

Kyrksläatts kommuns utlåtande om programmet för miljökonsekvensbedömning gällande förbättring av stamväg 51 mellan Sunnanvik och Munkkulla, UUELY/13906/2023

Kommunstyrelsen 20.11.2023 § 394
504/11.01.02/2023

Beredare	Trafikplanerare Marko Suni Projektingenjör Teemu Helasharju Kommunarkitekt Tero Luomajärvi fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi , tfn 09 29671 (växel)
Beslutsförslag	Kommundirektör Virpi Sailas Kyrksläatts kommunstyrelse beslutar 1 ge NTM-centralen i Nyland Kyrksläatts kommuns utlåtande om programmet för miljökonsekvensbedömning gällande förbättring av stamväg 51 mellan Sunnanvik och Munkkulla 2 justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.
Behandling	Denna paragraf behandlades efter § 404. Direktör för samhällstekniska väsendet Anna-Kaisa Kauppinen och trafikplanerare Marko Suni presenterade ärendet vid sammanträdet. Projektingenjör Teemu Helasharju var också närvarande under denna paragraf. Ordföranden förklarade diskussionen avslutad och konstaterade att det under diskussionen hade getts ändrings- och tilläggsförslag enligt följande: Föredragandens förslag till ändring i utlåtandet vid sammanträdet: Meningen ”Tehtas työllistää noin 600 henkilöä ja vihreän siirtymän mukainen tehtaan laajennus mahdollistaa 300 uuden työpaikan syntymisen.” (Fabriken sysselsätter cirka 600 personer, och utvidgningen av fabriken enligt grön omställning möjliggör 300 nya arbetsplatser.) ersätts med följande mening: ”Yhtiö työllistää Suomessa noin 600 henkilöä ja vihreän siirtymän mukaiset toimenpiteet mahdollistavat noin 300 uuden työpaikan syntymisen.” (Bolaget sysselsätter i Finland cirka 600 personer, och åtgärderna enligt grön omställning möjliggör cirka 300 nya arbetsplatser.) Förslaget godkändes enhälligt. Ledamot Matti Kaurilas ändringsförslag: Ändring på sida 2, orden ”myös vaihtoehto” (också ... alternativ) ersätts med orden: ”ensisijaisena vaihtoehtona” (som primärt alternativ) ... Det vill säga meningen lyder: ”Kirkkonummen kunta pitää erittäin tärkeänä, että suunnittelun lähtökohtana arvioidaan ensisijaisena vaihtoehtona kolmen (nelikaistatie 100 km/h) vaikutukset ympäristöön.” (Kyrksläatts kommun anser att det är mycket viktigt att planeringen utgår ifrån att man som primärt alternativ bedömer inverkningarna av alternativ tre (fyrfilig väg 100 km/h) på miljön.)

Ändringsförslaget understöddes av Timo Haapaniemi, Piia Aallonharja och Antti Kilappa.

Ändringsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.

Ledamot Matti Kaurilas ändringsförslag:

Ändring och strykning av en mening, sida 2, slutet av stycket så här:
"Hankkeella saattaa olla vaikutusta Pedersinportin asemakaavan sisältöön, minkä seurauksena kunta odottaa alustavia suunnitelmia uusista liittymäjärjestelyistä. Suunnittelussa on varauduttava katuyhteyden toteuttamiseen Bro-Kolsarin suunnasta." (Projektet kan påverka innehållet i detaljplanen för Pedersporten. Till följd av detta väntar kommunen på preliminära planer för nya anslutningsarrangemang. Vid planeringen ska man vara beredd på byggande av en gatuförbindelse från Bro-Kolsarbyhållet.)

Ändringsförslaget understöddes av Carl-Johan Kajanti, Anneli Granström, Timo Haapaniemi, Piia Aallonharja och Antti Kilappa.

Ändringsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.

Ordförande Timo Haapaniemis tilläggsförslag:

Tillägg på sida 5:

Tilläggsstycke efter fjärde stycket på sida fyra ... "Lisäksi vireillä on muitakin kaavahankkeita." ("Dessutom är andra planprojekt anhängiga):
"Suunniteltu Kirkkonummen aseman läntinen alikulku lisää kt 51 liikenteelle vaihtoehtoisia kulkureittejä Pedersinportin liittymän suunnasta kuntakeskukseen ja on lisäksi omiaan vähentämään ruuhkautuvaa liikennettä Kirkkonummenportin liittymässä. Tämä korostaa myös Pedersinportin liittymän toteutuksen tärkeyttä ja vaikutusta liikenneturvallisuuteen." (Den planerade västra underfarten på Kyrkslätts station ökar alternativa rutter för trafiken på stamväg 51 från Pedersportens anslutning till kommuncentrum och bidrar till att minska köbildning i Kyrkslättsportens anslutning. Detta framhäver också vikten av byggande av Pedersportens anslutning och dess inverkan på trafiksäkerheten.)

Tilläggsförslaget understöddes av Carl-Johan Kajanti, Anneli Granström, Kati Kaihlaranta, Piia Aallonharja och Antti Kilappa.

Ändringsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.

Trafikplanerare Marko Suni och projektingenjör Teemu Helasharju lämnade sammanträdet efter behandlingen av denna paragraf kl. 16.40.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutade enhälligt

1

ge NTM-centralen i Nyland Kyrkslätts kommuns utlåtande om programmet för miljökonsekvensbedömning gällande förbättring av stamväg 51 mellan

Sunnanvik och Munkkulla med följande ändringar:

Meningen ”Tehtas työllistää noin 600 henkilöä ja vihreän siirtymän mukainen tehtaan laajennus mahdollistaa 300 uuden työpaikan syntymisen.” (Fabriken sysselsätter cirka 600 personer, och utvidgningen av fabriken enligt grön omställning möjliggör 300 nya arbetsplatser.) ersätts med följande mening:

”Yhtiö työllistää Suomessa noin 600 henkilöä ja vihreän siirtymän mukaiset toimenpiteet mahdollistavat noin 300 uuden työpaikan syntymisen.” (Bolaget sysselsätter i Finland cirka 600 personer, och åtgärderna enligt grön omställning möjliggör cirka 300 nya arbetsplatser.)

- meningen ”Kirkkonummen kunta pitää erittäin tärkeänä, että suunnittelun lähtökohtana arvioidaan myös vaihtoehto kolmen (nelikaistatie 100 km/h) vaikutukset ympäristöön.” (Kyrkslätts kommun anser att det är mycket viktigt att planeringen utgår ifrån att man också bedömer inverkningarna av alternativ tre (fyrfilig väg 100 km/h) på miljön.)

”Kirkkonummen kunta pitää erittäin tärkeänä, että suunnittelun lähtökohtana arvioidaan ensisijaisena vaihtoehtona kolmen (nelikaistatie 100 km/h) vaikutukset ympäristöön.” (Kyrkslätts kommun anser att det är mycket viktigt att planeringen utgår ifrån att man som primärt alternativ bedömer inverkningarna av alternativ tre (fyrfilig väg 100 km/h) på miljön.)

- stycket ”Kirkkonummen kuntakeskuksen läntinen pääsisääntuloyhteys palvelee Munkinmäen aluetta, joka on kehittymässä pääosin tilaa vievän kaupan, mutta osin myös keskustahakuisen kaupan alueeksi. Risteysalueen kehittäminen vastaamaan uutta tavoitenopeutta (100 km/h) edellyttäneen liittymäjärjestelyjen suunnittelua uusin perustein verrattuna kantatien aluevaraussuunnitelman mukaiseen liittymäratkaisuuun. Hankkeella saattaa olla vaikutusta Pedersinportin asemakaavan sisältöön, minkä seurauksena kunta odottaa alustavia suunnitelmia uusista liittymäjärjestelyistä. Tosin tässä vaiheessa kyseinen kaavahanke ei ole käynnistymässä. Suunnittelussa on varauduttava katuyhteyden toteuttamiseen Kolsarin suunnasta” (Den västra huvudinfartsförbindelsen till Kyrkslätts kommuncentrum tjänar Munkkullaområdet, som håller på att utvecklas till område för utrymmeskrävande handling, men delvis också till område för centruminriktad handel. Utvecklingen av korsningsområdet så att det motsvarar den nya eftersträlvade hastigheten (100 km/h) torde förutsätta planering av trafikarrangemang på nya grunder jämfört med anslutningslösningen enligt områdesreserveringsplanen för stamvägen. Projektet kan påverka innehållet i detaljplanen för Pedersporten. Till följd av detta väntar kommunen på preliminära planer för nya anslutningsarrangemang. Å andra sidan startar planprojektet inte i detta skede. Vid planeringen ska man vara beredd på byggande av en gatuförbindelse från Kolsarbyhålllet) ändras att lyda:

”Kirkkonummen kuntakeskuksen läntinen pääsisääntuloyhteys palvelee Munkinmäen aluetta, joka on kehittymässä pääosin tilaa vievän kaupan, mutta osin myös keskustahakuisen kaupan alueeksi. Risteysalueen kehittäminen vastaamaan uutta tavoitenopeutta (100 km/h) edellyttäneen liittymäjärjestelyjen suunnittelua uusin perustein verrattuna kantatien aluevaraussuunnitelman mukaiseen liittymäratkaisuuun. Hankkeella saattaa olla vaikutusta Pedersinportin asemakaavan sisältöön, minkä seurauksena kunta odottaa alustavia suunnitelmia uusista liittymäjärjestelyistä. Suunnittelussa on varauduttava katuyhteyden toteuttamiseen Bro-Kolsarin suunnasta.” (Den västra huvudinfartsförbindelsen till Kyrkslätts

område. Planeringsområdet (11 km) sträcker sig från gränsen mellan Ingå och Sjundeå i närheten av Sunnanviks anslutning (lv 115) till öster vid Kyrksläotts centrum och den planskilda anslutningen i Munkkulla (lv 1191). Den planskilda anslutningen i Munkkulla, som i kommunen kallas Kyrksläottsporten, ingår inte i planeringsområdet.

Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid Närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centralen) i Nyland är projektansvarig. Kontaktmyndigheten för MKB-förfarandet är ansvarsområdet för miljö och naturresurser vid NTM-centralen i Nyland. I mötesgrupperna ingår representanter för Nylands NTM-central, Kyrksläotts kommun, Sjundeå kommun, Ingå kommun, Nylands förbund och Trafikledsverket. Sitowise Oy är konsult.

Programmet för bedömning av miljökonsekvenser är en del av det lagstadgade förfarandet för bedömning av miljökonsekvenser, där projektets sannolikt betydande miljökonsekvenser identifieras, bedöms och beskrivs. MKB-förfarandet övervakas och styrs av kontaktmyndigheten ansvarsområdet för miljö och naturresurser vid NTM-centralen i Nyland. Bedömningsprogrammet är en plan för de utredningar som behövs i bedömningen och ordnandet av bedömningsförfarandet. Den projektansvarige gör en bedömningsbeskrivning för själva bedömningen.

Projektets alternativ vid MKB-förfarandet

De alternativ som föreslås för granskning i bedömningsprogrammet har bildats på basis av ovanstående utredningar, markanvändningsbehov och mål som ställts upp för projektet.

Projektets alternativ vid MKB-förfarandet:

Jämförelsealternativ 0: Inga åtgärder.

- Alternativ ALT 1: Plananslutningarna tas bort och planskilda anslutningar byggs, det parallella vägnätet kompletteras. Stamvägen förblir en väg med en körbana med ett körfält i vardera riktningen.
- Alternativ ALT 2: Plananslutningarna tas bort, planskilda anslutningar byggs och det parallella vägnätet kompletteras. Stamvägen uppgraderas till en fyrfilig väg med ett mitträcke och två körfält i vardera riktningen och en hastighetsnivå på 80 km/h.
 - Alternativ ALT 2A: stamvägen görs fyrfilig på sin nuvarande plats.
 - Alternativ ALT 2B: stamvägen görs delvis fyrfilig i en ny terrängkorridor vid Peders raksträcka.
- Alternativ ALT 3: Plananslutningarna tas bort, planskilda anslutningar byggs och det parallella vägnätet kompletteras. Stamvägen uppgraderas till en fyrfilig väg med ett mitträcke och två körfält i vardera riktningen och en hastighetsnivå på 100 km/h.
 - Alternativ ALT 3A: stamvägen görs fyrfilig på sin nuvarande plats.
 - Alternativ ALT 3B: stamvägen görs delvis fyrfilig i en ny terrängkorridor vid Peders.

Målen med MKB-bedömningen

Ett centralt mål med MKB-bedömningen är att identifiera de sannolikt betydande miljökonsekvenserna av projekialternativen. På basis av de preliminära granskningarna är sådana konsekvenserna för markanvändningen och samhällsstrukturen, bosättningen och människornas levnadsförhållanden, naturens mångfald och ekologiska struktur samt landskapet och kulturmiljön.

I programmet anser man också att klimatkonsekvenserna kan vara betydande, då de bedöms i relation till kommunens klimatutsläpp och uppställda klimatmål.

Bedömningen görs som sakkunnigarbete med stöd av mångsidig underlagsinformation. För att få ett kunskapsunderlag för bedömningen har man gjort och gör terrängutredningar om naturförhållanden och fornlämningar. I bedömningen av konsekvenserna för människor används respons och diskussion. Syftet är också att i bedömningen identifiera och planera även lindrande åtgärder av skadliga konsekvenser som hör till alternativen.