

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

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

Taustatietoa

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

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

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

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

Linkki aluevaraussuunnitelmaan:

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

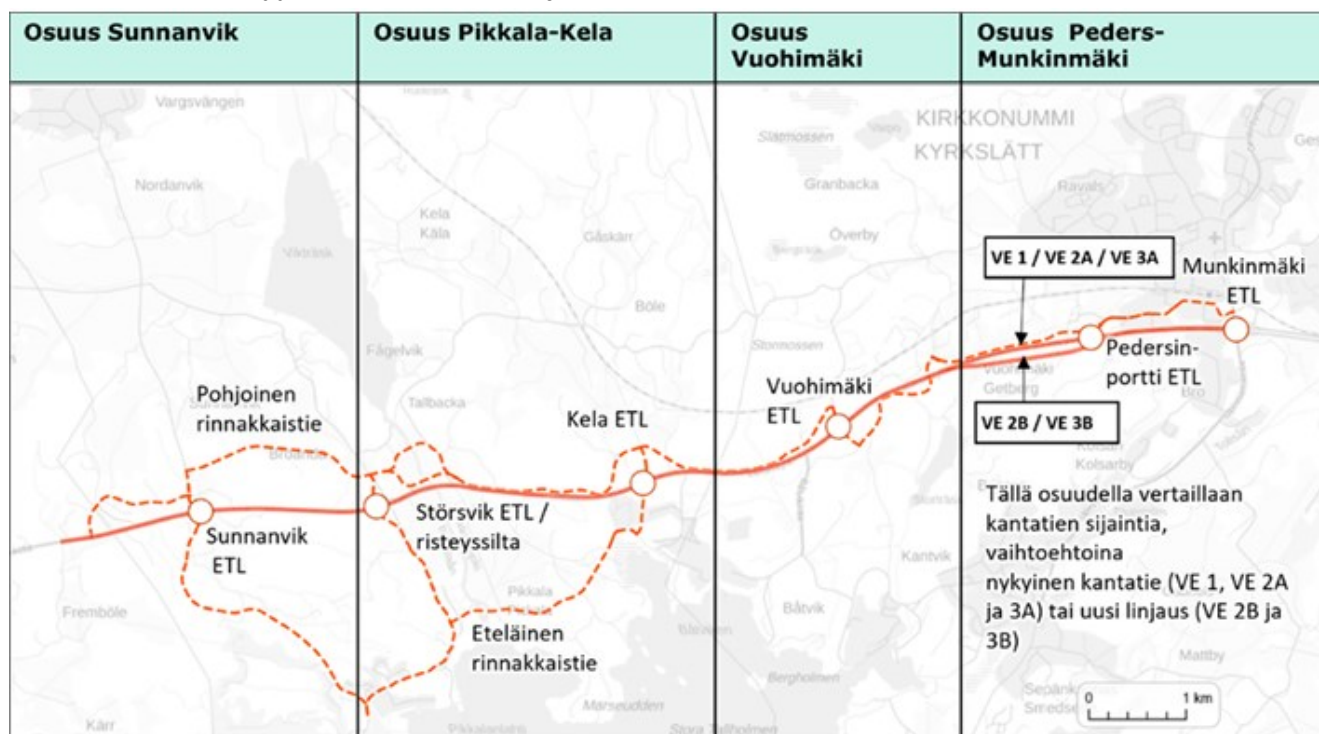
Kirkkonummen kunta (kh 20.11.2023, § 394) on antanut lausunnon ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta koskien hankealuetta.

Linkki Kirkkonummen kunnan lausuntoon arviointiohjelmasta:

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

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

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



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

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

Kunnan hankkeelle asettamat tavoitteet

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

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



Maanteiden vaiheittainen suunnitteluprosessi



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

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

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

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

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

Toteutuksen vaihtoehdot

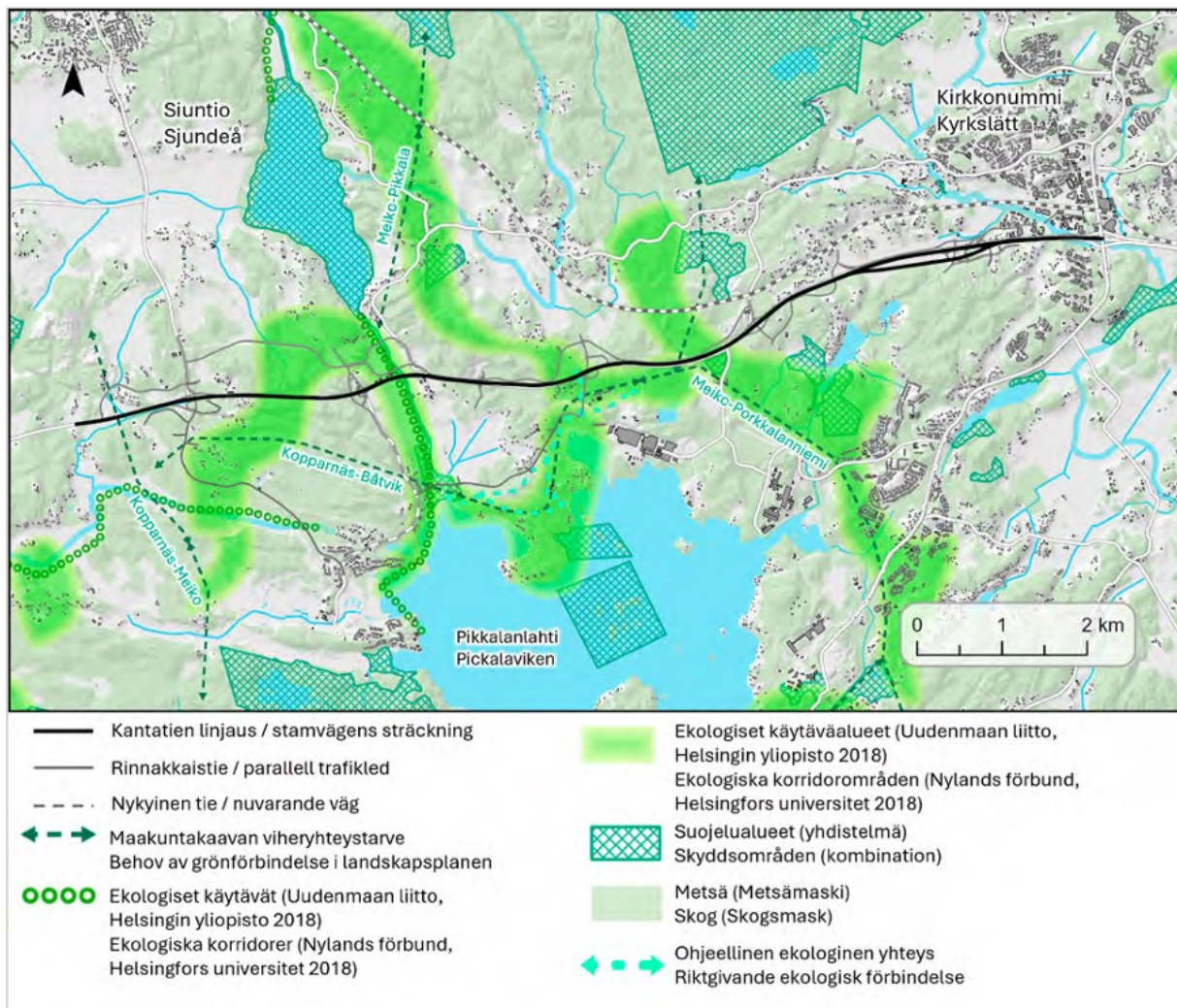
Tarkisteltavien YVA-selostuksen vaihtoehtojen lähtökohta on niiden toteuttamiskelpoisuus. Hankealueen eli kantatien 51 tieosuuden vaihtoehdot Sunnanvikin ja Munkinmäen välillä (ts. hankealue) sisältäen myös rinnakkaistieyhteydet ovat:

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

Hankkeen lähtökohdat

Yleistä

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



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

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

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

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

Kuntakeskus

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

Vuohimäen, Pikkalan ja Kantvikin alueet

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

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

Postiosoite

Kirkkonummen kunta
PL 20
02401 Kirkkonummi

Käyntiosoite

Kunnantalo
Ervastintie 2
02400 Kirkkonummi

Puhelin

09 29671

Sähköposti

kirjaamo@kirkkonummi.fi

www.kirkkonummi.fi

Kantatien liikennemelu

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

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

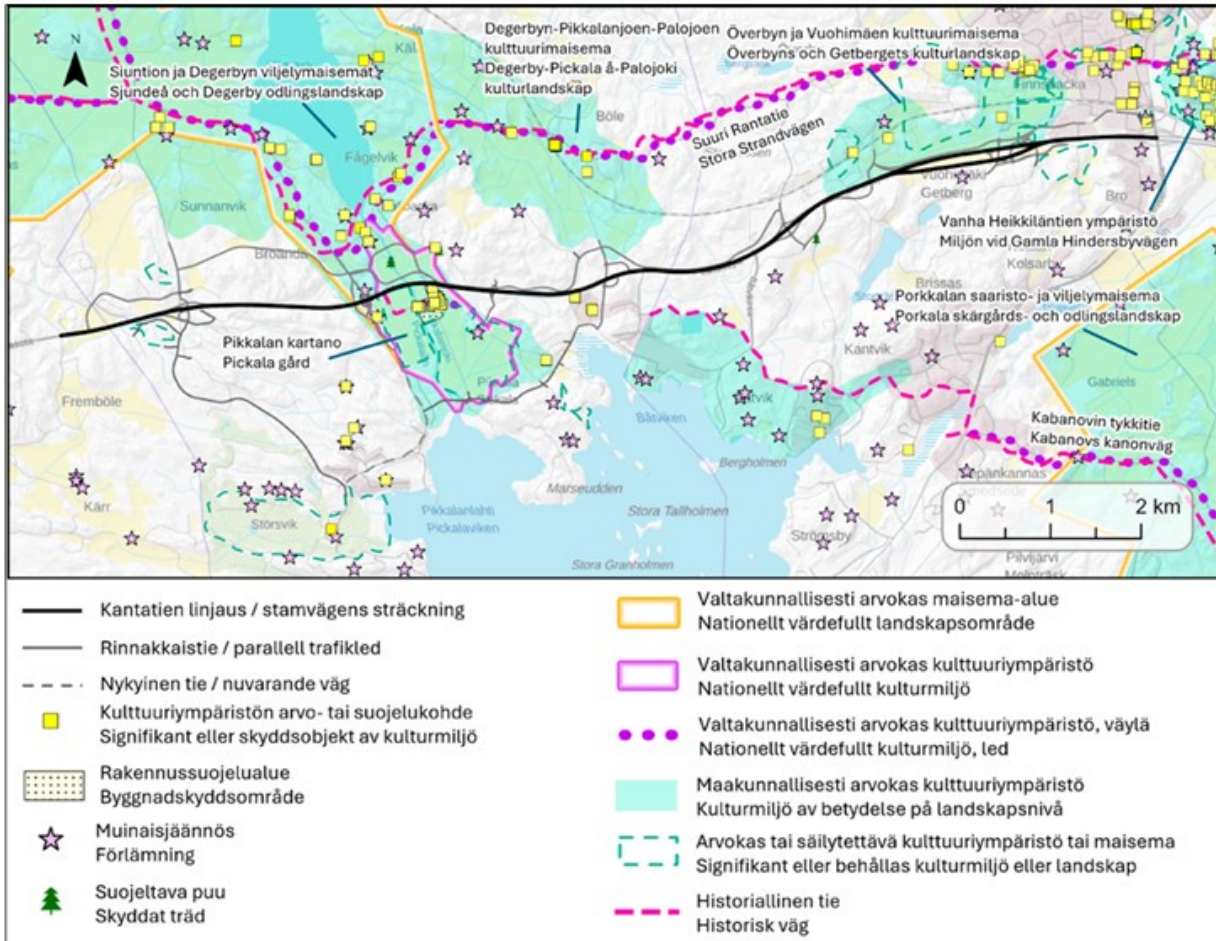
YVA-selostuksessa todetaan (s. 85), että kantatien 51 melulaskennat antavat tärkeää tietoa vaikutusten arviointiin, jolla on suuri merkitys kantatien varrella asuville, sillä väylä on jokapäiväisen liikkumisen reitti monella, samalla kun se yhdistää ihmiset, palvelut ja alueet toisiinsa. Edellä kuvatus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

Hankkeen vaikutukset ihmisiin

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

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

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



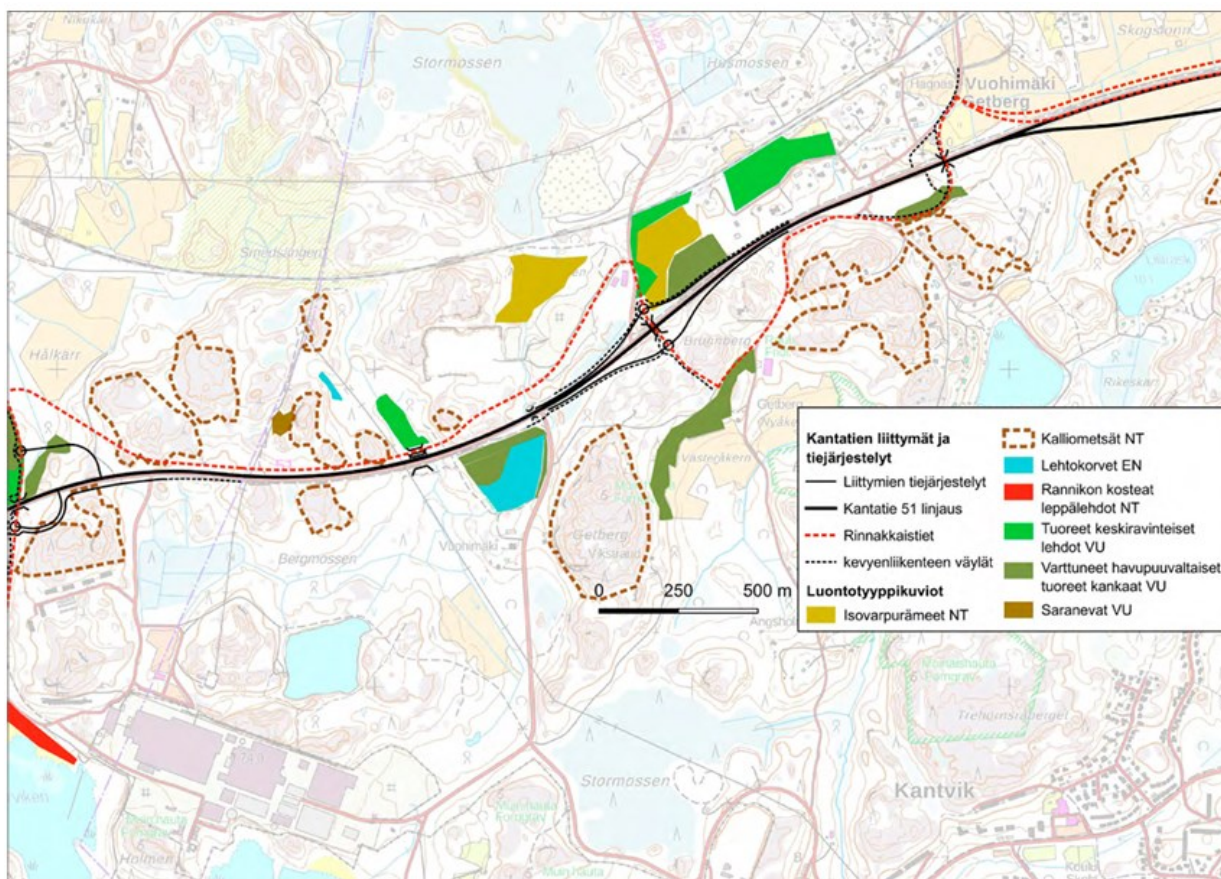
Kuva 3. Hankealueella tai sen lähialueella olevat maiseman sekä kulttuuriympäristön valtakunnalliset ja maakunnalliset arvoalueet ja -kohteet kartalla (YVA-selostus s. 116).

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

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

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

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

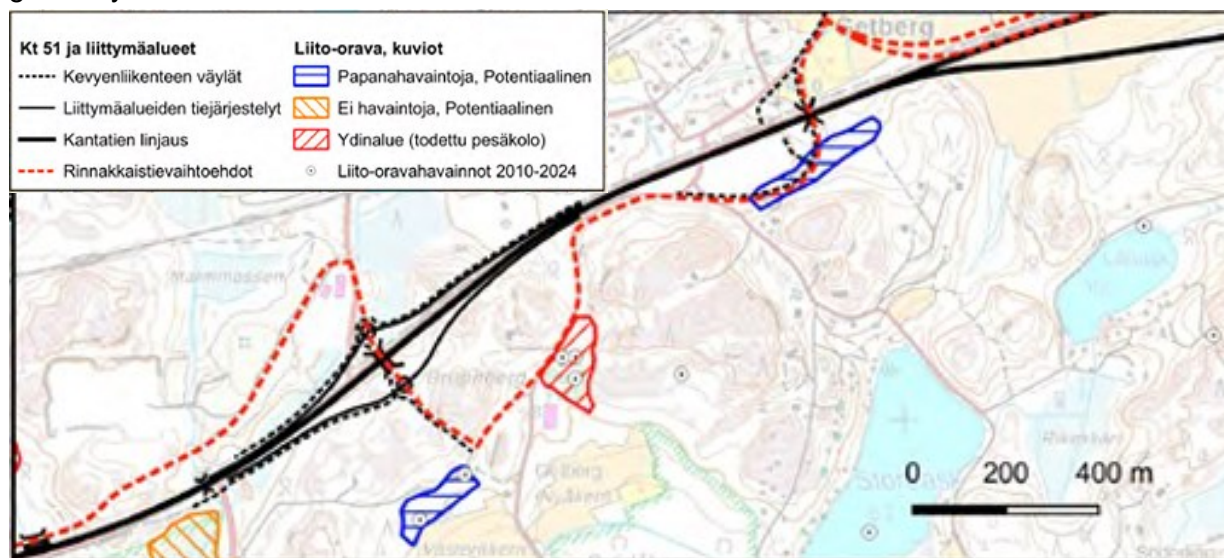


Kuva 5. Hankealueella tai sen lähialueella olevat luontotyyppejä Kirkkonummen kunnan alueella (YVA-selostus s. 133).

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

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

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



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

Liikenne

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

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

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

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

Joukkoliikenne

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

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

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

Kävely ja pyöräily

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

Postiosoite

Kirkkonummen kunta
PL 20
02401 Kirkkonummi

Käyntiosoite

Kunnantalo
Ervastintie 2
02400 Kirkkonummi

Puhelin

09 29671

Sähköposti

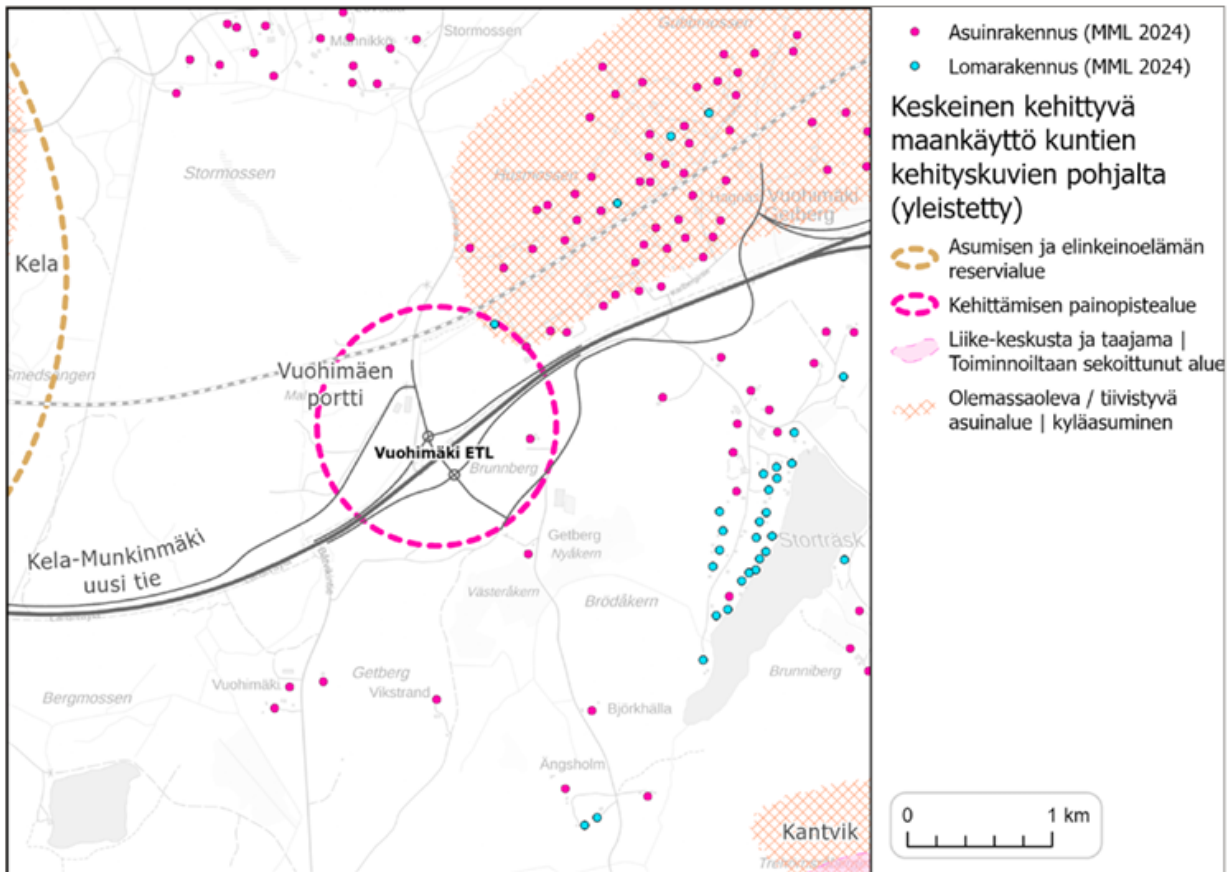
kirjaamo@kirkkonummi.fi

www.kirkkonummi.fi

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

Kantatien 51 parantamishankkeen osuuskohtaiset tarkistelut

Osuus Vuohimäki



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

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

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

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

Linkki YVA-menettelyyn (Blastr Green Steel Oy):

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

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

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

Osuus Peders-Munkinmäki

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

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

Muuta

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

Kirkkonummen rinnakkaistie ja sen kytkeytyminen Siuntioon

Yleistä

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

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

Osuus Vuohimäki

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

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

Postiosoite

Kirkkonummen kunta
PL 20
02401 Kirkkonummi

Käyntiosoite

Kunnantalo
Ervastintie 2
02400 Kirkkonummi

Puhelin

09 29671

Sähköposti

kirjaamo@kirkkonummi.fi

www.kirkkonummi.fi

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

Osuus Peders-Munkinmäki

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

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

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

Hankkeelle asetettujen tavoitteiden toteutuminen

Johtopäätökset

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

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

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

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

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

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

Tiedoksi: yhdyskuntatekniikan lautakunta