



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue
Opastinsilta 12
00520 Helsinki

LIITE 1a

Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

1. HANKETIEDOT

Hankkeen nimi ja hankkeesta vastaava

Kantatien 51 parantaminen välillä Sunnanvik-Munkinmäki, Kirkkonummi ja Siuntio. Hankkeesta vastaava on Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue.

Yhteysviranomainen

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue) on ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-laki; 252/2017) mukainen yhteysviranomainen.

Koska Uudenmaan ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue (L-vastuualue) vastaa hankkeen suunnittelusta, Uudenmaan ELY-keskus pyysi ympäristöministeriötä määräämään, mikä ELY-keskuksista toimii hankkeen yhteysviranomaisena (YVA-laki 10.3 §). Ympäristöministeriö määräsi Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen toimimaan hankkeen yhteysviranomaisena.

Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehtoista

Hankkeen tarkoituksena on kehittää kantatietä sekä parantaa liikkumisen turvallisuutta ja sujuvuutta suunnittelualueella Kirkkonummen ja Siuntion seuduilla. Parannettavat tieosuudet sijoittuvat Siuntion ja Kirkkonummen kuntien alueille. Suunnittelualue (11 km) ulottuu Inkaan rajalta Sunnanvikin liittymän (mt 115) tuntumasta itään Kirkkonummen keskustan kohdalle Munkinmäen eritasoliittymään (mt 119). Hankkeesta aiheutuu vaikutuksia todennäköisesti myös Inkaan alueelle.

Kantatie 51 on nykyisin hankealueella kaksikaistainen sekaliikenneväylä, jonka nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h. Siuntiossa Pikkalan ja

Sunnanvikin (seututie 115) liittymissä nopeusrajoitus on 60 km/h. Hankealueella kaikki liittymät ovat nykyisin tasoliittymiä.

Hankealueen ympäristöön kuuluu Kirkkonummen kuntakeskus ja taajama-alueita, pientaloalueita, maaseudun kyläaluetta ja kulttuurimaisemaa, sekä metsäisiä osuuksia.

Keskeisiä kulttuuriympäristön arvoja hankealueella ovat Siuntion-Degerbyn viljelymaisema ja Pikkalan kartanon rakennettu kulttuuriympäristö (RKY-alue). Hankealueen läheisyydessä sijaitsee useita luonnonsuojelualueita, Natura 2000 -alueita, sekä yksi maakuntakaavan suojelualuevaraus. Tielinjaus ylittää Siuntionjoen Natura 2000 -alueen.

Lähin asutus sijaitsee tien välittömässä läheisyydessä. Nykytilanteessa 100 metrin päässä tiestä sijaitsee 18 asuinrakennusta ja 4 loma-rakennusta. Herkistä kohteista lähimmät päiväkodit sijaitsevat noin 600 metrin etäisyydellä kantatiestä, ja lähin oppilaitos Kirkkonummen keskustan kohdalla noin 75 metrin etäisyydellä tiestä. Hankkeen vaikutusalueella on tunnistettu myös muita herkkiä kohteita, jotka eivät ole tien läheisyydessä, mutta joihin voi syntyä vaikutuksia rinnakkaistieverkon järjestelyistä.

Hankkeen vaihtoehdot YVA-menettelyssä ovat:

- Vertailutilanne 0: Ei toimenpiteitä.
- Vaihtoehto VE1: Tasoliittymät poistetaan, rakennetaan eritasoliittymät ja täydennetään rinnakkaistieverkkoa. Kantatie säilyy nykyisen kaltaisena yksiajorataisena tienä, jolla on yksi ajokaista suuntaansa.
- Vaihtoehto VE2: 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.
 - o Vaihtoehto VE2A: kantatie nelikaistaistetaan nykyisellä paikallaan.
 - o Vaihtoehto VE2B: kantatie nelikaistaistetaan osittain uuteen maastokäytävään Pedersin suoran kohdalla.
- Vaihtoehto VE3: 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.
 - o Vaihtoehto VE3A: kantatie nelikaistaistetaan nykyisellä paikallaan.
 - o Vaihtoehto VE3B: kantatie nelikaistaistetaan osittain uuteen maastokäytävään Pedersin suoran kohdalla.

Kaikissa vaihtoehdoissa tavoitteena on muodostaa maantie- tai katu- tasoinen yhtenäinen rinnakkaisväylä koko hankealueelle. Rinnakkais- väylää suunnitellaan kantatien läheisyyteen. Toisena mahdollisuutena on toteuttaa yhtenäinen rinnakkaistie osin nykyistä maantieverkkoa täydentämällä. Rinnakkaisväylä edellyttää uuden risteyssillan toteuttamisen Pikkalanjoen yli kantatien 51 etelä- tai pohjoispuolella.

2. YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN VIREILLETULO

Hankevastaava Uudenmaan ELY-keskuksen L-vastuualue on 4.5.2023 saattanut vireille ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely) toimittamalla Uudenmaan ELY-keskuksen Y-vastuu- alueelle Kantatien 51 parantamista koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

Hankkeen arviointimenettelyn tarve määräytyy YVA-lain liitteen 1 hankeluettelon kohdan 9 c perusteella:

9 c) tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään 10 kilometriä

3. ENNAKKONEUVOTTELU

Yhteysviranomaisen järjesti hankkeen YVA-menettelyä koskevan ennakkoneuvottelun 12.6.2023. Neuvottelun tarkoitus on edistää hankkeen vaatimien arviointi-, suunnittelu- ja lupamenettelyjen kokonaisuuden hallintaa sekä hankkeesta vastaavan ja viranomaisten välistä tiedonvaihtoa. Ennakkoneuvotteluun osallistuivat hankevastaavan ja yhteysviranomaisen lisäksi Kirkkonummen, Siuntion ja Inkoon kuntien edustajat sekä Kirkkonummen ja Siuntion ympäristönsuojelun ja ympäristöterveyden edustajat, Länsi-Uudenmaan museo, Uudenmaan liitto ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL).

4. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiohjelmasta ja sen nähtävillä olosta sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 16.10.–14.11.2023. Kuulutus ja arviointiohjelma julkaistiin ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset/uusimaa ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa www.ymparisto.fi/Kantatie51SunnanvikMunkinmakiYVA

Ilmoitus kuulutuksesta on lähetetty Kirkkonummen, Siuntion ja Inkoon kunnille julkaistavaksi niiden verkkosivuilla. Lisäksi arviointiohjelmasta ja

sen nähtävillä olostä sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu Länsi-Uusimaa, Västra Nyland ja Kirkkonummen sanomat -lehdissä 13.10 ja 15.10.2023 julkaistuilla lehti-ilmoituksilla.

Arviointiohjelmaan on voinut tutustua kuulemisaikana paperimuodossa Kirkkonummen kunnassa Kirjastotalo Fyryssä (os. Kirkkotori 1), Masalan kirjastossa (os. Puolukkamäki 7) sekä kunnan palvelupisteessä osoitteessa Ervastintie 2. Siuntiossa ja Inkoossa painettu arviointiohjelma oli esillä kunnantaloilla (osoitteissa Puistopolku 1, Siuntio ja Rantatie 2, Inko). Lisäksi ohjelma oli nähtävillä Pasilan virastokeskuksen yhteisaulassa (os. Opastinsilta 12 A, 2. krs., Helsinki).

Arviointiohjelmasta järjestettiin yleisötilaisuudet Kirkkonummen kunnantalolla 31.10.2023 klo 18–20 ja etäyhteydellä 1.11.2023 klo 18–19.30. Yhteysviranomaisen ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi tilaisuudessa kunnantalolla oli noin 20 henkilöä ja etätilaisuudessa noin 30 osanottajaa.

5. ARVIOINTIOHJELMASTA ANNETUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET

Yhteysviranomaisen pyysi lausunnot arviointiohjelmasta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiohjelmasta oli mahdollista antaa mielipiteitä kuulutusaikana. Arviointiohjelmasta toimitettiin yhteysviranomaiselle 10 lausuntoa ja 13 mielipidettä.

Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä. Lausunnot ja mielipiteet ovat kokonaisuudessaan nähtävissä osoitteessa

www.ymparisto.fi/Kantatie51SunnanvikMunkinmakiYVA

Verkkosivuilla julkaistuista lausunnoista ja mielipiteistä on poistettu henkilötiedoiksi katsotut tiedot.

Yhteenveto lausunnoista

Kantatien 51 parantamiseen suhtauduttiin yleisesti myönteisesti, ja todettiin, että kaikki toteutusvaihtoehdot parantavat liikenteen sujuvuutta ja erityisesti turvallisuutta. Erityisesti vaihtoehtoja VE2 ja VE3 pidettiin kannatettavina. Todettiin, että arviointiohjelmaa voidaan pitää riittävänä lähtökohtana arviointiselostuksen laatimiselle. Katsottiin myös, että hankkeen vaikutusten arviointia voi vaikeuttaa se, ettei lopullinen rinnakkaistieverkosto ole vielä tiedossa.

Todettiin, että vuonna 2017 laadittu aluevaraussuunnitelma on ohjelmassa mainittu yhtenä Kantatien 51 kehittämisen suunnitelmana, mutta sitä ei ole tuotu selkeästi esiin hankkeen vaihtoehtojen keskeisenä lähtökohtana.

14.12.2023

Aluevaraussuunnitelmassa on esitetty tavoitetilanteen ratkaisu, joka on lähtökohtana yleissuunnitelman laadinnalle.

Kaavoitus ja maankäytön suunnittelu

Todettiin, että MAL-suunnitelma 2019 on päivittynyt hyväksytyyn MAL 2023 -suunnitelmaan, ja että uuden MAL-sopimuksen neuvottelut valtion ja seudun kuntien välillä ovat käynnissä. MAL-suunnitelman kantavana ajatuksena on seudun nykyisen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kestäväan liikennejärjestelmään tukeutuminen. Kantatie 51 on suunnitelmassa tunnistettu tärkeäksi suunnittelukohteeksi osana valmisteltua seudun 12-vuotista investointiohjelmää.

Vaikka kantatien parantaminen on perusteltua, on se kuitenkin henkilöautoliikenteen sujuvoittamiseen tähtäävä tiehanke eikä siten tue MAL-suunnitelman kaupunkirakenteen tiivistymisperiaatetta. Tämä huomio koskee erityisesti hankevaihtoehtoja, joissa tiehen lisätään kaistoja ja liikenteen nopeustaso nousee.

Huomautettiin, että Kirkkonummen maankäyttöä koskevassa luvussa ei ole tuotu selvästi esiin kuntakeskuksen kehityskuvaa, joka on osayleiskaavan keskeinen lähtötieto. Lisäksi nostettiin esiin Kirkkonummen asemakaavoja, jotka tulee lisätä hankkeen lähtötietoihin kuten Kirkkonummen keskustassa sijaitseva Tallinmäen asemakaava, joka on tullut lainvoimaiseksi vuonna 2023 ja Villa Hagan puiston valmisteluvaiheessa oleva asemakaava.

Tuotiin esille, että hankevaihtoehtoissa, joissa liikenteen nopeuksia nostetaan, joudutaan Pedersinportin eritasoliittymä mahdollisesti toteuttamaan eri tavalla kuin kantatien aluevaraussuunnitelmassa on esitetty. Hankkeella saattaa siten olla vaikutusta Pedersinportin asemakaavan sisältöön.

Huomautettiin, että Störsvikintien liittymän kehittäminen eritasoliittymänä ei ole Siuntion kunnan maankäytön kehityskuvan mukaista. Kehityskuvan päivityksessä liikenne Siuntion kuntakeskuksen ja kunnan eteläosien välillä tullaan ohjaamaan Sunnanvikin eritasoliittymän kautta.

Korostettiin, että vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida myös vireillä ja käynnistymässä olevat maankäytön suunnitelmat.

Liikennevaikutukset

Useissa lausunnoissa tuotiin esiin kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien edistäminen hankkeessa. Todettiin, että kävelyn ja pyöräilyn seudullinen pääreittiyhteys päättyy Kirkkonummen ja Siuntion rajan tuntumassa, ja pidettiin tärkeänä, että suunnittelussa huomioidaan katkeamaton yhteys kuntien alueilla kantatien tuntumassa. Reitin tulee olla mahdollisimman suoralinjainen ja korkealaatuinen, ja reitin linjaus tulee arvioida tarkasti suunnittelun eri vaihtoehtoissa. Reitiltä tulee olla myös sujuvat yhteydet joukkoliikennepysäkeille.

Todettiin, että tulee arvioida myös vaikutukset joukkoliikenteeseen, sen kehittämisedellytyksiin ja käyttöön. Tuotiin myös esille, että HSL:n suunnitelmat lähijunaliikenteen tarjonnan lisäämisestä Kirkkonummen ja Helsingin välille tulevat mahdollisesti vaikuttamaan joukkoliikenteen käyttöön ja liityntäpysäköintiin Kirkkonummen länsipuolelta.

Tuotiin esille, että Kantatie 51 on keskeinen raskaan liikenteen reitti Hangon sataman ja pääkaupunkiseudun välillä. Myös tästä näkökulmasta kantatien turvallisuus ja liikenteen sujuvuus ovat tärkeitä yhteyden parantamisen tavoitteita. Liikenteen nykytilan kohdalla tulee huomioida myös Pikkalanlahden teollisuusalue Kirkkonummella merkittäviä kuljetuksia tuottavana alueena, sekä Purokummuntie Kirkkonummen keskustassa liikenteellisesti merkittävänä kantatiehen liittyvänä katuyhteytenä.

Esitettiin, että liikenneturvallisuuden kuvaukseen lisätään myös tiedot eläinonnettomuuksien tapahtumapaikoista suunnittelualueella.

Luonto ja luonnonsuojelu

Lausunnoissa edellytettiin lisäyksiä ja tarkennuksia tietoihin paikallisista erittäin arvokkaaksi luokitelluista metsäalueista ja lehtokorvista, sekä eläimille soveltuvista yhteyksistä. Todettiin, että eläinten kulkuyhteydet kantatien yli on huomioitava ja turvattava.

Esitettiin, että liito-oravatilanne selvitetään vähintään 200 metrin päähän kantatiestä niin, että saadaan laaja-alaisemmin selville liito-oravan elinympäristöt ja niiden väliset yhteydet. Lisäksi esitettiin, että saukon mahdollisten lisääntymis- ja levähdyspaikkojen esiintyminen Kvarnbyånin rantavyöhykkeellä kantatien läheisyydessä selvitetään, sillä alueella on tehty havaintoja saukoista sekä niiden jäljistä.

Pinta- ja pohjavedet

Lausunnoissa todettiin, että joidenkin pinta- ja pohjavesialueiden, kuten Estbyånin puron, tietoja on syytä täsmentää selostusvaiheessa. On myös syytä arvioida hankkeen vaikutukset Pikkalanjokeen, joka on vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue. Todettiin myös, että Siuntion kunnan vuoden 1993 osayleiskaavassa on kantatien läheisyyteen merkitty kaksi vedenottopaikka, joihin kohdistuvat vaikutukset olisi syytä selvittää, mikäli ne ovat vielä käytössä.

Tuotiin esiin, että sammutusjätevesien hallintaan tulee kiinnittää hankkeen suunnittelussa huomiota, erityisesti vesistöalueiden läheisyydessä. Todettiin myös, että maanteiden kuivatusjärjestelmä on lähtökohtaisesti tarkoitettu ja mitoitettu vain väylän kuivatukseen, ja hulevesien johtamisesta teiden sivuojiin on sovittava erikseen.

Kulttuuriympäristö ja maisema

Todettiin, että tiedossa olevat alueen maiseman ja kulttuuriympäristön ominaispiirteet ja arvoalueet on tunnistettu ja tuotu esiin, ja niiden arviointitavat vaikuttavat asianmukaisilta ja riittäviltä.

Tuotiin esiin, että suunnittelualueelta tai sen tuntumasta tunnetaan Siuntiosta yksi kiinteä muinaisjäännos sekä yksi muu kulttuuriperintökohde. Hankealueella on sekä Siuntion että Kirkkonummen alueella muinaisjäännosrekisterissä myös mahdollisia muinaisjäännöksiä, joten ei ole varmaa, että tiedossa ovat kaikki arkeologiset kulttuuriperintökohteet, joihin hanke voisi vaikuttaa. Todetaan, että vasta arkeologisen inventoinnin valmistumisen jälkeen voidaan ottaa tarkemmin kantaa siihen, millainen vaikutus hankkeella on arkeologiseen kulttuuriperintöön.

Katsottiin, että tiekäytävän leventämisestä (VE2 ja VE3), melusteista ja muusta tievarustuksesta aiheutuu paikoin suuria vaikutuksia maisemaan, myös sellaisilla alueilla, joita ei ole erikseen arvioitu kulttuurihistorian tai maiseman näkökulmasta arvokkaaksi. Myös uusien rinnakkaisteiden vaikutus maisemaan tulee huomioida arvioinnissa riittävällä tarkkuudella.

Melu ja ilmanlaatu

Lausunnoissa todettiin, että tien suunnittelussa ja meluntorjunnassa tulee pitää lähtökohtana valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisen melutason ohjearvojen saavuttamista, pois lukien ainoastaan kohteet, joissa risteysalueiden näkemävaatimukset ja muut turvallisuuteen liittyvät vaatimukset estävät tehokkaan meluntorjunnan rakentamisen.

Arviointiselostuksessa on tuotava esiin ne kohteet, joissa suunnitelluilla meluntorjuntatoimenpiteillä ei päästä ohjearvoihin, sekä millaisia toimenpiteitä tarvittaisiin, jotta kohteissa päästäisiin ohjearvoihin. Katsottiin myös, että melun yhteisvaikutuksia raideliikenteen ja muiden merkittävien melunlähteiden kanssa on tarkasteltava.

Pidettiin tärkeänä, että arvioinnissa kuvataan hankkeen vaikutukset oikeusvaikutteisten kaavojen mahdollistamaan asuinrakentamiseen, ja millaisia meluntorjuntatoimenpiteitä näiden alueiden rakentaminen edellyttää. Lisäksi rakentamisen aikaisia pöly- ja tärinähaittoja tulee arvioida ja tuoda esille niiden torjuntakeinoja ja seuranta.

Pidettiin tärkeänä, että ilmanlaatua seurataan hankkeen alusta lähtien, ja rakentamisesta syntyviä melu- ja pölyhaittoja asukkaille ennaltaehkäistään mahdollisuuksien mukaan. Suunnitelmissa olisi hyvä huomioida myös liikenteen pienhiukkaspäästöistä aiheutuvien terveyshaittojen ennaltaehkäisy. Todettiin, että etenkin vaihtoehdoissa, joissa tien liikennenopeutta nostetaan, myös liikenteen päästöt kasvavat.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Ohjelmassa on kuvattu, että alueen talousvesikaivot kartoitetaan ja veden laatua seurataan. Katsottiin, että myös uimarannat on kartoitettava, ja

hankkeen vaikutukset uimaveden laatuun on huomioitava arvioinnissa. Todettiin, että niin kaivovesien kuin uimavesien laatua tulee tarkkailla sekä ennen rakentamista, sen aikana, että rakentamisen jälkeen.

Lausunnoissa edellytettiin huomioitavaksi arvioinnissa mahdollista terveyshaittaa aiheuttavat asiat. Todettiin myös, että hankkeesta ei saa aiheutua alueen asukkaille terveydellistä haittaa esimerkiksi melun ja pölyn lisääntymisen tai uimaveden ja talousveden laadun heikkenemisen takia.

Yhteenveto mielipiteistä

Hanke ja sen vaihtoehdot

Hanke nähtiin mielipiteissä kannatettavana ja tarpeellisena liikenneturvallisuuden lisäämisen vuoksi. Erityisesti tasoliittymien korvaamista eritasoliittymillä pidettiin turvallisuuden kannalta tärkeänä toimenpiteenä.

Osassa mielipiteistä hankevaihtoehtoa VE3 ei pidetty perusteltuna. Todettiin, että ajonopeuksien nostaminen olisi päästövähennystavoitteiden vastaista, ja ettei ajonopeuden nostamisella näin lyhyellä välillä olisi merkittävää vaikutusta matka-aikoihin. Toisaalta esitettiin myös päinvastaisia näkemyksiä, ja nähtiin VE3 parhaana vaihtoehtona sillä perusteella, että liikennemäärät ovat tiellä niin suuria, ettei pelkästään tien leventäminen välttämättä riitä liikenteen sujuvoittamiseen.

Ehdotettiin myös vaihtoehtoa, jossa tiehen rakennettaisiin vuorottain itä- ja länsisuuntaan ohituskaistoja avoimilla suorilla, jolloin tie levenisi vain näistä kohdin kolmikaistaiseksi, mutta liikenteen turvallisuus ja sujuvuus kuitenkin paranisi nykytilanteeseen verrattuna.

Todettiin, että kuvista ja kartoista on vaikea hahmottaa tien leventymistä eri vaihtoehdoissa, sekä mitkä tien levenemisen vaikutukset ovat maastossa.

Liikennevaikutukset

Todettiin, että nykytilanteessa kantatien ylittäminen on vaarallista, ja että hankkeen suunnittelussa tulee ottaa huomioon jalankulkijat ja julkisen liikenteen käyttäjät esimerkiksi pysäkkien ali- tai ylikuluilla. Pidettiin myös tärkeänä, että katkaistuille tasoliittymille tulee korvaava tieyhteys kantatielle ja että tasoliittymien poistumisen vaikutukset asuinalueisiin ja muuhun toimintaan arvioidaan.

Arvioinnissa toivottiin lisätietoa siitä, miten hanke vaikuttaa bussipysäkkien sijaintiin, ja miten hankkeessa on otettu huomioon pysäkkien saavutettavuus sekä mahdollinen liityntäpysäköinti. Pidettiin tärkeänä, että julkisen liikenteen pysäkit säilyvät poikittaisteiden risteysten kohdalla, jolloin ne ovat saavutettavissa kyseisiltä teiltä. Haluttiin, että julkisen

liikenteen pysäkit sekä yli- ja alikulkutiet esitettäisiin arviointiselostuksessa kartoissa ja havainnekuvin.

Kyseenalaistettiin uusien rinnakkaisteiden tarve, sillä nykyinen tieverkosto nähtiin riittävänä, ja koettiin, että uusien tielinjauksien kustannukset ovat korkeat ja ympäristövaikutukset suuret. Toivottiin mieluummin parannuksia olemassa olevaan tieverkkoon. Lisäksi haluttiin lisätietoa kevyen liikenteen väylien sijoittumisesta suhteessa kantatiehen ja näiden väylien vaikutusten arvioinnista.

Esitettiin, että Vuohimäen eritasoliittymän suunnittelussa otetaan huomioon yhteys Kantvikin satamaan tulevaan uuteen tieyhteyteen. Näin voidaan turvata työpaikka-alueiden toimintaedellytykset, ja vähentää liikenteen haitallisia vaikutuksia asutukselle, luonnolle ja virkistyskohteille. Lisäksi ehdotettiin liittymäsiltaa ja ryhmityskaistoja Störsvikintielle kääntymistä varten ja että Kelan risteyssillan kohdalle tulevaan eritasoliittymään Kaapelitielle lisättäisiin katuyhteys myös pohjoiseen päin.

Koettiin, että arviointiohjelmassa on epäselvyyksiä. Selvennystä haluttiin muun muassa raskaan liikenteen osuudesta liikennemäärissä sekä siihen, miten liikenteen kehittymisen arvioinneissa on otettu huomioon rantaradan junaliikenteen kehittyminen.

Vaikutukset luontoarvoihin

Katsottiin, että liito-oravien esiintyminen tulee selvittää laajemmalla alueella kuin ohjelmassa on esitetty, vähintään 500 metrin vyöhykkeellä, jotta liito-oravien elinympäristöjen lisäksi voidaan huomioida myös niiden kulkuyhteydet tien yli. Todettiin myös, että alueella on tarpeellista tehdä lepakkoselvitys, sillä niitä esiintyy tien molemmin puolin esimerkiksi Kirkkonummen Vuohimäessä. Lepakoiden elinympäristöt ja tien ylitys tulee huomioida hankkeen suunnittelussa.

Todettiin, että ekologiset yhteydet tulee turvata parhaalla mahdollisella tavalla. Erityisesti mainittiin Meikon ja Porkkalanniemen arvokkaiden luontoalueiden välinen yhteys. Havainnekuviin ja karttoihin toivottiin tarkempia kuvauksia ekologisista käytävistä ja viheryhteyksistä sekä siitä, miten eri hankevaihtoehdot sijoittuvat suhteessa suojelukohteisiin ja Natura-alueisiin. Pidettiin tärkeänä huomioida vaikutukset Siuntionjoen Natura-alueeseen ja toivottiin lisätietoja sen varmistamisesta, ettei tien rakentaminen haittaa jokea tai sen ennallistamistoimia.

Pidettiin myös tärkeänä huomioida, että tien rakentamisessa käytettävä täyttömaa ei saa sisältää vieraslajeja, haitallisia kasveja tai niiden siemeniä, etteivät haitalliset lajit leviä uusille alueille.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Todettiin, että hankkeen suunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon kevyen liikenteen mahdollistaminen sekä sen turvallisuus.

Oltiin huolissaan, miten rinnakkaistieverkoston toteuttaminen ja yhteys eritasoliittymille toteutetaan alueilla, joissa asutusta on hyvin lähellä kantatietä, ja mitä vaikutuksia tällä on asukkaille. Pelättiin myös sitä, että nykyisten kantatien risteysten poistaminen voi ohjata raskasta liikennettä asuinalueiden läpi vähentäen asukkaiden turvallisuutta. Todettiin, että eritasoliittymien rakentamisella pilataan myös virkistysmaastoja, johon esitettiin kohdekohtaisia muutosehdotuksia.

Mielipiteissä myös korostettiin meluntorjunnan tärkeyttä, erityisesti alueilla, joissa talot ovat lähellä kantatietä. Arviointiin haluttiin lisää tietoa meluvalleista ja -aidoista, niiden toteutuksesta sekä niiden vaikutuksista.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Todettiin, että suunnitelmista ei käy selväksi, miten esimerkiksi muinaisjäännökset tai suojellut rakennukset sijoittuvat suhteessa eri levyisiin tiesuunnitelmiin. Arviointiselostukseen toivottiin tarkempia, maisemallisia havainnekuvia mittakaavoineen, jotta voidaan arvioida tien leventämisen vaikutukset kulttuurimaisemaan.

6. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO ARVIOINTIOHJELMASTA

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma kattaa YVA-asetuksen 3§:ssä luetellut arviointiohjelman sisältövaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla.

Yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeesta vastaavalla on ollut käytössään riittävä asiantuntemus arviointiohjelman laatimiseen.

Arvioinnissa on huomioitava Kirkkonummen ja Siuntion kuntien lausunnoissa esitetyt lisätiedot hankealueen ominaispiirteistä ja toiminnoista, korjaukset ja arviointiin esitetyt lisäykset.

Arviointiohjelmassa sekä siitä annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä esitetyn lisäksi arviointiselostusta ja siihen liittyviä selvityksiä laadittaessa tulee huomioida seuraavat asiat.

Hankekuvaus ja hankkeen vaihtoehdot

Arviointiohjelma täyttää YVA-lain sisältövaatimukset hankkeen ja sen vaihtoehtojen kuvauksen osalta. Hankkeen tarkoitus ja sijainti on esitetty arviointiohjelmassa selkeästi. Hankekuvausta tulee joiltain osin tarkentaa arviointiselostukseen. Erityisesti hankkeen edellyttämän rinnakkaistieverkoston kuvausta ja sen rakentamisen ja toiminnan aikaista vaikutusarviointia tulee täydentää arviointiselostukseen. Kuvauksen ja

arvioinnin tulee kattaa riittävän laaja alue, jos tieverkoston sijainti ei ole vielä täsmentynyt. Suunnitelma voi olla kuvattuna yleisemmällä, hankkeen suunnitteluvaiheen mahdollistamalla tasolla.

Arviointiselostuksen yksityiskohtien oikeellisuuteen ja helppolukuisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota hankkeen laajuuden vuoksi.

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat ja luvat

Hankkeen edellyttämät suunnitelmat ja luvat on pääosin tunnistettu ja esitetty arviointiohjelmassa riittävällä tarkkuudella. Mikäli hankkeessa tehdään murskausta, kuten on yleisesti tiehankkeissa esitetty olevan mahdollista, tämä toteutetaan ympäristönsuojelulain (YSL; 527/2014) mukaisella ympäristöluvalla tai YSL 118 §:n mukaisella ilmoituksella melua ja tärinää aiheuttavasta tilapäisestä toiminnasta. Ilmoituksesta tehtävässä päätöksessä voidaan myös antaa määräyksiä muun muassa melusta, pölystä, tärinästä ja hulevesien johtamisesta.

YVA-menettelyn ja siihen liittyvän osallistumisen järjestäminen

ELY-keskus toteaa, että arviointiohjelmassa esitetyt osallistumisjärjestelyt ovat riittävät ja ne täyttävät YVA-lain vaatimukset.

Arviointiohjelmaa koskevissa yleisötilaisuuksissa tuotiin esille toisaalta hankkeen puutteiksi koettuja asioita ja haittavaikutuksia ja toisaalta hankkeen tarpeellisuus liikenneturvallisuuden lisäämisessä tieosuudella. Kysymyksiä esitettiin muun muassa koskien vaikutuksia luontoarvojen säilymiseen, kantatien liikenneonnettomuustilastoja ja tien meluntorjuntaa. Tilaisuuksissa keskusteltiin aluevaraussuunnitelma- ja YVA-/yleissuunnitelmavaiheissa tehtävistä tutkimuksista, rinnakkaistieverkoston täydentämisen sisällyttämisestä arviointiin sekä pyöräilyn olosuhteiden säilymisestä kantatien ympäristössä. Keskustelussa korostettiin myös joukkoliikenteen suunnittelun merkitystä osana hanketta.

Ympäristön nykytila, arvioitavat ympäristövaikutukset ja menetelmät

Vaikutukset kaavoitukseen ja maankäyttöön

Yhteysviranomaisen toteaa olevan hyvä, että arvioinnissa tunnistetaan kaavamuutostarpeet yleissuunnitelman kannalta riittävän aikaisessa vaiheessa. Muutostarpeet, kuten eritasoliittymiä mahdollistavat kaavamerkinnot, tulee tunnistaa sekä yleiskaava- että asemakaavatasolla. Lisäksi tulee huomata, ettei yleissuunnitelmaa voida hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Näin ollen arvioinnissa on hyvä erotella välittömät kaavamuutos-

tarpeet, jotka ovat välttämättömiä yleissuunnitelman edistämisen kannalta ja toisaalta välilliset tarpeet, jotka koskevat laajempia kokonaisuuksia ja liittyvät kantatietä ympäröivän maankäytön kehittämisen tarpeeseen pidemmällä aikavälillä. Kaavamuutostarpeiden tunnistamisen kannalta myös voimassa olevien asemakaavojen tarkempi esittely arviointiselostuksessa on tarpeen.

Arviointiohjelmassa on todettu, että pääteiden parantaminen vaikuttaa muun muassa kaupallisten palveluiden sijoittumiseen ja erityisesti eritasoliittymillä on usein suuri vaikutus maankäytön kehittämiseen liikennehakuisten toimintojen ja kaupan kannalta vetovoimaisina paikkoina. Nyt käsiteltävänä oleva kantatien yleissuunnitelma saattaa luoda tarpeita alueidenkäytön tilanteen tarkistamiseen etenkin eritasoliittymien välittömässä ympäristössä, mikä tulee tunnistaa ja arvioida YVA-menettelyssä. Alueidenkäyttöä ja esimerkiksi kaupallisten toimintojen sijoittumista ohjaa kuitenkin maankäyttö- ja rakennuslaki sekä Suomen alueidenkäytön suunnittelujärjestelmä eri selvitys- ja vaikutusten-arviointitapoineen. Maankäyttö- ja rakennuslain 9a-luvun mukaisen vähittäiskaupan sijainninohjauksen lähtökohta on, että keskustatoimintojen alueet ovat vähittäiskaupan osalta ensisijaisia sijainteja, eikä muiden alueiden maankäytöllä saa olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Kantatien parantaminen voi siis aiheuttaa tarpeita ja paineita alueidenkäytön uudelleentarkastelulle maankäyttö- ja rakennuslain mukaisten suunnitteluprosessien kautta, mutta hankkeella ei voida todeta olevan suoraa vaikutusta toimintojen sijoittumiseen.

Kantatien parantamisen merkitys haitallisen hajautuvan yhdyskuntarakenteen kehittymisessä on tunnistettu YVA-ohjelmassa. Hankkeella voi tätä kautta olla vaikutuksia myös kuntien liikenteen päästöihin, sillä hajautunut yhdyskuntarakenne tukeutuu pääasiassa yksityisautoiluun. Ilmiö koskee yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvien vaikutusten arvioinnin lisäksi siis myös esimerkiksi ilmastovaikutusten arviointia.

Arviointiohjelmassa on useassa kohdassa viitattu haasteisiin vanhojen kaavakarttojen merkintöjen ja kohderajausten tulkinnassa. Yhteysviranomaisen huomauttaa, että kuntien karttapalveluissa on nykyään saatavilla vanhoista kaavakartoista digitoituja versioita, joissa myös epäselvät merkinnät ja rajaukset on selkeytetty. Arviointiselostukseen kaavojen kuvat tulee tarkistaa ja tarvittaessa korvata ne karttapalvelusta löytyvillä digitoiduilla ja ajantasaisilla versioilla. Tällöin kaavojen tulkinta on jo karttapalvelussa tehty. Maankäyttöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa tulee välttää kaavamerkintöjen omaa tulkintaa, ja pitäytyä kaavoihin kirjatuihin määräyksissä ja muissa sisällöissä.

Ohjelman kappaleessa 3.2.3 viitattu Inkoon manneralueen yleiskaava / Inkoon yleiskaava 2015 (2021) on kumottu hallinto-oikeuden päätöksellä,

eikä siten ole lainvoimainen. Voimassa oleva Inkoon osayleiskaava manneralueen osalta on vuodelta 2002. Kaavojen tilannetta koskevat epätarkkuudet tulee korjata ja kuntien kaavoituksen muuttuneet tilanteet päivittää YVA-selostukseen. Myös lausunnoissa esille nostetut asemakaavoja koskevat puutteet tulee korjata. Lainvoimaiset asemakaavat ovat erityisen merkittäviä hankkeen vaikutusten kannalta niin suunnittelu- kuin toteutusvaiheessa.

Arviointiselostukseen on syytä täsmentää, että Kirkkonummi on yksi 14 kunnasta, joita MAL-suunnitelma koskee, ja että Inkoon ja Siuntion osalta MAL-suunnitelma koskee vain alueen liikennejärjestelmää. Hankkeen vaikutukset MAL-suunnitelman tavoitteiden toteutumiseen on tarkasteltava vaikutusarvioinnissa.

Liikenteellisten vaikutusten arviointi

Arviointiohjelmassa on tunnistettu keskeiset kantatien liikenteen sujuvuuden haasteet ja kehitystarpeet sekä liikenneturvallisuuden puutteet. YVA-menettelyssä hankkeen liikenteellisiä vaikutuksia arvioidaan muun muassa tähän kehitetyillä ohjelmistoilla perustuen liikenne-ennusteisiin ja hankkeen suunnittelutietoihin sekä olemassa oleviin aineistoihin ja tilastoihin. Vaikutukset joukkoliikenteeseen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiin arvioidaan erikseen. Esitetty arviointi on pääosin riittävä.

Arviointiohjelman perusteella on kuitenkin epäselvää, millä tavoin kaikkien hankevaihtoehtojen kuvaukseen kuuluva rinnakkaistieverkon täydentäminen aiotaan toteuttaa. Yhteysviranomaisen painottaa, että myös rinnakkaistieverkon täydentäminen ja sen vaikutukset ympäristöön on kuvattava arviointiselostuksessa suunnitteluvaiheen mahdollistamalla tasolla. Tarkastelualue ja suunniteltu rinnakkaistieverkko tulee havainnollisuuden vuoksi esittää arviointiselostuksessa kartalla. YVA-lainsäädännön mukaan YVA-menettelyssä tulee arvioida myös hankkeen välillisiä ja epäsuoria vaikutuksia, ja siten myös varsinaiseen päähankkeeseen liittyvän rinnakkaistieverkon rakentamisen vaikutuksia.

Rinnakkaistiet ja niiden linjaaminen aiheuttavat paikallisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia. Etenkin Pikkalanjoen luonnonsuojelullisesti ja maisemallisesti herkässä ympäristössä rinnakkaisteiden rakentaminen on tarkasteltava jatkosuunnittelussa erityisen huolellisesti. Myös yritys-toimintojen keskittymäalueilta on rinnakkaistieverkon suunnittelulla kyettävä luomaan toimivia tieyhteyksiä kantatielle.

Hankkeen vaikutuksia joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen sujuviin toimintamahdollisuuksiin kantatiellä ja sen ympäristössä on tarkasteltava arviointiohjelmassa esitetyllä tavalla.

Yhteysviranomaisen huomauttaa, että pyöräilyreitti Eurovelo on ohjelman kuvassa 16 linjattu virheellisesti kulkemaan Vikräskin pohjoispuolitse.

Luonto ja luonnonsuojelu

Luonnonarvoihin ja suojelualueisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan asiantuntija-arviona jo tehtyjen ja täydennettävien maastoselvitysten ja muiden kohdetietojen pohjalta. Esitetty arviointi on pääosin riittävä. Alueella jo tehtyt selvitykset ja keväällä 2024 suunniteltavaksi tehtävät lisäselvitykset on esiteltävä ELY-keskuksen luonnonsuojelun asiantuntijoille hyvissä ajoin siten, että selvityskohteita voidaan tarvittaessa täydentää ELY-keskuksen kanssa käytävien neuvottelujen pohjalta.

Kattava arvio hankkeen vaikutuksista Siuntionjoen Natura 2000 -alueeseen on esitettävä arviointiselostuksessa. Lisäksi on esitettävä se hankesuunnittelun vaihe, jolloin luonnonsuojelulain (LSL; 9/2023) 35 §:n mukainen Natura 2000 -verkoston alueeseen kohdistuvien vaikutusten arviointi tehdään. YVA-direktiivin (2011/92/EU) ja kansallisen YVA-lain-säädännön valmisteluasiakirjojen mukaan YVA-menettelyn ja Natura-arvioinnin yhteensovittamatta jättämiselle on oltava erityisiä syitä. Arviointiselostuksessa on esitettävä nämä erityiset syyt ja näin perusteltava, miksi menettelyjä ei ole yhdistetty LSL 35.4 §:n mukaisesti. Käytännössä hankkeen varhaisessa suunnitteluvaiheessa arvioinnin tyhjentävä suorittaminen ei vielä saata olla mahdollista. Näissäkin tapauksissa on kuitenkin pyrittävä mahdollisimman kattavaan arviointiin Natura 2000 -alueen luontoarvoihin kohdistuvien vaikutusten osalta.

Vaikka luontovaikutusten arvioinnin toteuttamisesta on jo käyty keskusteluja yhteysviranomaisen ja hanketoimijan kesken, arvioinnissa käytettävät aineistot, tietolähteet ja rekisterit olisi tullut kuvata ohjelmassa tarkemmin niiden riittävyden ja ajantasaisuuden arvioimiseksi. Arvioinnissa on lajitiedon osalta syytä hyödyntää ainakin Suomen lajitietokeskuksen Laji.fi -palvelun ajantasaisia tietoja. Hankkeen luontovaikutusten arvioinnissa on hyvä noudattaa Mäkelän ja Salon julkaisua Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi – Opas tekijöille, tilaajalle ja viranomaiselle (2021). Tiedot luontoselvitysten kohteista on arviointiselostuksessa esitettävä kartalla.

Lisäselvityksiä luontoarvoista rinnakkaistieverkon alueelta on esitetty tehtäväksi kevään 2024 aikana. Yhteysviranomainen toteaa, että vaikka rinnakkaistieverkon täydentäminen täsmentyy vasta hankkeen jatko-suunnittelussa, myös näiden selvitysten tulokset ja arvio hankkeen rinnakkaistieverkon rakentamisen vaikutuksista luonnonarvoihin ja luonnonsuojeluun on liitettävä arviointiselostukseen.

Arviointiohjelmassa ei ole kuvattu, mitä tietoa vuollejokisimpukan esiintymisestä Pikkalanjoen rakennuskohteiden läheisyydessä on jo olemassa, ja miten asiaa aiotaan selvittää, mikäli tietoa esiintymisestä ei ole saatavilla tarpeeksi. Vuollejokisimpukkaselvitystä ei ole esitetty tehtäväksi. Ainakin alustavat tiedot vuollejokisimpukan esiintymisestä

hankkeen vaikutusalueella on esitettävä arviointiselostuksessa. Samoin on esitettävä ne haittojen lievennyskeinot, joilla simpukoiden elinoloihin kohdistuvia haittoja voidaan vähentää riittävästi tai kokonaan poistaa. Myös saukon mahdollisten lisääntymis- ja levähdyspaikkojen esiintyminen hankkeen vaikutusalueella Kvarnbyånin lähiympäristössä tulee selvittää.

Arviointiselostuksessa on arvioitava hankkeen vaikutukset maakunnallisiin viheryhteystarpeisiin ja esitettävä niiden säilymistä tukevat lieventämistoimet.

Luontoselvitysten uhanalaisten ja niin sanottujen direktiivilajien havaintotieto on tallennettava lajitietokeskuksen laji.fi -tietojärjestelmään.

Pintavesi- ja kalastovaikutukset

Pintavesi- ja kalastovaikutusten arviointi perustuu ohjelman mukaan saatavissa oleviin tietoihin pintavesien nykytilasta ja mahdollisesta kuormituksesta sekä kalastosta. Käytettävissä olevia, asiaa koskevia selvityksiä olisi ollut syytä listata arviointiohjelmaan kattavammin. Yhteysviranomaisen on mahdollista ottaa kantaa hankkeen vaatimiin lisäselvityksiin vain, jos kaikki olemassa olevat selvitykset alueelta on kuvattu arviointiohjelmassa.

Yhteysviranomainen huomauttaa, että Siuntionjoen alaosan nimi Vikträskin jälkeen on Pikkalanjoki, ja tätä nimeä on myös syytä käyttää arviointiselostuksessa, vaikka joki kuuluukin Siuntionjoen vesistöalueeseen.

Arviointiohjelmassa työmaa- ja hulevesien määrään ja laatuun liittyvät merkittävimmät vaikutukset on tunnistettu hankkeen rakentamis- ja toimintavaiheissa. Yhteysviranomainen katsoo, että hankkeesta voi aiheutua Pikkalanjokeen ja Estbyån-Kvarnbyåniin haittavaikutuksia rakentamisen aikana muun muassa työmaavesien johtamisesta, ja niitä koskien on esitettävä riittävät lieventämiskeinot vesistöhaittojen estämiseksi myös rankkasadetilanteissa. Lisäksi on esitettävä lieventämiskeinot, joilla happamien sulfaattimaiden mahdollisesta läjityksestä ja käsittelystä aiheutuva riski pintavesien happamoitumiselle ja metallikuormitukselle voidaan estää. Pintavesiseurannan suunnittelussa on huomioitava myös rakentamisen aikaiset vaikutukset.

Hankkeen vaikutusalueella olevat vesistöt sekä norot, lähteet ja lammet on esitettävä kartalla vaikutusarvioinnin tulosten tarkastelun helpottamiseksi.

Yhteysviranomainen korostaa, että hankkeen rakentamisen aikaisten työmaavesien ja rakennustöiden sekä toiminnan aikaisten hulevesien vaikutukset kalastoon on arvioitava koskien kaikkia järviä, jokia, puroja ja pienvesiä, joiden yli hanke kulkee tai jotka muuten sijaitsevat hankkeen välittömässä vaikutuspiirissä. Erityisesti on huomioitava vaikutukset

Pikkalanjoessa esiintyvän meritaimenen elinoloihin ja lisääntymisolosuhteisiin.

Hankkeen riskinarvioinnissa on huomioitava onnettomuustilanteiden sammutusjätevesien johtaminen ja käsittely vesistöjen läheisyydessä.

Ohjelmassa ei ole mainittu tehtäväksi arviointia hankkeen vaikutuksista vesienhoidon tilatavoitteiden saavuttamiseen. Hankkeen rakentamisen ja toiminnan vaikutukset hankealueen vesimuodostumien tilaan tulee arvioida laatutekijäkohtaisesti.

Pohjavesi- ja maaperävaikutukset

Esitetty pohjavesivaikutusten arviointi on yhteysviranomaisen arvion mukaan riittävä. Pohjavesialueiden kuvauksessa luvussa 3.5.2 ei ole mainittu oikein hankealueen lähimpiä pohjavesialueita, jotka on kuitenkin esitetty kuvassa 41. Arviointi tulee kohdistaa hankkeen vaikutusalueella oleviin pohjavesialueisiin.

Arvioinnissa käytettäväksi esitetty Maaperän tilan tietojärjestelmä (MATTI) ei ole yksistään riittävä tietolähde pilaantuneiden maiden esiintymisen selvittämiseen hankkeen vaikutusalueelta. Järjestelmä ei ole täydellinen eikä kaikilta osin ajantasainen. Mahdollisten pilaantuneiden maiden selvittämiseen ja pilaantuneisuuden arviointiin käytettävän tiedon keräämiseen tulee käyttää myös muita riittäviä tietolähteitä.

Happamien sulfaattimaiden osalta arvioinnissa on tunnistettu mahdolliset rakentamisen aikaiset vaikutukset työmaa- ja pintavesiin. Niiden lisäksi arvioinnissa on tarpeen tunnistaa ja tarkastella mahdollisia muita sulfaattimaiden hapettumiseen johtavia tilanteita ja niiden vaikutuksia, kuten esimerkiksi tiealueen kuivatusjärjestelmän tai kuivatustason muutoksista aiheutuvat vaikutukset.

Melu-, värinä- ja ilmanlaatuvaikutukset

Arviointisuunnitelman mukaan hankkeen meluvaikutuksia selvitetään melumallinnuksilla nykytilanteesta ja eri hankevaihtoehtojen toteutuessa. Lisäksi mallinnuksilla selvitetään mahdollisuudet suojata melulle altistuvat kohteet meluntorjunnalla ja meluntorjunnan vaikutukset melulle altistuvien henkilöiden lukumäärään eri meluvyöhykkeillä. Esitettyä tarkastelua voidaan pitää riittävänä.

Mallinnusten osalta tuloksissa tulee esittää nykytilanteessa ja eri hankevaihtoehtoisissa melulle altistuvien määrät ilman meluntorjuntaa ja esitetyn meluntorjunnan kanssa. Arviointiohjelmassa esitetään, että melusteiden toteuttamiseen liittyvien kustannusten vuoksi korkein tarkasteltava meluestekorkeus on tsv + 4,0 m. Esitettyä menettelyä voidaan pitää lähtökohtaisesti hyväksyttävänä. Kuitenkin kohteissa, joissa

perustamisolosuhteet mahdollistavat tarkoituksenmukaisesti korkeamman meluesteen käytön, tulee korkeampaa meluestetyyppiä käyttää, mikäli tällöin voidaan saavuttaa alhaisempi tai ohjearvojen mukainen äänitaso. Asiaa tulee tarkastella arviointiselostuksessa.

Arviointiohjelmassa esitetyt hankkeen toiminnan aikaiset ilmanlaadun tarkastelut ovat riittävät. Oleellista on, että eri vaihtoehtojen väliset erot esitetään selkeästi arviointiselostuksessa. Toiminnan aikaisen tärinän osalta ei ole tarvetta esittää selvityksiä, ellei YVA-menettelyn aikana ilmene kohteita tai alueita, joille voi kohdistua merkittävää tärinävaikutusta.

Arviointiohjelmassa ei ole kuvattu hankkeen rakentamisen aikaisten melun ja ilman kiintoainespitoisuuden arviointitapoja, vaikka rakentamisen louhinta-, räjäytys- ja maansiirtotöistä on ohjelmassa todettu aiheutuvan mahdollisesti melu- ja pölyvaikutuksia. Hankkeen rakentamisen aikainen melu- ja pölyvaikutus ympäristöön on esitettävä ainakin laadullisena arviona. Lisäksi on esitettävä riittävät rakentamisen melu- ja pölyhaittojen lieventämiskeinot. Muun muassa rakentamisen tukikohtien, mahdollisten murskauslaitteistojen ja työnaikaisten kiertoteiden sijoittamisella voidaan estää merkittävän haitan syntymistä.

Ilmastovaikutukset

Arviointiohjelmassa esitetty ilmastovaikutusten arviointi on pääosin asianmukainen. Suunnitelmassa on tunnistettu liikennehankkeiden potentiaalisesti merkittävät vaikutustavat sekä huomioitu hankkeen rakentamisen ja toiminnan aikaiset vaikutukset. Haittojen lieventämiskeinoja sekä sopeutumisen ja varautumisen keinoja on tunnistettu. Joiltain osin arviointia tulee tarkentaa selostusvaiheessa. On huomattava, että ilmastovaikutusten arviointiin tulee myös sisältyä kattava kuvaus arvioinnissa käytetyistä oletuksista ja menetelmistä sekä niihin liittyvistä epävarmuuksista.

Ohjelmassa on todettu, että rakentamisen aikaisten liikennejärjestelyiden ja rakentamisen logistiikan merkitys kasvihuonekaasupäästöissä (khk-päästöissä) on suuri, mutta nämä ovat arvioitavissa tarkemmin vasta myöhemmässä suunnitteluvaiheessa. Lisäksi kuvan 68 perusteella työmaatoimintojen päästöjä ei arvioida laskennallisesti. Yhteysviranomainen katsoo, että khk-päästöjen kokonaismäärä rakentamisen aikana tulee sisällyttää arviointiin. Arviointiin liittyy aina epävarmuuksia ja hankkeen eri vaiheiden toteuttaminen tarkentuu myöhemmin, mutta tästä huolimatta kaikki rakentamisen aikaiset suoria khk-päästöjä aiheuttavat vaiheet ja toiminnot tulee sisällyttää ilmastovaikutusten arviointiin edes alustavina arvioina. Vaikutukset eri vaihtoehtoissa tulee arvioida suurimman mahdollisen päästöskenaarion mukaan. Lisäksi on tarpeen perustella, miksi hankevaihtoehtojen elinkaaren loppuvaihetta ei ole sisällytetty ilmastovaikutusten arviointiin.

Arviointiohjelmassa on esitetty, että hankkeen khk-päästöjä verrataan myös valtakunnalliseen päästötasoon. Yhteysviranomaisen toteaa, että näin suuren mittakaavan käyttö vertailussa ei ole tarkoituksenmukaista, koska hankkeen ilmastovaikutusten merkittävyys hämärtyy. Vertaamalla päästömäärää esimerkiksi kuntien päästötasoihin ja -tavoitteisiin saadaan hankkeen ilmastovaikutusten suhteellinen merkittävyys paremmin näkyväksi. Hankkeen vaikutuksia hiilinieluihin ja -varastoihin ei voida myöskään verrata koko maakunnan hakkuihin tai metsäpinta-alaan, vaan vertailukohtana voidaan käyttää muita vastaavia hankkeita tai kyseisten kuntien vuotuista metsäkatoa.

Arvioinnissa ja arviointiselostuksessa on huomioitava, että Kirkkonummen ja Siuntion Hinku-kuntina tavoitteleman 80 prosentin päästövähennyksen lisäksi on huomioitava kuntien muut mahdolliset ilmasto- ja kestävyys-suunnitelmat ja -tavoitteet.

Rakentamisen aikaisten maamassojen kuljetuksia, niiden määriä ja kuljetusmatkoja koskevat ilmastovaikutuksiin liittyvät arviot tulee esittää selostuksessa. Jos hankekohtaisia tietoja ei ole saatavilla, voidaan perustelluista syistä arvioinnissa hyödyntää oletuskuljetusmatkoja. Vaikutusarvioinnissa käytetyt kuljetusmatkat tulee perustella ja arvioinnissa on huomioitava edestakainen liikenne. Kuljetusmatkoja arvioitaessa voidaan hyödyntää Infrarakentamisen vähähiilisyyden arviointimenetelmän periaatteita. Maamassojen välivarastointiin liittyvät kuljetuksen ja massojen siirtelyn päästöt on sisällytettävä arviointiin. Rakentamisesta aiheutuvien khk-päästöjen vähentämiskeinoja olisi suositeltavaa tarkastella arvioinnissa monipuolisemmin kuin ohjelmassa on esitetty.

Yhteysviranomaisen pitää erityisen hyvänä, että ilmastovaikutusten lieventämistä tarkastellaan osana tiesuunnittelua ottamalla huomioon esimerkiksi teknisten ratkaisujen vaikutuksia liikennenopeuksiin. Lieventämiskeinojen tehokkuutta on syytä havainnollistaa ja eri vaihtoehtoja on syytä verrata toisiinsa.

Päästökerrointen lähteenä mainittu VTT:n Lipasto-malli ei ole enää käytössä yksikköpäästötietokannan osalta. Arvioinnissa voidaan rakentamista koskien käyttää Suomen ympäristökeskuksen päästötietokannan (<https://co2data.fi/rakentaminen/>) tietoja. Lisäksi arvioinnissa on syytä hyödyntää internetistä löytyvää julkaisua Infrarakentamisen vähähiilisyyden arviointimenetelmä (Väyläviraston ohjeita 43/2023).

Arvioinnissa tulee tunnistaa myös hankkeen ilmastomuutokseen sopeutumisen tarpeet sekä ilmatoriskit. Sopeutumiskeinojen tarkastelussa tulee huomioida esimerkiksi kuivuusjaksojen sekä tulvien ja sateisuuden lisääntymisen vaikutukset tierakenteisiin.

Maisema sekä kulttuuriympäristö ja -perintö

Suunnittelualueen arvokkaat kulttuuriympäristöt ja maisemat on tunnistettu asianmukaisesti. Tarkasteltavat eritasoliittymät erityisesti Sunnanvikin ja Strörsvikin kohdalla sekä lisäkaistat rakenteineen tulevat muuttamaan maisemaa valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella ja RKY 2009-alueella. Tämä tulee huomioida hankkeen varsinaisessa suunnittelu- ja toteutustyössä. Arviointiselostuksessa tulee esittää keinoja maisemavaurioiden vähentämiseen, ohjelmassa esitettyjen haitallisten vaikutusten lieventämisperiaatteiden mukaisesti.

Hankkeen vaikutuksia maisemaan on myös hyvä havainnoida esimerkiksi havainnekuvoin, perspektiivipiirroksin ja kuvasovittein sekä sanallisena selostuksena. Ohjelman kulttuuriympäristöön ja maisemaan kohdistuvien vaikutusarviointien perusteella näin tullaan tekemäänkin. Kulttuuriympäristön kuvauksen ja esitetyn vaikutusarvioinnin osalta ohjelma on laadittu asianmukaisesti. Arviointiselostuksessa tulee myös käsitellä maisemavaurioiden lieventämistoimenpiteitä.

Kirkkonummea koskevalla suunnittelualueen osalla ei ole tehty lainkaan arkeologisia inventointeja tai inventoinnit eivät ole ajan tasalla arkeologiseen kulttuuriperintöön kohdistuvien vaikutusten arvioimiseksi. Arviointiohjelmassa on esitetty tehtäväksi muinaisjäännösinventointi, mutta sen toteuttamista ei ole kuvattu ohjelmassa tarkemmin. Inventoinnin sisältö ja toteutustapa on syytä hyväksyttää museoviranomaisella ennen selvitysten tekemistä.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen

Ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan asiantuntija-arviona käyttäen hyödyksi tilasto- ja kartta-aineiston lisäksi erityisesti hankkeen osallisten ja sidosryhmien palautetta ja kokemustietoa. Hankkeen tässä ja tulevaisuudessa suunnitteluvaiheissa tehtävä asukkaiden osallistaminen työpajoissa ja yleisötilaisuuksissa tuottaa todennäköisesti suoraa ja käyttökelpoista tietoa ihmisiin kohdistuvista vaikutuksista.

Vaikutuksia arvioidaan myös osana muiden vaikutusluokkien kuten ilmanlaadun ja melutason arviointia, joiden tuloksia verrataan laatu-suosituksiin ja ohjearvoihin. Esitetty arviointi on yhteysviranomaisen arvion mukaan pääosin riittävä. Arvioinnissa on kuitenkin huomioitava annetuissa viranomaislausunnoissa mainitut tarkennukset kuten uimavesien laatuun kohdistuvat vaikutukset.

Yhteisvaikutukset

Arviointiohjelmassa on tunnistettu alustavalla tasolla yhteisvaikutusten arviointia muiden vaikutusalueelle hyväksytyjen hankkeiden kanssa.

Yhteisvaikutusten arvioinnissa tulee tarkastella hankkeen vaikutusalueen olemassa olevia ja hyväksytyjä hankkeita sekä tarpeellisilta osin myös suunnitteluvaiheessa olevien merkittävien hankkeiden mahdollisia yhteisvaikutuksia kuten liikenteellisiä vaikutuksia kantatien parantamisen kanssa.

Hankkeen todennäköisesti merkittävät vaikutukset

Ohjelmassa on esitetty alustava arvio hankkeen todennäköisesti merkittävimmistä vaikutuksista, joihin vaikutusarviointia painotetaan. Arvio käsittää hankkeen toimintavaiheen, mutta merkittävimpiä vaikutuksia ei ole erikseen esitetty hankkeen rakentamisvaiheeseen. Myös rakentamisvaiheen vaikutusten kuten melun ja liikenteellisten vaikutusten merkittävyyttä tulee tarkastella arviointiselostuksessa. Selostuksessa on tuotava esiin myös tehtyihin vaikutusarviointeihin liittyvät epävarmuustekijät sekä haittojen lieventämistoimenpiteiden vaikutukset arvioituun merkittävyyteen.

7. ARVIOINTIOHJELMALAUSUNNON TOIMITTAMINEN JA SIITÄ TIEDOTTAMINEN

ELY-keskus toimittaa lausuntonsa ja kopiot arviointiohjelmasta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Lausunto toimitetaan samalla tiedoksi asianomaisille viranomaisille ja mielipiteen esittäneille tahoille.

Arviointiohjelmalausunto julkaistaan ympäristöhallinnon osoitteessa www.ymparisto.fi/Kantatie51SunnanvikMunkinmakiYVA ja viranomaisen verkkosivuilla osoitteessa www.ely-keskus.fi/kuulutukset/uusimaa.

8. SUORITEMAKSU, SEN MÄÄRÄYTYMINEN JA MAKSUA KOSKEVA OIKAISUMAHDOLLISUUS

Suoritemaksu on **8000 euroa**.

Arviointiohjelmasta annettavasta yhteysviranomaisen lausunnosta perittävä maksu on määritelty tavanomaisen hankkeen mukaisesti (11 – 17 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että ohjelmalausunnosta perittävän maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän yhteysviranomaisen lausunnon antamispäivästä.

9. SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 8, 10, 16 ja 18 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 3 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2023 (1357/2022) 2 §.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallinta-järjestelmässä. Asian on esitellyt ylitarkastaja Erika Heikkinen ja ratkaissut yksikönpäällikkö Timo Kinnunen.

Jakelu

Hankkeesta vastaava

Tiedoksi

Lausunnon antajat
Mielipiteen esittäjät

Tämä asiakirja UUELY/13906/2023 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/13906/2023 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Kinnunen Timo 14.12.2023 14:50

Esittelijä Heikkinen Erika 14.12.2023 14:16