Uusia siltoja rakennettaessa muodostuu katkos yhtenäisiin rantojen terveleppävyöhykkeisiin, mikä tarkoittaa vähäistä vaikutusta Natura-alueen eheyteen. Vaikutukset kohdistuvat ainoastaan pieneen osaan aluetta, jolloin alueen ekologinen toiminnallisuus ei merkittävästi heikkene nykytilaan nähden.

### **Arvioinnissa esitetyt siltahankkeen vaikutuksien lieventämistoimenpiteet**

Vuollejokisimpukoita voidaan siirtää, jolloin niitä ei tuhoudu rakentamisalueella, ja hankkeen vaikutukset lajiin jäävät vähäisiksi. Yksilöiden siirtäminen on välttämätöntä, koska rauhoitettujen eläinlajien yksilöiden tahallinen tappaminen on luonnonsuojelulain mukaan kielletty.

Rakentamisesta aiheutuvia haittoja voidaan lieventää myös välttämällä työmaasiltojen paalutusta. Rakentamisesta aiheutuvaa häiriötä voidaan puolestaan lieventää pitämällä rakentamisaika mahdollisimman lyhytkestoisena.

## **Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunto**

### **Yleistä**

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen Ympäristö- ja luonnonvarat vastuualue on tutustunut saamaansa Natura-arviointiin (Sweco 11.10.2024). Arvioinnissa on selvitetty hankkeen vaikutukset riittävällä tarkkuudella, kun otetaan huomioon hankkeen suunnitteluvaihe, jossa yksityiskohtaisia suunnitelmia ei ole vielä laadittu. Varsinais-Suomen ELY-keskus yhtyy pääpiirteissään arvioinnissa esitettyihin johtopäätöksiin.

### **Natura-arvioinnin asianmukaisuus**

Natura-arviointi tulee tehdä riittävällä tarkkuudella, jotta voidaan tieteelliseen tietoon perustuen esittää, että Natura-alueen suojelun perusteena oleviin luontoarvoihin ei kohdistu haitallisia vaikutuksia. Kaikkia hankkeen toteutuksessa tehtäviä ratkaisuja ja niistä aiheutuvia vaikutuksia ei vielä tunneta tarkasti. Natura-arvioinnissa on kuitenkin tunnistettu hankkeen keskeiset odotettavissa olevat vaikutukset. Koska hankkeen vaikutuksia on arvioitu varovaisuusperiaatteen mukaisesti ns. ”worst case” -tilanteessa, voidaan arviointia pitää epävarmuustekijöistä huolimatta asianmukaisena.

### **Johtopäätökset Natura-arvioinnista**



Varsinais-Suomen ELY-keskus katsoo, että hanke on mahdollista toteuttaa tavalla, joka ei todennäköisesti merkittävästi heikennä niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alueet on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon. Hankkeen yksityiskohtien tarkentuessa tulee suunnitella ja toteuttaa riittävät lieventämistoimenpiteet, jotta hankkeen vaikutukset luontoarvoihin jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Mahdollisuuksien mukaan tulee välttää työmaasiltojen paalutusta ja muita vesialueelle tehtäviä rakenteita. Kun rakentamisen kesto myöhempien hankevaiheiden aikana tarkentuu, voidaan vesistövaikutuksia tarvittaessa lieventää esimerkiksi ajoittamalla samennusta aiheuttavat työt kasvukauden ulkopuolelle. Rakennustyöt tulee myös ensisijaisesti ajoittaa lintujen pesimäajan ulkopuolelle. Lisäksi tulee kiinnittää huomiota riittävään meluntorjuntaan.

*Asian on esitellyt ylitarkastaja Timo Vaahtoranta ja ratkaissut ylitarkastaja Salli Uljas. Asiakirja on hyväksytty sähköisesti, mistä on merkintä asiakirjan viimeisellä sivulla.*

Tämä asiakirja VARELY/1833/2025 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument VARELY/1833/2025 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Uljas Salli 08.05.2025 12:41

Esittelijä Vaahtoranta Timo 08.05.2025 12:24