

LIITE 1b

Kantatien 51 parantaminen välillä Sunnanvik-Munkinmäki,
Kirkkonummi ja Siuntio

**Yhteysviranomaisen lausunto ympäristövaikutusten
arviointiohjelmasta UDELY/13906/2023 14.12.2023**

VASTINEET

HUOMIOINTI YVA-SELOSTUKSESSA JA HANKKEESSA

1 Johdanto

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
Johdanto / ingressi Ympäristövaikutusten arviointiohjelma kattaa YVA-asetuksen 3§:ssä luetellut arviointiohjelman sisältövaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla. 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.	Kyseisissä lausunnoissa on paljon asiaa, joten lausunnot on käsitelty tämän taulukon luvuissa 3 (Kirkkonummi) ja luvuissa 4 (Siuntio). Otamme huomioon kuntien lausunnot ja käymme läpi tiedot. Tästä kohdasta käytiin tarkentava keskustelu yhteysviranomaisen kanssa kohdan tulkinnasta: yhteysviranomaisen lausunto on keskeinen YVA-menettelyä ja arviointia ohjaava asiakirja kategorisesta viitteestä huolimatta. Yhteysviranomaisen lausuntoon päätyvät sidosryhmien lausunnoista YVA-lain näkökulmasta olennaisimmat asiat.	Kuntien lausunnot on otettu monin tavoin huomioon YVA-selostuksen laatimisessa ja vaihtoehtojen tarkentamisessa.
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.	Otetaan huomioon tämä pääosin toteava ja yleisellä tasolla ohjaava sisältö. YVA-selostusta laadittaessa vaihtoehdot tarkentuvat suunnittelun ja lisääntyvän tiedon myötä. Lähtökohtaisesti rinnakkaistiet suunnitellaan tarkkuudella, jossa YVA-lain merkittävät ympäristövaikutukset voidaan tunnistaa ja hankekokonaisuus muodostuu olennaisin yleissuunnitelmavaiheeseen sopivin osin. Sopivaa tasoa rinnakkaistiestön kuvaukselle ja hankealueen on haettu monivaiheisessa selostusvaiheen viranomaisvuoropuhelussa. YVA-selostuksessa rinnakkaistiet vaihtoehtoihin vastaavat kuntien tarpeita. Vaikka taustalla on huolellinen suunnittelu ja vuoropuhelu, haasteena on se, että rinnakkaisteiden tarkempi suunnittelu ja laajuuden määrittäminen kuuluu maanteiden suunnitteluprosessissa tiesuunnitelmavaiheeseen.	Hankkeen ja vaihtoehtojen kuvaus on YVA-selostuksessa tarkentunut YVA-ohjelmaan nähden. Rinnakkaistiet on esitetty YVA-selostuksessa suunnitelmavaiheen mahdollistamalla tarkkuudella YVA-selostuksessa.
Arviointiselostuksen yksityiskohtien oikeellisuuteen ja helppolukuisuuteen	Vastaa tavoitteittamme YVA-selostusraportille. YVA-selostuksessa panostetaan karttoihin ja tehtävä A3-	Asia on otettu huomioon YVA-selostuksessa

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
tulee kiinnittää erityistä huomiota hankkeen laajuuden vuoksi.	kokoinen raportti mahdollistaa tarkemmat kartat.	läpileikkaavana tavoitteena.
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 (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.	Otetaan huomioon tämä yleisellä tasolla ohjaava sisältö. Ympäristönsuojelulain mukaiset luvat oli alustavasti tuotu esille jo YVA-ohjelmassa 7.2. Maantiehankkeessa osa lupatarpeista selviää vasta yksityiskohtaisessa tiesuunnittelussa. Toki lupatarve tunnistetaan alustavasti YVA-selostuksessa osana vaikutusten arviointia.	Luvat on tunnistettu ja kuvattu YVA-selostuksessa suunnitteluvaiheen ja tarkkuuden rajoissa.
YVA-menettelyn ja siihen liittyvän osallistumisen järjestäminen 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.		Palaute ja keskustelu on otettu monin tavoin huomioon YVA-selostuksessa. Vuoropuhelu ratkaisun tarkentamiseksi jatkuu myös hankkeen edetessä.

2 Ympäristön nykytila, arvioitavat ympäristövaikutukset ja menetelmät

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
Vaikutukset kaavoitukseen ja maankäyttöön		
Yhteysviranomainen toteaa olevan hyvä, että arvioinnissa tunnistetaan kaavamuutostarpeet yleissuunnitelman kannalta riittävän aikaisessa vaiheessa.	Maantiehankkeeseen kuuluu lähtökohtaisesti olevan kaavoituksen huomioonotto ja ratkaisun kaavanmukaisuuden tulkinta (mm. LjMtL 17 §). Hankkeesta vastaava ottaa huomioon maantielain ja kaavojen suhdetta koskevan lainsäädännön, edistää ennakoiden asian vuoropuhelua kaavan laatimistarpeista	YVA-selostuksessa on esitetty YVA-ohjelmaa tarkemmin asemakaava-asiaa niiltä osin kun ristiriitoja tai huomionarvoisia

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
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 kaavamuutostarpeet, 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.	ja tulkinnoista. Varsinkin YVA-menettelyn jälkeisessä yleissuunnitelmavaiheessa ennakoidaan jo lupavaihetta ja varaudutaan mahdollisten kaavamuutostarpeiden edistämiseen keskusteluilla kunnan kanssa (ja tarvittaessa maakuntaliiton). Kaavoituksen huomioonotto lähtökohtaisesti on asiaan kuuluva menettely maantiehankkeessa kuten muussa alueidenkäytön suunnittelujärjestelmässä. Yhteistyössä viranomaisten tunnistetaan kaavoitustarpeet sekä muut maankäytön ja hankkeen yhteensovittamisen liittyvät asiat. Keinot mahdollisen kaavan vastaisuuden ratkaisemiseen ovat tapauskohtaisia ja riippuvat suunnitteluratkaisun kehittämisestä yleissuunnitelmavaiheessa. Tuleviin keinoihin ja kaavaprosesseihin ei ole mielestämme YVA-selostuksessa tarpeen ottaa kantaa voimakkaasti, varsinkaan tulkinvaraisia tapauksissa. Asemakaavamuutokset liittyvät luontevasti tiesuunnitelmatarkkuuteen, mutta harkinnan mukaan esitetään alustavia asemakaavan muutostarpeita YVA-selostuksessa. Hankkeesta vastaava yhtyy selkeän raportoinnin tavoitteeseen välittömistä kaavamuutostarpeista ja erikseen muista kuntien maankäytön tarpeisiin liittyvistä asioista. Väyläviranomaisen painopiste on kuitenkin välittömissä kaavoitustarpeissa, kuitenkin väyläviranomainen osallistuu keskusteluun kaavoitustarpeista, mutta kuntien yleiset maankäytön kehittämistarpeet on kaavoitusviranomaisten ja kaavoitusta ohjaavien viranomaisten asia.	asemakaavasisältöjä on tunnistettu sillä tarkkuudella, kun se on mahdollista ja toisaalta tarkoituksenmukaista suunnittelutarkkuuden puolesta. YVA-selostus on varsin laaja sisällöltään kaavojen avaamisen osalta, joten kaikkia asemakaavoja ei laitettu selostukseen. Asemakaavojen muutos- ja laadintatarpeisiin palataan tiesuunnitelmavaiheessa, mikä on luontevaa vaihteittain tarkentuvassa alueidenkäytön suunnittelun järjestelmässä. YVA-selostuksessa on panostettu kaavamuutostarpeisiin erotellen hankkeen etenemiseen liittyvät kaavamuutostarpeet myös kuntien kannanottoon pohjautuen. Tähän liittyy kuitenkin epävarmuuksia, joten asia tarkentuu lausuntovaiheessa.
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 sijainninhajauksen lähtökohta on, että keskustatoimintojen alueet ovat	Kyseessä oli yleisen tason kuvaus välillisistä vaikutusmekanismeista rajallisessa YVA-ohjelman tilassa. Kaavamuutosasia on avattu edellisessä kohdassa laajasti.	YVA-selostuksessa on kiinnitetty huomiota suunnittelujärjestelmän taustoitukseen, sanamuotoihin juuri tämän hankkeen kannalta olennaisista asioista.

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
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 kehittämisessä 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.	Asia kuuluu lähtökohtaisesti YVA-selostuksen vaikutusten arviointiin.	Ilmiö on mukana niin yhdyskuntarakenteellisten vaikutusten arvioinnissa kuin ilmastovaikutusten arvioinnissa.
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 kirjatuissa määräyksissä ja muissa sisällöissä.	YVA-ohjelmavaiheessa laitettiin paljon aikaa erityisesti Siuntion digitaalisten kaava-aineistojen etsintään ja tulkintaan. Suunnittelualueella on lukuisia eri aikoina tehtyjä yleiskaavoja, joista vanhimmat ovat 1990-luvulta. Olemme olleet tietoisia käytettävissä olevista aineistosta ja niitä käytiin läpi kunnan kanssa. Käytimme kunnalta saatuja CAD-tiedostoja, Syken yleiskaavapalvelua, kunnan verkkosivujen pdf-dokumentteja (osin skannattuja rastereita) ja karttapalvelua. Tulkinta oli epäonnistunut sanavalinta, kun se aiheutti epäselvyyttä tässä kohdin. Tulkintaa on kuitenkin jouduttu tekemään epäselvistä kaavamerkinnöistä yhteistyössä Siuntion kunnan kanssa. Yleiskaavadokumenteissa havaittiin ristiriitaisuuksia. Siuntion kunnasta todennettiin, että digitoinnissa on tosiaan tapahtunut virheitä ja paikkatietoja on heikosti saatavilla.	Keskeiset merkinnät ja määräykset on esitetty YVA-selostuksessa eksaktisti siteeraten. Muutamia merkintöjä kunta on tarkistanut YVA-selostusvaiheessa epäselvyydestä johtuen.
Ohjelman kappaleessa 3.2.3 viitattu Inkoon manneralueen yleiskaava / (2021) on kumottu hallinto-oikeuden päätöksellä, eikä siten ole lainvoimainen. Voimassa oleva Inkoon osayleiskaava manneralueen osalta on vuodelta 2002.	YVA-ohjelmassa esitettiin voimassa oleva yleiskaava. Lisäksi tuotiin esille Inkoon yleiskaava 2015 sillä katsoimme asialla olevan taustoittavaa informaatioarvoa. YVA-selostuksessa ei tuoda esille taakse jäänyttä yleiskaavaprosessia Inkoon YVA-ohjelmalausannon mukaisesti.	Asia on otettu huomioon YVA-selostuksessa.
Kaavojen tilannetta koskevat epätarkkuudet tulee korjata ja kuntien kaavoituksen muuttuneet tilanteet päivittää YVA-selostukseen. Myös lausunnoissa esille nostetut	Edellä on käsitelty tätä kaavoitusasiaa. Hankkeeseen kuuluu kaavoitustilanteen seuranta lähtökohtaisesti.	YVA-selostuksessa on päivitetty muuttunut tilanne ja korjattu

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
asemakaavoja koskevat puutteet tulee korjata. Lainvoimaiset asemakaavat ovat erityisen merkittäviä hankkeen vaikutusten kannalta niin suunnittelu- kuin toteutusvaiheessa.		mahdolliset virheelliset ilmaisut.
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.		Asia on lisätty YVA-selostukseen.
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 yrittäjätoimintojen keskittymäalueilta	Rinnakkaistiet ovat osa hanketta ja sisältyvät vaikutusten arviointiin. Tämän olisi voinut tuoda mahdollisesti painokkaammin esille YVA-ohjelmassa. Rinnakkaiset tieyhteydet suunnitellaan yleispiirteisellä tarkkuudella, ja tehdään suunnittelutarkkuutta vastaava vaikutusten arviointi. Rinnakkaisteille etsitään toteutuskelpoinen ratkaisu, josta arvioidaan myös suorat vaikutukset. Haasteena on se, että rinnakkaisteiden tarkempi suunnittelu ja laajuuden määrittäminen kuuluu maanteiden suunnitteluprosessissa tiesuunnitelmavaiheeseen. Sen vuoksi rinnakkaisteiden vaikutusten arviointiin liittyy epävarmuustekijöitä ja laajemman tieverkon otetaan huomioon yleispiirteisteisti välillisinä vaikutuksina. Rinnakkaistieasiasia on avattu myös edellisissä kohdissa.	Rinnakkaistiet on esitetty ja niiden vaikutukset on arvioitu YVA-selostuksessa suunnitelmavaiheen mahdollistamalla tarkkuudella YVA-selostuksessa. Myös jatkosuunnittelussa rinnakkaisteiden soveltamista maankäyttöön ympäristöön jatketaan.

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
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.	Asia kuuluu lähtökohtaisesti YVA-selostuksen vaikutusten arviointiin.	Asia on otettu huomioon YVA-selostuksessa.
Yhteysviranomaisen huomauttaa, että pyöräilyreitti Eurovelo on ohjelman kuvassa 16 linjattu virheellisesti kulkemaan Vikräskin pohjoispuolitse.	Tämä on ollut Väyläviraston rajapinnassa väärin ja sitä korjattiin kommenttivaiheessa vielä nähtävästi väärin.	Tarkistettu Eurovelon sijainti on esitetty YVA-selostuksessa.
Luonto ja luonnonsuojelu		
Luonnonarvoihin ja suojelualueisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioidaan asiantuntija-arviona jo tehtyjen ja täydennettävien maastaselvitysten ja muiden kohdetietojen pohjalta. Esitetty arviointi on pääosin riittävä. Alueella jo tehdyt 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.	Tehdyt ja suunnitellut 2024 selvitykset esitellään ELY-keskukselle lausunnon mukaisesti.	Luontoselvityskokonaisuus on suunniteltu yhteistyössä ELY-keskuksen luonnonsuojelun asiantuntijoiden kanssa.
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.		Luonnonsuojelulain (LSL; 9/2023) 35 §:n mukainen Natura-arviointi on tehty ja yhteensovitettu YVA-arviointiin.
Vaikka luontovaikutusten arvioinnin toteuttamisesta on jo käyty keskusteluja yhteysviranomaisen ja hanketoimijan kesken, arvioinnissa käytettävät aineistot, tietolähteet ja rekisterit olisi tullut kuvata ohjelmassa	YVA-selostuksessa ja luontoselvityksessä tiedot ovat YVA-ohjelmaa tarkempia. Menetelmäkirjallisuus on vakiintunutta ja siihen kuuluu mainittu opas.	YVA-selostuksessa on esitetty yksilöidyt tiedot tehdyistä selvityksistä sekä niiden tuloksista. Lähtötietona on

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
tarkemmin niiden riittävyyden 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.		käytetty ja käytetään Suomen lajitietokeskuksen aineistoja. Olennaiset tulokset näkyvät YVA-selostuksessa kartoilla.
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.	YVA-selostuksessa esitys rinnakkaisteistä tarkentunut huomattavasti luonnollisena osana vaiheittain etenevää suunnittelua.	YVA-selostuksessa on esitetty rinnakkaistieverkon luontoselvitykset, tiedot sekä tehty vaikutusten arviointi.
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.		YVA-selostuksessa on tieto vuollejokisimpukan esiintymisestä rakennuskohteiden läheisyydessä. Haittojen lieventämiskeinot tai toimenpiteet, jotka poistavat mahdolliset haitat, näkyvät YVA-selostuksessa. Saukon esiintyminen Kvarnbyånin ympäristössä on selvitetty kevättalvella lumijälkikartoituksella .
Arviointiselostuksessa on arvioitava hankkeen vaikutukset maakunnallisiin viheryhteystarpeisiin ja esitettävä niiden säilymistä tukevat lieventämistoimet.	Vastaa hankkeesta vastaavan näkemystä ja YVA-ohjelmassa esitettyä.	Asia on otettu huomioon YVA-selostuksessa.
Luontoselvitysten uhanalaisten ja niin sanottujen direktiivilajien havaintotieto on tallennettava lajitietokeskuksen laji.fi -tietojärjestelmään.		Havaintotieto tallennetaan lajitietokeskuksen laji.fi -tietojärjestelmään.
Pintavesi- ja kalastovaikutukset		

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
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.		YVA-selostusta laadittaessa on pyritty huomioimaan kaikki tiedossa olevat selvitykset alueella.
Yhteysviranomaisen huomauttaa, että Siuntionjoen alaosan nimi Vikträskin jälkeen on Pikkalanjoki, ja tätä nimeä on myös syytä käyttää arviointiselostuksessa, vaikka joki kuuluukin Siuntionjoen vesistöalueeseen.		Asia on otettu huomioon.
Arviointiohjelmassa työmaa- ja hulevesien määrään ja laatuun liittyvät merkittävimmät vaikutukset on tunnistettu hankkeen rakentamis- ja toimintavaiheissa. Yhteysviranomaisen 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.	Yleissuunnitelmavaiheessa pintavesien vaikutuksia ja hallintaa tarkennetaan jonkin verran, mutta tarkemmin ne ratkeavat vasta tiesuunnitelmavaiheessa.	Asia on otettu huomioon suunnittelutarkkuuden rajoissa YVA-selostuksessa.
Hankkeen vaikutusalueella olevat vesistöt sekä norot, lähteet ja lammet on esitettävä kartalla vaikutusarvioinnin tulosten tarkastelun helpottamiseksi.		Asia on otettu huomioon YVA-selostuksessa.
Yhteysviranomaisen 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		Asia on otettu huomioon YVA-selostuksessa.

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
Hankkeen riskinarvioinnissa on huomioitava onnettomuustilanteiden sammutusjätevesien johtaminen ja käsittely vesistöjen läheisyydessä.	YVA-selostusvaiheessa ei olisi tarkoitus tehdä varsinaista riskinarviota. Riskejä ja epävarmuustekijöitä käsitellään YVA-selostuksessa yleispiirteisesti, ja tarvittaessa esitetään niiden haittojen ehkäisy- ja lieventämistoimenpiteitä. Tiehankkeeseen kuuluu luontevasti YVA-asetuksen YVA-selostuksen sisältövaatimuksista "arvio mahdollisista onnettomuuksista".	Asia tarkentuu yleissuunnitelmavaiheen riskiarvioinnissa.
Ohjelmassa ei ole mainittu tehtäväksi arviointia hankkeen vaikutuksista vesienhoidon tilatavoitteiden saavuttamiseen. Hankkeen rakentamisen ja toiminnan vaikutukset hankealueen vesimuodostumien tilaan tulee arvioida laatutekijäkohtaisesti		Asia on otettu huomioon YVA-selostuksessa.
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.	Huomioidaan YVA-selostuksessa, ohjelmaan on valitettavasti jäänyt virhe.	Asia on otettu huomioon YVA-selostuksessa.
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.	Selvitetään YVA-selostusvaiheessa muut mahdolliset tietolähteet ja huomioidaan uudet lähtöaineistot YVA-selostuksessa.	Asia on otettu huomioon YVA-selostuksessa.
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.		Huomioidaan laajempi näkökulma YVA-selostusvaiheessa.
Melu-, värinä- ja ilmanlaatuvaikutukset		

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
Arviointisuunnitelman mukaan hankkeen meluvaikutuksia selvitetään melumallinnuksilla nykytilanteesta ja eri hankevaihtoehtojen toteutuessa. Lisäksi mallinuksilla selvitetään mahdollisuudet suojata melulle altistuvat kohteet meluntorjunnalla ja meluntorjunnan vaikutukset melulle altistuvien henkilöiden lukumäärään eri meluvyöhykkeillä. Esitettyä tarkastelua voidaan pitää riittävänä.	Tätä kohtaa on käyty läpi yhteysviranomaisen kanssa erillisessä palaverissa huhtikuussa 2024 ja sovittu periaatteet meluasialle.	
Mallinnusten osalta tuloksissa tulee esittää nykytilanteesta ja eri hankevaihtoehtoisissa melulle altistuvien määrät ilman meluntorjuntaa ja esitetyn meluntorjunnan kanssa.		Asia on esitetty YVA-selostuksessa.
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.	Melusteiden korkeus on rajattu myös siksi, että YVA/YS-vaiheessa ei ole tarkoituksenmukaista optimoida vielä meluntorjunnan tyyppejä ja korkeuksia, vaan tämä tehdään tiesuunnitelmavaiheessa, jolloin on varmuus, että meluntorjunta ei enää muutu. Käytännössä toteutuskustannukset kasvavat merkittävästi yli 4 m korkeilla melusteillä, ja samalla esteen korottamisella saavutettava melutason alenema pienenee. Korottamisen hyötykustannussuhde on usein melko huono, ja yli 4 m korkeita melusteitä toteutetaan harvoin edes vilkkaampien teiden varsille. Näin YVA:ssa ei liene turvallista olettaa, että korkeampi este automaattisesti toteutuisi, vaikka ohjearvoa ei saavuteta.	YVA-selostuksessa meluntorjunta alustavalla, suunnitteluvaiheeseen soveltuvalla tasolla, joka tarkentuu tiesuunnitteluvaiheessa. Mikäli ohjearvoa ei jossain kohteessa saavuteta 4 m korkealla melusteellä, tämä mainitaan arviointiselostuksessa, ja lisäksi arvioidaan, olisiko ohjearvo mahdollista saavuttaa korkeammalla melusteellä.
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.		Asia on esitetty YVA-selostuksessa.
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		Rakentamisen aikaiset melu- ja ilmanlaatuvaikutukset on arvioitu YVA-selostuksessa asiantuntija-arvion avulla tarkkuudella, kun suunnitelmat tämän mahdollistavat. Lisäksi esitetään lieventämiskeinoja.

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
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.	Tulkintamme mukaan lausunto tavoittelee sitä, että esitetään worst case numeraalinen arvo – ja että, sen vaatii epävarmuuksien, lähtötietojen ja menetelmien selkeää avaamista. Kattava kuvaus arvioinnissa käytetyistä oletuksista ja menetelmistä sekä niihin liittyvistä epävarmuuksista on esitetty hankkeen vähähiilisuuden arviointiraportissa.	Asia on esitetty YVA-selostuksessa.
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. Yhteysviranomaisen 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.	Kaikki khk-päästöjä aiheuttavat suorat ja välilliset toimet arvioidaan numeraalisesti. Rakentamisvaiheen (A1-A5) päästöt on arvioitu hankkeen hanke hankeosatasoisen kustannuslaskennan pohjalta. Päästöt on eroteltu A1-A3 tuotevaiheeseen, A4 kuljetuksiin ja A5 työmaatoimintoihin. Menetelmänä käytetään Väyläviraston infrarakentamisen vähähiilisuuden arviointimenetelmää ja raportointi tapahtuu sen ohjeiden mukaisesti. C ja D kategorioiden päästöjen laskenta on vasta kehitysvaiheessa eikä sitä tästä syystä sisällytetä mukaan tuloksiin. Niiden osuus olisi joka tapauksessa pieni verrattuna A1-A5 ja B4 vaiheisiin.	Asia on esitetty YVA-selostuksessa.
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 päästö määrää esimerkiksi kuntien		Arvioinnissa on otettu yleisesti huomioon Suomen tavoite hiilineutraaliudesta, ja perustellaan esim. lievennystoimet tätä tavoitetta vasten. Vaikutukset hiilinieluihin ja

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
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.		varastoihin laskettu paikallisesti tarkastelemalla yleispiirteisesti poistuvaa puustoa ja sen tyyppiä. Laskettua arvoa on verrattu kunnan vuotuiseen metsäkatoon ja/ tai sen keskiarvoon viimeisen 5-10 vuoden ajalta.
Arvioinnissa ja arviointiselostuksessa on huomioitava, että Kirkkonummen ja Siuntion Hinku-kuntina tavoitteleman 80 prosentin päästövähennyksen lisäksi on huomioitava kuntien muut mahdolliset ilmasto- ja kestävyysuunnitelmat ja -tavoitteet.		YVA-selostuksessa on tuotu tarkemmin esiin lausunnon mukaisesti kuntien omat tarkemmat ilmastotavoitteet, ja niihin mahdollisesti liittyvät määrätetyt toimenpiteet.
Rakentamisen aikaisten maamassojen kuljetuksia, niiden määriä ja kuljetusmatkoja koskevat ilmastovaikutuksiin liittyvät arviot tulee esittää selostuksessa. 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. Jos hankekohtaisia tietoja ei ole saatavilla, voidaan perustelluista syistä arvioinnissa hyödyntää oletuskuljetusmatkoja.		YVA-selostuksessa maamassoihin liittyviä khk-päästöjä on arvioitu suunnittelutason ja saatavilla olevan tiedon mahdollistamalla tarkkuudella.
Rakentamisesta aiheutuvien khk-päästöjen vähentämiskeinoja olisi suositeltavaa tarkastella arvioinnissa monipuolisemmin kuin ohjelmassa on esitetty. Lieventämiskeinojen tehokkuutta on syytä havainnollistaa ja eri vaihtoehtoja on syytä verrata toisiinsa. Yhteysviranomaisen pitää erityisen hyvänä, että ilmastovaikutusten lieventämistä tarkastellaan osana tiesuunnittelua ottamalla huomioon esimerkiksi teknisten ratkaisujen vaikutuksia liikennenopeuksiin.	YVA- selostuksessa khk-päästöjen vähentämistä on YVA-ohjelmassa mainittu tarkemmin ja monipuolisemmin. Lieventämiskeinojen läpinäkyvyyteen kiinnitetään on vertailemalla ja havainnollistamalla päästösäästöjä ymmärrettävästi.	Vähentämiskeinot ovat esitetty tarkemmin liitteenä olevassa vähähiilisyyden arviointiraportissa.
Päästökerrointen lähteenä mainittu VTT:n Lipasto-malli ei ole enää käytössä yksikköpäästötietokannan osalta. Arvioinnissa voidaan		Kertoimina on käytetty co2data.fi/infra kertoimia

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
rakentamista koskien käyttää Suomen ympäristökeskuksen päästötietokannan (https://co2data.fi/rakentaminen/) tietoja. Lisäksi arvioinnissa on syytä hyödyntää internetistä löytyvää julkaisua Infrarakentamisen vähähiilisuuden arviointimenetelmä (Väyläviraston ohjeita 43/2023).		kuljetuksille, jotka ovat Väyläviraston hyväksymiä.
Arvioinnissa tulee tunnistaa myös hankkeen ilmastomuutokseen sopeutumisen tarpeet sekä ilmastoriskit. Sopeutumiskeinojen tarkastelussa tulee huomioida esimerkiksi kuivuusjaksojen sekä tulvien ja sateisuuden lisääntymisen vaikutukset tierakenteisiin.		Ilmastomuutokseen sopeutumista on tarkasteltu YVA-selostuksessa. Arviointia on tehty yhteistyössä pintavesiin kohdistuvien vaikutusten kanssa.
Maisema sekä kulttuuriympäristö ja -perintö		
Suunnittelualan 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.	Vastaa hankkeesta vastaavan näkemystä ja YVA-ohjelmassa esitettyä, asia nousee painopisteenä arviointiin. Haitallisten vaikutusten minimoiminen ja ympäristöarvojen vaaliminen on suunnittelua ohjaava periaate.	
Arviointiselostuksessa tulee esittää keinoja maisemavaurioiden vähentämiseen, ohjelmassa esitettyjen haitallisten vaikutusten lieventämisperiaatteiden mukaisesti.		YVA-selostuksessa on eritelty sekä erityisten maisemavaurioiden sekä yleisempien maisemahaittojen lievennyskeinot.
Hankkeen vaikutuksia maisemaan on myös hyvä havainnoida esimerkiksi havainnekuvien, perspektiivipiirroksien ja kuvasovittein sekä sanallisena selostuksena. Ohjelman mukaan 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.		YVA-selostuksessa on eritelty myös kulttuuriympäristöön liittyvien maisemavaurioiden sekä yleisempien maisemahaittojen lievennyskeinot.
Kirkkonummea koskevalla suunnittelualan osalla ei ole tehty lainkaan arkeologisia inventointeja tai inventoinnit eivät ole ajan tasalla	Inventoinnin olisi voinut kuvata tarkemmin, mutta työohjelma muodostettiin lähellä YVA-ohjelman valmistumista.	YVA-selostusta varten on tehty muinaisjäännösinventoinnin toinen osa joka

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
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.	Toimitetaan raportit museolle ja kuvataan menetelmät tarkemmin YVA-selostuksen liiteraportissa.	keskittyy rinnakkaisteihin.
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-suositukseen ja ohjearvoihin. Esitetty arviointi on yhteysviranomaisen arvion mukaan pääosin riittävä.		
Arvioinnissa on kuitenkin huomioitava annetuissa viranomaislausunnoissa mainitut tarkennukset kuten uimavesien laatuun kohdistuvat vaikutukset.	Voidaan huomioida, mutta ei ole uimarantoja kovin lähellä.	Asia on esitetty YVA-selostuksessa.
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.	Vastaa hankkeesta vastaavan näkemystä ja YVA-ohjelmassa esitettyä sekä YVA-lain mukaisia ympäristövaikutuksia. Yhteisvaikutuksista korostuu uudet maankäytön alueet, joita on sekä hyväksytyissä kaavoissa että strategioissa ja tavoitteissa.	Yhteisvaikutukset kehittyvän maankäytön kanssa on otettu huomioon läpileikkaavasti YVA-selostuksessa.
Hankkeen todennäköisesti merkittävät vaikutukset		
Ohjelmassa on esitetty alustava arvio hankkeen todennäköisesti merkittävimmistä vaikutuksista, joihin vaikutusarviointia painotetaan. Arvio käsittää hankkeen toimintavaiheen,	Tämä alustava arvio on kattanut kaikki ympäristövaikutukset, rakentamisvaihetta ei ole suljettu pois mutta ei arvioitu tässä vaiheessa todennäköisesti merkittäväksi. Asia ei muuttunut tarkentuvan arvion myötä.	Rakentamisen aikaisten vaikutus on esitetty YVA-selostuksessa.

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
mutta merkittävimpiä vaikutuksia ei ole erikseen esitetty hankkeen rakentamisolueeseen. Myös rakentamisolueen 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.	Vastaa hankkeesta vastaavan näkemystä ja YVA-ohjelmassa esitettyä. Kuuluu luontevasti varsinaiseen arviointivaiheeseen ja on YVA-asetuksen AS-sisältövaatimusten mukaista.	Asia on esitetty YVA-selostuksessa.

3 Kirkkonummen lausunto

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
Kirkkonummen kunnan lausunto (johdantolause) Kirkkonummen kunta tuo lausunnossa esiin kunnan kehittämisen näkökulmasta tärkeät maankäytölliset ja liikenteelliset tavoitteet osaksi ympäristön vaikutusten arviointia. Näiden lisäksi lausunnossa tuodaan esiin korjauksia ja havaittuja vähäisiä puutteita YVA-ohjelmaan.		
Maankäytölliset ja liikenteelliset tavoitteet Nykyiset kantatien 51 liikennemäärät (KVL 12 000–15 000) ovat korkeat kaksikaistaiselle maakunnallisesti merkittävälle pääteijaksolle. Kirkkonummenportista Siuntion ja Kirkkonummen rajalle on vaarallisimpia tiejaksoja jopa valtakunnan tasolla tarkasteltuna. Viiden kilomerin tiejaksolla vuosina 2018–2022 on liikenneonnettomuuksissa menehtynyt neljä henkilöä. Liikennemäärät ja liikenneturvallisuus edellyttävät tieyhteyden parantamista. Keinot nykyisten Båtvikintien ja Kaapelitien (Siuntio) tasoliittymien liikenne- turvallisuuden parantamiseksi ovat rajalliset. Vilkasliikenteisellä tiejaksolla tämä edellyttää vähintään tasoliittymien muuttamista eritasoliittymiksi ja muitakin toimenpiteitä. Tavoitteena on nopeusrajoituksen nostaminen aluevarausuunnitelmasta (80 km/h > 100 km/h), mikä edellyttää liittymäjärjestelyjen toteuttamista laajemmin kuin aluevarausuunnitelmassa. Tietoa tieyhteyden parantamisen ajankohdasta ei ole (arviolta ajoittunee 2030- tai 2040-luvuille). Kirkkonummen kunta pitää erittäin tärkeänä, että suunnittelun lähtökohtana arvioidaan ensisijaisena vaihtoehto kolmen (nelikaistatie 100 km/h) vaikutukset ympäristöön. Riistaeläinten kulkuyhteys Kirkkonummen ja Siuntion rajalla otettava huomioon suunnittelussa. Kävelyn ja pyöräilyn seudullinen pääreittiyhteys päättyy Kirkkonummen ja Siuntion kuntien rajan tuntumassa; tavoitteena on oltava yhteyden jatkaminen kantatien	YVA-selostusvaiheessa tutkitaan kaikki YVA-ohjelmavaiheessa esitetyt vaihtoehdot. Kaikki YVA-ohjelmassa esitetyt toimenpiteet parantavat kantatien 51 liikenneturvallisuutta merkittävästi, kaksiajorataisella tiellä vielä yksiajorataista tietä enemmän. YVA-selostusvaiheessa tarkennetaan rinnakkaisväylän ja kantatien 51 suuntaisen jalankulku- ja pyörätien periaatteet.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
tuntumassa Siuntion suuntaan. Kirkkonummen kunta painottaa, että reitti tulee olla mahdollisimman suoralinjainen pääpyöräilyverkolle soveltuva korkealaatuinen yhteys.		
Pedersinportin eritasoliittymä Kirkkonummen kuntakeskuksen läntinen pääsisääntuloyhteys palvelee Munkinmäen aluetta, joka on kehittymässä pääosin tilaa vievän kaupan, mutta osin myös keskustahakuisen kaupan alueeksi. Risteysalueen kehittäminen vastaamaan uutta tavoitenopeutta (100 km/h) edellyttäneen liittymäjärjestelyjen suunnittelua uusin perustein verrattuna kantatien aluevaraussuunnitelman mukaiseen liittymäratkaisuun. Hankkeella saattaa olla vaikutusta Pedersinportin asemakaavan sisältöön, minkä seurauksena kunta odottaa alustavia suunnitelmia uusista liittymäjärjestelyistä. Suunnittelussa on varauduttava katuyhteyden toteuttamiseen Bro-Kolsarin suunnasta. Kunnan tavoitteena on johtaa liittymän kautta lännen suunnasta tuleva bussiliikenne (Inkoon ja Siuntion suunnasta) Munkinmäentielle ja suunnitelluille bussipysäkeille, josta on yhteys asematunnelin kautta matkakeskukseen, jossa on vaihtomahdollisuus junaan, HSL-busseihin ja takseihin.	YVA-selostusvaiheessa tutkitaan kaikki YVA-ohjelmassa esitetyt vaihtoehdot. Vaihtoehdoissa, joissa kantatien nopeustaso on 100 km/h, kaikki eritasoliittymät mitoitetaan uudelleen. Suunnittelussa huomioidaan Kirkkonummen lausunnossa esitetyt yksityiskohdat muun muassa joukkoliikenteen yhteystarpeet. Vaihtoehtoja käydään keskustelua ELY-keskuksen ja kuntien kanssa ja ratkaisut hyväksytään hankeryhmän kokouksessa ennen vaikutusten arvioinnin raportoinnin aloittamista.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Rinnakkaistien toteuttaminen (kuntakeskus-Vuohimäki-Pikkalanlahti) Aluevaraussuunnitelman mukainen Länsiväylän alittava yhdystie (rinnak- kaistie) kuntakeskuksen ja Pikkalanlahden kesken on toteutettava aluevaraussuunnitelman periaatteiden mukaisesti. Edellä kuvatus yhdystien (rinnakkaistien) jatkuvuuden vuoksi olisi perusteltua jatkaa rinnakkaistietä Siuntion puolelle Pikkalanlahden työpaikka-alueen kautta (Pikkalanlahden työpaikka-alueen asemakaavoitus). YVA-ohjelmassa esitetyistä - vaihtoehdoista VE 2B ja VE 3B (kantatie 51 uudella linjauksella Pedersin kohdalla) mahdollistaisi nykyisen tien muuttamisen rinnakkaistieksi Pedersinportin ja Vuohimäenportin välillä.		Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Vuohimäenportin eritasoliittymä Kirkkonummen kunta on priorisoinut Vuohimäenportin liittymän toteuttamisen erittäin korkealle ja edistää sitä tulevalle MAL-kaudella (MAL 2023 - suunnitelmassa priorisoituna on Masalanportin eritasoliittymä Kehä III:lla). Liittymä mahdollistaisi Vuohimäen ja Pikkalanlahden työpaikka-alueiden kehittämisen. Samalla Kantvikin keskustan ja asuinalueen läpi ohjautuva raskas liikenne poistuisi merkittävilta osin Sokeritehtaantieltä. Vuohimäen eritasoliittymä mahdollistaisi satamien kehittämisen, millä saat- taisi olla vaikutusta alueelle sijoittuvan yritystoiminnan luonteeseen. Liittymä palvelee myös Kantvikin asukkaita, sillä	Periaatteet rinnakkaisväylästä ja eritasoliittymien kytkennästä rinnakkaisväylään ja olemassa olevaan muuhun tieverkkoon määritellään alustavasti YVA-selostusvaiheessa.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
lähitulevaisuudessa Kirkko- nummenportin eritasoliittymän ajoneuvoliikennemäärät kasvavat huomatta- vasti Kirkkonummen kunta- ja liikekeskustan kehittämisen johdosta. Kirkkonummi laatii parhaillaan Kantvikin osayleiskaavaa, joka mahdollistaa noin 3000 uuden asukkaan sijoittumisen alueelle. Suunnittelussa otettava huomioon Vuohimäen ampumarata (lupa rakentamiseen on myönnetty).		
Pikkalanlahden työpaikka-alueen asemakaavoitus Vireillä oleva Pikkalanlahden asemakaava ei ole edennyt. Kunta on aiemmin esittänyt Siuntion kunnalle, että Pikkalanlahden asemakaavassa on mahdollista osoittaa uusi yhdystie (rinnakkaistie) Marsuddeniin (jonne Siuntio on laatinut osayleiskaavan) ja ohjata liikenne Vuohimäen eritasoliit- tymään. Tämä edellyttäisi kuitenkin Siuntion kunnan tahtoa asian edistä- miseksi, koska se palvelisi ensisijaisesti Siuntion kunnan tarpeita. Uusi yhdystie mahdollistaisi Kantvikin palvelujen (myös koulut ja päiväkodit) käytön Marsuddenin asukkaille. Uuden yhdystien kautta voitaisiin järjestää bussilinja ja näin Marsuddenin asukkaat voisivat käyttää Kantvikin suunnan kehittyviä bussiyhteyksiä (tavoitteena on runkomainen bussiyhteys Kantvikista Kirkkonummen asemalle ja/tai metron varrelle 2030-luvulla).	Yhtenä ratkaisuna rinnakkaisväylän järjestämiseksi tutkitaan YVA-ohjelmavaiheessa Kirkkonummen lausunnossa kuvaamaa yhteyttä kantatien 51 eteläpuolella. Keskustelu rinnakkaisväylän periaatteista käynnistetään kuntien kanssa työpalaverissa tammikuussa.	Tiedot otetaan huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Tarkennukset ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan Kirkkonummen kunta katsoo, että kyseinen YVA-ohjelma on laadittu varsin kattavasti. Kunta haluaa kuitenkin tarkentaa seuraavia kohtia arviointiohjelmaan.		
Uudenmaan ELY-keskus on laatinut aluevarausuunnitelman (AVS) vuonna 2017. Se on mainittu yhtenä kantatie 51 kehittämisen suunnitelmana, mutta sitä ei ole tuotu selkeästi esiin hankkeen vaihtoehtojen keskeisenä lähtökohtana YVA-ohjelmassa. Aluevarausuunnitelmassa on esitetty tavoitetilanteen ratkaisu, joka on lähtökohtana yleissuunnitelman laadinnalle.		Lähtökohtien kirjausta on täsmennetty YVA-selostuksessa.
Sivulla 7 on ilmaistu epäselvästi, että kantatie 51 ei ole maanteiden pääväylä. Korjauksena (täsmennyksenä asiaan), että kantatie kuuluu maakunnallisesti merkittävänä yhteytenä edelleen muuhun päätieverkkoon kuin runkoverkko.	Kantatie 51 ei ole Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen <i>maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta</i> mukainen pääväylä. Kirkkonummen lausunnon mukaisesti kantatie 51 kuuluu muuhun valta- ja kantateiden muodostamaan päätieverkkoon.	
Sivulla 26 toisen kappaleen ensimmäisessä lauseessa puuttuu elinkeinoelämän kuljetuksia tuottavana alueena tärkeä Pikkalanlahden teollisuusalue. Alueella toimii muun muassa Prysmian Groupin kaapelitehdas, joka on sekä laajentanut että laajentaa lähivuosina teollista toimintaansa investoimalla merkittävästi	Tietoja, jotka otetaan huomioon kokonaisuudessa ja täsmennetään kuvaus YVA-selostuksessa.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
tehtaan kapasiteetin lisäykseen. Yhtiö työllistää Suomessa noin 600 henkilöä ja vihreän siirtymän mukaiset toimenpiteet mahdollistavat noin 300 uuden työpaikan syntymisen. Tehtaalla on oma laiva- laituri Pikkalanlahdella merikaapeleiden kuljetusta varten. Kapasiteetin li- säys lisää myös henkilö- ja materiaalikuljetuksia kantatielle 51. Edellä kuvattu luo paineita Vuohimäenportin eritasoliittymän toteuttamiselle.		
Sivulla 28 (3. kappale) mainitusta Båtvikin teollisuusalueesta käytetään Kirkkonummella nimeä Pikkalanlahden työpaikka-alue. Kirkkonummella kaavoitusohjelmassa on Pikkalanlahden ja Vuohimäen osayleiskaava odotuskorissa, mikä tarkoittaa hankkeen käynnistymistä mitä ilmeisimmin lähivuosien aikana. Alueella on myös merkittävä potentiaali elinkeinoelämän kehittämisedellytyksille meriyhteyden (sataman) vuoksi. Kantatien 51 ja Vuohimäenportin eritasoliittymän kehittäminen on tärkeää elinkeinoelämälle.	Tietoja, jotka otetaan huomioon kokonaisuudessa ja täsmennetään kuvaus YVA-selostuksessa.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Kirkkonummella Kantvikin teollisuusalueen liikenne ohjautuu pääasiassa Kantvikin asuntoalueen läpi ja lisää Upinniementien sekä Kirkkonummenportin eritasoliittymän raskasta liikennettä. Kantatien 51 ja Vuohimäen eritasoliittymän kehittämisellä Kantvikin ja Pikkalanlahden työpaikka-alueiden raskas liikenne ja työntekijöiden ajoneuvoliikenne on mahdollista ohjata Vuohimäen kautta kantatielle 51 vähentäen liikenteellistä painetta Kirkkonummenporttiin.	Tietoja, jotka otetaan huomioon kokonaisuudessa ja täsmennetään kuvaus YVA-selostuksessa.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Kirkkonummen kuntakeskuksen kehittäminen ja vireillä oleva Kantvikin osayleiskaava lisäävät tulevaisuudessa liikenteellistä painetta Kirkkonummenporttiin, vaikka kunta panostaa joukkoliikenteeseen. Vuohimäenportin lisäksi Pedersinportin eritasoliittymällä on myös tärkeä rooli vähentää Kirkkonummenportin liikenteellistä painetta läntisenä sisääntuloväylänä.	Tietoja, jotka otetaan huomioon kokonaisuudessa ja täsmennetään kuvaus YVA-selostuksessa.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Suunniteltu Kirkkonummen aseman läntinen alikulku lisää kt 51 liikenteelle vaihtoehtoisia kulkureittejä Pedersinportin liittymän suunnasta kuntakeskukseen ja on lisäksi omiaan vähentämään ruuhkautuvaa liikennettä Kirkkonummenportin liittymässä. Tämä korostaa myös Pedersinportin liittymän toteutuksen tärkeyttä ja vaikutusta liikenneturvallisuuteen.	Tietoja, jotka otetaan huomioon kokonaisuudessa ja täsmennetään kuvaus YVA-selostuksessa.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
YVA-ohjelman vaikutusten arviointia voi jossain määrin vaikeuttaa se, ettei lopullista rinnakkaistieverkostoa ole vielä tiedossa. Lähtökohtana tulee kuitenkin olla kattava rinnakkaistieverkoston jatkumo Kirkkonummen ja Siuntion välisellä osuudella. Kirkkonummi pitää tärkeänä, että rinnakkaistieverkosto kulkee lähellä kantatien 51 käytävää. Tämä on tärkeää mahdollistaen myös hitaan liikenteen liikkumisen. Nykyinen Överbyntie ei ole kovin	Rinnakkaisen tieverkon periaatteet suunnitellaan ja raportoidaan YVA-selostusvaiheessa. Yhteistyötä kuntien kanssa tehdään jatkuvasti suunnitteluratkaisun muodostamiseksi.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
soveltuvaa mutkaisena ja kapeana varsin kaukana kulkevalle rinnakkaistielle.		
Kirkkonummi haluaa nostaa kävelyn ja pyöräilyn pääreittiyhteyksien tarpeen lännen suuntaan Siuntioon asti. Reitin linjauksella (suoruuudella) on vaikutus matka-ajan pituuteen ja väylän käytettävyyteen pääpyöräily-yhteytenä (pääve). Tämä tulee arvioida tarkasti suunnittelun eri vaihtoehtoissa. Lisäksi tulee arvioida EuroVelo 10-reitin nykyinen linjaus Överbyntien kautta pyöräilyn pääreitit valmistuttua kantatien 51 käytävässä Siuntioon asti.	Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien periaatteet suunnitellaan YVA-selostusvaiheessa ja vaikutukset raportoidaan osana vaihtoehtojen vaikutuksia.	YVA-selostuksessa on esitetty pyörätieyhteydet tarkentuneen suunnittelun pohjalta.
Kirkkonummen kunta toteaa, että sivulla 42 mainittu MAL-suunnitelma 2019 on päivittynyt hyväksyttynä MAL 2023 suunnitelmaan. Uutta MAL-sopimusta neuvotellaan ja MAL-sopimus saataneen aikaiseksi vuonna 2024. Kirkkonummen kunta tuo esiin, ettei YVA-ohjelman Kirkkonummen maankäyttöä koskevassa osuudessa (alkaen s. 54) kuntakeskuksen kehityskuvaa ole tuotu selvästi esiin. Kehityskuva on osayleiskaavan keskeinen lähtötieto. Se tulee nostaa selkeästi esiin YVA-ohjelmassa yhtenä tietolähteenä. Siinä on linjattu muun muassa Vuohimäenportin alueen maankäytöstä. Maankäytön kehittäminen nojautuu kantatien 51 aluevarausuunnitelman pääperiaatteisiin, jotka tulee nostaa keskeisenä suunnitelmana selkeästi esiin YVA-ohjelmassa. Sivulta 58 puuttuu Kirkkonummen keskustassa sijaitseva Tallinmäen asemakaava, joka on tullut lainvoimaiseksi vuonna 2023. Myös Villa Hagan puiston asemakaava on käynnistynyt vuonna 2023. Nämä ovat merkittäviä asemakaavoja Kirkkonummen keskustan alueella ja nämä tulee lisätä lähtötietoaineistoihin. Lisäksi vireillä on muitakin kaavahankkeita.	Nämä ovat tietoja, jotka otetaan huomioon kokonaisuudessa ja täsmennetään kuvaus YVA-selostuksessa. MAL-suunnitelmaa ei ollut hyväksytty YVA-ohjelman viimeistelyn aikaan.	Kaavoitusta koskevat tiedot on otettu huomioon YVA-selostuksessa ja vaikutusten arvioinnissa. Kehityskuva on keskeinen lähtötieto vaikutusten arvioinnissa.
Sivulla 80 elinkeinoelämän kuljetuksia tuottavana merkittävänä alueena on Kantvikin lisäksi Pikkalanlahden teollisuusalue, joka tulee lisätä arviointiohjelmaan. Sivulla 81 puuttuu Purokummuntie, joka on myös liikenteellisesti merkittävä kantatiehen liittyvä katuyhteys Kirkkonummen keskustassa.		Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Sivulla 86 joukkoliikenteen tarjonta muodostuu Kirkkonummella ja Siuntiossa Helsingin seudun liikenteen (HSL) joukkoliikennetarjonnasta (https://www.hsl.fi/). Sen lisäksi Inkoosta ja Raaseporista Helsingin suuntaan kantatiellä 51 on varsin kattava joukkoliikennetarjonta, jota Inkoo on yhdessä ELY-keskuksen kanssa lisännyt merkittävästi. Kyseiset vuorot toimivat myös U-liikenteen vuoroina (HSL lippujen käyttöoikeus HSL-alueella) lisäten palvelutasoa kantatien 51 varrella Kirkkonummella ja Siuntiossa. Ympäristövaikutusten arviointisuunnitelmassa tulee arvioida myös vaikutukset joukkoliikenteen kehittämisedellytyksille ja pysäkkimuutosten vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön. Espoon	Joukkoliikenneasiaan on paneuduttu suunnittelussa ja mm. järjestetty palaveri HSL:n kanssa asiasta syyskuussa 2024.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
kaupunkiradan valmistuttua vuosikymmenen lopulla HSL on kaavaillut merkittävää lähijunaliikenteen tarjonnan lisäämistä Kirkkonummen ja Helsingin välille (pääöstä asiasta ei ole). Tällöin U-junaliikenteen matka-aika Kirkkonummelta Helsinkiin nopeutuu noin 5–6 minuuttia. Tällä on vaikutus joukkoliikenteen käyttöön ja todennäköisesti myös liityntäpysäköintiin Kirkkonummen länsipuolelta.		
Kirkkonummen kunta tuo esiin meluntorjunnan tarkastelut, jotka tulisi tehdä mahdollisuuksien mukaan yhteistarkasteluina huomioiden muut merkittävät melulähteet. Meluntorjunnan kattavuutta tulee arvioida prosessin aikana ja huomioitava riittävällä tasolla merkittävän asutuksen suojaamiseksi.	Meluvaikutusten arvioinnissa huomioidaan alueen muut melulähteet ja mahdollinen yhteismelun vaikutus esimerkiksi alueilla, joissa Rantarata on lähellä tietä ja asutusta jää väylien väliin. Meluntorjunnan vaikutukset arvioidaan YVA-ohjelman mukaisesti tämän dokumentin luvussa 2 kuvatuin tarkennuksin. Varsinainen meluntorjunnan suunnittelu tehdään tiesuunnitelmavaiheessa.	Tiedot otetaan huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Kantatie 51 parantaminen Purokummuntien liittymän kohdalla hankkeentie- ja katusuunnitelmat tulee lisätä myös lähtöaineistoihin. Lisäksi sivulla 12 mainitut suunnitelmat eivät näkyneet lähdeluettelossa ja ne tulisi lisätä sinne. Kantatie 51 aluevaraussuunnitelman lisäksi vuonna 2019 valmistuneet Toimenpideselvitys Kt 51 Båtvikin alueen liikennejärjestelyt, Kirkkonummi ja Siuntio ja Toimenpiteiden vaiheistusselvitys Kt 51 Kirkkonummi – Inkoo tulee huomioida ja lisätä YVA-ohjelman lähdeaineistoihin. Lisäksi Kirkkonummen keskustassa on lähivuosina useita katuhankkeita. Nämä on hyvä käydä läpi ja arvioida onko niillä vaikutusta YVA-ohjelman arviointiin.	Täydennetään suunnitelmat lähtökohtien kuvaukseen YVA-selostusvaiheessa. Täydennetään myös lähtöaineistoluetteloa puuttuneiden kirjausten osalta. Selvitetään myös Kirkkonummen keskustan katuhankkeiden merkitys kantatien 51 parantamiselle.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Kirkkonummella tapahtuu neljänneksi eniten hirvieläinonnettomuuksia Uudenmaan alueella (ks. https://kirkkonummi.fi/hidasta-valta-vaarallinen-hirvieläinokolari/). Suunnitelmista puuttuu maininta riista-aidoista, jotka olisi tulossa kantatien 51 varrelle. Samalla tulee turvata eläinten kulkumahdollisuudet kantatien yli viherkäytävissä.	Täydennetään tieto tulevista riista-aidoista YVA-selostukseen. Lähtökohtana kantatien 51 suunnittelussa on aiemman AVS:n mukaisen Båtvikin eläinallikulan sisältyminen vaihtoehtojen toimenpiteisiin.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Rakennus- ja ympäristölautakunta 21.11.2023 § 151		
Rakennus- ja ympäristölautakunta katsoo, että arviointiohjelmassa esitetyt arvioitavat vaihtoehdot ovat perustellut ja riittävät. Suunnittelualueen nykytilan ja kehittymisen kuvauksen (luku 3) osalta rakennus- ja ympäristölautakunta esittää seuraavaa:		
Luonnonympäristön kuvaukseen (luku 3.3) tehdään seuraavat lisäykset: Keironin luontoselvityksessä (2014) on kantatien 51 lähiympäristössä rajattu kaksi paikallisesti erittäin arvokkaaksi luokiteltua	Mainitut selvitykset ovat käytössä ja mainitut tiedot sisällytetään nykytilakuvaukseen tiedot päivitettyinä vuosien 2023-2024 maastotarkistusten perusteella.	YVA-menettelyä varten on tehty laajat luontoselvitykset, jotka tarjoavat

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
metsäaluetta (rantaradan ja Napakelkantien välinen lehto ja Järvitien itäpuolinen tuoreen ja lehtomaisen kangasmetsän alue), - Faunatican kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksessä (2020) on kantatien 51 lähiympäristössä rajattu paikallisesti erittäin arvokkaaksi luokiteltu lehtokorpi Vuohimaässä sekä METSO I- ja II-luokkien kriteerit täyttäviä kohteita, - Keironin selvityksessä ekologisista yhteyksistä (2014) on esitetty kantatien 51 ylittävinä paikallistason yhteyksinä hirvieläimille soveltuva yhteys Pedersinsuoran länsipään kohdalla ja mm. liito-oravallekin soveltuva metsäinen yhteys Pedersinsuoran länsipuolella sekä kantatien 51 alittava mm. saukolle soveltuva Kvarnbyånin vesiyhteys. - Liito-oravatilanne selvitetään vähintään 200 metrin päähän kantatiestä niin, että saadaan laaja-alaisemmin selville liito-oravan tärkeät elinympäristöt ja niiden väliset yhteydet. - Saukon mahdollisten lisääntymis- ja levähdyspaikkojen esiintyminen selvitetään Kvarnbyånin rantavyöhykkeellä kantatien 51 lähiympäristössä. Kirkkonummen ympäristönsuojeluyksikkö on havainnut saukon jälkiä Kvarnbyånin reunoilla Munkinmäentien sillan alla. Lisäksi ympäristönsuojeluyksikölle on tehty ilmoitus saukkohavainnosta Kvarnbyånissa Kirkkonummen liittymän kohdalla.	Liito-oravaselvitys on tehty noin 100 metrin levyisenä kantatien molemmin puolin. Tämä on riittävä laajuus ja asia on varmistettu Yhteysviranomaiselta. Kvarnbyån alueella tehdään saukkokartoitus (lumijälkikartoitus)	ajantasaisen tiedon suunnittelun pohjaksi.
Maaperän ja kallioperän kuvaukseen (luku 3.4) lisätään, että Geologisen tutkimuskeskuksen karttapalvelun (1:250 000) mukaan Kirkkonummen keskustan ja Karlbergintien välillä on kantatien 51 kummallakin puolella alue, jolla happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys on suuri.	Tarkennetaan YVA-selostusvaiheessa suunnittelualueen maaperän kuvausta esitetyn mukaisesti sekä myös tarkentuneiden lähtötietojen pohjalta (pohjatutkimukset).	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Pintavesien kuvauksesta (luku 3.5.1) poistetaan maininta Jolkbyånin lyhydestä (Jolkbyån on ainakin 7 km pitkä latvaosuuksien ollessa Masalassa) ja täsmennetään, että Kvarnbyånissa on kalastokunnostukset aloitettu vuonna 2021, jolloin tehtiin kalatie Överbyn patoaltaan kohdalle ja kutusorakoita kalatien eteläpuolelle. Pintavesien kuvausta (luku 3.5.1) täydennetään tiedoilla Estbyånin tilasta siltä osin, kuin niitä on saatavissa Suomen ympäristökeskuksen aineistosta. Pohjavesien kuvauksesta (luku 3.5.2) poistetaan kuvan 41 kartalta nimi "Ingarskilaån" (kyseessä on pienempi uoma, joka laskee Kocksbybäckenin kautta Torbackåniin).		Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Ilmastotavoitteiden ja tiesuunnittelun kuvaukseen (luku 3.6.2) lisätään Kirkkonummen kuulumisen Euroopan komission kaupunginjohtajien ilmastopöytäkirjaan ja sitoutuminen siten kestävän energian ja ilmaston		Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
toimintasuunnitelman (SECAP-suunnitelman) laatimiseen ja käyttöönottoon. Vuonna 2021 käyttöön otetussa Kirkkonummen SECAP-suunnitelmassa esitetään liikennesektoria koskevin toimenpiteinä mm. joukkoliikenteen osuuden kasvattamista kulkutapajakaumissa sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamista. Kirkkonummi kuuluu HINKU- verkoston lisäksi KUUMA-seudun kuntaverkostoon, jolla on oma ilmastoohjelma ja ilmastomuutokseen sopeutumisohje.		
Liikenneturvallisuuden kuvaukseen (luku 3.8.3) lisätään esitys, josta ilmenee eläinonnettomuuksien sijainnit suunnittelualueella.	Eläinonnettomuuksien raportointi on muuttunut eikä eläinonnettomuuksista saa enää tietoa samoin kuin aiemmin.	
Muut Happamien sulfaattimaiden huuhtoutumisriski ja toimenpiteet, joilla ehkäistään sulfaattimaista aiheutuvat haittavaikutukset vähintään alueella, jolla GTK:n karttapalvelun (1:250 000) mukaan on suuri sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys.	Käsitellään selostuksessa sekä pinta- että pohjavesien osalta.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Hulevesienhallinnan toteuttaminen tienrakentamisvaiheessa Siuntionjoen kohdan lisäksi Estbyåniin kuuluvan Kvarnbyånin kohdalla tavoitellen sitä, että hulevesien mukanaan tuoma kiintoaines ei pääse tukkimaan taimenen kutusoraikkoja ja heikentämään Estbyånin tilaa.	Hulevesien tarkempi hallintasuunnitelma tehdään vasta tiesuunnitteluvaiheessa. Vesistövaikutusten arvioinnissa kiintoaineen kulkeutuminen on lähtökohtaisesti tärkeä asia. Mainitaan haitallisten vaikutusten lieventämistoimenpiteissä.	Asia on otettu huomioon YVA-vaiheen ja suunnittelutarkkuuden rajoissa.
Yhteismelu kantatien 51 läheisyydessä olevien muiden meluavien toimintojen kanssa (melupäästöjä syntyy mm. Vuohimäen alueen maa- aines- ja ympäristöluvallisista toiminnoista ja rantaradasta). Lisäksi arviointiohjelmaan esitetään kirjattavaksi, että valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisia melutason ohjearvoja pidetään yleissuunnitelmassa tavoitetasona pois lukien ainoastaan kohteet, joissa risteysalueiden näkemäaluevaatimukset ym. turvallisuuteen liittyvät vaatimukset estävät tehokkaan meluntorjunnan rakentamisen.	Yhteismelu huomioidaan meluvaikutuksia arvioitaessa. Meluntorjunnan lähtökohtana on valtioneuvoston päätöksen ohjearvot, ja melutasoja verrataan näihin meluvaikutuksia ja meluntorjunnan tarvetta YVA-selostuksessa arvioitaessa. Varsinainen meluntorjunnan suunnittelu tehdään seuraavissa suunnitteluvaiheissa ja päätökset tulevasta meluntorjunnasta tehdään tiesuunnitelmavaiheessa.	Asia on otettu huomioon YVA-vaiheen ja suunnittelutarkkuuden rajoissa.

4 Siuntion lausunto

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
Kunta pitää vaihtoehtojen 2 ja 3 tutkimista erittäin tärkeänä. Siuntion kunnan maankäytön kehityskuvan päivityksessä 2040 (KV 7.6.2023) Sunnavikin ja Kelan eritasoliittymät sekä nelikaistatie Sunnavikistä kohti Kirkkonummea on esitetty kunnan saavutettavuutta ja yhteyksiä parantavina toimenpiteinä.	YVA-selostusvaiheessa tutkitaan YVA-ohjelmassa esitetyt vaihtoehdot ja arvioidaan myös vaihteittain toteuttamisen mahdollisuudet.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.

LIITE YVA-selostukseen

Sisältö	Vastine ja asian taustoitus	Toimenpide
Ensimmäisessä vaiheessa tulisi pikaisesti toteuttaa Sunnanvikin eritasoliittymä ja Kelan eritasoliittymä pidemmällä aikavälillä.		
YVA-ohjelman tekstiosioissa tarkasteltavien vaihtoehtojen maininnat tulisi olla yhteneväisiä vaihtoehtokartoilla esitettyjen ratkaisuvaihtoehtojen kanssa. Kartoilla Störsvikin liittymän yhteydessä mainitaan "ETL tai risteysilta". Störsvikintien liittymän kehittäminen eritasoliittymänä ei ole kunnan maankäytön kehityskuvan mukainen. Maankäytön kehityskuvan 2040 päivityksen mukaisesti liikenne kuntakeskuksen ja kunnan eteläosien välillä tullaan ohjaamaan Sunnanvikin eritasoliittymän kautta, joka toimii samalla pääsisääntuloväylänä keskustaan.	Tarkennetaan vaihtoehtojen tekstikuvauksia YVA-selostusvaiheessa ja huolehditaan karttojen ja tekstikuvauksen yhdenmukaisuudesta.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
Sunnanvikin eritasoliittymästä etelään Störsvikiin suuntautuvan asemakaavoitetun Timalantien katusuunnittelu on käynnistymässä. Kantatien rinnakkaisväylän suunnittelussa toivotaan varhaisessa vaiheessa tiivistä yhteistyötä kunnan kanssa. Kt51 eteläpuolella Sunnanvikin ja Kelan liittymien väliseen yhteyteen on ajantasaisissa asema- ja/tai yleiskaavoissa varauduttu kestävien kulkumuotojen edistämiseen kunnan maankäytön kehityskuvan mukaisesti (mm. asemakaavoitettu Timalantie, Pickala-Marsuddenin osayleiskaava). Kunta korostaa, että vaikutusten arvioinnissa yhdyskuntarakenteeseen, maankäyttöön ja liikennejärjestelmään tulee huomioida myös vireillä ja käynnistymässä olevat suunnitelmat kuten strategisen yleiskaavan laadinta.	Rinnakkaisväylän periaatteet tarkentuvat YVA-selostusvaiheessa. Vuoropuhelu rinnakkaisväylän periaatteista on ollut monivaiheinen. Huomioidaan vaikutusten arvioinnissa myös vireillä ja käynnistymässä olevat suunnitelmat toimitetun lähtöaineiston ja selostusvaiheessa käydyin vuoropuhelun perusteella. Sekä voimassaolevat ovat että tekeillä olevat kaavat ovat keskeistä lähtötietoa YVA-arviossa.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.
On hyvä, että liikenne-ennusteelle on suunniteltu laadittavan myös herkkyystarkasteluja, joissa otetaan huomioon suunnittelualueeseen vaikuttavat merkittävät mahdolliset maankäyttöhankkeet. Jalankulun ja pyöräilyn yhteys Kirkkonummen suuntaan tulee huomioida suunnitelmissa katkeamattomana. Lisäksi tulee huomioida kevyen liikenteen väylän jatkaminen Degerbyntien risteyksestä Sunnanvikin eritasoliittymään. Myös joukkoliikenteen edellytysten arviointi nähdään erittäin tärkeänä vaikutustenarvioinnissa.	Huomioidaan jalankulun ja pyöräilyn nykyiset yhteydet ja esitetyt yhteystarpeet suunnittelussa YVA-selostusvaiheessa. Arvioidaan selostusvaiheessa myös vaikutukset joukkoliikenteeseen ja käydään tarvittavat taustakeskustelut mahdollisista joukkoliikenteen tulevaisuuden tarpeista hankeryhmässä tai erillisessä työpalaverissa.	Tiedot on otettu huomioon suunnittelussa ja arviossa.