



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

Kantatien 51 parantaminen välillä Sunnank- ja Munkinmäki, Kirkkonummi, Siuntio ja Inkoo

Perusteltu päätelmä

Perusteltu päätelmä on yhteysviranomaisen hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista tekemä perusteltu johtopäätös, joka on tehty arviointiselostuksen, siitä annettujen mielipiteiden ja lausuntojen sekä yhteysviranomaisen oman tarkastelun pohjalta ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain nojalla (jäljempänä YVA-laki; 252/2017).

1 Hanketiedot

Hankkeen nimi ja sijainti

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

Yhteysviranomainen

Hankkeen yhteysviranomaisena on toiminut Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue).

Hankkeesta vastaavan kuvaus hankkeesta ja sen vaihtoehtoista

Hankkeen tarkoituksena on kehittää kantatietä sekä parantaa liikkuksen turvallisuutta ja sujuvuutta suunnitteluvuorokaudella Kirkkonummen ja Siuntion seuduilla. Parannettavat tieosuudet sijoittuvat Siuntion, Kirkkonummen ja vähäiseltä osin Inkoon kuntien alueille. Suunnitteluvuoro (11 km) ulottuu Inkoon rajalta Sunnank- ja Munkinmäen liittymään (mt 115) tuntumasta itään Kirkkonummen keskustan kohdalle Munkinmäen eritasoliittymään (mt 119).

Kantatie 51 on nykyisin hankealueella kaksikaistainen sekaliikenneväylä, jonka nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h. Siuntiossa Pikkalan ja Sunnank- ja Munkinmäen (seututie 115) liittymissä nopeusrajoitus on 60 km/h. Hankealueella kaikki liittymät ovat nykyisin tasoliittymiä.

Hankealueen ympäristöön kuuluu Kirkkonummen kuntakeskus ja taajama- aluetta, 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. Sadan metrin päässä tiestä sijaitsee 22 asuintaloa tai loma-asuntoa. Lähimmät päiväkodit sijaitsevat noin 600 metrin ja lähin oppilaitos Kirkkonummen keskustan kohdalla noin 75 metrin etäisyydellä kantatiestä. Hankkeen vaikutusalueella on tunnistettu myös muita herkkiä kohteita, 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. Nopeustaso on 80 km/h.
- 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.
 - Vaihtoehto VE2A: kantatie nelikaistaistetaan nykyisellä paikallaan.
 - 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.
 - Vaihtoehto VE3A: kantatie nelikaistaistetaan nykyisellä paikallaan.
 - Vaihtoehto VE3B: kantatie nelikaistaistetaan osittain uuteen maastokäytävään Pedersin suoran kohdalla.

Kaikissa vaihtoehdoissa tavoitteena on muodostaa maantie- tai katu- tasoinen yhtenäinen rinnakkaisväylä koko hankealueelle. Rinnakkaistien osalta on vertailtu pohjoista ja eteläistä vaihtoehtoa sekä siltaa Pikkalan- joen yli kolmessa eri sijainnissa, Kantatien 51 etelä- tai pohjoispuolella.

2 YVA ja hankkeen muut ympäristömenettelyt

YVA-menettelyn vireilletulo

Hankkeesta vastaava Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue on saattanut hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä arviointimenettely) vireille toimittamalla ympäristövaikutusten arviointiohjelman yhteysviranomaiselle 12.10.2023. Arviointiohjelma oli nähtävillä 16.10.2023 – 14.11.2023 ja yhteysviranomainen antoi siitä lausuntonsa 14.12.2023.

Hankkeesta vastaava toimitti 21.2.2025 yhteysviranomaiselle ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (jäljempänä arviointiselostus) sen käsittelyä ja perustellun päätelmän antamista varten.

Hankkeen arviointimenettelyn tarve määräytyy YVA-lain liitteen 1 kohdan 9 c perusteella: Tien uudelleenlinjaus tai leventäminen siten, että näin muodostuvan yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan pituudeksi tulee vähintään kymmenen kilometriä.

Yhteensovittaminen Natura-arvioinnin ja muiden menettelyjen kanssa

Hankkeen toteuttamisen edellyttämä luonnonsuojelulain (LSL 9/2023) 35 § 1 momentin mukainen Natura-arviointi on toteutettu arviointimenettelyn yhteydessä LSL 35 § 4 momentin mukaisena yhdistettynä menettelyinä. Natura-arviointi koskee Natura-2000 verkoston aluetta Siuntionjoki (FI0100085SAC ja FI0100084SPA). Siuntionjoen Natura-alueen suojeluperusteita ovat luontotyytit Fennoskandian luonnontilaiset jokireitit ja Vuorten alapuoliset tasankojoet sekä lajit vuollejokisimpukka, saukko ja kuningaskalastaja. Natura-arviointi on arviointiselostuksen liitteenä.

Koska hankkeen toteuttaja on Uudenmaan ELY-keskus (L-vastuualue), ympäristöministeriö on 28.2.2025 määrännyt päätöksellään VN/5707/2025 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen antamaan ELY-keskukselta Natura-arvioinnista pyydettävän LSL 35 § 2 momentin mukaisen lausunnon (VARELY/1833/2025). Lausunto on tämän perustellun päätelmän liitteenä.

Hankkeen edellyttämien viranomaismenettelyjen kuten kaavoituksen ja hankesuunnittelun yhteensovittamiseksi yhteysviranomainen järjesti ennakkoneuvottelut ennen arviointimenettelyn ohjelmavaiheen ja -selostusvaiheen alkamista. Neuvotteluissa käytiin läpi muun muassa hankkeen ja arviointimenettelyn sekä muiden tarvittavien menettelyjen lähtökohtia ja etenemistä sekä tarvittavien selvitysten yhteensovittamista eri menettelyjen kesken.

3 Arviointiselostuksesta tiedottaminen ja kuuleminen

Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olosta sekä mielipiteiden ja lausuntojen esittämisen mahdollisuudesta julkisella kuulutuksella 10.3.2025 – 8.5.2025. Kuulutus ja arviointiselostus liitteineen julkaistiin ELY-keskuksen verkkosivuilla www.ely-keskus.fi/kuulutukset/uusimaa/ ja ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/Kantatie51SunnanvikMunkinmakiYVA. Ilmoitus kuulutuksesta on lähetetty Kirkkonummen ja Siuntion kunnille julkaistavaksi niiden verkkosivuilla. Lisäksi arviointiselostuksesta ja sen nähtävillä olosta sekä mahdollisuudesta mielipiteiden ja lausuntojen esittämiseen on tiedotettu Kirkkonummen Sanomat, Länsi-Uusimaa ja Västra Nyland -lehdissä lehden ilmestymispäivästä riippuen 11.3. tai 12.3.2025 julkaistuilla lehti-ilmoituksilla.

Arviointiselostukseen on voinut tutustua kuulemisaikana paperimuodossa seuraavissa paikoissa:

- Kirkkonummen kunta, Kirjastotalo Fyyri, Kirkkotori 1, Kirkkonummi
- Kirkkonummen kunta, Masalan kirjasto, Puolukkamäki 7, Masala
- Kirkkonummen kunta, Palvelupiste, Ervastintie 2, Kirkkonummi
- Inkoon kunta, Kunnantalo, Rantatie 2, 10210 Inkoo
- Siuntion kunta, Kunnantalo, Puistopolku 1, 02580 Siuntio

Arviointiselostuksesta järjestettiin yleisötilaisuudet 25.3.2025 osoitteessa Siuntion Sydän, Puistopolku 2, 02580 Siuntio ja 16.4.2025 osoitteessa Kirkkonummisali, Ervastintie 2, 02400 Kirkkonummi. Yhteysviranomaisen ja hankkeesta vastaavan edustajien lisäksi ensimmäisessä yleisötilaisuudessa oli läsnä noin 30 ja toisessa tilaisuudessa noin 15 henkilöä.

Siuntion yleisötilaisuudessa esiin nousseita asioita olivat erityisesti Störsvikin liittymän suunnittelu, pyöräilyreittien varmistaminen, kulttuuriympäristölle hankkeesta kuten uusista silloista aiheutuva maisemahaitta, rinnakkaisteiden asema ja käyttömahdollisuus myös maatalouskoneilla, arvioinnin luontoselvitykset ja niitä koskien erityisesti saukon esiintyminen Pikkalanjoessa sekä mahdolliset vaikutukset Kocksbybäckeniin.

Kirkkonummen yleisötilaisuudessa keskusteluun nousivat muun muassa raskaan liikenteen huomiointi teollisuusalueilta tulevien teiden liittymissä, kantatien onnettomuustilanne ja tien turvallisuuden parantaminen, hankealueen maankäytön kehittäminen, melutason nousu ilman meluntorjuntaa VE1:n kohdalla, rautatieyhteyden kehittäminen yhtenä hankevaihtoehtona ja hankkeen toteutusaikataulu.

Siuntionjoen Natura-alueeseen kohdistuvien vaikutusten arviointiraportti on pidetty nähtävillä yhdessä arviointiselostuksen kanssa ja Natura-arviosta

on tiedotettu selostusta koskevan kuulutuksen yhteydessä. Maanomistajille suunnattu lausuntopyyntö on saatettu tiedoksi hallintolain mukaisella yleistiedoksiannolla. Yleistiedoksianto on tapahtunut samassa yhteydessä ja samalla laajuudella kuin arviointiselostuksen kuulutus.

Yhteysviranomainen on ilmoittanut arviointiselostusta koskevasta kuulemisesta myös lehdistötiedotteella. Hankkeesta vastaava on tiedottanut hankkeesta ja arviointimenettelystä omilla verkkosivuillaan. Tämän lisäksi hankkeesta vastaava on perustanut arviointimenettelyä varten seurantaryhmän, johon on kutsuttu hankealueen kuntien ja eri viranomaistahojen edustajia.

4 Ympäristöarvioinneista annetut lausunnot ja mielipiteet

Yhteysviranomainen pyysi lausunnot arviointiselostuksesta hankkeen vaikutusalueen kunnilta ja muilta viranomaisilta, joita asia todennäköisesti koskee. Arviointiselostuksesta toimitettiin yhteysviranomaiselle seitsemän lausuntoa ja kymmenen mielipidettä. Lisäksi yhteysviranomainen pyysi Varsinais-Suomen ELY-keskukselta LSL 35 § 2 momentin mukaisen lausunnon Natura-arvioinnista.

Seuraavassa on esitetty yhteysviranomaisen näkemys kuulemispalautteen keskeisestä sisällöstä sekä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen Natura-lausunto kokonaisuudessaan. Kopiot annetuista lausunnoista ja mielipiteistä on toimitettu hankkeesta vastaavalle. Lausunnot ja mielipiteet löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta www.ymparisto.fi/Kantatie51SunnanvikMunkinmakiYVA. Verkkosivuilla julkaistuja lausunnoista ja mielipiteistä on poistettu henkilötiedoiksi katsotut tiedot.

Yhteenveto lausunnoista

Hanke, sen vaihtoehtoasettelu ja lieventämistoimet

Lausunnoissa on todettu, että hankkeen vaihtoehdot ja niiden ympäristövaikutukset on kuvattu kattavasti, johdonmukaisesti ja tasapuolisesti. Arvioinnin tulokset on esitetty havainnollisesti ja selkeästi, mikä helpottaa vaikutusten kokonaisuuden hahmottamista. Vaihtoehtojen vertailu on asianmukaisesti toteutettu ja johtopäätökset johdonmukaisia.

Hankkeen on useissa lausunnoissa todettu olevan tarpeellinen. Hankkeen myönteisiä vaikutuksia ovat liikenneturvallisuuden lisäämisen ja liikenteen sujuvuuden edistämisen lisäksi alueen kuntien vetovoimaisuuden lisääminen. Kunnat ovat esittäneet lausunnoissaan myös näkemyksiä siitä, mitkä vaihtoehtoista parhaiten tukevat kuntien tavoitteita.

Hankealueen tuntumassa sijaitsevien Kirkkonummen Kantvikin eteläsataman ja Pikkalanlahden sataman on todettu palvelevan maakuntaa laajempaa aluetta, joten ne olisi tullut nostaa paremmin esille arvioinnissa.

Lausunnossa on kyseenalaistettu Ruohosuontien soveltuvuus rinnakkaistieksi, koska liikenne ohjautuu nykyisen asuinalueen läpi. Yleissuunnitelmavaiheessa on esitetty tutkittavaksi vaihtoehtoa, jossa rinnakkaistie sijoittuisi Ruohosuontieltä noin 400 metriä pohjoisemmaksi pääosin yleiskaavan M-2 -alueelle pellon eteläreunaa seuraten ja jatkuen siitä Siuntiontien yli itään vaihtoehdon mukaisessa käytävässä. Linjauksessa tulisi myös ottaa huomioon Inkoon kunnan maankäyttösuunnitelmat erityisesti kasvavaan louhostoimintaan liittyen. Lisäksi Inkoon osalta lausunnoissa on esitetty, että suunnitteluratkaisuissa huomioidaan kantatien jatkaminen nelikaistaisena Inkoon läpi.

Todettiin, että haittojen lieventämistoimenpiteet on arviointiselostuksessa esitetty tiiviisti, rakentamisen aikaiset vaikutukset jopa melko suppeasti. Selostuksessa on kuitenkin esitetty keskeiset lieventämistoimet, ja näiden suunnitelmien tarkentaminen ja viestintä vaikutusalueen asukkaille on katsottu välttämättömäksi hankkeen kannalta. Vaikka hankkeella on alueelle myönteisiä vaikutuksia, ei vaikutuksia voida kokonaisuudessaan nähdä positiivisina ilman lieventämistoimien, kuten melusteiden, toteuttamista.

Kaavoitus ja maankäyttö

Arviointiselostuksessa on lausuntojen mukaan asianmukaisesti kuvattu hankealueen maakuntakaavatilanne sekä tunnistettu merkittävimmät vaikutukset maakuntakaavan toteuttamiseen.

Liikenneyhteyksien kehittämisen on todettu tukevan kuntien maankäytön kehitystä. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn seudulliset yhteydet Inkoosta itään paranevat ja tiestö monipuolistuu. On myös todettu, että Kirkkonummen kunta on useiden vuosikymmenten ajan pidättäytynyt Kirkkonummen yleiskaavan 2020 mukaisen maankäytön toteuttamisesta Vuohimäen, Pikkalanlahden ja Kantvikin alueilla johtuen Kantatien 51 liikennehaasteista, ja nyt käsittelyssä oleva hanke mahdollistaa näiden alueiden kehittämisen.

Kirkkonummen kunta on todennut kaikkien hankevaihtoehtojen olevan hyvin yhteensovitettavissa kunnan tavoitteiden mukaiseen maankäyttöön sekä voimassa oleviin kaavoihin. Jotta hankealueen yleissuunnitelma voidaan hyväksyä, on kunta varautunut laatimaan Pedersinportin eritasoliittymän alueelle asemakaavan, jonka laatiminen on ohjelmoitu käynnistyväksi vuonna 2026. Lisäksi on todettu, ettei Vuohimäenportin eritasoliittymän alueelle ole tarpeen laatia asemakaavaa, koska kyseinen eritasoliittymä on osoitettu Kirkkonummen yleiskaavassa 2020.

Eteläisen rinnakkaistielinjauksen liikenne on Slussenissa ja Störsvikissä osoitettu kulkemaan olemassa olevan asutuksen läpi, mitä ei pidetty hyvänä. Lisäksi eteläisen tievaihtoehdon katsottiin aiheuttavan laajemman pirstoutumisen ympäristövaikutusten näkökulmasta, ellei Siuntion kunnan maankäyttösuunnitelmia toteuteta. Eteläinen rinnakkaistie sijoittuu lisäksi Störsvikin 1-luokan pohjavesialueelle ja on myös tästä näkökulmasta kielteisempi vaihtoehto.

Pohjoisen rinnakkaistien todettiin puolestaan tukevan Siuntion kunnan kehittyvää maankäyttöä erityisesti yritystoiminnan näkökulmasta. Tämä vaihtoehto kulkee osittain samassa käytävässä kantatien kanssa, joten sen ympäristövaikutukset ovat paikallisesti lievempiä, ja se tarjoaa kevyelle liikenteelle yhtenäisen kantatien suuntaisen yhteyden.

Todettiin, että arviointiselostuksessa liikennekysymyksiä on käsitelty kattavasti, ja liikenteelliset vaikutukset on esitetty kokonaisuudessaan hyvin. Kuitenkin joukkoliikennettä koskevan vaikutustarkastelun todettiin jääneen pintapuoliseksi, eikä siinä oltu huomioitu esimerkiksi Kirkkonummen kunnan tavoitteita.

Lisäksi katsottiin, että jos pohjoinen rinnakkaistie valitaan jatko-suunnitteluun, on huomioitava joukkoliikenneyhteyksien turvaaminen Kelan-Marsuddenin, Störsvikin ja edelleen Sunnavikin välillä. Tällöin Stallmossabergetin kohdalla rannikotien alittava alikulku tulee mitoittaa linja-autolle soveltuvaksi.

Pintavedet

Lausunnoissa on tuotu esille hankkeen vaikutusalueen virtavesiin tehtyjä viimeaikaisia kunnostuksia ja parannuksia. Estbyån-Kvarnbyån -jokeen on Kirkkonummen kunnan toimesta tehty Överbyn padon ohittava kalatie niin, että Estbyån-Kvarnbyånin pääuoma on nykyisin kalastolle esteetön Humaljärven luusuan padolle asti. Kvarnbyånissa ja Jolkbyånissa on tehty kalastokunnostuksia vuosina 2022-2023. Virtavesikunnostuksia on jatkettu vuonna 2024 Kvarnbyånissa kantatien ylittävän sillan alta alajuoksun suuntaan päin sekä Korsobäckenin latvapurossa. Lisäksi vuonna 2024 on kunnostettu Jolkbyånin alajuoksun kutusoraikkoja.

Lausunnoissa todettiin, että hanke ei missään kohdin saa lisätä kantatien valumavesistä Kvarnbyåniin syntyvää kuormitusta. Arviointiselostuksen mukaan Vuohimäkeen suunnitellun eritasoliittymän itäpuolella kantatien valumavedet kulkeutuvat pelto-ojaa pitkin Kvarnbyåniin noin 400 metriä tien uuden linjauksen pohjoispuolella. Arvioinnissa valumavesien vaikutuksia on pidetty etäisyyden vuoksi vähäisinä, minkä ei katsottu pitävän paikkaansa. Todettiin, että tien rakentamisvaiheessa tulee huolehtia tehokkaasta työmaavesien hallinnasta ja suunnitella hallinta asiantuntijan toimesta niin, että Kvarnbyåniin ei aiheudu kuormitusta.

Luontoarvot ja luonnonsuojelu

Lausunnoissa on todettu, että luontovaikutusten arviointi on tehty pääosin asianmukaisesti, ja selvitykset perustuvat hyväksyttäviin tutkimusmenetelmiin.

Pidettiin epäselvänä, millä perusteella ja millaisella painoarvolla Uusimaakaavan 2050 viheryhteystarpeen merkinnöistä poikkeavat ekologiset käytävämerkinnät on tuotu esille arviointiselostuksessa. Lisäksi ohjeellisen ekologisen yhteyden merkintä puuttuu kartoilta. Todettiin jäävän myös epäselväksi, miksi luontotyyppien osoittamisessa LUOPAS-oppaan mukaisiin arvoluokkiin ei ole huomioitu kuvioiden merkitystä ekologisen yhteyden kannalta.

Todettiin, että hankkeessa tehdystä luontoselvityksestä poiketen Vuohimäen louhintahankkeiden lupahakemuksiin liittyvässä luontoselvityksessä (AFRY 2024) louhinta-alueiden länsipuolinen uoma on arvioitu kantatiestä pohjoiseen noin 200 metrin matkalla luonnontilaiseksi noroksi. Luontoselvittäjien erilaisten näkemysten vuoksi kyseisen uoman luonnetta on syytä selvittää tarkemmin.

Kaikki hankevaihtoehdot ylittävät Pikkalanjoen Natura-alueen, mutta vaikutukset arvioidaan pääosin vähäisiksi ja tilapäisiksi. Vaikutusten arviointia tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa erityisesti sillan rakentamistavan ja sijainnin määrittämisen yhteydessä. Vuollejokisimpukan yksilöt on siirrettävä ennen rakentamista.

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

Maakuntakaavassa osoitetut viheryhteystarpeet on osittain huomioitu hankesuunnittelussa. Esimerkiksi tarvittava vihersilta Vuohimäen länsipuolelle sekä Pikkalanjoen ekologinen yhteys on tunnistettu. Näiden yhteyksien toimivuutta on kuitenkin arvioitava kriittisesti erityisesti siltä osin, kattaako Pikkalanjoen viheryhteys niiden lajien tarpeet, joiden liikkumisyhteydet katkeavat Sunnanvikin ja Kelan alueella. Maakuntakaavan viheryhteyden suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava, että merkinnällä osoitettu yhteystarve säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa lajiston liikkumismahdollisuudet, virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä ylläpitää maisemaa ja luontoarvoja. Lisäksi viheryhteyden tarkkaa sijaintia ratkaistaessa on selvitettävä, että yhteydellä on edellytykset toimia osana laajempaa ekologista ja virkistyksellistä verkostoa.

Arviointiselostuksessa todetaan, että Vuohimäen länsipuolelle ekologisen yhteyden kohdalle tehdään alikulkusilta, joka mahdollistaa eläinten siirtymisen kantatien eri puolien välillä. Kyseinen alikulku on merkitty myös mm. arviointiselostuksen liitekarttaan 6 ja kuvan 2.3 karttaan. Kuitenkin muualla arviointiselostuksessa esitetään, että kyseiselle kohdalle toteutetaan Kantatien 51 ylittävä vihersilta. Vihersilta ja eläinalikulku poikkeavat toisistaan toimivuudeltaan eri eläinlajeille.

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

Arviointiselostuksessa esitetään Vuohimäen vihersillan toteuttavan viherverkoston säilymistä ja jopa parantavan ekologisten yhteyksien säilymistä. Kuitenkin, jos hankealueelle ei toteuteta liito-oravalle soveltuvia ylitysratkaisuja, on liito-oravan mahdollista siirtyä nelikaistaisten vaihtoehtojen tilanteessa Kantatien 51 yli Kirkkonummella ja Siuntiossa enää ainoastaan Inkilän vihersiltaa pitkin. Hankealueelle tulee nelikaistaisten vaihtoehtojen tilanteessa suunnitella ja toteuttaa liito-oravan kulkuyhteyden varmistavat ratkaisut.

Liito-oravan osalta on edellytetty selvityksiä ekologisten yhteyksien jatkuvuudesta ja elinympäristöjen säilymisestä. Hankkeen luontoselvitysraportissa vuodelta 2024 on Vuohimäen louhinta-alueiden länsipuoliselle alueelle rajattu liito-oravan elinympäristö. Sitowisen Kirkkonummen kunnalle vuonna 2024 tekemän luontoselvitysraportin mukaan kyseisen lajin ydinalueen eteläpuolisella lehto- ja lehtokorpi-alueella havaittiin myös merkkejä liito-oravasta. Jää epäselväksi, miksi ydinalueen eteläpuolista lehto- ja lehtokorpialuetta ei ole hankkeen luontoselvitysraportissa katsottu edes liito-oravan potentiaaliseksi kohteeksi.

Virtavesikunnostajien tekemien seurantojen perusteella Estbyånissa on tavattu viimeisen kymmenen vuoden aikana säännöllistä erittäin uhanalaiseksi luokitellun meritaimenen luontaista lisääntymistä ja jokea voidaan pitää nykyisin merkittävän luonnonvaraisen meritaimenkannan esiintymisalueena. Lisäksi virtavesikunnostusten yhteydessä on Kvarnbyånissa havaittu ainakin kesällä 2023 ankeriaita. Ankerias on luokiteltu äärimmäisen uhanalaiseksi lajiksi.

Ihmisten elinolot, terveys ja viihtyvyys

Todettiin, että jatkosuunnitteluun tulisi valita sellainen vaihtoehto, jolla voidaan parhaiten vähentää liikenteen aiheuttamia meluhaittoja nykyisin ja

tulevaisuudessa huomioiden sekä tie- että raideliikenne. Koska Kantatie 51 on merkittävä melun aiheuttaja, meluntorjuntatoimet on suunniteltava ja toteutettava täysimääräisenä heti rakentamisen yhteydessä. Koska alueella on myös muita melua aiheuttavia tekijöitä, tulisi meluntorjuntaan panostaa selostuksessa esitettyä enemmän. Lisäksi todetaan, että hanke-alueen melusuojaustoimenpiteet sekä esimerkiksi vuoden 2050 liikennemelun leviämistilanne on esitetty epäselvästi. Meluntorjunnan riittävyys on välttämätöntä varmistaa melumittauksin hankkeen valmistumisen jälkeen ja myöhemmin tarpeen mukaan. Lisäksi arviointiselostuksessa jää epäselväksi, miten rautatien aiheuttama melu on otettu huomioon yhteisvaikutusten arvioinnissa.

Huomautetaan, että melulle herkiksi kohteiksi on nostettu päiväkoteja, jotka sijaitsevat varsin etäällä kantatiestä eikä niihin kohdistu lainkaan tai hyvin vähän tieosuuden rakentamisvaiheen haitta- ja häiriötekijöitä. Asia on syytä korjata hankkeen seuraavissa vaiheissa, ettei asiasta synny turhaa huolta päiväkotipalvelujen käyttäjissä ja laajemmin alueen virkistyskäyttäjien keskuudessa.

Pidetään tärkeänä, että hankkeen saavutettavuutta parantavat rinnakkais-ten kävely- ja pyöräily-yhteydet toteutetaan korkealaatuisina, sillä ne vaikuttavat laajasti asukkaiden ja muiden alueen käyttäjien liikkumiseen ja esimerkiksi virkistysmahdollisuuksiin.

Liikenneturvallisuuden osalta huomautetaan, että paikassa, jossa suunnitelma-alue päättyy ja 4-kaistainen tie muuttuu 2-kaistaiseksi voi olla kohonnut onnettomuusriski. Samassa paikassa päättyvät myös kevyen liikenteen yhteydet ja kevyt liikenne liittyy Kantatien 51 liikenteeseen, jolloin tällä paikalla tapahtuu tien ylityksiä. Esitetään, että eteläpuolisen rinnakkaistien jatkaminen Kocksbyntien risteykseen parantaisi liikenneturvallisuutta tällä kohdin. Todetaan myös, että sujuvat yhteydet joukko-liikenteen pysäkeille ovat tärkeä toimivan joukkoliikenteen edellytys, ja erityisesti Sunnanvikin kohdalla tässä on haasteita, jotka tulee ratkaista.

Katsottiin, että arviointiselostuksessa on arvioitu onnettomuuksien määrän vähenevän varsin maltillisesti. Vastaavantyypisessä tiehankkeessa kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenivät merkittävästi, ja henkilö-vahinko-onnettomuuksien määrät vähenivät huomattavasti enemmän kuin nyt käsittelyssä olevan hankkeen arvioinnissa on esitetty. Todennäköisesti myös tässä hankkeessa onnettomuuksien määrät Kantatien 51 alueella vähenevät arvioitua enemmän.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Lausunnoissa on todettu, että tiedossa olevat maiseman ja kulttuuriympäristön ominaispiirteet ja arvoalueet, erityisesti Pikkalanjoen ja Pikkalan kartanon kulttuuriympäristön ja maiseman suuri arvo, on kuvattu ja tunnistettu selostuksessa. Maisemakuvaan, maisematilaan ja

kulttuuriympäristön arvoihin kohdistuvat arviointitavat ja tehty arvio vaikuttavat asianmukaisilta ja riittävilä. Myös useita käyttökelpoisilta vaikuttavia haittojen lieventämistoimenpiteitä on esitetty, mutta haittojen lieventämisen suunnittelu erilaisin ja kulloiseenkin paikkaan soveltuvien toimenpitein jää hankkeen jatkovaiheisiin.

Lausunnoissa on korostettu, että esitetyt lieventämistoimenpiteet on tärkeää huomioida huolella hankkeen jatkosuunnittelussa. Erityisen tärkeää tämä on herkän Pikkalan kartanon ja Pikkalanjoen kulttuuriympäristön ja maiseman alueilla, mutta paikallisesti myös hankkeen muissa vähemmän herkissä osissa kuten Pedersin suoran alueella, jossa hankkeen toteuttamisella on suuri vaikutus avoimeen peltomaisemaan.

On todettu, että suunnittelualueella sijaitsevat arkeologiset kohteet on otettu huomioon ja esitetty selostuksessa riittävällä tavalla. Selostuksessa on otettu huomioon inventoinnin myötä tarkentuneet kohdetiedot, kuten sijaintitiedot. Lisäksi lausunnoissa esitettiin tarkempia tietoja joidenkin muinaisjäännösten sijaintitiedoista ja nimeämisestä.

Yhteenveto mielipiteistä

Hankkeeseen on mielipiteissä suhtauduttu myönteisesti ja se on nähty tärkeänä erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta. Toisaalta myös hankkeen laajuus on kyseenalaistettu toteamalla, että tien oikominen ja leventäminen liikenteen turvallisuudelle ja sujuvuudelle välttämättömissä kohdissa tai ohituskaistojen rakentaminen riittäisivät toimenpiteiksi.

Arviointiselostus on todettu kattavaksi, ja hankkeen vaikutukset on huomioitu pääosin kiitettävästi. Lisäksi on todettu, että hankkeen viestintä ja siihen liittyvät työpajat ovat olleet arvokas tapa koota asukkaiden näkemyksiä.

Maankäytön ja aluerakenteen kehittämisen osalta on nostettu esille kantatien vaikutusalueen teollisuuden ja yritystoiminnan tarve nelikaistaiselle kantatielle. Rakentamalla Störsvikiin eritasoliittymä rampeineen alueen palvelupisteiden toimintaedellytysten ja Etelä-Siuntion asukkaille tärkeiden palveluiden säilyminen voidaan varmistaa. Katsottiin, että Vuohimäen eritasoliittymä on perusteltua suunnitella niin, että se kytkeytyy alueelle toteutettavaan, yleis- ja maakuntakaavoissa osoitettuun uuteen tieyhteyteen. Todettiin myös, että Kantvikin uuden satamatien liittyminen kantatielle tulisi suunnitella tehdyn *Kt 51 Kirkkonummi – Inkoo, Toimenpiteiden vaiheistus selvitys* (ELY, 2019) -asiakirjan osoittamien ratkaisujen mukaisesti siten, että työpaikka-alueiden toimintaedellytykset turvataan ja liikenteen haitalliset vaikutukset vähenevät. Lisäksi pohjoisen rinnakkaistievaihtoehdon katsottiin olevan eteläistä parempi muun muassa maatalouskoneiden kulkumahdollisuuden ja Siuntion maankäytön kehityksen kannalta.

Luontovaikutukset

Todettiin, että hankkeen vaikutusalueella oleva Kocksbybäcken on tärkeimpiä Ingarskilanjoen meritaimenen lisääntymisalueita, minkä vuoksi hankkeen vesien hallintaan ja vesien johtamiseen pohjoisesta etelään on kiinnitettävä erityistä huomiota. Kocksbybäcken saa alkunsa lähteistä, ja tien rakentamisella voi arvioinnin mukaan olla vaikutuksia lähteisiin ja tihkupintoihin, jos rakentaminen kohdistuu niiden välittömään läheisyyteen. Huomautettiin, että kaikessa vesien johtamisessa sekä rumpuputkien ja siltojen suunnittelussa on otettava huomioon eläinten liikkumis- mahdollisuudet ylä- ja alavirtaan, kuten saukkojen kulku tien ali esimerkiksi kulkusiltoja pitkin. Lisäksi Siuntion Störsvikin tärkeä pohjavesialue tulee jatkossa kartoilla esittää jatkuvaksi myös Inkoon puolella.

Tuotiin esille, että Siuntionjoen suojelu Natura-alueineen on ensisijaisen tärkeää. Rakentamista tulisi joessa ja joen läheisyydessä tehdä mahdollisimman vähän. Siltojen rakentaminen voitaisiin rajata yhden uuden sillan rakentamiseen Slussenin sululle ja nykyisen kantatien sillan parantamiseen ja leventämiseen kevyelle liikenteelle. Ylipäättään hankkeen haittoja voidaan parhaiten välttää jättämällä rakentamatta ja laajentamalla tietä mahdollisimman vähän. Hankkeessa mahdollisesti tehtävä ekologinen kompensatio on toteutettava luontohaittojen ekologisen lieventämishierarkian mukaisesti.

Todettiin myös, että Siuntionjoen taimen on erittäin uhanalainen ja joen lisääntyvä meritaimenkanta on pieni johtuen järviäلتiden verkko-kalastuksesta ja kuivien syyskuukausien aikana suljetusta Slussenin sulusta. Eteläinen rinnakkaistievaihtoehto ja sillan rakentaminen Slussenin sulun kohdalle uhkaa Siuntionjoen jokiyhteyttä mereen. Heikentävä vaikutus voi olla erittäin merkittävä joen meritaimenen tulevaisuuden kannalta. Eteläisen rinnakkaistievaihtoehdon toteutuksessa tulee huomioida mahdollisuus luonnollisen jokiyhteyden rakentamisesta sulkupenkereen kohdalle, ja tehdä silta, jonka alitus on mahdollista nykyisen penkereen alueelta. Paras vaihtoehto siis on, että sillan mahdollisen rakentamisen yhteydessä varmistetaan Siuntionjoen meriyhteys ilman sulkua, tai siitä riippumatta. Todettiin myös, että nykyisillä vedenkäyttötarpeilla sulku ei ole tarpeellinen.

Mielipiteissä katsottiin, että eläinten käyttämät ja tunnetut viheryhteydet tulee säilyttää leveinä ja puustoisina, ja että turvallisin tienylitysratkaisu sekä ihmisille että eläimille on alikulku. Todettiin, että vihersiltojen suunnittelussa on varmistettava eläinten kulkuyhteyden metsäinen jatkuminen. Alikulut tulee suunnitella palvelemaan sekä ihmisiä että eläimiä, riittävän leveiksi ja osin kasvillisuuspeitteiseksi. Vesistöt muodostavat sekä maa- että vesieläimille luonnollisen viheryhteyden, joiden luonnontilaa ja suojavyöhykkeitä tulee säilyttää ja suojella. Huomautettiin, että Pikkalanjoen jokisuiston luontoarvoja ja asemakaavan

VL-1/s ja luo-1 -alueita Slussenin kohdalla ei ole huomioitu luontoselvityksissä.

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Useassa mielipiteessä on nostettu esiin hankkeen meluvaikutukset ja todettu, että jo nykyään kantatieltä kantautuva melu on ajoittain suurta ja jopa häiritsevää. Toivottiin, että meluntorjunnan suunnitteluun kiinnitetään jatkossa erityistä huomiota, rakennetaan riittävät meluesteet, ja asukkaille annettaisiin mahdollisuus vaikuttaa myös kiinteistökohtaisiin meluntorjuntaratkaisuihin. Meluaidat on rakennettava kulttuuriympäristöönsä sopiviksi, eivätkä ne saa peittää maisemaa. Aitojen molemmin puolin tulisi istuttaa pensaita tai puita vaimentamaan melua ja parantamaan ilmanlaatua.

Todettiin myös, että kasvavat liikennenopeudet aiheuttavat melun merkittävää lisääntymistä, ja meluhaitan vähentäminen on tärkeämpää kuin kantatien ajonopeuden nostaminen. Katsottiin myös VE2:n olevan parempi kuin VE3, koska nopeusrajoituksen nostaminen tasolle 100 km/h heikentää liikenneturvallisuutta ja lisää ilmastopäästöjä. Tästä ei kuitenkaan oltu yksimielisiä. Todettiin, että turvallisuutta parantavat myös rakennettavat kevyen liikenteen väylät, ja kevyelle liikenteelle tulisi suunnitella turvallisia tien alituksia, kenties myös kävelysilta. Kantatien risteyskohdissa on tärkeää, että myös kevyelle liikenteelle on turvalliset liittymät risteäville teille. Kevyen liikenteen väyliä pitkin matka ei saa muodostua oikaistua kantatietä pidemmäksi.

Katsottiin, että arviointiselostuksessa ei ole otettu riittävästi kantaa Abrasinmäentien kasvaviin liikennemääriin ja siitä aiheutuviin melu-, pöly- ja turvallisuusongelmiin, joita Purokummuntien liittymän poistaminen ja uusien eritasoliittymien sekä pohjoisen rinnakkaistien rakentaminen aiheuttaa erityisesti Abrasinmäentien poikkikatujen varrella asuville. Todettiin myös, että parhaana vaihtoehtona pidetään Pedersin suoran kohdalla uutta maastokäytävää, koska nykyinen tienpohja on pehmeä, mikä lisää raskaan liikenteen aiheuttamaa melua.

Todettiin, että eritasoliittymät tulee rakentaa paikkoihin, joissa on riittävästi tilaa. Asuinkiinteistöt eivät saa jäädä kierto- tai eritasoliittymien keskelle. Esimerkiksi Störsvikintien kohdalla eritasoliittymä jättäisi yhden kiinteistön risteysalueen keskelle.

ELY-keskuksen lausunto Natura-arvioinnista

Varsinais-Suomen ELY-keskus on antanut Siuntionjoen Natura-aluetta koskevasta Natura-arvioinnista seuraavan lausunnon:

Yleistä

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on tutustunut saamaansa Natura-arviointiin (Sweco 11.10.2024).

Arvioinnissa on selvitetty hankkeen vaikutukset riittävällä tarkkuudella, kun otetaan huomioon hankkeen suunnitteluvaihe, jossa yksityiskohtaisia suunnitelmia ei ole vielä laadittu. Varsinais-Suomen ELY-keskus yhtyy pääpiirteissään arvioinnissa esitettyihin johtopäätöksiin.

Natura-arvioinnin asianmukaisuudesta

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

Johtopäätökset Natura-arvioinnista

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

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

5 Arviointiselostuksen riittävyys ja laatu sekä laatijoiden pätevyys

Yhteysviranomainen on tarkastanut arviointiselostuksen riittävyyden ja laadun, ja toteaa tältä osin seuraavaa.

Kantatien 51 parantamishankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus täyttää YVA-lain (252/2017) 19 §:n ja YVA-asetuksen (277/2017) 4 §:n sisältövaatimukset ja se on käsitelty YVA-lainsäädännön vaatimalla tavalla. Arviointiselostus on laadittu ottaen huomioon hankkeen arviointiohjelma ja yhteysviranomaisen siitä antama lausunto. Hankkeesta vastaavalla on

myös ollut käytettävissään riittävä asiantuntemus ympäristövaikutusten arvioinnin ja sen sisältämien erillisselvitysten toteuttamiseen.

Arviointiselostuksen perusteella on mahdollista muodostaa kokonaiskuva hankkeesta ja sen keskeisistä ympäristövaikutuksista. Hankkeen toteuttamiselle on esitetty vaihtoehtoja ja selostuksessa on arvioitu hankesuunnittelun vaiheeseen nähden riittävästi näiden vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia.

Arviointiselostus on yleisesti laadittu huolellisesti ja arvioinnin tulokset on esitetty selkeästi hankkeen maantieteellinen laajuus huomioiden. Hankealueen eri osuuksia käsittelevät vaikutusten yhteenvetokartat ovat havainnollisia ja informatiivisia.

Arviointiselostuksessa on joidenkin vaikutusluokkien, kuten melun ja ilmanlaadun kohdalla tehty valinta, että hankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset kuvataan omassa kappaleessaan, erillään kantatien toiminnan aikaisten vaikutusten tarkastelusta. Vaikutusten merkittävyys on arvioitu vain toiminnan aikaiset vaikutukset huomioiden. Yhteysviranomaisen toteaa, että vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa tulee huomioida hankkeen vaikutukset kokonaisuudessaan, sekä rakentamisen että toiminnan aikana. Toisaalta valinta on perusteltu, koska hanke on linjamainen, ja tien rakentamisen vaikutuksille altistuva alue muuttuu työn etenemisen mukaan, jolloin myös haittojen koettu merkittävyys muuttuu.

6 Yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä

Arviointiselostuksen, kuulemispalautteen ja oman lisätarkastelunsa perusteella yhteysviranomaisen esittää perusteltuna päätelmänään Kantatien 51 parantamishankkeen merkittävistä vaikutuksista seuraavaa.

Merkittävät vaikutukset ja niiden perustelut

Yhteysviranomaisen arvion mukaan hankkeesta Kantatien 51 parantaminen on ainakin jossain sen vaihtoehdossa mahdollista aiheutua merkittäviä vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä pintavesiin ja kalastoon.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin, terveyteen ja viihtyvyyteen

Yhteysviranomaisen katsoo, että hankkeesta ihmisten viihtyvyyteen ja elinoloihin kohdistuvat vaikutukset ovat todennäköisesti merkittäviä. Arviointiselostuksessa kaikkien hankevaihtoehtojen vaikutukset ihmisten elinoloihin on arvioitu suuriksi myönteisiksi, mitä yhteysviranomaisen pitää osaltaan oikeansuuntaisena. Hankkeen myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia elinympäristöön on kuitenkin haastavaa kiteyttää yhdeksi merkittävyys-

arvioksi. Liikenneturvallisuuden lisääntyminen sekä liikkumisen, myös joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen mahdollisuuksien ja sujuvuuden edistäminen ovat hankkeen keskeisiä myönteisiä seurauksia. Kantatie 51 välillä Sunnanvik-Munkinmäki on Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta-alueen liikenneturvallisuuden kannalta heikoimpia yhteysvälejä ja siten hanke on tältä kannalta erittäin kannatettava, etenkin kun alueen maankäytön kehittyessä liikennemäärät kasvavat entisestään.

Toisaalta hankkeesta aiheutuu ihmisten elinoloihin myös haittavaikutuksia kuten elinympäristön ja virkistysalueiden pirstoutumista ja vaikutuksia maisemaan sekä erityisesti rakentamisen aikana melu- ja ilmanlaatuhaittoja. Myös liikkumisen mahdollisuudet voivat paikallisesti huonontua alikulkujen ja pysäkkien sekä liittymien sijainnista ja tyypistä riippuen. Hankkeen vaikutukset elinoloihin ja viihtyvyyteen ovat siis sekä myönteisiä että kielteisiä, ja jatkosuunnittelussa tehtävillä valinnoilla ja haittojen lieventämistoimenpiteillä voidaan keskeisesti vaikuttaa siihen, miten nämä vaikutukset painottuvat ihmisten elinympäristössä.

Arviota ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvien vaikutusten merkittävydestä lisää näiden seikkojen nouseminen esiin saadussa palautteessa ja mielipiteissä, joissa näkyy toisaalta huoli kasvavasta meluhaitasta ja virkistymiseen käytettävien alueiden kaventumisesta, toisaalta kannatus liikenneturvallisuutta lisäävän hankkeen toteuttamiseen.

Yhteysviranomainen pitää myönteisenä, että hankkeessa on käytetty monipuolisia asukkaiden ja muiden sidosryhmien osallistamisen keinoja kuten työpajoja ja hankealueella tapahtuneita ohjattuja kävelyitä, jotka ovat edistäneet alueen käyttäjien vaikutusmahdollisuuksia elinympäristönsä kehittämiseen. Näin arvioinnin työkaluksi on saatu enemmän ja yksityiskohtaisempaa asukaspalautetta hankealueen käytöstä ja hankkeen suunnitelmista kuin pelkästään perinteisellä kuulemisella.

Lisäksi ihmisten viihtyvyyteen ja elinoloihin kohdistuu hankkeen rakentamisen ja toiminnan aikaisia melu-, ilmanlaatu- ja värinävaikutuksia. Melulle altistuvien ihmisten määrät tulevat hankevaihtoehdoissa 2 ja 3 laskemaan meluntorjuntatoimien myötä verrattuna tulevaan tilanteeseen ilman hankkeen toteuttamista, mikä vähentää elinympäristön viihtyvyyteen kohdistuvia haittoja. Toisaalta liikenteen nopeuden kasvattaminen (VE 3A ja 3B) nostaa melutasoja myös sellaisilla alueilla, joilla ei ole asutusta, vähentäen niiden mahdollisuuksia esimerkiksi virkistyskäyttöön.

Terveysvaikutukset eivät yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan korostu hankkeen toteuttamisessa samalla tavoin kuin elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset. Vaikutuksia terveyteen voisivat aiheuttaa esimerkiksi vaikutukset talousvesikaivojen vedenlaatuun sekä pitkäaikaiset raja-arvot ylittävät melu- ja ilmanlaatuhaitat. Tällaisia vaikutuksia hankkeesta ei arvioinnin mukaan ole aiheutumassa.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Hankkeen vaikutusalueen maisema-arvot ja hankkeen vaikutukset niihin on tunnistettu arvioinnissa kiitettävästi. Vaikutukset on pohjoisen rinnakkaistien rakentamisen vaikutukset huomioiden arvioitu merkittävästi haitallisiksi. Yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan hankkeessa tehtävät uudet eritasoliittymät ja tielinjaukset sekä niihin liittyvät rakenteet ja rakennelmat, kuten meluesteet ja sillat tulevat muuttamaan maisemaa paikoitellen suuresti, minkä vuoksi maisemavaikutukset voidaan kaikissa vaihtoehdoissa arvioida merkittäviksi.

Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota maisemavaurioiden vähentämiseen. Asiaa on käsitelty selostuksessa melko yleisellä tasolla ja haittojen lieventäminen ratkaistaan luonnollisesti hankkeen tarkemmassa suunnittelussa. Erityisen tärkeää maisemahaittojen lieventäminen on Strörsvikissä ja Pikkalanjokilaaksossa sekä avoimille peltoalueille sijoittuvilla rinnakkaistien linjauksilla. Lieventämistoimien merkitys korostuu myös Pedersin suoran alueella, jossa tiekäytävän leventämisen ja uusien eritasoliittymien vaatimien kallioleikkausten sekä rinnakkaisteiden ja meluesteiden toteuttamisella on suuri vaikutus avoimeen peltomaisemaan. Pohjoinen rinnakkaistievaihtoehto edellyttäisi lisäksi siltaa Pikkalanjoen yli. Eteläinen rinnakkaistie olisi maisemavaikutusten, ja myös hankkeesta maisemaan kohdistuvien yhteisvaikutusten kannalta edullisempi vaihtoehto kuin pohjoinen.

Arkeologista kulttuuriperintöä on arvioinnissa selvitetty ja otettu huomioon riittävästi. Tässä suunnitteluvaiheessa ei edellytetä lisätutkimuksia suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevien arkeologisten kohteiden osalta. Mahdollisen muinaisjäännöskohteen Getberg (Gietbärgs) paikkatiedot ovat tarkentuneet keväällä 2024 tehdyn inventoinnin aikana, eikä Vuohimäen liittymän rakentamisella arvioida olevan vaikutusta kohteeseen. Lisäksi, mikäli pohjoisen rinnakkaistien suunnitelmat välillä Peders-Munkinmäki muuttuvat siten, että niillä voisi olla vaikutusta kiinteän muinaisjäännöskohteen Munkinmäki Munkkulla säilymiseen, on Länsi-Uudenmaan museolta pyydettävä lausunto asiasta.

Vaikutukset pintavesiin, vesienhoitoon ja kalastoon

Pintavesivaikutusten arvioinnissa on tunnistettu hankkeen rakentamisen ja toiminnan aikaiset keskeiset vaikutustavat ja tarkasteltu vedenlaatuun ja vesieliöstöön kohdistuvien vaikutusten todennäköisyyttä ja voimakkuutta sekä läheisten vesistökohteiden herkkyyttä. Vaikutusten pintavesiin on arvioitu olevan merkittävyydeltään eri vaihtoehdoissa lähinnä kohtalaisia kielteisiä. Joiltain osin aiheutuvien vaikutusten mahdollista merkittävyyttä on yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan aliarvioitu. Hankkeen vaikutukset erityisesti vaikutusalueella oleviin puroluokan vesistöihin ja niiden vaikutusherkkään kalakantaan kuten meritaimeneen voivat joissain

olosuhteissa nousta myös merkittäviksi. Lisäksi haittojen lieventämistoimenpiteet kuten työmaavesien käsittely on selostuksessa esitetty melko yleisellä tasolla, jolloin niiden vaikuttavuutta ei ole voitu tässä vaiheessa arvioida luotettavasti. Lieventämiskeinot tullaan suunnittelemaan tarkemmin hankkeen seuraavissa vaiheissa.

Yhteysviranomainen katsoo, että etenkin kuormitukselle herkkien pienten taimenpurojen Kocksbybäckenin, Bölebäcken-Lappträskbäcken ja Estbyån-Kvarnbyån vaikutusalueella tehtävästä maanrakentamisesta on mahdollista aiheutua huomattavaa purojen veden samentumista ja pohjan liettymistä, mistä voi seurata puroekosysteemin muutoksia ja haittoja kalojen elinolosuhteille ja lisääntymiselle. Erityisesti purojen valuma-alueella tehtävä eritasoliittymien rakentaminen edellyttää laajoja ja pitkäkestoisia maanrakennustöitä ja joillain alueilla, kuten Sunnanvik, myös louhintaa. Purojen valuma-alueilla tehdään myös rinnakkaisteiden rakentamista. Lisäksi hankealueen itäosassa happamista sulfaattimaista ja niiden käsittelystä aiheutuvat happamat hulevesipulssit ja metallikuormitus vesistöissä ovat mahdollisia. Kohtalaista suuremmat haittavaikutukset purojen vedenlaatuun näiden toimien seurauksena eivät ole poissuljettuja. Käytännössä on todettu, että savipitoisilla työmaa-alueilla syntyvät työmaavedet voivat sisältää kiintoainesta useista sadoista jopa tuhansiin milligrammoihin litrassa. Hienojakoinen kiintoaine myös kulkeutuu pitkälle rakennuskohteesta etenkin sateisten jaksojen ja rankkasateiden aikana.

Esitetyt pintavesihaittojen lieventämistoimenpiteet tulee hankkeen jatko-suunnittelussa huomioida kattavasti. Kantatien valumavesille tulee suunnitella vesienhallintaratkaisut, jotka vähentävät suolahuhtoumien ja muiden epäpuhtauksien kulkeutumista puroihin ja Pikkalanjokeen. Rakentamisen aikana on syytä soveltaa Pääkaupunkiseudun työmaavesiohjeessa (Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, HSY, 2024) osoitettuja kiintoaineen, muiden haitta-aineiden ja ympäristömuuttujien raja-arvoja sekä toimintaohjeita. Vesienkäsittelyrakenteiden tulee rakentamiskohteissa olla valmiit ennen maanrakentamisen aloittamista. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee keskittyä etenkin vesien samennusvaikutuksia lieventäviin toimenpiteisiin kuten luiskien eroosiosuojaukseen sekä suotopatojen ja muiden suodattavien vesienkäsittelyrakenteiden käyttöön. Myös happamien sulfaattimaiden käsittely ja läjitys työmaalla tulee suunnitella ennen maanrakentamisen aloittamista siten, ettei niistä pääse aiheutumaan haittoja vesistöihin.

Hankkeesta vesistöjen tai merialueen kalastolle mahdollisesti aiheutuvia vaikutuksia ei ole juurikaan tarkasteltu selostuksessa, koska vaikutusten ei todennäköisesti ole katsottu ulottuvan merkittävässä määrin näihin pintavesiin saakka. Yhteysviranomaisen arvion mukaan erityisesti Kocksbybäckenin ja Estbyån-Kvarnbyån taimenkannalle on mahdollista aiheutua merkittäviä haittoja lähimpien eritasoliittymien ja rinnakkaistiestön

rakentamisesta, mikäli työmaavesien käsittelyä ei toteuteta huolella myös rankkasateisiin ja muihin ylivalumakausiin varautuen. Kalaston kannalta merkittävin riski on rakentamisen aikainen kiintoainekuormitus sekä happamista sulfaattimaista ja niiden käsittelystä aiheutuvat happamat hulevesipulssit ja metallikuormitus vesistöissä. Yhteysviranomaisen toteaa, että erityistä huolellisuutta hankkeen rakennustyömaiden valumavesien käsittelyssä ja hallinnassa on noudatettava taimenen nousu- ja kutuajasta (1.9.–30.11.) lähtien siihen saakka, kun poikaset ovat kuoriutuneet huhtikuun lopussa.

Arviointiselostuksessa on kuvattu hankkeen vaikutusalueen luokiteltujen vesimuodostumien ekologinen tila, mutta hankkeen vaikutuksia vesimuodostumien vesienhoidon tilatavoitteisiin tai laatutekijöihin ei ole tarkasteltu, eikä esitetystä pintavesivaikutusten arvioinnista voida selkeästi päätellä näihin aiheutuvia vaikutuksia. Vesien ekologista tilaa arvioidaan laatutekijöittäin (esimerkiksi vesikasvillisuus, pohjaeläimet, kalat), eikä laatutekijöiden tila saa heikentyä hankkeen seurauksena (Laki vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä 1299/2004 § 20b). Yhteysviranomaisen korostaa, että hanketta toteutettaessa erityisesti laajoja maansiirtotöitä vaativilla eritasoliittymien rakennusalueilla on käytettävä riittäviä työmaavesien käsittelytoimia ja haittoja lieventäviä toimintatapoja, jotta vesimuodostumien tilaluokka ei hankkeen seurauksena huonone minkään laatutekijän osalta.

Mikäli rinnakkaistieksi valikoituu eteläinen vaihtoehto, hankkeen jatko-suunnittelulla on syytä varmistaa, ettei Slussenin sulun kohdalla oleva siltaratkaisu estä Siuntionjoen meriyhteyden avaamista tulevaisuudessa.

Muut vaikutukset

Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen

Arviointiselostuksessa on kuvattu perusteellisesti hankkeen vaikutusalueen kaavatilannetta ja arvioitu huolella eri hankevaihtoehdoista aiheutuvia kaavamuuostarpeita sekä niiden suoria ja välillisiä vaikutuksia kuntien alueidenkäytön kehitykseen. Arvioinnin johtopäätökset ovat yhteysviranomaisen tarkastelun perusteella oikeansuuntaiset.

Kirkkonummen yleiskaavoissa on tunnistettu Kantatien 51 merkitys seudullisena pääväylänä. Voimassa olevissa yleiskaavoissa ei ole kuitenkaan osoitettu varausta Pedersinportin eritasoliittymälle, ja selostuksessa esitetyt liikennejärjestelyt ovat osin ristiriidassa yleiskaavan tavoitteiden, kuten maisemallisesti arvokkaan peltoalueen MA-merkinnän, kanssa.

Lisäksi hankevaihtoehdoissa 2B ja 3B tarkastellaan kantatien linjauksen siirtoa etelämmäksi Pedersin kohdalla. Arviointiselostuksessa on todettu,

että kyseinen liikennejärjestelyjen muutos on yleiskaavan ratkaisuihin nähden niin suuri, että yleiskaavaa on muutettava tai tarkennettava asemakaavoituksella.

Siuntion alueella hankevaihtoehtojen ja voimassa tai vireillä olevien yleis- ja asemakaavojen ristiriitoja on tunnistettu erityisesti Störsvikin eritasoliittymäratkaisussa, kantatien eteläpuolelle suunniteltujen kokoojakatujen käytössä rinnakkaistienä, Pikkalan liikenneaseman kohdalla neli-kaistaistamisen vaatimassa tilantarpeessa ja ajoyhteysmerkinnän puuttumisessa Slussenin asemakaavan VL-1 ja LV -alueilta. Lisäksi on todettu epävarmuus siitä, miten vireillä oleva strateginen osayleiskaava tulee mahdollisesti korvaamaan vanhoja osayleiskaavoja, koska sen oikeusvaikutteisuutta ei ole vielä päätetty.

Alueidenkäyttölaki (AKL 132/1999) mahdollistaa tietyissä tilanteissa ja tietyin edellytyksin asemakaavan laatimisen voimassa olevan yleiskaavan vastaisesti. Alueidenkäyttölain 42 §:n 4. momentin mukaan, jos yleiskaava on ilmeisen vanhentunut, asemakaava voidaan perustellusta syystä laatia tai muuttaa sisällöltään 1 momentissa säädetystä poiketen. Tällöin on kuitenkin huolehdittava siitä, että asemakaava sopeutuu yleiskaavan kokonaisuuteen ja otettava huomioon, mitä 39 §:ssä säädetään yleiskaavan sisältövaatimuksista.

Maanteiden suunnittelusta on säädetty lailla liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005). Lain 17 §:n 2. momentissa todetaan, että yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakunta-kaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta sekä ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Hankkeen esitettyjen toteutusvaihtoehtojen ja hankealueen kaavojen väliset tunnistetut ristiriidat tulevat siten ratkaistavaksi hankkeen yleissuunnittelun yhteydessä. Tämä tapahtuu joko yleiskaavalla tai mahdollisuuksien mukaan asemakaavalla alueidenkäyttölain 42 §:n 4. momentin tarkoittamalla tavalla. Kaavallisen suunnittelualueen laajuus ja tarkoituksenmukainen kaavatyökalu tarkentuvat hankkeen suunnittelun edetessä, muun muassa valittavan hankevaihtoehdon mukaan.

Yhteysviranomaisen korostaa, että hankesuunnittelun edistäminen tiiviissä vuoropuhelussa kuntien kaavoitusviranomaisten kanssa on tärkeää kummankin osapuolen tavoitteiden yhteensovittamiseksi.

Lisäksi yhteysviranomaisen huomauttaa, että selostuksessa mainittu Inkoon Joddböle III -asemakaavan valmistelu on lopetettu ja sen tilalla on valmisteltu Joddböle V -asemakaavaa. Kaavan tavoitteena ei ole enää ollut myöskään esimerkiksi vihreän ammoniakkin tuotannon rakentaminen,

kuten tekstissä viitataan. Kaavaa varten tehty liikenteellisten vaikutusten arviointi on myös jo valmistunut ja sen oletukset olisi ollut syytä päivittää selostukseen.

Vaikutukset luonnonarvoihin ja -suojeluun

Yhteysviranomaisen pitää tehtyä luontovaikutusten arviointia riittävänä ja arvioita vaikutusten merkittävydestä pääosin oikeansuuntaisena. Hankkeen luontovaikutusten mekanismeja on yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan tunnistettu riittävästi ja vaikutusten herkkyyden ja suuruuden arviointi sekä niistä tehdyt johtopäätökset ovat asianmukaiset. Luontoselvitykset ja lajikartoitukset on tehty oikea-aikaisesti ja riittävällä tarkkuudella.

Kantatien parantaminen tarkoittaa kaikissa vaihtoehdoissa eritasoliittymien rakentamista ja nykyisen tiealueen laajentumista. Lisäksi rinnakkaistiestö sijoittuu osittain uusiin maastokäytäviin. Arviointiselostuksen mukaan rinnakkaistiestö pirstoo luonnonympäristöjä, mutta sen estevaikutus on vähäinen. Hankkeen merkittävin vaikutus ekologiin yhteyksiin on kantatien riista-aidasta johtuva voimakas estevaikutus. Lajien liikkuminen on mahdollista vain Vuohimäen länsipuolelle esitetyn vihersillan ja liittymäalueiden kautta sekä Pikkalanjokea pitkin. Yhteysviranomaisen yhtyy arvioinnin johtopäätökseen, ettei suunniteltu yksittäinen vihersilta ole yksistään riittävä turvaamaan toimivia ekologisia yhteyksiä kantatien poikki. Hankkeen jatkosuunnittelussa onkin tarpeellista etsiä myös muita lajien liikkumista turvaavia ratkaisuja, kuten eläimille soveltuvia kulku-yhteyksiä liittymäalueiden yhteyteen tai muihin soveltuviin maastonkohtiin. Pieneläimistön kannalta tulee tutkia myös pieneläinalikulkujen tai tunnelien toteuttamista. Liito-oravan osalta yhteysviranomaisen toteaa, että hankkeessa on syytä arvioida lajin liikkumismahdollisuuksien toteutuminen kantatien yli ja tarvittaessa suunnitella hankealueelle liito-oravan kulku-yhteyden varmistavia rakenteita kuten hyppytolppia.

Yhteysviranomaisen toteaa, että myös muut arviointiselostuksessa kuvatut luontoarvoihin ja lajistoon kohdistuvien vaikutusten lieventämistoimet on hankkeen toteuttamisen seuraavissa vaiheissa tarpeellista toteuttaa niin laajasti kuin mahdollista alueen luonnonarvojen turvaamiseksi ja luonnon monimuotoisuuden edistämiseksi. Selostuksessa esitetyt suositukset olemassa olevien tieurien käyttöön rinnakkaistiestön suunnittelussa ja yksittäisiin kohteisiin aiheutuvien vaikutusten lieventäminen välttämällä niihin rakentamista ja tukemalla kohteiden luonnon monimuotoisuutta tulee tarkastella osana hankkeen jatkosuunnittelua. Esimerkiksi Kvarnbyånin puron kohdalla tulee hankkeen jatkosuunnittelussa varmistaa alikulun toimivuus erityisesti meritaimenen, ankeriaan ja saukon kulkuyhteytenä. Koska saukko ei mielellään käytä pelkkää vesi yhteyttä, alikulussa on oltava myös mahdollisuus maan kautta tapahtuvaan siirtymiseen. Sama koskee jokien ja purojen yli rakennettavia siltoja, joiden alle on jätettävä

maapenger ja soveltuva kasvillisuus eläinten sillan alitukseen. Lisäksi hankkeen vaikutusalueella olevien pienvesien luonnontila on tarvittaessa tarkistettava jatkosuunnittelun aikana, jotta voidaan varmistua vesilain 2 luvun 11 §:n mukaisen poikkeuslupan tarpeesta.

Suunnittelualan linnuston nykytila on selvitetty ja vaikutukset arvioitu pääsääntöisesti asianmukaisesti ja riittävällä tarkkuustasolla suunnitelmiin nähden. Pesimälinnustoa on selvitetty liittymäalueita painottaen. Pohjoisen rinnakkaistien osalta linnustoselvitys on kuitenkin ollut puutteellinen, ja siksi linnustoselvitystä ja linnustovaikutusarviointia tulee täydentää hankkeen seuraavissa vaiheissa. Myös kuningaskalastajan ja valkoselkätikan osalta selvitykset ovat puutteellisia, ja niitä tulee täydentää ennen kaikkea Pikkalanjoen alueella. Edellä mainitut täydentävät linnustoselvitykset tulee tehdä erikseen laaditun ja ELY-keskuksen hyväksymän työohjelman mukaisesti. Kuningaskalastaja on Siuntionjoen SPA-alueen suojeluperusteena oleva laji ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunnossa Siuntionjoen Natura-arvioinnista on todettu, että rakennustyöt tulee ensisijaisesti ajoittaa lintujen pesimäajan ulkopuolelle ja lisäksi riittävään meluntorjuntaan on kiinnitettävä huomiota. Täydentävän kuningaskalastajaselvityksen myötä saadaan todennäköisesti riittävä varmuus siihen, sijaitseeko vesistöjen siltapaikoilla tai niiden läheisyydessä lajille otollisia pesätörmien paikkoja. Hankkeessa on Natura-alueen suojeluperusteena olevan kuningaskalastajan kannalta olennaista, että koko Natura-alue säilyy sille soveltuvana pesimä- ja levähdyselin-ympäristönä, eikä Natura-aluetta tältä osin heikennetä rakentamisesta aiheutuvien suorien elinympäristömuutosten tai epäsuorien melu- tai muiden vaikutusten kautta.

Vaikutukset pohjaveteen ja maaperään

Arviointiselostuksessa on arvioitu riittävästi hankkeen toteuttamisen vaikutuksia pohjaveteen, maaperään ja kallioperään. Pohjavesivaikutusten arvioitu merkittävyys, rinnakkaistien linjauksesta riippuen kohtalainen kielteinen (eteläinen) tai neutraali (pohjoinen), on oikeansuuntainen. Hankkeen myöhemmässä vaiheessa suunniteltavien alikulkujen toteuttamisen yhteydessä pohjaveden pinnantasoa saatetaan joutua alentamaan. Yhteysviranomaisen muistuttaa, että pohjaveden alentaminen on vesilain 3 luvun 2 §:n perusteella luvanvaraista, jos siitä aiheutuu yksityistä tai yleistä edunmenetystä. Vesilain mukaisen luvan tarpeen arvioi alueellinen ELY-keskus.

Hankkeen vaikutusalueella esiintyvät happamat sulfaattimaat on tunnistettu ja huomioitu ohjelmalausunnossa edellytetyllä tavalla. Myös happamien sulfaattimaiden esiintymisen jatkotutkimustarve ja maiden käsittelyn ja niistä mahdollisesti aiheutuvien haittojen edellyttämä rakennustoimenpiteiden ohjeistaminen on tunnistettu. Yhteysviranomaisen korostaa, että sulfaattimaiden huomioiminen hankkeen jatkosuunnittelussa

sekä tutkimisen että käytännön tasolle menevän ohjeistuksen kautta on tärkeää, koska käytännön toimintatavat kaivumaiden käsittelyssä ja sijoittamisessa, kaivantojen aukipitamisessä sekä kaivantovesien käsittelyssä ja johtamisessa ovat ratkaisevassa asemassa sulfaattimaista aiheutuvien haittavaikutusten estämisessä.

Melu- ja värinävaikutukset

Yhteysviranomaisen pitää tehtyä meluvaikutusten tarkastelua ja hankevaihtoehtojen vertailua tarkkuudeltaan riittävänä. Hankkeen melutarkastelut on tehty laskentaohjelmalla käyttäen pohjoismaista tieliikennemelun laskentamallia. Selostuksen mukaan melulaskenta perustuu melun leviämiseen 3D-maastomallissa, johon on sijoitettu melulähteet, rakennukset, meluesteet ja maastonmuodot sekä näiden akustiset ominaisuudet. Yhteysviranomaisen painottaa, että hankkeen jatkotarkasteluissa ja meluntorjunnan suunnittelussa on syytä huomioida myös alueen kaavoitus, kuten arviointiselostuksessa on todettu.

Selostuksessa eri vaihtoehtojen väliset erot melulle altistumisessa on esitetty havainnollisesti. Arvioinnin mukaan esitetty meluntorjunta on tarpeellista kaikissa hankevaihtoehtoissa. Erityisesti vaihtoehtojen 2 ja 2B toteuttaminen meluntorjunta huomioiden vähentää melulle altistuvien määrää merkittävästi verrattuna tilanteeseen, ettei hanketta toteuteta. Yhteysviranomaisen yhtyy selostuksessa esitettyyn johtopäätökseen, että hankkeen vaikutus on tältä osin suuri myönteinen.

Vaihtoehtojen 3 ja 3B osalta nopeusrajoituksen nosto tasolle 100 km/h vaikuttaa oleellisesti meluhaitan syntymiseen. Nykytilanteeseen ja vertailutilanteeseen verrattuna melutilanne pysyy kuitenkin nykyisellään, jos meluntorjunta toteutetaan selostuksessa esitetyllä tasolla. Selostuksen mukaan vaihtoehtojen 3 ja 3B vaikutus meluntorjunta huomioiden on kohtalainen myönteinen. Arviota voidaan pitää oikean suuntaisena, kun tarkastellaan ainoastaan melulle altistuvien asukkaiden lukumäärää. Liikenteen nopeuden kasvattaminen vaikuttaa kuitenkin melutasoihin myös sellaisilla alueilla, joilla ei ole asutusta, vähentäen niiden mahdollisuuksia esimerkiksi virkistyskäyttöön. Tämä huomioiden vaikutuksen merkittävyys on vaihtoehtojen 3 ja 3B kohdalla arvioitu yhteysviranomaisen näkemyksen mukaan liian myönteiseksi. Esitetyn meluntorjunnan toteuttaminen ja tarkentaminen hankkeen seuraavissa suunnittelu- vaiheissa on tärkeää, mikäli kyseinen vaihtoehto valitaan toteutettavaksi.

Tien käytöstä aiheutuvia värinävaikutuksia on arvioitu YVA-vaiheeseen nähden riittävästi. Hankkeesta aiheutuvan värinän ei arvioida olevan merkittävää.

Hankkeen rakentamisen aikana on tunnistettu aiheutuvan melu- ja värinähaittoja ympäristöön, mutta arviointia ei ole tehty yksityiskohtaisesti. Yhteysviranomaisen toteaa arvion kuitenkin suunnitteluvaiheeseen nähden

riittäväksi, koska rakentamisen aikaista melua ohjataan ja haittoja vähennetään tarvittaessa muun muassa ympäristönsuojelulain 118 §:n mukaisilla meluilmoituksilla annettavilla määräyksillä. Lisäksi hankkeen vaikutusalueella sijaitseviin yksittäisiin altistuviin kohteisiin ei todennäköisesti kohdistu rakentamisesta pitkäaikaista melu- tai värinähaittaa, koska rakennustyö siirtyy hankkeen etenemisen myötä.

Vaikutukset ilmanlaatuun

Arviointiselostuksen mukaan hankkeen toiminnan aikaiset vaikutukset ilmanlaatuun ovat vähäiset kielteiset kaikissa hankevaihtoehdoissa. Arviota voidaan pitää oikeasuuntaisena. Yhteysviranomaisen toteaa, että parannetun kantatien toiminnan aikaiset lisäykset hengitettävien hiukkasten määriin tai pölymäärään ja sen leviämiseen eivät todennäköisesti aiheuta merkittävästi haitallisia vaikutuksia lähiasukasalueisiin tai ympäristöön verrattuna nykytilanteeseen. Arviointiin olisi ollut syytä sisällyttää myös hankkeen rakentamisen aikaiset pöly- ja muut ilmanlaatuvaikutukset, koska maanrakentamisesta ja kallion louhinnasta voi aiheutua etenkin paikallisia pöly- ja ilmanlaatuhaittoja. Hankkeen toteutukseen tulee suunnitella kattavat toimenpiteet maanrakentamisesta aiheutuvan pölyn leviämisen estämiseksi muun muassa kastelulla.

Ilmastovaikutukset

Hankkeen ilmastovaikutukset on arvioitu merkittävyydeltään kohtalaisen kielteiseksi, mitä yhteysviranomaisen pitää oikeantasoisena. Ilmastovaikutusten arvioinnin lähtökohdat ja laskennassa käytetyt menetelmät on kuvattu arviointiselostuksessa pääosin hyvin. Arvioinnin päästölaskennat on tehty kattavasti sisältäen niin hankkeen elinkaaren aikaiset ja tuote- ja rakentamisvaiheen päästöt kuin kantatien käyttövaiheen materiaalien uusimisesta aiheutuvat päästöt. Hankkeen elinkaaren loppuvaihe on kuitenkin jätetty pois päästölaskelmista, eikä tehtyä valintaa ole perusteltu. Myös tämä vaihe olisi ollut syytä sisällyttää laskelmiin.

Arvioinnin suurimpana puutteena on, että päästölaskennan tuloksia ei ole kytketty selkeästi johtopäätöksiin ilmastovaikutusten merkittävydestä. Parhaiten ilmastovaikutusten merkittävyyttä on tarkasteltu luvussa 17.1., jossa on kuvattu selkeästi, miten hanke vaikuttaa ilmastoon liittyvissä strategioissa ja suunnitelmissa asetettujen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen. Selostuksessa on todettu, että hanke ei lähtökohtaisesti ole ilmastotavoitteiden mukainen, koska se perustuu oletuksiin tieliikennemäärien kasvusta sekä aiheuttaa rakentamisaikana suuret kasvihuonekaasupäästöt (khk-päästöt) ja poistaa hiilinieluja. Liikenteen khk-päästöjen osalta hanke siis edustaa ei-toivottua kehitystä. Ilmastovaikutusten kokonaisuus selkeyttämiseksi tämän luvun johtopäätöksineen olisi voinut liittää osaksi ilmastovaikutusten arviointia ja yhdistää selkeämmin päästölaskennan tuloksiin, merkittävyyden arviointiin ja sen perusteluihin.

Varsinaisessa ilmastovaikutusten arviointia käsittelevässä kappaleessa (14.4.) merkittävyyden arviointi on vajavaista. Taulukossa 14.6., jossa on arvioitu vaikutusten merkittävyyttä kokonaisuutena eri vaihtoehtoyhdistelmissä, perustelut merkittävyydelle ovat epäselviä ja yksiuotteisia keskittyen suhteuttamaan merkittävyyttä eri vaihtoehtojen välillä.

Lisäksi arvioinnissa valitut vertailukohdat ovat osittain harhaanjohtavia tai vaillinaisesti taustoitettu. Hankkeen aiheuttamaa metsäkatoa on verrattu Suomen vuosittaiseen keskimääräiseen metsäkatoon 2010-luvulla, joka ei ole soveltuva vertailukohta valtakunnallisen ja alueellisen mittakaavaeron vuoksi. Metsien hiilinielujen menetyksiä on arvioitu sanallisesti ja perustuen vastaavatyypisten hankkeiden laskelmiin, mikä on hyvä lähtökohta vertailulle, mutta lähteen puuttuessa arvion luotettavuutta on vaikea todentaa. Hankkeen ilmastovaikutusten merkittävyydestä ei siten saa luotettavaa kuvaa, koska merkittävyyden arviointia ei ole perusteltu riittävästi ja arvioinnin johtopäätöksiä ei ole esitetty selkeästi.

Hyviä ilmastovaikutusten lieventämistoimenpiteitä on esitetty kattavasti yleisellä tasolla, mutta toisaalta todettu, että tässä vaiheessa suunnittelua on vaikea arvioida toimenpiteiden toteuttamiskelpoisuutta ja vaikuttavuutta. Tässä yhteydessä selostuksessa on myös todettu, että yksittäisen hankkeen merkitys ilmastomuutoksen hillitsemisessä on vähäinen. Yhteysviranomaisen toteaa, että ilmastotavoitteiden valtakunnallinen ja alueellinen saavuttaminen edellyttää, että kaikissa uusissa hankkeissa khk-päästöt minimoidaan ja niitä lievennetään täysimääräisin käytettävissä olevin keinoin. Tarkasteltavan hankkeen ilmastovaikutusten ollessa pääosin vastakkaisia ilmastotavoitteiden kanssa lieventämistoimenpiteiden merkitys korostuu.

Ilmastomuutoksen sopeutumisen näkökulma ja riskit on arvioinnissa tunnistettu yleispiirteisellä tasolla. Ilmastomuutoksesta mahdollisesti aiheutuvat riskit ja niihin varautuminen otetaan huomioon tarkemmassa tiesuunnittelussa. Selostuksessa esitetyt toimenpiteet luonnon monimuotoisuuden edistämiseksi tiehankkeen rakentamisvaiheessa ovat myös ilmastomuutokseen sopeutumisen kannalta suositeltavia.

Vaikutukset luonnonvarojen käyttöön

Hankkeen rakentamisessa syntyy ylijäämämaita ja louhitaan kalliota. Arviointiselostuksen mukaan hankkeessa pyritään maa-ainesten massatasapainoon, jossa kallio- ja maaleikkauksista irrotettava aines käytetään täyttöihin, penkereisiin, tien rakennekerrokseen, meluvalleihin tai esimerkiksi erilaisiin maisemointeihin. Yhteysviranomaisen painottaa hankkeen toteuttamisessa maa-ainesten kierrätystä ja uusiomateriaalien käyttöä.

7 Hankkeen jatkokäsittelyssä huomioitavaa

Hanketta koskevaan lupahakemukseen on liitettävä arviointiselostus ja tämä yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä YVA-lain 26 §:n mukaisesti. Lupaviranomaisen on varmistettava, että perusteltu päätelmä on ajan tasalla lupa-asiaa ratkaistaessa. Hankkeesta vastaava voi tarvittaessa pyytää ennen lupa-asian vireille tuloa yhteysviranomaista esittämään näkemyksensä perustellun päätelmän ajantasaisuudesta. Ajan-tasaistamisen tarvetta voidaan joutua tarkastelemaan esimerkiksi, jos hanke on muuttunut tai arvioinnista on kulunut pitkä aika.

Lupaviranomainen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen eikä tehdä muuta siihen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja perustellun päätelmän. Lupapäätökseen on sisällytettävä perusteltu päätelmä, ja siinä on asianmukaisesti otettava huomioon arviointiselostusta koskevien kuulemisten tulokset. Päätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja perusteltu päätelmä on otettu huomioon. Lupalaissa on lisäksi tarkemmat säännökset arvioinnin huomioon ottamisesta.

Hankkeen jatkokäsittelyssä ja -suunnittelussa on muun tässä päätelmässä esitetyn lisäksi huomioitava erityisesti seuraavat keskeiset asiat:

- työmaavesien käsittelyrakenteiden on oltava valmiit ennen liittymä- ja tiealueiden maanrakentamisen aloittamista.
- rakentamisessa on syytä soveltaa Pääkaupunkiseudun työmaavesi-ohjeessa (HSY 2024) kuvattuja haitta-aineiden ja ympäristömuuttujien raja-arvoja sekä toimintaohjeita.
- happamien sulfaattimaiden käsittely ja niiden valumavesien hallinta työmaalla tulee suunnitella yksityiskohtaisesti ennen maanrakentamisen aloittamista.
- hankkeen rakennusaikaisen pölyn leviämiseksi on suunniteltava toimivia lieventämiskeinoja kuten kastelua.
- kantatien liikennemelun leviämisen lievennyskeinot tulee suunnitella kattavasti hankkeen toteutuksen seuraavissa vaiheissa, huomioiden myös toimenpiteistä aiheutuvat maisemavaikutukset.
- hankkeessa tulee suunnitella ja toteuttaa viheryhteyden lisäksi muita lajien liikkumista turvaavia ratkaisuja, kuten eläimille soveltuvia kulkuyhteyksiä liittymäalueiden yhteyteen tai muihin soveltuviin maaston-kohtiin. Pieneläimistön kannalta tulee tutkia pieneläinalikulkujen tai tunnelien toteuttamista.

- hankkeesta maisemaan ja kulttuuriympäristöön aiheutuvia vaikutuksia tulee vähentää riittävästi, jatkosuunnitteluun valittavan vaihtoehdon kannalta soveltuvilla toimenpiteillä.
- pohjaveden alentamiselle rakentamisen yhteydessä on haettava lupa vesilain 3 luvun 2 §:n perusteella, jos siitä aiheutuu yksityistä tai yleistä edunmenetystä.

8 Perustellun päätelmän toimittaminen ja siitä tiedottaminen

Yhteysviranomainen toimittaa perustellun päätelmänsä sekä kopiot arviointiselostuksesta saamistaan lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle.

Perusteltu päätelmä toimitetaan tiedoksi hanketta käsitteleville viranomaisille, vaikutusalueen kunnille, maakuntien liitoille ja muille asianosaisille viranomaisille.

Perusteltu päätelmä sekä saadut lausunnot ja mielipiteet ovat nähtävillä ympäristöhallinnon verkkosivuilla osoitteessa:

www.ymparisto.fi/Kantatie51SunnanvikMunkinmakiYVA sekä viranomaisen verkkosivuilla 30 päivän ajan osoitteessa www.ely-keskus.fi/kuulutukset/uusimaa.

9 Suoritemaksu, sen määräytyminen ja maksua koskeva oikaisumahdollisuus

Suoritemaksu on 11 400 euroa.

Yhteysviranomaisen perustellusta päätelmästä perittävä maksu on määritetty tavanomaisen hankkeen mukaisesti (14 - 23 henkilötyöpäivää). Maksu määräytyy ELY-keskusten maksuista annetun asetuksen perusteella.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että perustellusta päätelmästä perittävän maksun määrittämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia siihen oikaisua ELY-keskuksesta kuuden kuukauden kuluessa tämän perustellun päätelmän antamispäivästä. Linkki myyntilaskutusta koskevaan oikaisuvaatimusohjeeseen: <https://www.keha-keskus.fi/tehtavat-ja-palvelut/oikaisuvaatimus-ja-muutoksenhaku>.

10 Sovelletut säännökset

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017) 19 ja 23 §

Valtioneuvoston asetus ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (277/2017) 4 §

Valtion maksuperustelaki (150/1992) 8 §

Valtioneuvoston asetus (794/2024) elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-
keskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallinto-
keskuksen maksullista suoritteista vuonna 2025 2 §.

Tämä asiakirja on hyväksytty/allekirjoitettu viraston sähköisessä
asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ylitarkastaja Erika Heikkinen
ja ratkaissut ylitarkastaja Reetta Suni.

Liite

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunto Siuntionjoen Natura-
arvioinnista

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

Ratkaisija Suni Reetta 04.07.2025 14:54

Esittelijä Heikkinen Erika 04.07.2025 14:52