

[REDACTED]
tiistai 1. huhtikuuta 2025 16.44
ELY Kirjaamo Uusimaa
UUDELY/13906/2023

Luokat:

Kommentti koskien YVA-menettelyn aineistoa.

Vaihtoehto 3B on järkevin Siuntion kolmella eritasoliittymällä. Se on leveydeltään turvallisin, vaikka nopeus nouseekin 100 km/h. Jatkumo olemassaolevaan Kirkkonummen nelikaistatiehen on tärkeää, sillä VE 2B:stä ei siirrytä enää koskaan leveämpään tiehen.

Tulevaisuus mahdollisen Inkoon terästehtaan, Hangon sataman ym kanssa ja kehittyvän Kelan yritysalueen vuoksi tarvitaan kunnon tie, eikä vain keskikaistaan estettä.

Pohjoinen sivutie on järkevin maatalouden kulkuneuvojen ja maankäytön kehityksen kannalta Siuntiossa. Eteläinen lisäksi liikennettä Störsvikin taajaman läpi ja se on pidempi reitti.

Toivon siis VE 3B jatkavan kehittälyssä.

[REDACTED]

Lähetetty iPhoneista



12.4.2025

UUDELY/13906/2023

Kantatie 51:n parantaminen välillä Sunnanvik-Munkinmäki, Kirkkonummi ja Siuntio

Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry:n lausunto YVA-hankkeen vaikutusarvioinnista. Virho haluaa lausua erityisesti hankkeen vaikutuksesta vesistöihin ja niiden eliöympäristöihin.

Kantatie 51 parantamishanke vaikuttaa vesistöihin eritavoin. Vesistövaikutukset rajataan tässä vesistöalueittain vaikutuksiin Ingarskılanjokeen, Siuntionjokeen ja Estbyå/Kvarnbyjokiin.

Hankkeen vesienhallinta ja vesistölylytykset, ja näiden vaikutukset direktiivilajeihin sekä erittäin uhanalaisen meritaimenen elinympäristöihin ovat merkittävimmät.

Ingarskılanjoki

Kantatie 51 loppuu Inkoon ja Siuntion rajalla. Ingarskılanjoen pääuoma on hankkeen vaikutusalueen ulkopuolella, mutta joen sivu uoman Kocksbybäckenin latvaosat alittavat Kantatie 51:n Inkoon rajalla ja Siuntiossa.

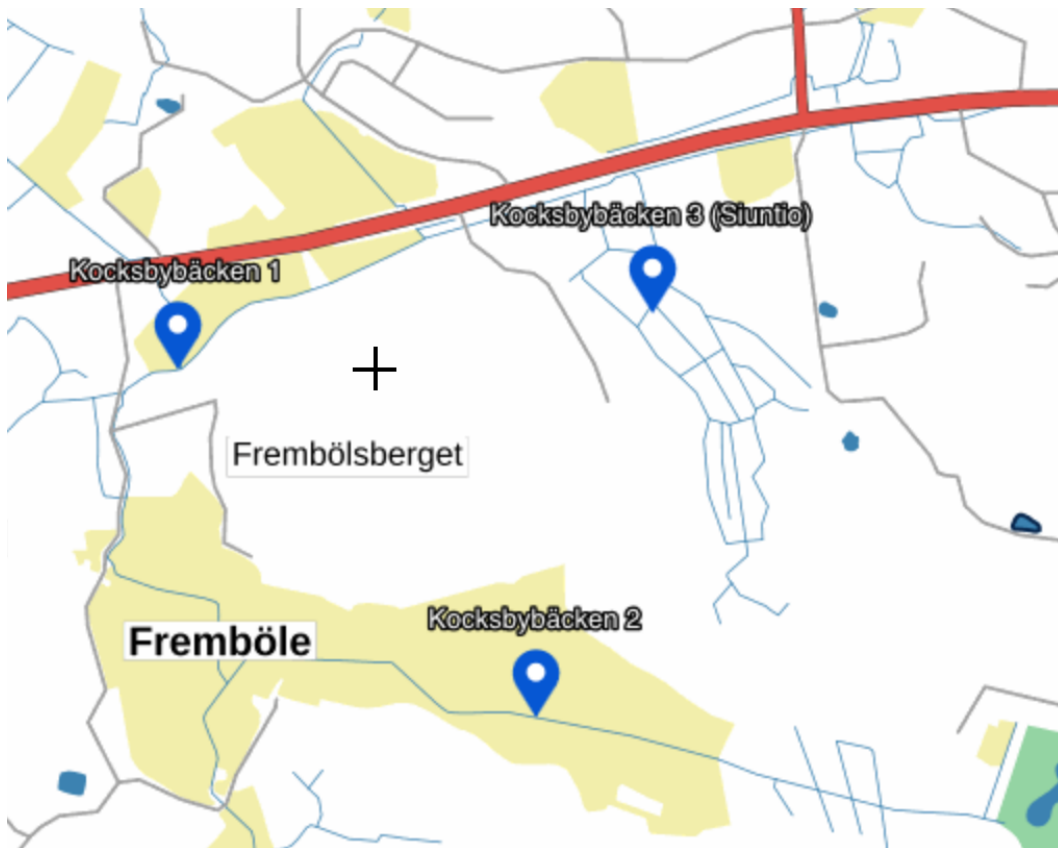
Ingarskılanjoki on valtakunnallisesti merkittävin meritaimenen viljelykantojen geenipankki Suomessa.

Kocksbybäckenin puolestaan on tärkeimpiä Ingarskılanjoen meritaimenen lisääntymisalueita, minkä takia hankkeen vesien hallintaan on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Lähinnä Rannikkotietä puro kerää vettä kohdassa N=6664768.871, E=345989.100 (ETRS-TM35FIN) (Kartta 1. Kocksbybäckeni 1).

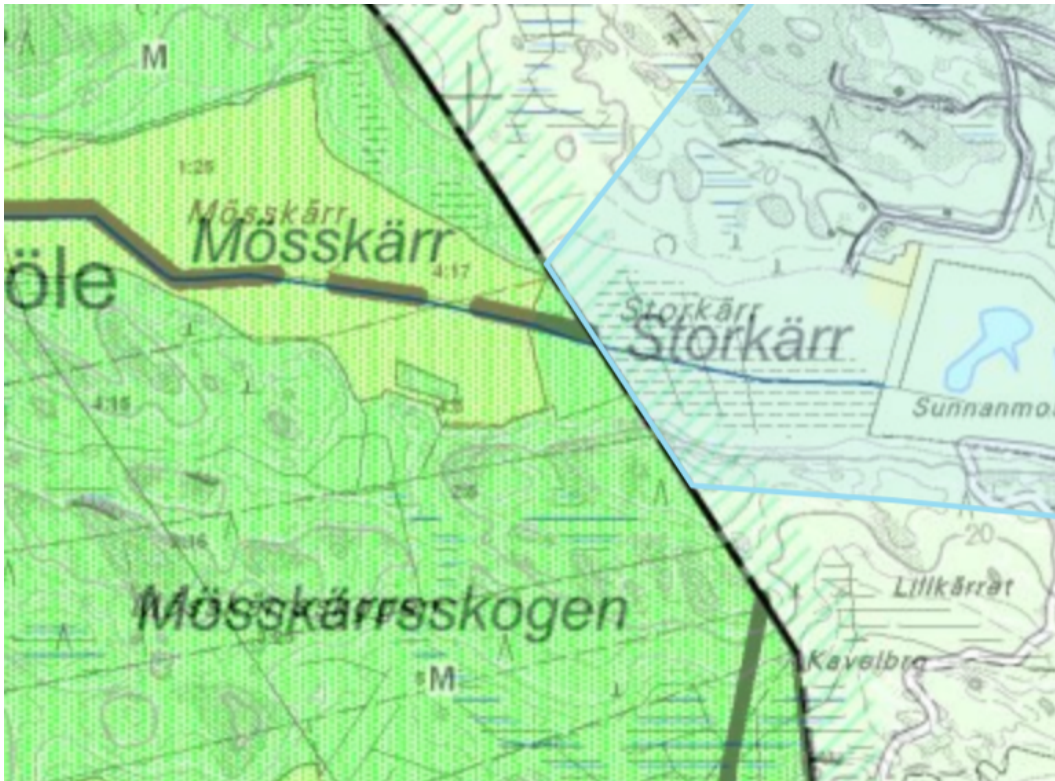
Kocksbybäckeni 3 alue on kokonaan Siuntion puolella ja rajoittuu nykyiseen kantatiehen. Alue on ojitettua suomaata, jonka vedet virtaavat Kocksbybäckeniin sivu uomia pitkin Ingarskılanjokeen.

Kocksbybäckeni 2 on Siuntion Eräkallion, Störsvikin tärkeältä pohjavesialueelta alkava uoma, joka kulkee Inkoon puolella Frembölen läpi. Sijanti on N=6664100.309, E=346677.100 (ETRS-TM35FIN).



Kartta 1. Kocksbybäckenin latvapurot, joita pitkin Kantatie 51 alueelta johdetut vedet kulkeutuvat Ingarskilaanjokeen. (Karttapaiikka)

Inkoon kunta kartassa Siuntion Störsvikin tärkeä pohjavesialue katkeaa kuntien rajalla. Inkoon kartassa sen puolella rajaa ei ole pohjavesialuetta. Sitä että pohjavesialue noudattaisi kuntien rajaa, voidaan pitää epätodennäköisenä. Oletettavaa on, että pohjavesi alue jatkuu myös Inkoon puolella.



Kartta 2. Störsvikin pohjavesialue katkeaa Inkoon puolella (Inkoon kaava-sivustolta)

Kocksbybäckenin valuma-alue

Kocksbybäckenin latvojen valuma-alue ylittää Kantatie 51 pohjoisessa ja ulottuu idässä aina Pickalaan saakka.

Se on siis laajalta alueelta Kantatie 51 hankkeen vaikutusalueetta. Samalla tämä tarkoittaa YVA selostuksessa vesienhallinnan aluetta.

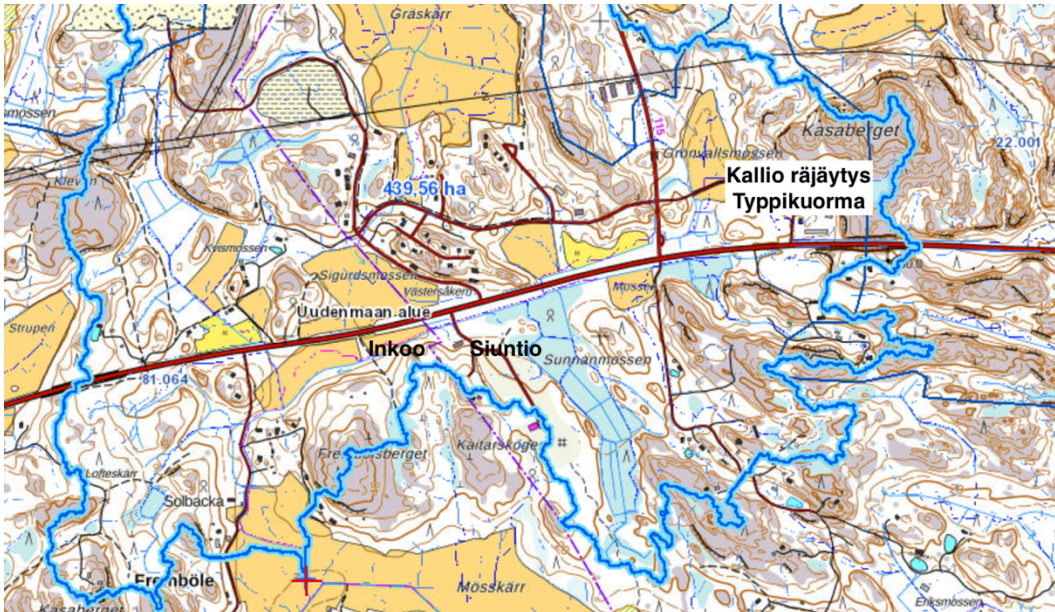
Pohjavesialueet YVA hankkeessa

Hanke toteaa seuraavaa:

- Hankkeella ei arvioida olevan vaikutuksia luokiteltuihin pohjavesialueisiin tai yhdyskuntien vedenottoon johtuen niiden suunnittelualueeseen nähden kaukaisesta sijainnista.
- Suunnittelualueen läheisyyteen ei tiettävästi sijoitu lähteitä tai tihkupintoja, mutta tulkintaa tarkennetaan maastohavaintojen pohjalta.

Kocksbybäcken saa alkunsa lähteistä, ja koska sen valuma-alue ulottuu Kantatie 51 yli pohjoiseen, niin sen alueella on lähteitä ja mahdollisia tihkupintoja. Sivulla 114 todetaan, että ”Tien rakentamisella voi olla vaikutuksia lähteisiin ja tihkupintoihin, jos rakentamistoimet kohdistuvat niiden välittömään läheisyyteen.”

Kocksbybäcken on tiehankkeen välittömässä läheisyydessä ja laajalla alueella hankeosuutta. (Kartta 3. Valuma-alue kartta).



Kartta 3. Kocksbybäckenin latvan valuma-alueet ulottuvat Kantatie 51 hanke-alueelle Inkoossa ja Siuntiossa. (Karttapaikka)

Virhon näkemys on Kocksbybäckenin valuma-alueella on kiinnitettävä erityinen huomio vesien hallintaan sekä vesien johtamiseen pohjoisesta etelään Inkoon alueella. Putkien asentaminen tulee tehdä oikein ja varmistuen eliöstön liikkuminen ylä- ja alavirtaan.

Kaikessa vesien johtamisessa on otettava huomioon mm. saukot ja niiden kulku tien ali. Putket tulee mitoittaa siten veden johtamisen lisäksi saukon kulkutieksi. Saukon kulkusillaksi putkeen voidaan asentaa keskiveden tason yläpuolelle 150-200 mm leveä kulkusilta.



Kartta 4. Koko Kocksbybäckenin latvojen valuma-alue. (Karttapaikka)

Siuntionjoki

Kantatie 51:n rinnakkaistie vaihtoehdot pohjoinen ja eteläinen edellyttävät siltarakentamista.

Rinnakkaistie tarvitaan hitaan liikenteen ohjaamiseksi. Hidasta liikennettä ovat mm. maatalouskoneet, mopot tms., jotka eivät saa kulkea 2/4- kaistaista tietä.

Pohjoinen rinnakkaistie vaihtoehto

Pohjoisen rinnakkaistien siltavaihtoehtoja on kaksi. Kahdella vaihtoaisella joen ylityksellä on etsitty vähäisempää vaikutusta alueen luontoon. Vesiluontoon näiden vaihtoehtojen vaikutukset ovat samat, mutta eivät yhtä peruuttamattomia kuin eteläisen rinnakkaistien kohdalla.

Eteläinen rinnakkaistie vaihtoehto

Eteläinen rinnakkaistie kiertää Störsvikiin asti ja ylittää joen Slussenin sulun alueelta, josta se kiertää kantatie 51:selle Kelan liittymään.

Eteläinen rinnakkaistie yhdistäisi kaikki kolme Siuntioon suunniteltua eritasoliittymää (Störsvikin eritasoliittymä VE) ja muodostaisi käänteisen kehätien niiden välille. (Kuva 1)



Kuva 1. Eteläinen rinnakkaistie muodostaa käänteisen kehätien eritasoliittymien välille. U/W muoto. (Kuva YVA julkaisusta, osa)

Merkittävin luontovaikutus eteläisen vaihtoehdon siltaratkaisulla

Eteläinen rinnakkaistie vaihtoehto ja sillan rakentaminen Slussenin sulun kohdalle uhkaa Siuntionjoen jokiyhteyttä mereen. Heikentävä vaikutus voi olla erittäin merkittävä erityisesti Siuntionjoen meritaimenen tulevaisuuden kannalta. (vrt YVA s. 139).

Siuntionjoen direktiivilajit ovat saukko ja vuollejokisimpukka. Saukko elää jokisuulla ja kalastaa sulun virta-alueella läpivuoden. Saukkohavaintoja on alueella tehty jokaisena talvena.

Siuntionjoen taimenen kohtalo

Siuntionjoen taimen on erittäin uhanalainen. Käytännössä Siuntionjoen taimenta pidetään mereen vaeltavana, eli meritaimena. Se eroaa geneettisesti muista taimenpopulaatioista. Esimerkiksi läheisen Ingarskilanjoen meritaimen kannasta. Joen lisääntyvä meritaimenkanta on pieni, ja tämä johtuu järviältäiden verkkokalastuksesta, mutta erityisesti kuivien syyskuukausien aikana täysin suljetusta Slussenin sulusta. Kun joen vedenpinta on kuivina aikoina meriveden tasolla, pysyy Slussenin sulku kiinni. Kun joen kuivakausi osuu syksyllä eivät kudulle pyrkivät meritaimenemot pääse jokeen. Tällöin joen kuteva taimenkanta jää joessa olevien taimenten varaan.



12.4.2025

UUDELY/13906/2023

Slussenin sulku on 1960-luvun teollisen optimismin reliikki

Slussenin sulku on tehty 1960-luvulla osana Uuttamaata ja Helsinkiä kehittäneiden suunnittelijoiden ajatuksiin perustuen (Chicagon--koulukunnan suunnitelmat). Patoamalla joet ja estämällä "saastuneen" meriveden nousu jokeen seutukunta varmistaisi puhtaan makean veden saannin pitkälle tulevaisuuteen.

Makean veden altaita suunniteltiin tuolloin esimerkiksi Espoonlahdelle. Helsingin alueella makean veden saanti olisi turvattu Villinkiin rakennettavalla makean veden laitoksella, jossa merivedestä olisi tuotettu kaupunkilaisten tarvitsemaa juoma- ja käyttövesiä. Vantaanjoki nähtiin jo menetettynä likaviemärinä, johon ei enää voitu turvautua. Näistä suunnitelmista päästiin eroon Pääjännätunnelin suunnittelun alkaessa.

Kaikista alueen vanhakantaisista vesihuoltosuunnitelmista vain Siuntionjoen sulku toteutui. Alueen kehittyminen ei kuitenkaan ole ollut 1960-luvun ajatusten mukaista, ja ihmisten juomavesi on saatu pohjavedestä. Suunnitelmien vanhennuttua vedenkäyttö palvelee teollisuuden ja maatalouden tarpeita.

Siuntionjoen (makean)veden käyttökohteet

Siuntionjoen makeavesiallasta on käytetty Nokian tehtaan tarpeisiin teollisen prosessin jäähdytysvetenä. Nokian tehdasta ei enää ole.

Prysmiam sai Nokialta Slussenin sulun ja on säilyttänyt sen käyttöoikeuden, mutta veden käytöstä ei ole julkista tietoa. Prysmiamilla on myös muita vesilähteitä käytettävänä, esimerkiksi Kirkkonummen Humaljärvi. Prysmiam on harkinnut (kuulemma) sulusta luopumista.

Kasteluvetenä joesta pumpataan vettä maatalouden ja siihen liittyvän toiminnan tarpeisiin.

Viimeisin vedenottaja on Pickalan golf.

Sulun tarve makean veden saamiseksi

Mihinkään näistä käyttökohteista ei tarvita sulkua, sillä Pickalanlahden suolainen merivesi on makeaa jokivettä painavampaa. Veden otto tapahtuu pintavedestä.

Virhon näkemys on, että sulku voidaan poistaa tarpeettomana, tai sen vaikutus voidaan kiertää palauttamalla jokiyhteys mereen sulun kynnyksen kautta.

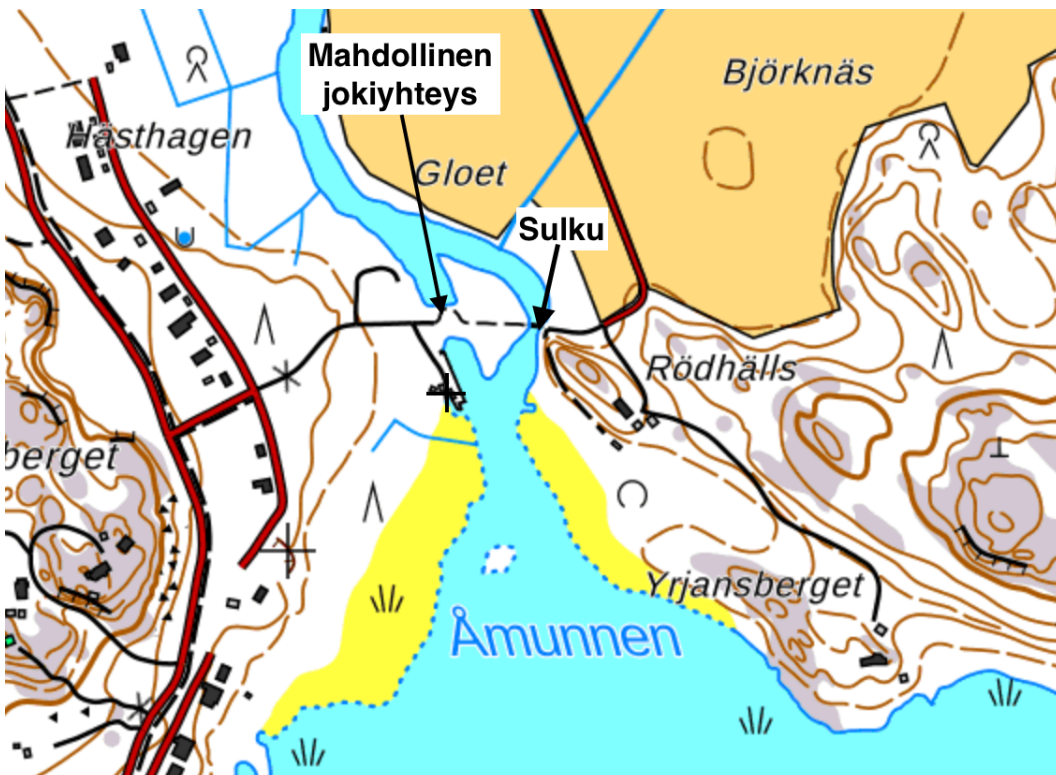
Joen luonnollisen vesiyhteyden palauttaminen on mahdollista puhkaisemalla kynnyksen ja rakentamalla siihen joen uusi väylä. Sulku voisi jäädä palvelemaan liikennettä jokeen. Yläpuolisen veden korkeutta ohjattaisiin uudella pohjapadolla.

Eteläinen rinnakkaistie ja Slussenin sulku

Uhkana on, että eteläisen rinnakkaistien siltarakentaminen estää lopullisesti joen meriyhteyden avaamiseen tähtäävän uomasuunnittelun. Kynnyksen päälle suunnitellun sillan alle ei sillan valmistumisen jälkeen voida avata jokiyhteyttä.

Eteläisen rinnakkaistie- vaihtoehdon toteutuksessa tulee huomioida mahdollisuus luonnollisen jokiyhteyden rakentamisesta sulkupenkereen kohdalle, ja tehdä silta, jonka alitus on mahdollista nykyisen penkereen alueelta.

Paras vaihtoehto on siis, että sillan rakentamisen yhteydessä varmistetaan joen meriyhteys ilman sulkua, tai siitä riippumatta.



Kartta 5. Slussenin alue (Karttapaikka)

Kirkkonummi

Kantatie 51 YVA-suunnitelmassa on kuvattu luontovaikutuksia Kvarnbyå/Estbyå alueella ja todettu, ettei tien vaikutusalueelle osu luontovaikutuksia.

12.4.2025

UUDELY/13906/2023

<https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/LIITE%20%20Luontoselvitys%20%2082024%29.pdf>

Se toteaa mm., että Kvarnbyålla ei ole tehty ”virallisia” havaintoja direktiivilajeista, ja ettei saukkoa ole selvityksessä havaittu. Minkin talvijälkiä oli todettu, mutta niitäkin vain Överbyn padon, (joka on ollut kalatie jo vuodesta 2021) yläpuolisille selvitysalueella.

Virhon havainnot saukoista on tehty virtavesikunnostusten yhteydessä. Vuonna 2021 Kvarnbyålla tehdyn virtavesikunnostuksen yhteydessä tehtiin selviä jälkihavaintoja Överbyn kalatien alapuoliselta kunnostusalueelta. Saukon räpylän jäljet kohosivat jokipenkan savessa ja päättyivät puskan alle koloon. Kyse oli näkemykseni mukaan direktiivilaji saukon pesästä.

YVA selostuksen luontokartoitus kertoo, että Överbyn pato ja rautatie toimivat esteenä saukon kululle. Estevaikutuksen tyypistä ei luontoselvityksessä ole mainintaa. Saukko ei mielellään kulje siltojen ali vettä pitkin, siksi niille on rakennettu keskiveden yläpuolisia kulkusiltoja rumpuputkiin ja siltojen alituksiin.

Mahdollinen estevaikutus on siten helposti poistettavissa.

Överbyn kalatien estevaikutus saukon kululle jää luontoselvityksessä ilman mainintaa keinoista. Kalatien vesiyyhteyttä ja sen ohi maitse saukko pääsee liikkumaan alueiden välillä.

Virho ja useat virhon talkoolaiset näkivät vuonna 2024 saukon siltojen alla. Utelias eläin tuli sillan alla (vedessä) katsomaan soraikon kunnostamista ja lapioiden kolinaa lähietäisyyden päähän.

Alla on kartta, johon olen merkinnyt havainnot saukosta. Saukon pesään tarkkaa sijaintia en tähän liitä, mutta kunnostusalue, jossa se on, on merkitty sinisellä (kartta 6).



Kartta 6. Virhon tekemät saukkohavainnot (Karttapaikka)



12.4.2025

UUDELY/13906/2023

Ystävällisesti,

[REDACTED] (Laatija)

Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry

Puhelin: [REDACTED]

Sähköposti: [REDACTED]

Aihe: UUDELY/13906/2023 - Kantatie 51 parantaminen, välillä Sunnanvik-Munkinmäki, Kirkkonummi ja Siuntio
Lähetetty: 7.5.2025, 13.48.56 Mielipide / Äsikt 3
Mistä: [REDACTED]
Mihin: ELY Kirjaamo Uusimaa

Luokat: [REDACTED]

Hei,

kiitos mahdollisuudesta jättää mielipiteitä Kantatie 51 parantamiseen.

Olemme vakituisesti [REDACTED], asuva perhe. Tonttimme [REDACTED] ulottuu uusien tiesuunnitelmien mukaan yhä lähemmäksi tietä. Tällä hetkellä tiettyinä kellonaikoina melu kantatieltä on suurta, jopa häiritsevää, joten mietimme uuden leveämmän tien lisäävän tätä melua entisestään.

Voiko tässä kohtaa hanketta vaikuttaa meluaitaratkaisuihin? Missä kohtaa tai miten näihin meluaitaratkaisuihin voi vaikuttaa?

Vieressämme on myös toinen talo, jolle myös kohdistuu samaa meluhaittaa.

Yt,
[REDACTED]

Aihe: Mieliipide, Kantatie 51:n parantaminen välillä Sunnanvik-Munkinmäki, Kirkkonummi ja Siuntio, UUEDELY/13906/2023
Lähetetty: 8.5.2025, 1.00.42 Mieliipide / Äsikt 4
Mistä: [REDACTED]
Mihin: ELY Kirjaamo Uusimaa

Luokat: [REDACTED]

YVA-selostuksessa ei ole otettu riittävästi kantaa Abrasinmäentien kasvaviin liikennemääriin ja sen aiheuttamiin melu-, pöly- ja turvallisuusongelmiin, joita Purokummuntien liittymän poistaminen ja uusien eritasoliittymien sekä pohjoisen rinnakkaistien rakentaminen aiheuttaa. Purokummuntien liittymän poistamisella on merkittäviä negatiivisia vaikutuksia ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen Abrasinmäentien varrella asuville, sillä kaikki nyt Purokummuntien kautta kulkeva liikenne ohjataan kulkemaan uusien eritasoliittymien kautta, jolloin Abrasinmäentien liikennemäärät ja nopeudet kasvavat huomattavasti.

Tämä heikentää poikkikatujen varrella asuvien turvallisuutta ja viihtyisyyttä merkittävästi ja samalla lisää melu- ja ilmansaasteiden määrää alueella. Jo nyt alueen liikennemäärät ja nopeudet ovat kasvaneet huomattavasti, sillä Vuohimäen suuntaan kulkevien autojen määrä on kasvanut huomattavasti sen jälkeen, kun kesällä 2024 tehtyjen junaradan parannusten takia pellon läpi kulkevaa soratietä parannettiin.

Nämä vaikutukset on sivuutettu selvityksessä vain nopeasti toteamalla, ettei alueelle tule merkittäviä muutoksia liikennemäärissä. Tämä ei pidä paikkaansa, sillä esimerkiksi uuden Lidlin ja Puuilon myötä Purokummuntien käyttömäärät ovat kasvaneet merkittävästi siitä mitä se oli esimerkiksi pari vuotta sitten. Mikäli Munkinmäen aluetta ollaan tulevaisuudessa kehittämässä palvelujen keskittymänä, niin liikennemäärät tulevat kasvamaan entisestään. Jo nyt sivukaduilta ja pihoilta on vaarallista liittyä Abrasinmäentielle, sillä liikenne ja nopeudet ovat kasvaneet viimeisen vuoden aikana huomattavasti.

Kaikki selostuksen hankevaihtoehdot 1-3 ovat hyviä ja parantavat kulkuyhteyksiä kantatielle 51, mutta samalla pitää myös varmistaa Abrasinmäentien turvallisuus sekä se ettei tien nopeudet pääse kasvamaan liian suuriksi. Siksi Abrasinmäentien kasvaviin liikennemääriin ja nopeuksiin sekä sen aiheuttamiin negatiivisiin vaikutuksiin tulee ottaa selostuksessa tarkemmin kantaa ja niiden ehkäiseminen tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Ystävällisin terveisin,
[REDACTED]

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

7.5.2025

KANTATIE 51:N PARANTAMINEN, STÖRSVIK/PIKKALA

Mielipide /Lausunto

On hienoa, että Kantatie 51:n parantamisen suunnittelu on käynnistynyt välillä Sunnanvik Munkinmäki. Se on koko Länsi-Uudellemaalle merkittävä ja tärkeä asia.

Projektiryhmä on tehnyt hyvää ja tarkkaa valmistelutyötä vastuullisesti huomioiden ympäristövaikutukset ja myös kuvannut toimenpiteitä haittojen lieventämiseksi. Störsvikin kohdalla Siuntion kunta on esittänyt rakennettavaksi risteyssiltaa, jonka voisi joskus tulevaisuudessa muuttaa eritasoliittymäksi. Risteyssilta ilman liittymää kantatielle käytännössä tuhoaa Pikkalan palvelupisteiden toimintaedellytykset. Risteyssilta ilman liittymää kantatielle väistämättä johtaa palvelupisteiden sulkemiseen, koska palvelujen saavutettavuus tulee liian vaikeaksi tai jopa mahdottomaksi. Tämä ei voi olla kenenkään intressissä.

Projektissa tulisi hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria. Palvelupisteiden toimintaedellytykset säilyvät eritasoliittymällä rampeineen, joka turvaa hyvän saavutettavuuden. Se on kestävä kehityksen mukaista suunnittelua.

Sanomatta on selvää, että aikanaan tehdyt sijoitukset palvelupisteisiin eivät ole tehty kauppaan itseään varten vaan alueen asukkaille sekä kantatien asiakkaille. Eritasoliittymällä tämä tarkoitus toteutuu.

Projektissa on esitetty eri vaihtoehtoja VE2, keksikaiteella ja VE3 moottoritienä. Liikenteen sujumuuden kannalta VE3 on parempi, mutta maastosta johtuen VE2 mahtuisi Pikkalan palvelupisteen ympäristöön helpommin varsinkin, jos laajennus pääosin tehdään Kantatien eteläpuolelle. Samoin johtuen tien kallioleikkauksesta Pikkalan länsipuolella.

Etelä-Siuntion asukkaille tärkeät nykyiset palvelut säilyvät ja niitä kehitetään edelleen eritasoliittymällä Störsvikissä. Risteyssillalla palvelut loppuvat ja kukaan ei voi sanoa mihin ja milloin uudet palvelut tulevat, jos koskaan.



Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Viite UUDELY/13906/2023

Mielipide arviointiselostuksesta

YVA-selostus on tehty kattavasti ja se ottaa pääosin kiitettävästi huomioon hankkeen vaikutuksia. Hankkeen viestintä ja siihen liittyvät työpajat ovat olleet arvokas tapa koota näkemyksiä. Tästä huolimatta olisi kuitenkin tärkeää, että arviointiselostuksessa ei yleisen edun vastainen, yksittäinen mielipide päätyisi työpajojen palautekoosteeseen. Yhteyttä Vuohimäen eritasoportista ei ole perusteltua toteuttaa Båtvikintien kautta, kuten yksittäisen osallistujan koosteeseen päätynyt mielipide väittää (selostuksen sivu 91).

Vuohimäen eritasoliittymä on perusteltua suunnitella niin, että se kytkeytyy alueelle toteutettavan uuteen tieyhteyteen. Uusi tieyhteys on osoitettu sekä Kirkkonummen oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa että maankuntakaavassa. Tiesuunnitelman tulee perustua oikeusvaikutteiseen kaavaan.

Kantvikin uusi satamatie on erittäin tärkeä alueellisesti ja vähentäisi myös Upinniementielle kohdistuvaa liikennettä, sillä yhteys eritasoliittymään olisi sujuva eikä kiertäisi tarpeettomasti. Eritasoliittymä on suunniteltava *Kt 51 Kirkkonummi – Inkoo, Toimenpiteiden vaiheistusselvityksen* (ELY, 2019) asiakirjan osoittamien ratkaisujen mukaisesti. Tämä ratkaisu turvaa työpaikka-alueiden toimintaedellytykset ja vähentää liikenteen haitallisia vaikutuksia laajasti niin asutukselle kuin alueella sijaitseville luonnonarvo- ja lähivirkistyskohteille.

On myös huomionarvoista, että Båtvikintiellä on useita asuintaloja ja alueelle on annettu rakennuslupia asuinrakentamiselle myös lähimenneisyudessa. Kunnan kehityskuvissa alueelle on osoitettu uutta asumista. Tie on myös tärkeä kevyenliikenteen yhteys kantatien alikulun kautta kantatien viereiselle kevyenliikenteen väylälle.

Lähtettä: [REDACTED]
Lähetetty: torstai 8. toukokuuta 2025 13.05
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Mielipide UUDELY/13906/2023 - Kantatie 51:n parantaminen välillä Sunnanvik-Munkinmäki, Kirkkonummi ja Siuntio

Luokat: [REDACTED]

UUDELY/13906/2023

Mielipide/
Kantatie 51:n parantaminen välillä Sunnanvik-Munkinmäki, Kirkkonummi ja Siuntio

Kantatie 51:n parantamisen suunnittelun edetessä toivon, että meluntorjunnan suunnitteluun ja kulttuurimaiseman huomioimiseen kiinnitetään jatkossakin erityistä huomiota. Vaaralliset liittymät onkin kaikissa vaihtoehdoissa otettu jo käsittelyyn.

Asuinkiinteistöt tulee suojata ohjeavot ylittävältä melulta ja kulttuurimaiseman pirstoutumista tulee välttää. [REDACTED] koen erityisesti Pedersin aukion seudun tärkeäksi.

Pidän meluhaittojen minimoimista tärkeämpänä tavoitteena kuin liikenteen nopeutta.

Parhaalta vaihtoehdolta vaikuttaa näin ollen VE2 tai VE2B, joissa melutilanne paranisi selkeästi nykytilanteeseen nähden melusteiden korkeuden jäädessä edelleen visuaalisesti kohtuulliseksi. Hyviä, joskaan eivät VE2*:n veroisia vaihtoehtoja, ovat myös VE3A ja VE3B.

Ystävällisin terveisin
[REDACTED]

5.5.2025

Uudenmaan ELY-keskus
Kirjaamo
PL 36
00521 Helsinki

UUDELY/13906/2023

Kantatien 51 parantaminen välillä Sunnanvik – Munkinmäki Ympäristövaikutusten arviointi

Ingå-Sjundeå Miljöförening rf - Inkoon-Siuntion Ympäristöyhdistys ry on tutustunut ympäristövaikutusten arviointiin Kantatien 51 parantaminen välillä Munkinmäki – Sunnanvik ja lausuu seuraavaa.

Hankkeen toteutusvaihtoehdot

Hankkeen toteutusvaihtoehdot ovat ohjelmavaiheesta lisääntyneet ja tarkentuneet. Kuvat eri tievaihtoehtojen poikkileikkauksista ovat selkeät. Kantatien linjausten lisäksi on tullut useita rinnakkaisteiden linjausvaihtoehtoja. Kartalle taajaan piirretyt eritasoliittymien monimuotoiset ratkaisut osoittavat selvästi kantatien liikenteen sujuvuuden ongelmakohdat, siis liittymät. Suunnittelualue koskee noin 10 kilometrin matkaa Munkinmäen ja Sunnanvikin välillä.

Ympäristöyhdistyksen näkökulmasta paras ratkaisu on ympäristöä eniten säästävä vaihtoehto.

Liikenneturvallisuus

Suuret nopeudet heikentävät liikenneturvallisuutta. Koska tässä on kyse vain noin kymmenen kilometrin matkasta, jolla kantatien liikennettä on tarkoitus sujuvoittaa, ei ole tarpeen rakentaa nelikaistaista tietä. Henkilöautoliikenne on pääosin työmatkaliikennettä Helsinki – Espoo – Kirkkonummi – Siuntio välillä, raskasliikenne taas pitkän matkan, Hanko – Helsinki -välistä liikennettä. Pitkänmatkalaiset pääsevät sujuvasti eteenpäin, kun risteyskohtiin rakennetaan kääntymiskaistat.

Turvallisuutta parantavat myös rakennettavat kevyenliikenteen väylät ja tien ylitykset tai alitukset.

Nopeusrajoitus on turvallista pitää 80 km /t.

Viheryhteydet

Eläinten käyttämät ja tunnetut viheryhteydet tulee säilyttää leveinä ja puustoisina, metsäisinä. Turvallisin ratkaisu sekä eläinten että jalan tai pyörällä kulkeville ylittää tie on alittaa se. Vanhaa junaradan alikulkua voitaneen käyttää tällaisena viheryhteytenä.

Jos rakennetaan erikseen eläinten käyttöön ns. vihersiltoja, on varmistettava, että tien ylitys käy metsästä metsään. Olennaista on siis metsien säilyttäminen ja tarvittaessa niille suojapuiden istuttaminen.

Jos taas rakennetaan alikulkuja, tulee ne toteuttaa niin, että palvelevat sekä ihmisiä että eläimiä. Alikulikutunnelien on oltava riittävän leveitä, jotta niissä

5.5.2025

uskaltaa kulkea ja ainakin toinen reuna ja reunama on jätettävä kasvillisuuspeitteiseksi. Mikäli tunneli valaistaan, toinen puoli, se kasvillisuuspeitteinen, pitää jättää hämärämmäksi.

Luonnollinen viheryhteys sekä maa- että vesieläimille on Siuntionjoki samoin muut kantatien alittavat vesistöt. Näiden luonnontilaa ja puustoisia, pensastoisia suojavyöhykkeitä tulee vaalia ja vahvistaa.

Kevyen liikenteen väylät

On hyvä, että kevyen liikenteen väylät on merkitty suunnitelmakarttoihin. Nykyisellään pyörä- ja kävelytie kulkee kantatien vierellä Kirkkonummelta aina Båtvikin liittymään saakka. Sitä tulee jatkaa ensi alkuun Inkoon rajalle saakka ja siitä edelleen Inkooseen.

Kantatien risteyskohdissa on tärkeitä, että myös kevyelle liikenteelle on turvalliset liittymät risteäville teille. Kevyen liikenteen väyliä pitkin matka ei saa muodostua oikaistua kantatietä pitemmäksi.

Kantatien parannus

Vanhaan kulttuurimaisemaan, missä ikaikaiset Kuninkaantien reitit risteilevät yhä ”talosta taloon”, rakentunut nykyinen, vanhoihin teihin nähden valtavasti oikaistu kantatie 51 on edelleenkin aika pienimuotoinen verrattuna uusimpiin moottoriteihin ja niiden linjauksiin. Tien linjausta rajoittavat viljelysmaat, yksittäiset talot ja tilat, rakennetut kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet, teollisuuslaitokset, liiketontit ja yksityiset maanomistukset. Vaikka kantatie-51 onkin maaliikenneyhteys Helsingin, Kantvikin, Inkoon ja Hangon satamien välillä, se on sitä pääosin raideliikenteen rinnalla.

Ei ole tarkoituksenmukaista laajentaa ja leventää, suurentaa ja oikoa kantatietä muutoin kuin välttämättömissä kohdin liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi.

Laaditussa suunnitelmassa on piirretty suuria eritasoliittymiä parin kilometrin välein. Kevyelle liikenteelle ja eläimille tarvitaan turvallisia tien alituksia, ehkä jokin kävelysiltakin olisi paikallaan, muualla tie voi kulkea yhdessä tasossa.

Liikenne sujuvoituu, kun kääntyjille on omat, riittävän pitkät kaistansa. Myös kiertoliittymät tunnetusti vähentävät tulppia ja liikenteen seisomista.

Jos tarvitaan eritasoliittymiä, kuten Kirkkonummen Pedersin tai Siuntion Sunnanvikin alueille, ne tulee rakentaa paikkoihin, joissa on riittävästi tilaa rakentamiselle. Asuinkiinteistöt eivät saa jäädä kierto- tai eritasoliittymien keskelle. Esimerkiksi Störsvikintien kohdalla eritasoliittymä jättäisi yhden kiinteistön risteysalueen keskelle ja liittymän rakentamiseen jouduttaisiin louhimaan kallioita, tuhoamaan luontoa molemmin puolin kantatietä.

Störsvikintien ja Läntisen kuninkaantien risteys toimisi autoliikenteelle sujuvasti kiertoliittymän avulla. Lisäksi alikulku kevyelle liikenteelle ja eläimille.

5.5.2025

Vaikutukset ilmastonmuutokseen

Vesi- ja raideliikenne toteuttavat myös ilmastotavoitteita rekkaliikennettä tehokkaammin.
Alemmat nopeudet, 80 km /t, tuottavat vähemmän päästöjä kuin sitä korkeammat.

Melu

Suunnitellut meluntorjunta-aidat on rakennettava kulttuuriympäristöönsä sopiviksi. Ne eivät saa peittää maisemaa. Meluseinämien molemmin puolin tulee istuttaa pensaita tai puita pehmentämään melua ja parantamaan ilmanlaatua.

Myös melu lisääntyy ajonopeuksien kasvamisen myötä.

Siuntionjoki

Siuntionjoen suojelu Natura-alueineen on ensisijaisen tärkeätä. Kaikki rakentaminen joen läheisyydessä, jokeen rakentamisesta puhumattakaan, tulee minimoida. Yksi luontoa ja kulttuurimaisemaa säästävä ratkaisu olisi parantaa kantatietä vaikkapa nelikaistaisenakin eritasoliittymineen vain Vuohimäen ja Båtvikin liittymiin saakka. Mm. Prysmianin tehdas ja Kantvikin satama tulevat tarvitsemaan toimivan raskaanliikenteen liittymän.

Siuntion puolella voisi kantatie 51 jatkua kaksikaistaisena, kuitenkin niin, että risteysalueet levennettäisiin kääntymiskaistoille ja/tai rakennettaisiin kiertoliittymät Störsvikin ja Sunnanvikin risteyksiin. Kevyenliikenteen väylä kulkisi kantatien rinnalla ja sen ylitykset rakennettaisiin alikuluiksi.

Uusien siltojen rakentaminen Siuntionjokeen vaarantaisi useiden siinä elävien, vaarantuneina ja uhanalaisina suojeltujen lajien, kuten jokivuollesimpukan, [REDACTED] meritaimenen, saukon, jne. elämän jatkumisen. Siltojen rakentaminen voitaisiin minimoida yhden sillan rakentamiseen Slussenin sululle ja nykyisen kantatien sillan mahdolliseen parantamiseen ja leventämiseen kevyelle liikenteelle.

Vaihtoehdoissa VE1, VE2 ja VE3 esitetty eteläisen rinnakkaistien vaihtoehto vaikuttaa järkevimmältä, koska joukkoliikenneyhteyttä Kantvikin, Båtvikin, Marseuddenin ja Störsvikin välille on suunniteltu myös asemakaavoituksissa. Yhteys palvelisi paikallisia asukkaita. Kantatien pohjoispuolelle hahmotellut rinnakkaistievaihtoehdot taas rakennettaisiin vain rinnakkaistietarpeesta. Niiden rakentaminen rasittaisi ja pilaisi luontoa ja kulttuurimaisemaa aivan turhaan. Pohjoispuolelle rakennettava silta tuhoaisi Natura-alueen jokiluontoa alueella, josta jo on hävitetty joen suojavyöhykettä mm. kaatamalla vanhoja tervaleppiä sähkövoimalinjan alta.

Arvioimme näin siitäkin huolimatta, että arviointiselostuksessa on jokisuiston luontoarvot jätetty Slussenin kohdalla vaille huomiota. Miksi asemakaavassa mainitut VL-1/s ja luo-1 -alueita ei ole mainittu luontoselvityksissä? Kartoissa ei näy linnustoa, liito-oravia, kasvillisuustyyppiä, jne.

Siuntionjoen alajuoksulla jokihelmisimpukka ei viihdy, koska puhtaan veden virtaus on niin pieni. Taimenelle taas on elintärkeää avoin yhteys joen ja meren välillä. Joen sulusta voitaneen pian tulevaisuudessa luopua, mikäli teollisuuden tarvitsema makea vesi saadaan toisaalta.

5.5.2025

Jatkosuunnittelu

Jatkosuunnittelua ohjaava yhteenveto keskeisistä haittojen välttämisen ja lieventämisen toimenpiteistä on asiallinen ja ottaa huomioon monipuolisesti tarvittavat käytännön toimet ja työtavat.

Ekologinen kompensatio

Ekologinen kompensatio on toteutettava luontohaittojen ekologisen lieventämishierarkian mukaisesti. Haittoja voidaan parhaiten välttää jättämällä rakentamatta ja laajentamalla mahdollisimman vähän. Esimerkiksi niin, että kantatietä ei levennettäisi muutoin kuin risteysalueiden kohdin. Tai, että tie levennettäisiin nelikaistaiseksi eritasoliittymineen, ei kuitenkaan moottoritieksi, vain Båtvikin – Kelan liittymään saakka. Sekä niin, että kantatien siltaa ei uusittaisi.

Haittoja voidaan lieventää istuttamalla puita ja pensaita mm. melusteiksi ja eläinten viheryhteyksien suojaksi.

Edelleen voidaan kantatien alitukset tehdä ihmisten ohella eläimille soveltuviksi.

Siuntionjoen yli rakennettavien siltojen (myös muiden vesistöjen siltojen) alle on jätettävä maapenger ja soveltuvaa kasvillisuutta, jotta maa- ja vesieläimet voivat turvallisesti alittaa sillan.

Kompensointitoimet tulee kohdistua ensisijaisesti luontoon, eläimistön elinpiiriin parantamiseen maalla ja vedessä.

Inkoon – Siuntion Ympäristöyhdistys ry



Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: torstai 8. toukokuuta 2025 20.33
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: UUDELY/13906/2023

Luokat: [REDACTED]

Hei,

kiinteistömme on [REDACTED] Kiinteistöllä on vakituinen asuntonne.

Olen lyhyesti tutustunut YVA-aineistoon. Muissa aineistoissa on kait päädytty vaihtoehtoon Ve3B. Mielestäni se on paras vaihtoehto, koska nykyinen tienpohja ei ole ns. Pedersin suoralla rakennettavissa helposti kantavaksi. Pohjan pehmeys aiheuttaa tienvajoamista ja se lisää liikenteen melua, kun rekat ei kulje tasaisesti.

Kaikissa vaihtoehtoissa on melutaso kiinteistöllämme korkea. Ve3B vaihtoehdossa on välttämätöntä käyttää meluseiniä melutason hillitsemiseksi. On huomattavaa, että nykyisinkin K51 kuuluu pohjoisessa noin 2-3 km päässä erittäin hyvin, koska K51 eteläpuolinen kallio heijastaa melun kauas. Meluseinä on rakennettava koko matkalle Liite 12.4B mukaisesti. Silloinkin on kiinteistömme melualueen rajalla 45/50 ja 50/55 dB. Jos raja-arvot ylittyvät on tienrakentajan osallistuttava muuhun tarpeelliseen meluntorjuntaan kiinteistömme osalta esim erillinen meluseinä ja/tai rakennuksen parannettu melueristys.

Ystävällisin terveisin

[REDACTED]

Lähetäjä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 9. toukokuuta 2025 0.00
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa
Aihe: Åsikt gällande utvidgning av väg 51

Luokat: [REDACTED]

Åsikt gällande breddande av stamväg 51 Sunnanvik och Munkkulla

Jag önskar framföra att jag anser att det borde vara en självklarhet att man väljer det alternativ till vägsträckning som ger en tillräckligt förhöjd servicenivå och förorsakar möjligast lite olägenheter.

Utgående från detta antagande anser jag att man borde välja någon av alternativ 2 som ger en tvåfilig väg med planskilda korsningar vilket är en utmärkt förbättring i vägens servicenivå. Samtidigt ger detta alternativ minst buller och det kräver mindre utrymme och skapar mindre koldioxidutsläpp är alternativ 3.

Jag tycker att det är oskäligt att förorsaka mer buller och mer koldioxidutsläpp samt att använda minst 60 000 m² mer mark för vägbygget bara för att uppnå en tidsvinst på ca 2 minuter på sträckan som förbättras (ökning i hastighet från 80 till 100 km/h).

I tider där man vi behöver spara natur, minska koldioxidutsläpp och minimera störande buller anser jag det vara ansvarslost att välja något av alternativ 3.

Med vänliga hälsningar,

[REDACTED]