

Utlåtande om programmet för miljökonsekvensbedömning gällande förbättring av stamväg 51 mellan Sunnavik och Munkkulla, UUDELY/13906/2023

Byggnads- och miljönämnden 21.11.2023 § 151
504/11.01.02/2023

Beredare	Miljöplanerare Merja Puomies fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi , tfn 09 29671 (växel)
Beslutsförslag	Miljöchef Anu Hynninen Byggnads- och miljönämnden 1 beslutar ge närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland följande utlåtande i ärendet UUDELY/13906/2023: Byggnads- och miljönämnden anser att de alternativ som framförs för bedömning i bedömningsprogrammet är motiverade och tillräckliga. I fråga om beskrivningen av planeringsområdets nuläge och utveckling (kapitel 3) föreslår byggnads- och miljönämnden följande: - I beskrivningen av naturmiljön (kapitel 3.3) görs följande tillägg: • I Keirons naturutredning (2014) har man i närmaste omgivningen vid stamväg 51 avgränsat två skogsområden som klassificerats som mycket värdefulla (lunden mellan kustbanan och Slängkälkevägen och det öster om Träskvägen belägna färska och lundartade moskogsområdet), • I Faunaticas vegetations- och naturtypsutredning (2020) har man i stamväg 51:s närmaste omgivning i Getberg avgränsat ett lundkärr som klassificerats som särskilt värdefullt samt objekt som uppfyller kriterierna för METSO klass I och II, • I Keirons utredning om ekologiska förbindelser (2014) har man som lokala förbindelser över stamväg 51 föreslagit en för hjortdjur lämplig förbindelse i västra ändan av Peders raksträcka och bland annat en även för flygekorren lämplig skogsförbindelse väster om Peders raksträcka samt den bland annat för uttern lämpliga Kvarnbyåns vattenförbindelse som passerar under stamväg 51. • Flygekorrsituationen utreds på minst 200 meters avstånd från stamvägen så att man i större utsträckning får reda på för flygekorren viktiga livsmiljöer och förbindelserna mellan dem. • Förekomsten av eventuella föröknings- och rastplatser för uttern utreds i Kvarnbyåns strandzon i stamväg 51:s närmaste omgivning. Kyrksläotts miljövårdsenhet har observerat utterspår längs Kvarnbyån under Munkkullavägens bro. Dessutom har man till miljövårdsenheten gjort en anmälan om utterobservation i Kvarnbyån vid anslutningen till Kyrkslätt. - I beskrivningen av jordmånen och berggrunden (kapitel 3.4) tilläggs att enligt Geologiska forskningstjänstens karttjänst (1:250 000) finns mellan Kyrksläotts centrum och Karlbergsvägen på var sida om stamväg 51 ett område där sannolikheten för förekomst av sura sulfatjordar är stor. - I beskrivningen av ytvatten (kapitel 3.5.1) stryks omnämmandet om att Jolkbyån är kort (Jolkbyån är åtminstone 7 km lång med källdelar i Masaby) och preciseras att istandsättningen av fiskbeståndet i Kvarnbyån inletts 2021, då man byggde en fiskväg vid uppdämningsbassängen i Överby och lekplatser söder om fiskvägen.

- Beskrivningen av ytvattnen (kapitel 3.5.1) kompletteras med uppgifter om Estbyåns situation till de delar som de finns tillgängliga i Finlands miljöcentrals material.

- I beskrivningen av grundvatten (kapitel 3.5.2) stryks på kartan i bild 41 namnet "Ingarskilaån" (det är fråga om en mindre fåra, som rinner via Kocksbybäcken ut i Torbackaån).

- I beskrivningen av klimatmål och vägplanering (kapitel 3.6.2) tilläggs att Kyrkslätt hör till Europeiska kommissionens borgmästaravtal för klimat och energi och har på så sätt förbundit sig till att uppgöra och införa en åtgärdsplan för hållbar energi och ett hållbart klimat (SECAP-planen). I Kyrkslätt's SECAP-plan som införts år 2021 framförs som åtgärder som gäller trafiksektorn bland att kollektivtrafikens andel utökas i färd-sättsfördelningen och förutsättningarna för gång och cykling förbättras. Kyrkslätt hör förutom till HINKU-nätverket till kommunnätverket för KUUMA-regionen, som har ett eget klimatprogram och direktiv för anpassning till klimatförändringen.

- I beskrivningen av trafiksäkerhet (kapitel 3.8.3) tilläggs en utredning av vilken det framgår var det hänt djurolyckor på planeringsområdet.

I fråga om metoderna för konsekvensbedömning som framförs i programmet (kapitel 6) föreslår byggnads- och miljönämnden att man i programmet för konsekvensbedömning lägger till följande granskningsobjekt:

- Risker för att sura sulfatjordar sköljs bort och åtgärder med vilka man förebygger de skadeverkningar som sulfatjordarna förorsakar åtminstone på det området som enligt GTK:s karttjänst (1:250 000) har stor sannolikhet för förekomst av sulfatjordar.

- Genomförande av dagvattenhantering i vägbyggnadsskedet vid Sjundeå å och dessutom vid Kvarnbyån som hör till Estbyån, så att man strävar efter att det sediment som dagvattnet för med sig inte kommer åt att blockera öringens lekplatser och försämra Estbyåns tillstånd.

- Det totala bullret med andra bullrande verksamheter i närheten av stamväg 51 (bullerutsläpp bildas bland annat av jord- och miljötillståndspliktiga verksamheter på Getbergsområdet och av kustbanan).

Dessutom föreslås att man i bedömningsprogrammet för in att de i statsrådets beslut 993/1992 avsedda riktvärdena för bullernivån anses vara målnivå i översiktsplanen med undantag för endast sådana objekt där kraven på frisksiktsområde i korsningsområden och andra dylika krav som gäller säkerhet förhindrar byggandet av effektiv bullerbekämpning.

2

justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

Beslut

Byggnads- och miljönämnden beslutade enligt beslutsförslaget.

Paragrafen justerades vid sammanträdet.

För kännedom

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland har bitt Kyrkslätts kommuns miljöskyddsmyndighet om utlåtande om programmet för bedömning av miljökonsekvenser, som gäller förbättring av stamväg 51 mellan Sunnanvik och Munkkulla. Tilläggstid för utlåtandet har beviljats till 26.11.2023.

Målet med projektet är att uppgöra en översiktsplan enligt lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) för stamväg 51 mellan Sunnanvik och Munkkulla. Syftet är att förbättra trafiksäkerheten och möjligheten att beräkna resetiden på stamväg 51 samt hålla resetiden minst på nuvarande nivå. Dessutom förorsakar utvecklingen av markanvändningen på var sida om stamvägen behov av nya förbindelser och fordrar att trafiknätet planeras som en helhet på nytt. Projektansvarig är ansvarsområdet trafik och infrastruktur vid Nylands NTM-central.

Projektets planeringsområde sträcker sig från väster och gränsen mellan Ingå och Sjundeå i närheten av Sunnanviks anslutning (lv 115) till öster vid Kyrkslätts centrum och den planskilda anslutningen i Munkkulla (lv 1191). Själva planskilda anslutningen i Munkkulla, som också är känd under namnet Kyrkslätts planskilda anslutning, ingår inte i planeringsområdet.

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 Nylands NTM-central. Bedömningsprogrammet är en plan för de utredningar som behövs i bedömningen och ordnandet av bedömningsförfarandet. Den projektansvarige gör en bedömningsbeskrivning för själva bedömningen.

De alternativ som föreslås för granskning i bedömningsprogrammet har bildats på basis av ovanstående utredningar, markanvändningsbehov och mål som ställts upp för projektet. Enligt bedömningsprogrammet är alternativen som granskas i MKB-förfarandet följande:

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

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.