

Kantatie 51 Sunnankiv-Munkinmäki

Yleissuunnitelma

Stamväg 51 Sunnankiv-Munkkulla

Utredningsplan

Yleissuunnitelman esittelytilaisuudet

Utredningsplan, offentliga tillställningar

Kirkkonummi 12.2.2026 klo 18 Kirkkonummisalissa (Ervastintie 2).

Siuntio 25.2.2026 klo 18 Siuntion Sydämessä (Puistopolku 2).

Kyrkslätt 12.2.2026 kl. 18 i Kyrkslättssalen (Ervastvägen 2).

Sjundeå 25.2.2026 kl. 18 i Sjundeå Hjärta (Parkstigen 2).



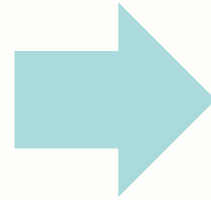
Elinvoimakeskus
Livskraftscentralen

Ohjelma / Program



Klo 18:00

Hankkeen esittelyt
Presentation av projektet



Klo 19:30

Kysymykset, keskustelua
karttojen äärellä
Frågor, diskussion vid kartorna



Klo 20.00

Tilaisuus päättyy (viimeistään)
Tillställningen slutar (senast)

Tilaisuuden avaus / Öppning av tillställningen

Kirsi Pätsi, Uudenmaan
elinvoimakeskus /
Livskraftscentralen i Nyland

Suunnitelma ja työpaja/ Planen och verkstad

Sitowise

- Maija Ketola
- Maija Carlstedt
- Siru Parviainen
- Petra Tallberg

Ketä on paikalla / Vem är på plats

Hankkeesta vastaava projektansvarig

Uudenmaan elinvoimakeskus
Livskraftscentralen i Nyland

Kirsi Pätsi
Projektipäällikkö/Projektchef



Yleissuunnitelman laatija MKB-konsult



Maija Ketola
Projektipäällikkö
/Projektchef



Maija Carlstedt
Pääsuunnittelija
/Huvudplanerare



Siru Parviainen
Meluntorjunnan
ratkaisut /
Bullerbekämpning



Petra Tallberg
Ruotsinkielinen
keskustelu
/På svenska

SITOWISE

**Kunnat
Kommuner**



**Hankkeesta vastaavan puheenvuoro/
Den projektansvarige har ordet**
**Kirsi Pätsi, Uudenmaan elinvoimakeskus /
Livskraftscentralen i Nyland**



Hanke: Kantatie 51 Sunnanvik-Munkinmäki

Projekt: Stamväg 51 Sunnanvik-Munkkulla

Mitä tehdään?

- YVA-menettely sekä liikennejärjestelmä- ja maantielain mukainen yleissuunnitelma.
- Keskeisenä tavoitteena on löytää kantatielle toimiva liikenneratkaisu, jolla on laaja yhteiskunnallinen ja ympäristöllinen hyväksyttävyys.

Miksi tehdään?

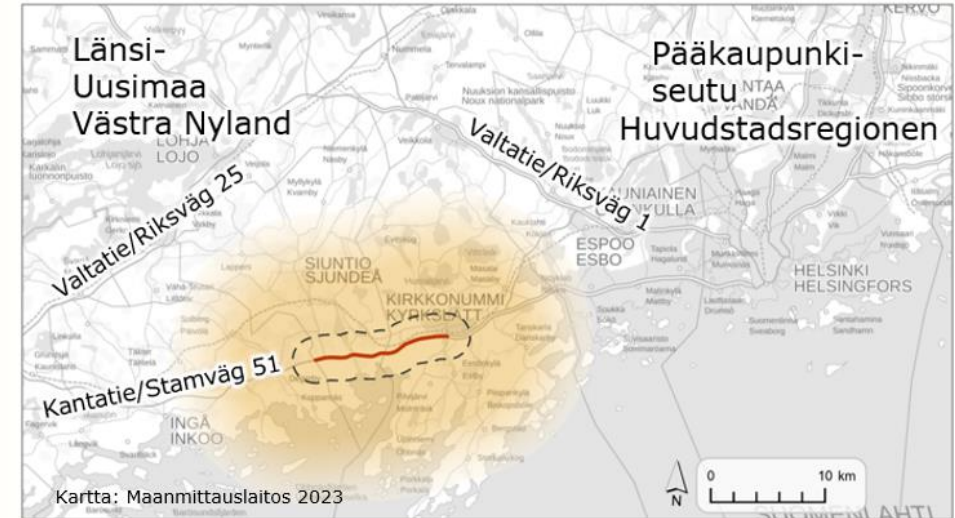
- Taustalla on tarve parantaa liikkumisen turvallisuutta ja sujuvuutta.
- Kantatie 51 on tärkeä itä-länsisuuntainen väylä, joka yhdistää läntisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun. Kantatie 51 on myös tärkeä tavaraliikenteen reitti.
- Maankäytön kehittäminen tarvitsee tuekseen kokonaisvaltaisen liikenneratkaisun.

Vad kommer att göras?

- MKB-förfarande och generalplan enligt trafiksystem- och väglagen.
- Huvudmålet är att hitta en fungerande trafiklösning för huvudvägen med bred social och miljömässig acceptans.

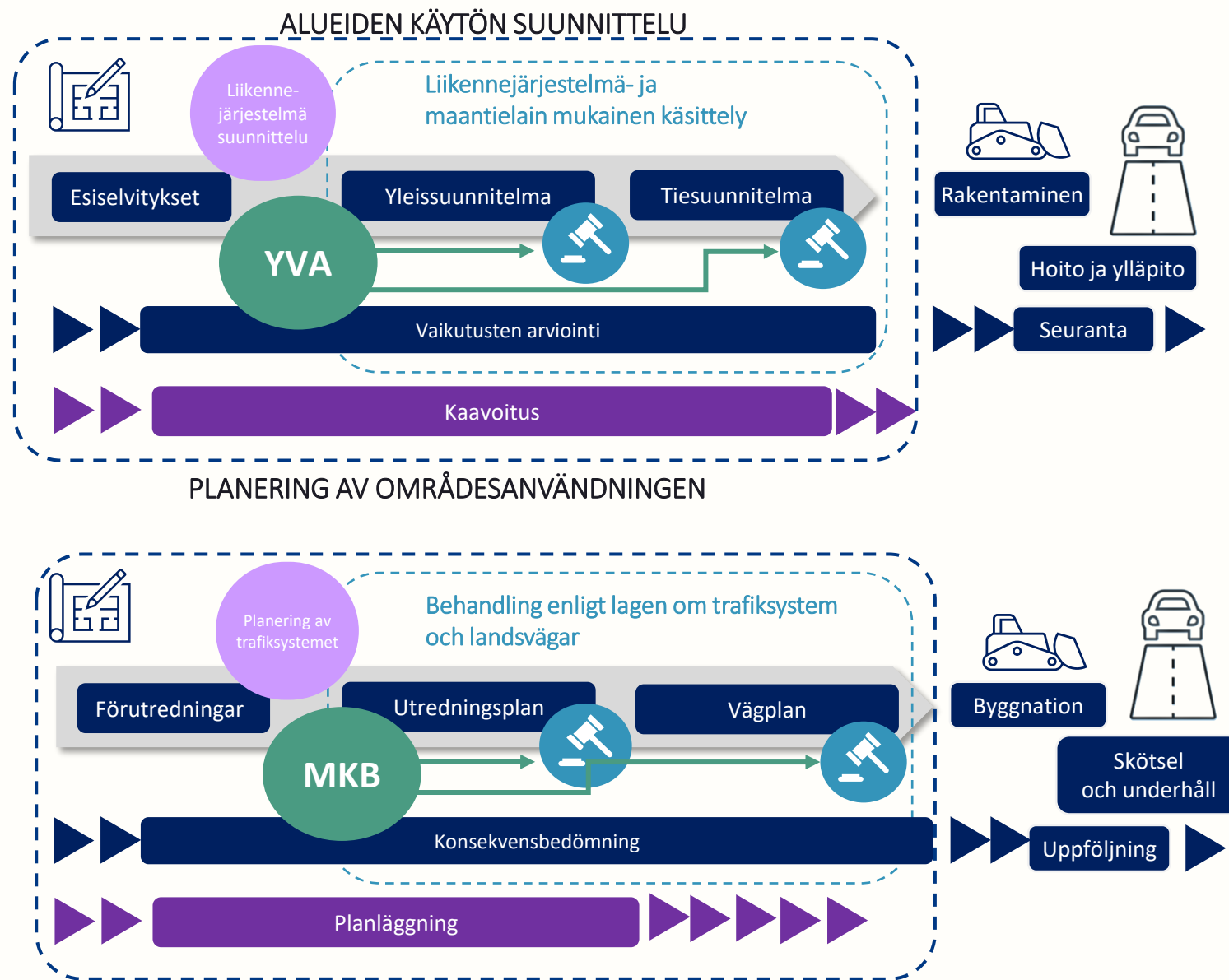
Varför?

- För att förbättra säkerheten och smidigheten för all slags trafik.
- Stamväg 51 är en viktig öst-västlig rutt som förbinder västra Nyland med huvudstadsregionen. Stamväg 51 är också en viktig rutt för godstrafik.
- Utvecklingen av markanvändningen måste stödjas av en övergripande trafiklösning.



Maanteiden suunnittelun vaiheet Processen vid landsvägsplanering

- Useita vaiheita ja päätöksiä tarvitaan ennen maantien rakentamista, voi viedä vuosia.
- Laki liikennejärjestelmästä ja maanteista (503/2005) maanteiden suunnittelua, yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma sen mukaisia suunnitelmia.
- Hankkeen etenemiseen vaikuttaa poliittinen päätöksenteko ja toisaalta kaavoitus.
- Många olika skeden och beslut innan projektet kan förverkligas, det kan ta årtal
- I lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) finns planeringen av vägar, utredningsplanen och vägplanen beskrivna
- Projektets framskridande påverkas av politiskt beslutfattande och planläggningen.



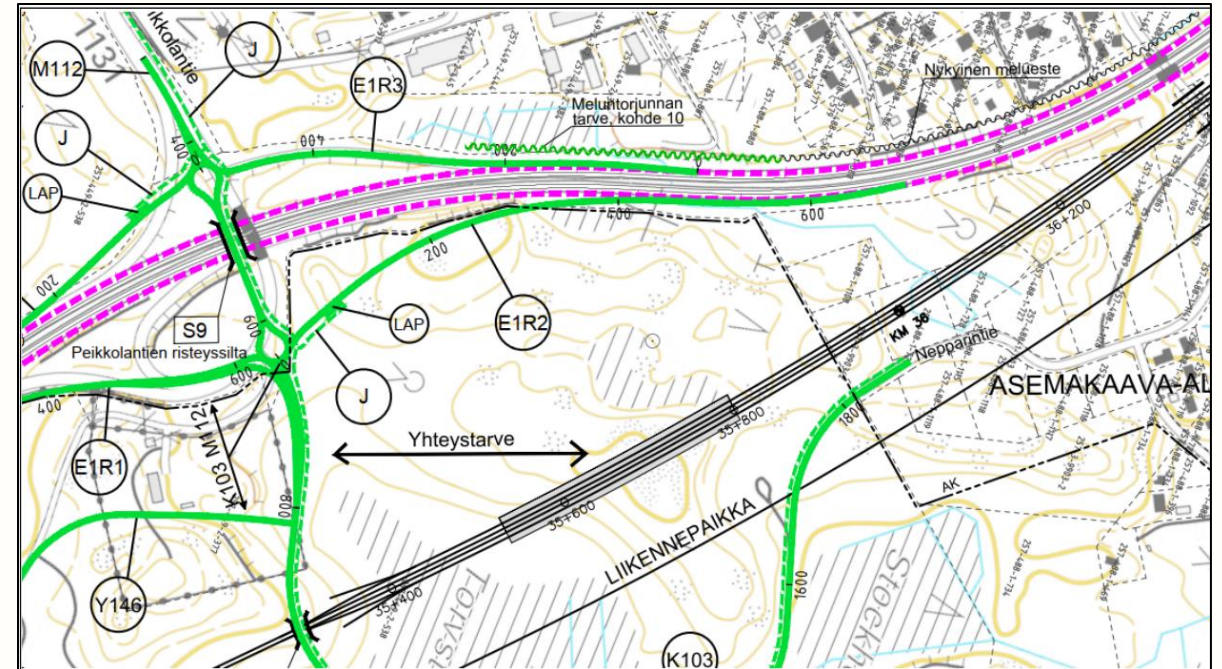
Johdanto yleissuunnitelman laatimiseen
Introduktion till uppgörandet av
utredningsplanen
Maija Ketola, Sitowise



Mikä on yleissuunnitelma? Vad är en utredningsplan?

Yleissuunnitelma perustuu lakiin
liikennejärjestelmästä ja maanteistä (LjMTL),
suunnittelua ohjaa Väyläviraston ohjeet maanteiden
yleissuunnitelmasta.

Utredningsplanen är baserad på lagen om trafiksystem och landsvägar, planeringen styrs av Trafikledsverkets instruktioner om utredningsplaner för landsvägar.



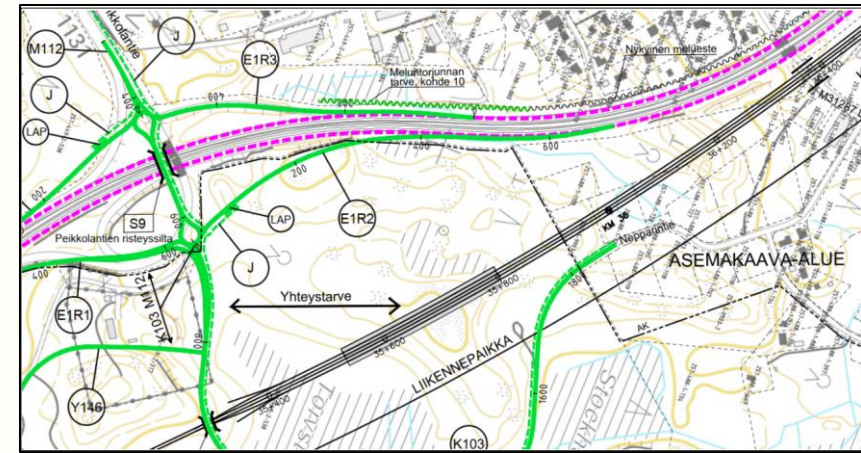
Mikä on yleissuunnitelma?

Vad är en utredningsplan?

Yleissuunnitelmassa esitetään:

- selvitys hankkeen tarpeellisuudesta
- hankkeen vaihtoehdot
- teiden likimääräinen sijainti
- liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut
- hankkeen vaikutukset
- ympäristöhaittojen poistamisen tai vähentämisen periaatteet.

Yleissuunnitteluvaihe on paras ajankohta tuoda esiin asiat, joiden osalta halutaan vaikuttaa tien sijaintiin ja liikenteellisiin perusratkaisuihin.



I utredningsplanen presenteras:

- en utredning om projektets nödvändighet
- projektets alternativ
- vägarnas ungefärliga lägen
- trafikmässiga och tekniska baslösningar
- projektets konsekvenser
- principerna för att avlägsna eller mildra skadliga miljökonsekvenser.

Utredningsplanskedet är den bästa tidpunkten för att ta fram sådant som påverkar vägens läge och de trafikmässiga baslösningarna.

Yleissuunnitelmassa hyväksytään

I utredningsplanen godkänns

Yleissuunnitelman hyväksymispäätöksellä hyväksytään liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut sekä seuraavaa suunnitteluvaihetta periaatetasolla ohjaavat muut perusratkaisut.

Maantien liikenteellisiin ja teknisiin perusratkaisuihin kuuluu:

- suunnittelualueen laajuus
- rakennetaanko tie moottori- tai moottoriliikennetieksi tai tieksi, jolla muutoin liikennettä rajoitetaan vai tavalliseksi kaksiajorataiseksi tieksi
- tien leveys, kaistojen lukumäärä ja onko vastakkaiset ajosuunnat erotettu esim. keskikaiteella, suunnittelunopeus
- onko maantiellä eritasoliittymiä vai sallitaanko tasoliittymiä

Hyväksytyt perusratkaisut ovat ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa, eikä niistä voi olennaisesti poiketa tiesuunnitelmassa.

- Kuitenkin tiesuunnitelmassa mm. rinnakkaisteiden järjestelyt, meluntorjunnan yksityiskohdat voivat muuttua melko paljon

Beslutet om utredningsplanens godkännande innebär att de trafikmässiga och tekniska grundlösningarna samt principerna för de övriga grundlösningarna som styr nästa planeringsskede godkänns.

I de trafikmässiga och tekniska grundlösningarna för landsvägar ingår bl.a.:

- planeringsområdets utsträckning
- om vägen byggs som motorväg, motortrafikled eller väg på vilken trafiken på annat sätt begränsas eller som en vanlig väg med två körbanor
- vägens bredd, antalet filer och om körriktningarna åtskiljs från varandra med t.ex. räcken, planeringshastigheten
- om det finns planskilda anslutningar eller om plankorsningar är tillåtna

De godkända grundläggande lösningarna utgör grunden då vägplanen uppgörs och det är inte tillåtet att avvika väsentligt från dem i vägplanen.

- I vägplanen kan trots detta bl.a. parallellvägsarrangemangen och bullerbekämpningens detaljer ändras ganska mycket.

Yleissuunnitelmassa hyväksytään

I utredningsplanen godkänns

Keskeisiä jatkosuunnittelua ohjaavia asioita ovat mm:

- maanteiden hallinnollisten luokkien muutokset,
- levähdysalueiden sijainti, yksityisten teiden järjestelyjen perusratkaisut,
- jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen järjestelyjen perusratkaisut,
- tunnelien periaatteet
- vesistösillat: siltaratkaisu (mm. avattava/kiinteä), alikulkukorkeus, päämitat,
- meluntorjunnan tarve, rakenteiden likimääräinen sijainti, pohjavesisuojausten tarve ja rakenteiden sijainti,
- valaistavat tieosat, muuttuva ohjaus tms. tietelematiikka,
- riista-aidat, viheryhteydet, tieympäristön käsittelytavat (istutukset yms.),
- aluevaraukset tien myöhempää kehittämistä varten

Centralla aspekter som styr den fortsatta planeringen är bl.a.:

- ändringar i landsvägarnas administrativa klass,
- rastplatsernas lägen, privatvägsarrangemängens grundläggande lösningar,
- grundläggande lösningar för gång och cykling samt kollektivtrafik,
- eventuella tunnlar principer,
- broar över vatten, broarnas struktur (bl.a. klaffbro/fast), fri höjd, huvudsakliga mått
- behov av bullerbekämpning, strukturernas ungefärliga lägen, behov av grundvattenskydd och strukturernas läge,
- vägavsnitt som ska belysas, smart styrning eller dylik vägtelematik,
- viltstängsel, grönförbindelser, behandling av vägens omgivning (planteringar o dyl),
- områdesreserveringar för vägens senare utveckling

Tilannekatsaus / Nuläget

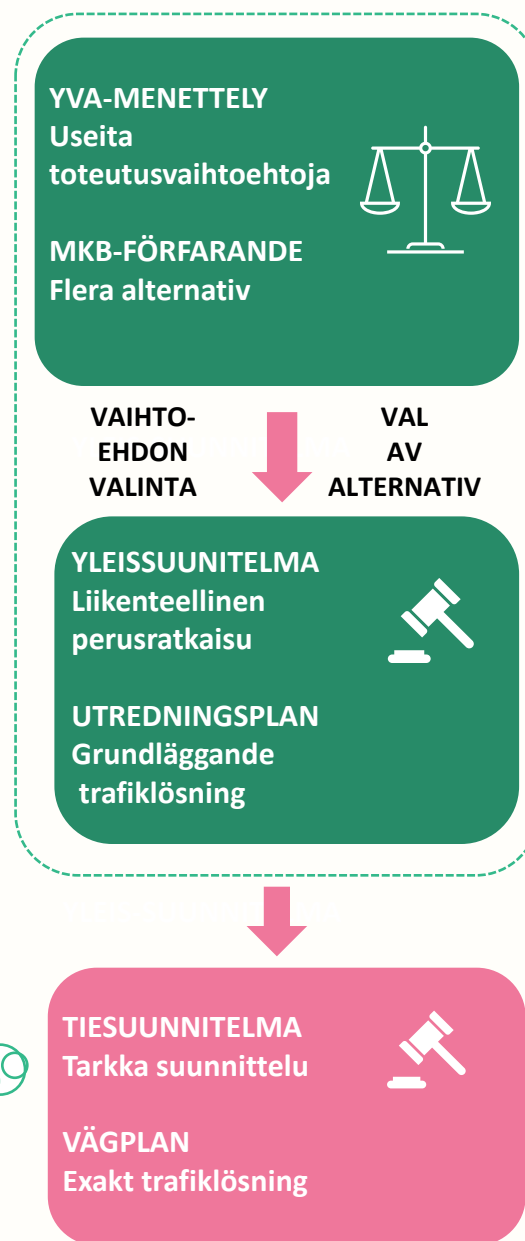
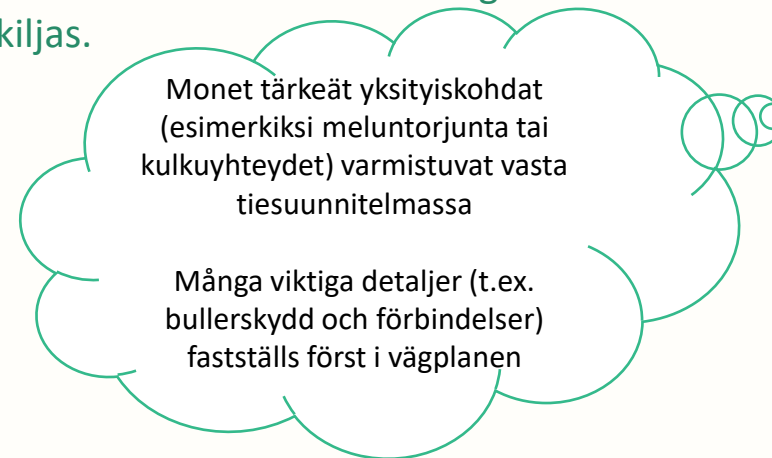
- YVA-selostuksen nähtävilläolo 10.3.2025 – 8.5.2025. ks. www.ymparisto.fi/Kantatie51SunnanvikMunkinmakiYVA
- Elo-syyskuussa 2025 käsiteltiin perusteltua päätelmää ja käynnistettiin yleissuunnitelmaa.
- Paljon vuoropuhelua viranomaisten kanssa: rinnakkaisteihin ja kaavoitustarpeisiin on liittynyt edelleen paljon kysymyksiä.
- Maastoselvityksiä on ollut käynnissä erityisesti Kirkkonummen alueella.
- Mediatiedote YVA-menettelyn vaihtoehdon valinnasta 3.9.2025 (VE3B)
- Yleissuunnitelman vaihtoehtotarkastelut ja -vertailu
- Maastokävely ja asukastyöpaja Kirkkonummella 8.10.2025
- Päätökset osaan yleissuunnitelman vaihtoehtovertailusta tammikuussa 2026
- Vertailun osalta avoinna vielä Ruohosuontien vaihtoehdot sekä rinnakkaistien ratkaisu Sunnanvikin ja Störsvikin eritasoliittymien välillä.
- Valmis yleissuunnitelma asetetaan nähtäville syksyllä 2026.

- MKB-beskrivningen framlagd 10.3.2025 – 8.5.2025, se www.miljo.fi/Stamvag51SunnanvikMunkkullaMKB
- I augusti-september 2025 behandlades den motiverade slutsatsen och arbetet med utredningsplanen inleddes.
- Mycket dialog med myndigheterna: parallellvägarna och planlägningsbehovet har fortfarande gett upphov till mycket frågor.
- Terrängundersökningar har gjorts speciellt i Kyrkslätt.
- Ett pressmeddelande om valet av alternativ 3.9.2025 (ALT3B).
- Granskning och jämförelse mellan utredningsplanens alternativ
- Terrängdag och invånarverkstad i Kyrkslätt den 8.10.2025
- Beslut om en del av utredningsplanens alternativ i januari 2026
- Öppna är ännu alternativen för Gräskärrsvägen och parallellväglösningen mellan de planskilda anslutningarna i Sunnanvik och Störsvik
- Den färdiga utredningsplanen kungörs hösten 2026

YVA-menettelystä yleisuunnitelmaan

MKB-förfarandet till en utredningsplan

- Maanteiden suunnittelu vaiheittain tarkentuvaa. Suunnitelma jalostuu työn aikana palautteen ja selvitysten kautta.
- YVA ja yleissuunnitelma samassa yhteydessä, yleispiirteistä suunnittelua.
 - YVA-vaiheessa keskeistä vaihtoehtojen vertailut. Suunnitellaan sillä tarkkuudella, että vaihtoehtojen ympäristövaikutusten erot voidaan tunnistaa.
 - YVA-menettelyn pohjalta yksi vaihtoehtoista valitaan yleissuunnitelmaan. Yleissuunnitelmassa suunnitellaan valitun ratkaisun liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut.
- Yleissuunnitelman jälkeen laaditaan tiesuunnitelma, jossa määritetään tien tarkka sijainti ja muut yksityiskohdat sitovasti.
- Planeringen av vägar blir steg för steg noggrannare. Den slutgiltiga planen förädlas under arbetets gång på basen av responsen och utredningarna.
- MKB och utredningsplan, planering på allmän nivå.
 - I MKB-skedet är det centrala att jämföra de olika alternativen. Planerna bör vara tillräckligt noggranna för att centrala miljökonsekvenser ska kunna särskiljas.
 - På basen av granskningen av alternativen väljs en lösning för utredningsplanen. I utredningsplanen utarbetas de tekniska och trafikmässiga grundlösningarna
- Utredningsplanen utgör grunden för den fortsatta planeringen. Efter utredningsplanen görs en vägplan där vägens exakta läge och andra detaljer fastställs på ett bindande sätt

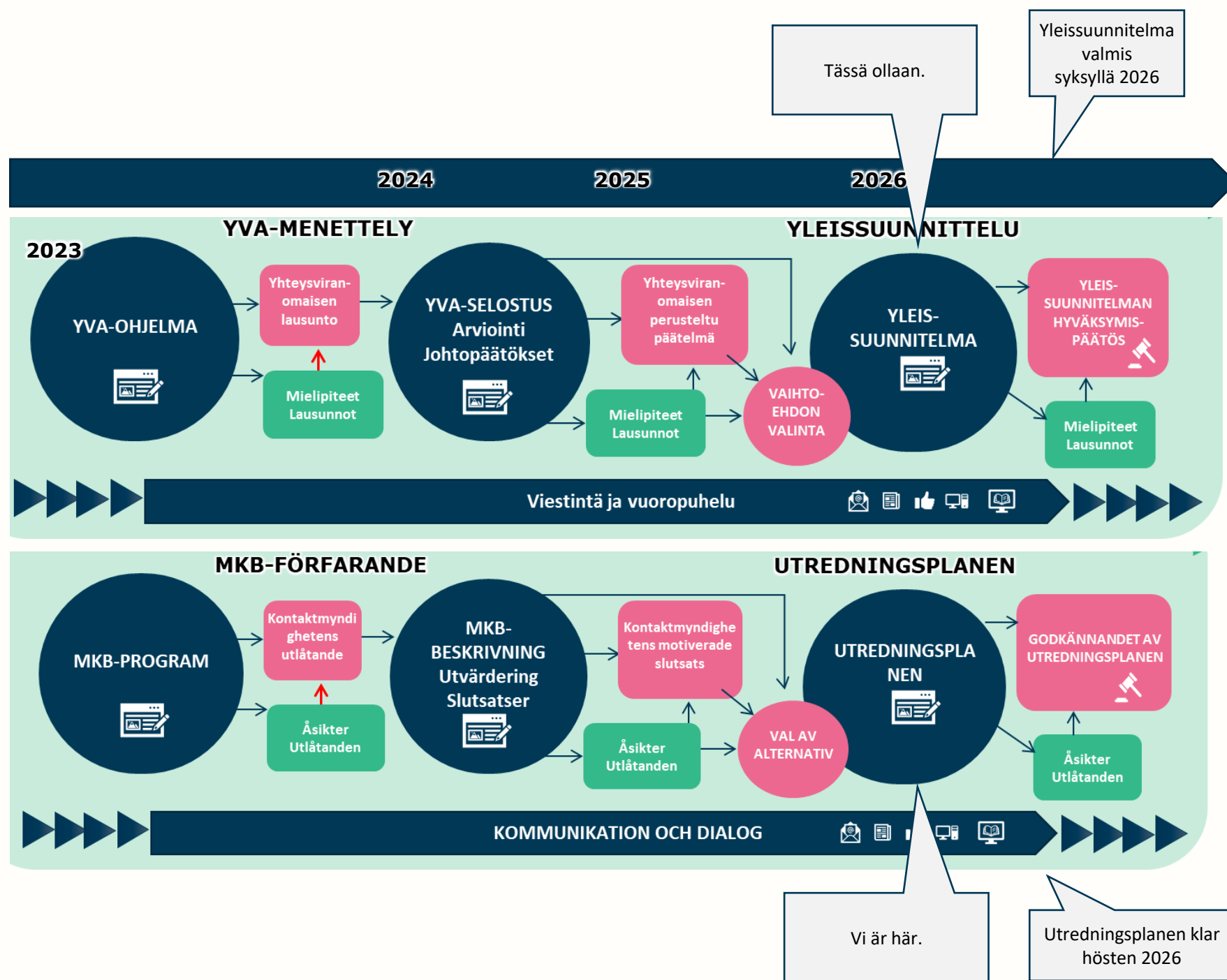


Aikataulu ja eteneminen

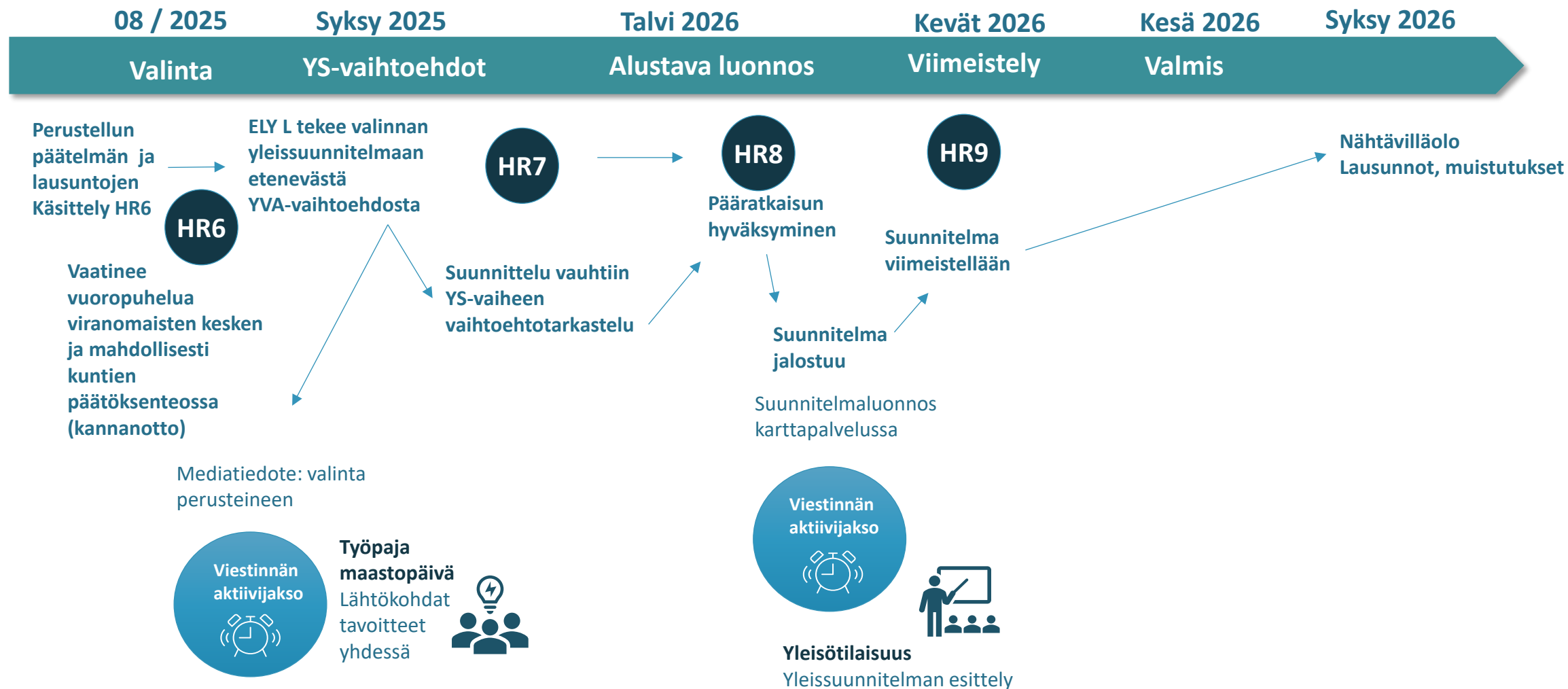
Tidtabell och framskridande

Hankkeen kokonaisaikataulua on hieman säädetty.

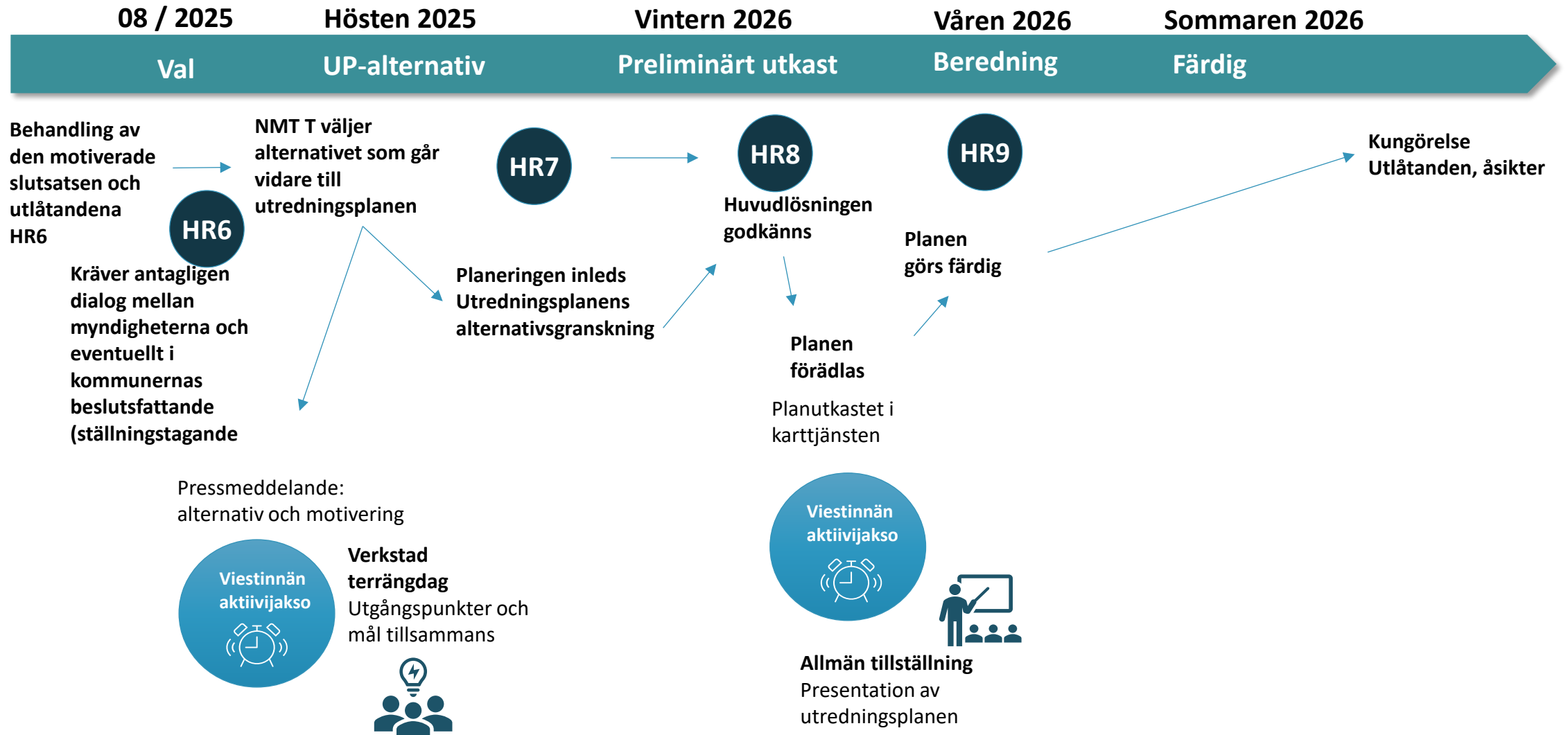
Projektets tidtabell har justerats något.



MITEN YLEISSUUNNITELMAN LAATIMINEN ETENEE



HUR UTREDNINGSPLANEN UPPGÖRS

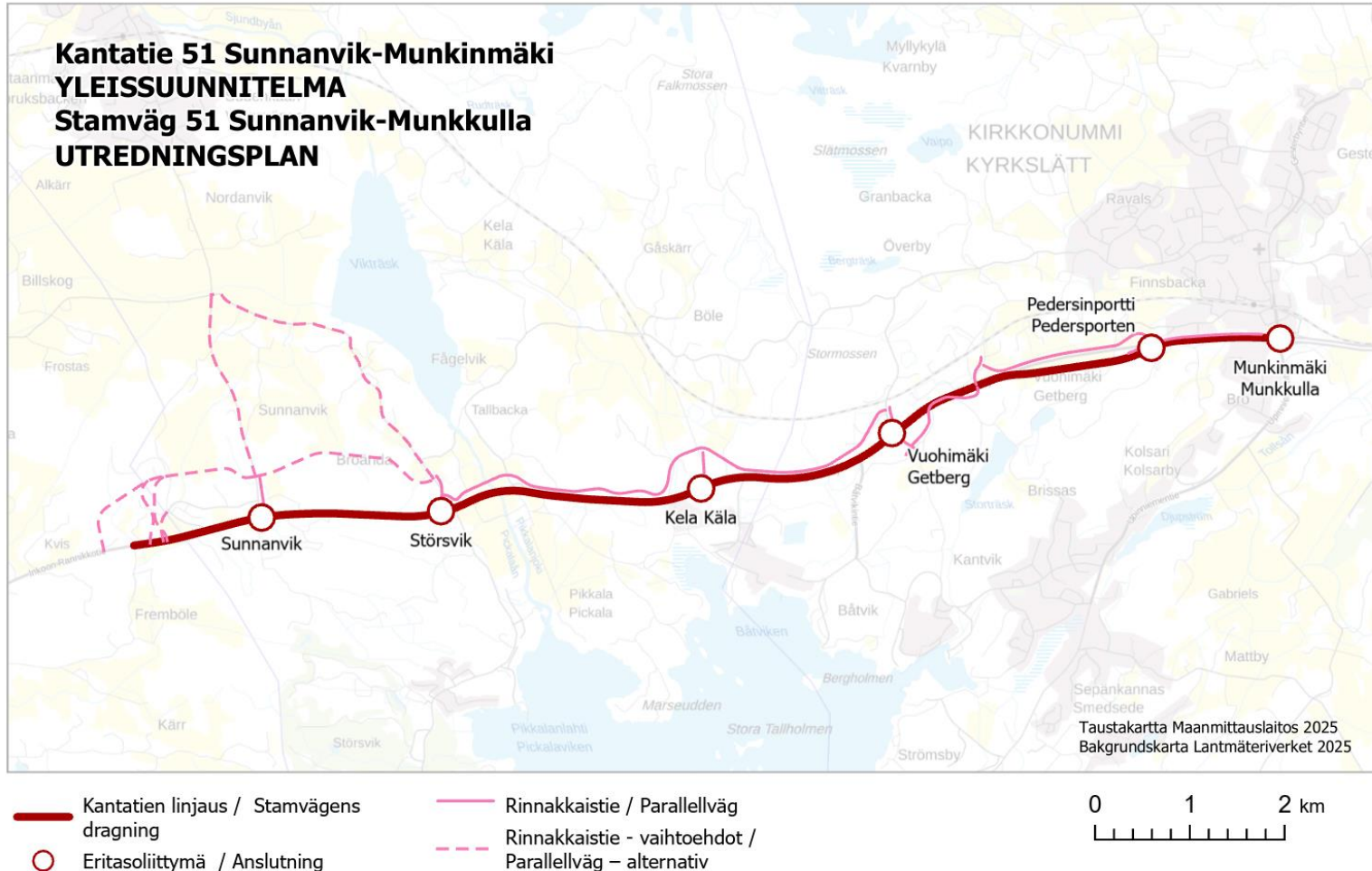


Kantatien 51 parantaminen välillä Sunnanvik-Munkinmäki, yleissuunnitelma

Yleissuunnitelman luonnos 02/2026

Förbättringen av stamväg 51 mellan Sunnanvik-Munkkulla, utredningsplanen

Utkast till utredningsplan 02/2026

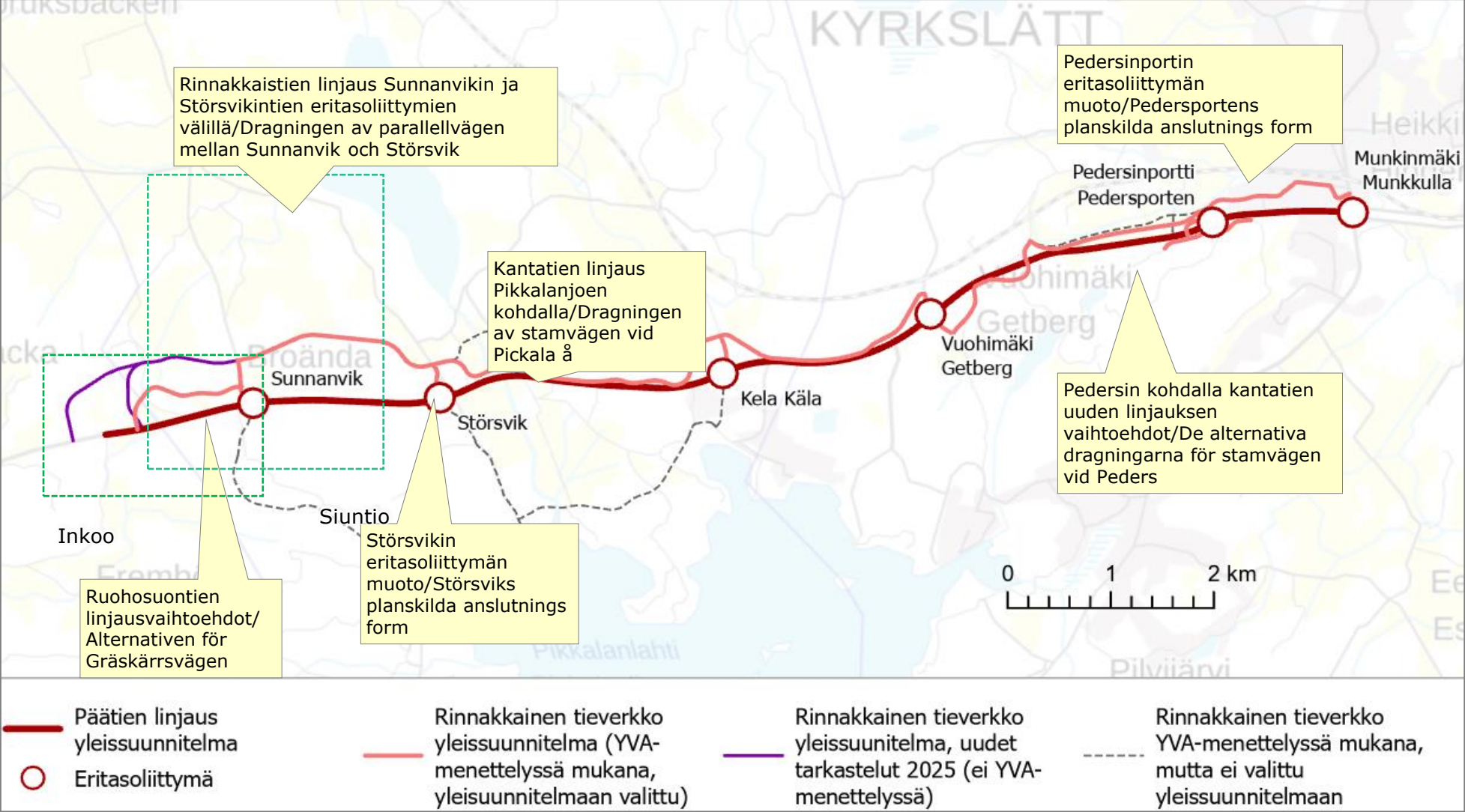


Yleissuunnitelmaluonnos on muotoutunut teknisen suunnittelun, selvitysten ja saadun palautteen pohjalta. Luonnoksessa näkyvät tarkentuneet eritasoliittymät ja tieverkko. Siuntion puolella rinnakkaistien osalta on vielä avoinna olevia vaihtoehtoja. Meluntorjuntatarpeesta laaditaan ehdotus melumallinnuksen perusteella. Yleissuunnitelmaluonnoksesta toivotaan palautetta ja keskustelua helmikuun 2026 aikana. Palautetta voi antaa yleisötilaisuuksissa ja karttapalvelussa. Palaute käsitellään ja huomioidaan suunnitelman viimeistelyssä mahdollisuuksien mukaan.

Utkastet till utredningsplan har utformats på basen av teknisk planering, utredningar och respons. Utkastet innefattar preciserade planskilda anslutningar och vägnät. På Sjundeås sida är ännu flera alternativ för parallellvägen möjliga. Ett förslag till bullerbekämpning görs upp på basen av bullermodelleringen. Vi önskar respons och diskussion om utkastet inom februari 2026 – på de allmänna tillställningarna och i karttjänsten. Responsen tas om möjligt i beaktande i den fortsatta planeringen.

Yleissuunnitelmavaiheen vaihtoehtojen vertailu

Jämförelse av utredningsplanens alternativ



Stamvägens dragning i utredningsplanen
Planskild anslutning

Det parallella vägnätet i utredningsplanen (med i MKB, valt till utredningsplanen)

Det parallella vägnätet i utredningsplanen (ny granskning 2025, inte med i MKB)

Det parallella vägnätet (med i MKB, inte valt till utredningsplanen)

Störsviksvägens planskilda anslutning



Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto 2, sillä

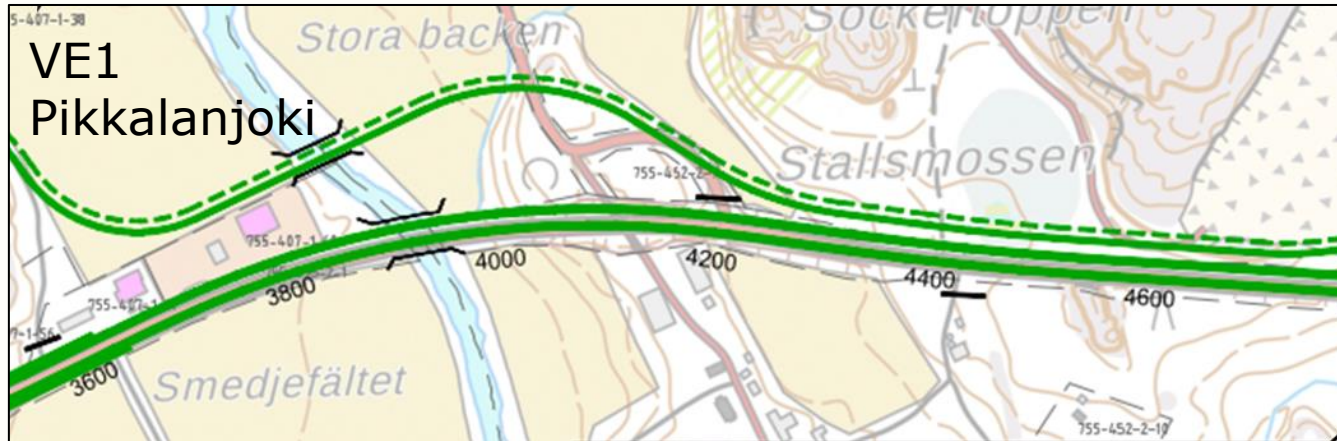
- se on liikenteellisesti vaihtoehtoa 1 parempi
- pohjavahvistustarpeet ovat todennäköisesti vaihtoehtoa 1 pienemmät

Till den fortsatta planeringen valdes alternativ 2, eftersom

- det är bättre trafikmässigt än alternativ 1
- grundförstärkningsbehoven sannolikt är mindre än i alternativ 1

Kantatien linjaus Pikkalanjoen kohdalla

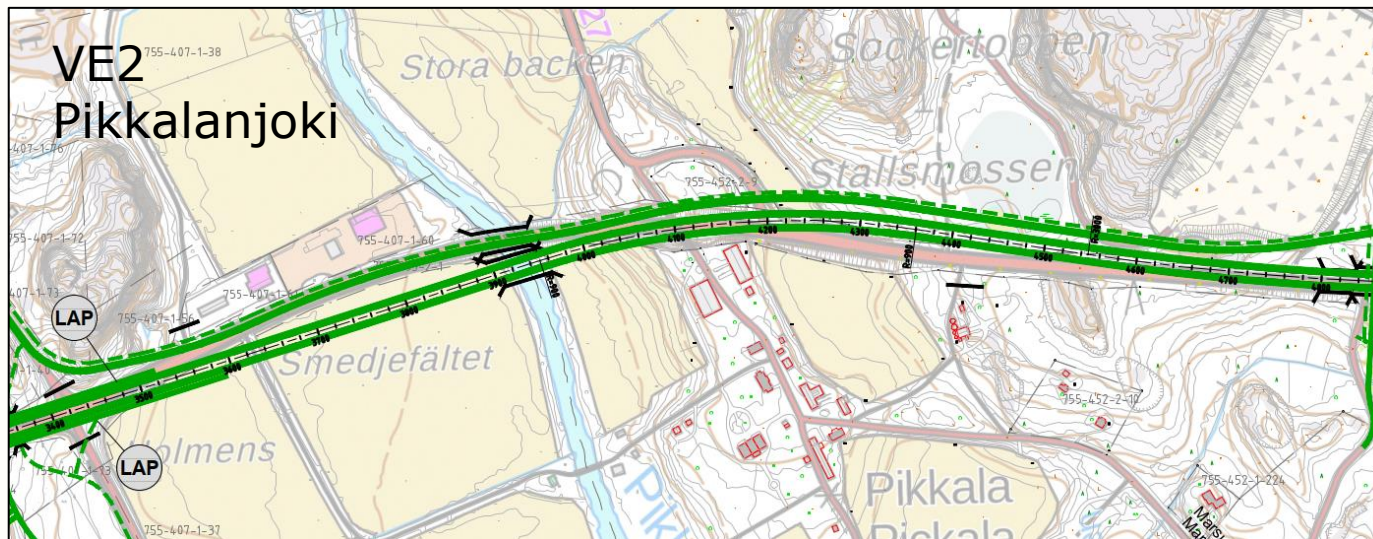
Stamvägens dragning vid Pickala



Pikkalanjoki VE2 (rinnakkaistie nykyisellä sillalla)
Pikkalanjoki VE1 (kt51 eteläinen ajorata nykyisellä sillalla)

Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto VE1:

- Maisemavaikutuksiltaan VE1 hieman vähemmän haitallinen
- Vaikutukset luonnonympäristöön kohdentuvat eri alueisiin
- Vaihtoehtoon 1 rakentamiskustannus on yli 2 miljoonaa euroa pienempi



Pickala å ALT2 (parallellvägen på den existerande bron)
Pickala å ALT1 (stamväg 51:s södra körfält på den existerande bron)

ALT1 valdes till fortsatt planering, eftersom:

- Alternativets landskapskonsekvenser är något mindre skadliga
- Konsekvenserna för naturmiljön riktas till andra områden
- Byggnadskostnaderna är mer än 2 miljoner lägre i alternativ ALT1

Kantatien 51 uusi linjaus Pedersin kohdalla

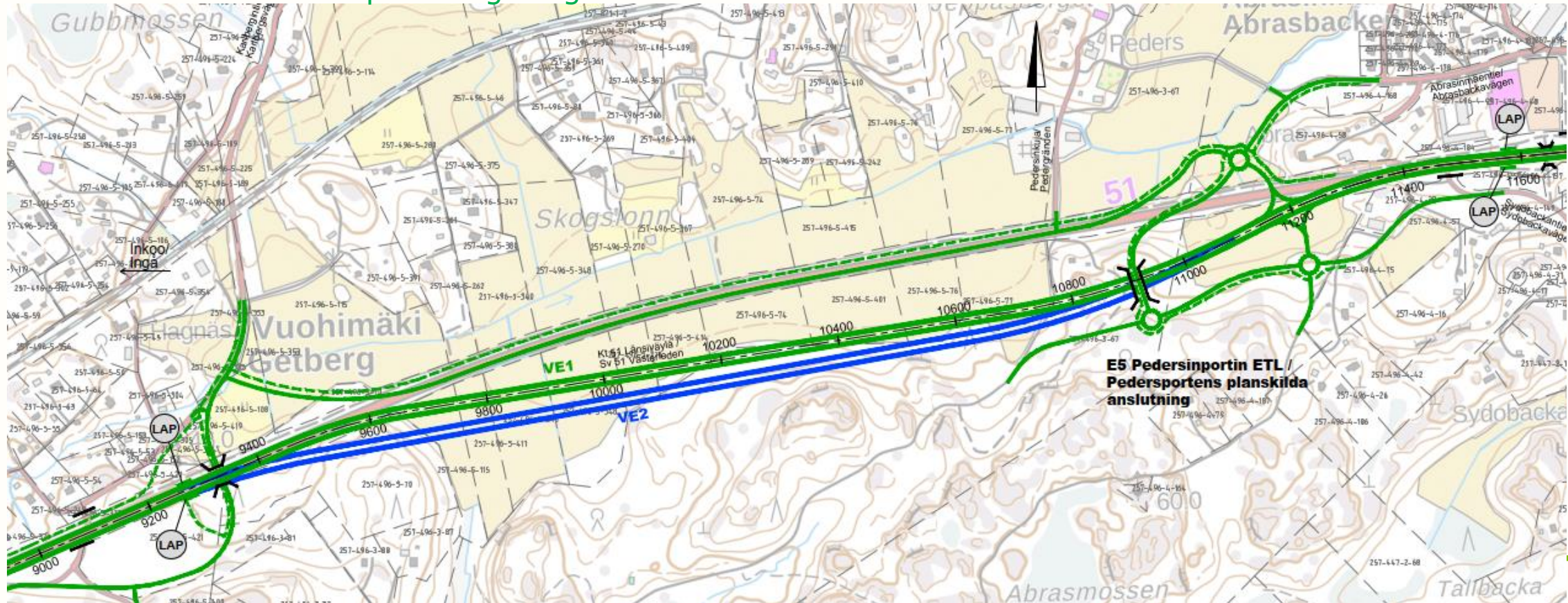
Den nya dragningen av stamväg 51 vid Peders

Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto VE1, sillä:

- Vaihtoehto VE1 arvioitiin kustannuksiltaan ja vaikutuksiltaan luonnonympäristöön hieman pienemmiksi (mm. kalliopohjavesi)
- Vaihtoehto VE1 on myös maisemallisesti hieman vaihtoehtoa VE2 parempi

ALT1 valdes till fortsatt planering, eftersom:

- Alternativet bedömdes vara billigare och påverka naturmiljön något mindre (bl.a. grundvattnet)
- ALT 1 är också landskapsmässigt något bättre än ALT2



Pedersinportin etl vaihtoehdot

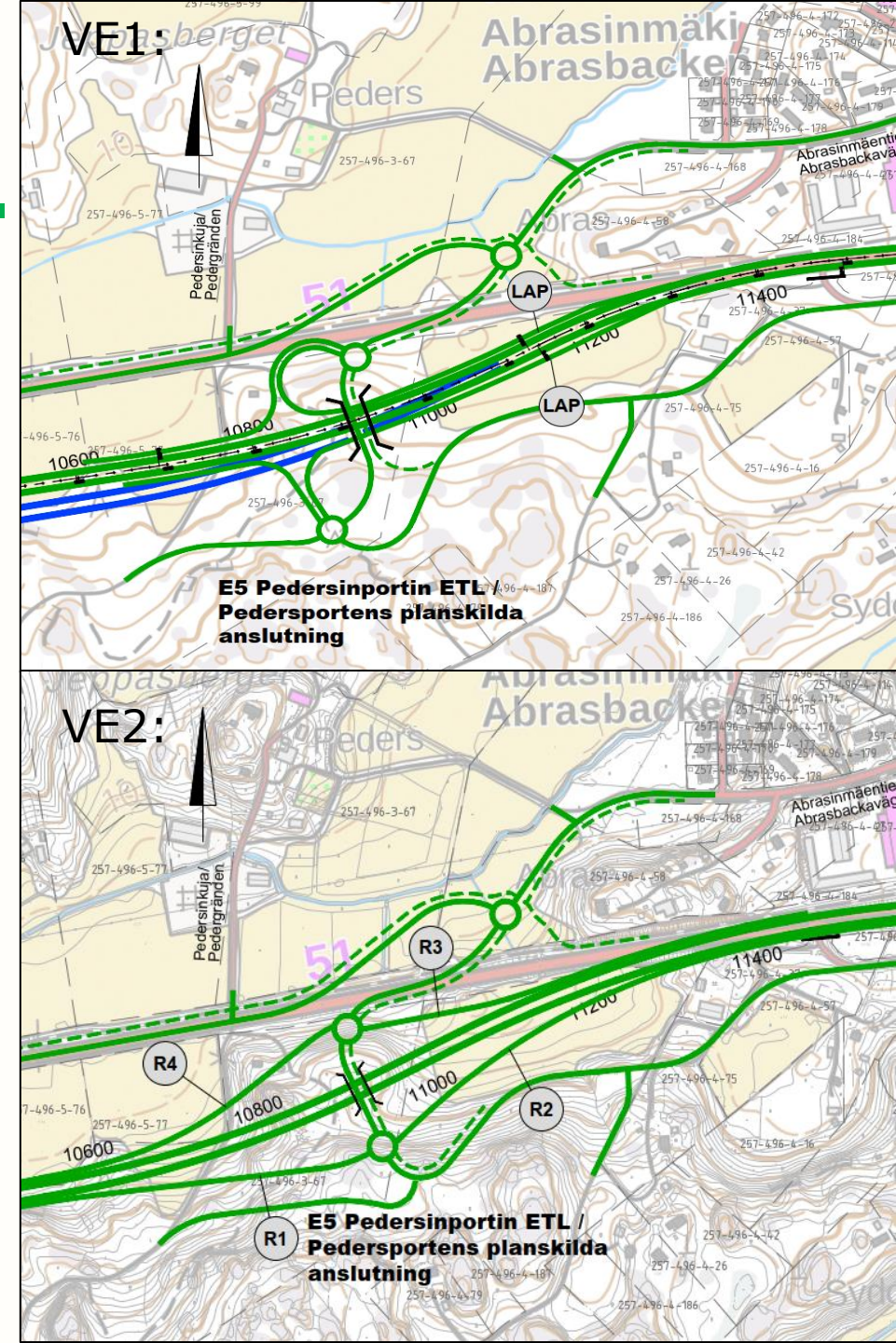
Alternativen för Pedersportens pl.a.

Jatkosuunnitteluun valittiin vaihtoehto VE2, sillä:

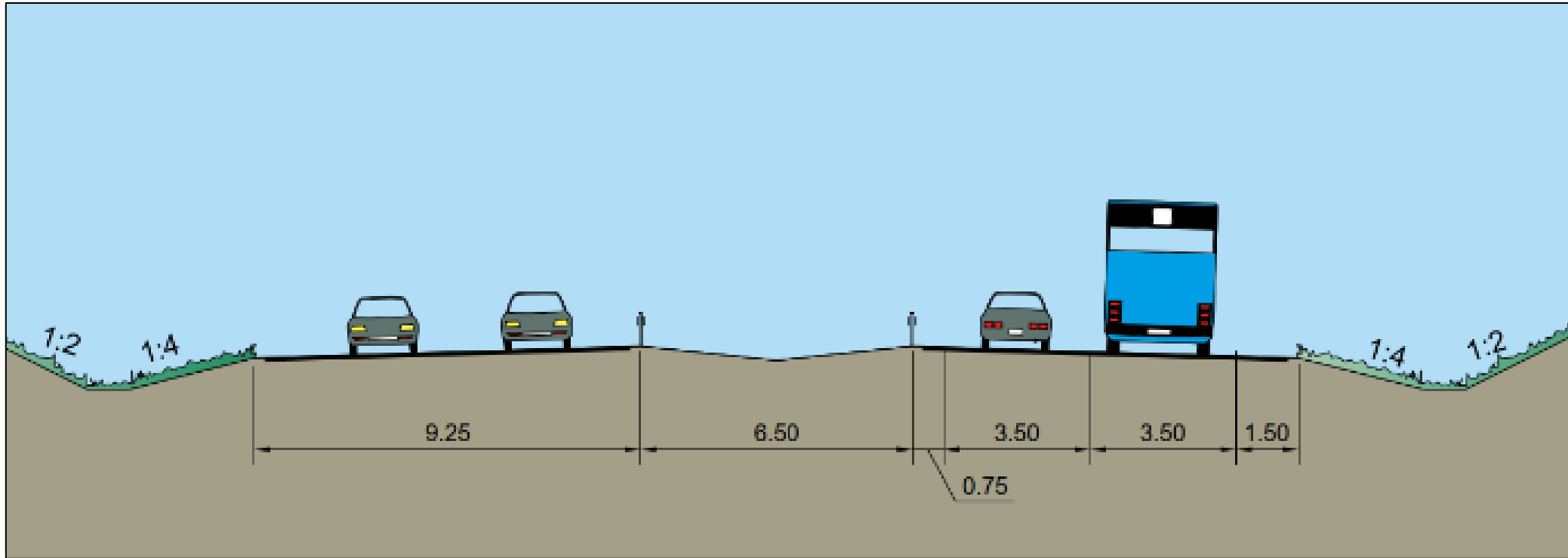
- Eritasoliittymän muoto on selkeä ja vastaa nykyistä Kirkkonummenportin eritasoliittymää sekä suunniteltua Vuohimäen eritasoliittymää

ALT2 valdes till fortsatt planering, eftersom:

- Den planskilda anslutningens form är tydlig och motsvarar den existerande Kyrkslättsportens planskilda anslutning och den planerade planskilda anslutningen i Getberg



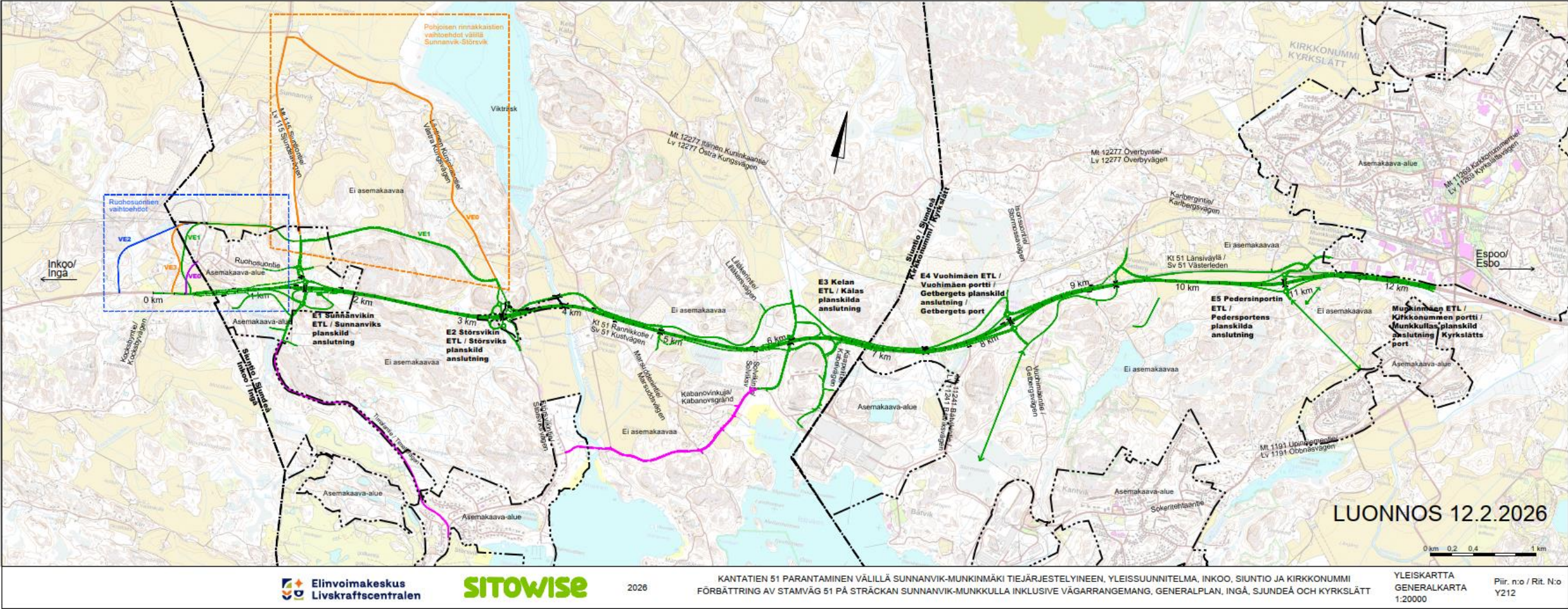
Kantatien tavoitetilanteen poikkileikkaus/ Stamvägens tvärsnitt i målsituationen



Kantatien 51 poikkileikkaus tavoitetilanteessa /
Tvärsnitt av stamväg 51 i målsituationen

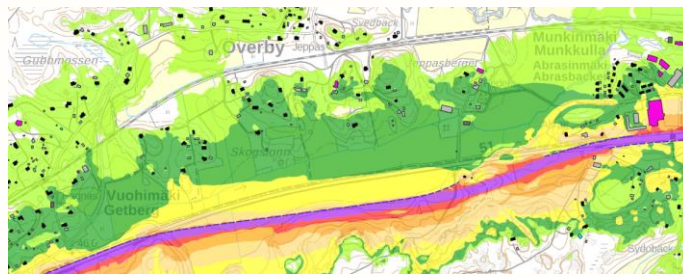
Suunnitelmapakartta, luonnos 12.2.2026

Plankartan, utkast 12.2.2026



Melu 1/3

Buller 1/3



- Yleissuunnitelman yhteydessä on laadittu meluselvitys, jossa mallinnettiin melutasot suunnitelman mukaisilla tieratkaisuilla ja suunnitellulla nopeusrajoituksella
- Yleissuunnitelmassa on määritetty meluntorjuntatarve, joka on esitetty meluvyöhykekartoilla.
- Lähtökohtana meluntorjuntatarpeen määrittämiselle toimivat melun ohjeavot (VNp 993/1992): Melutaso ei saisi ylittää asuinalueilla päiväjän 55 desibelin (dB) keskiäänitasoa. Tässä "melualueella" ja "altistujilla" viitataan kyseiseen 55 dB raja-arvoon.
- Melutilanteen lopputulemaan vaikuttavat paitsi meluntorjunta, mutta myös maasto, tierakenteet ja ajonopeudet. Meluntorjunnalla on kuitenkin tärkeä rooli.
- Jotkut talot ja alueet hyötyvät enemmän meluntorjunnasta kuin toiset, mutta pääsääntöisesti meluntorjunta on tehokkaimmillaan tien ja meluesteen välittömässä läheisyydessä.
- Meluesteellä saavutetaan ympäristöstä ja esteen korkeudesta riippuen tyypillisesti 2–10 dB melutason alenema.
- En bullerutredning har uppgjorts i samband med utredningsplanen, där bullernivåerna för planens väglösningar och hastighetsbegränsningar modellerades
- I utredningsplanen definieras behovet för bullerbekämpning och detta presenteras på bullerzonskartor
- Utgångspunkten för bullerbekämpningsbehovet utgörs av referensvärdena för buller (VNp 993/1992): Bullernivån på bostadsområden får inte dagtid överskrida medelljudnivån 55 decibel (dB). När vi talar om "på bullerområde" och "exponerade" hänvisas till till detta gränsvärde (55 dB).
- Bullerläget påverkas inte bara av bullerskyddet utan också av terrängen, vägens struktur och hastigheterna. Bullerbekämpningen har dock en viktig roll.
- Vissa hus drar mer nytta av bullerskyddet än andra, men i regel är bullerbekämpningen mest effektiv alldeles bredvid vägen och bullerhindret.
- Med hjälp av bullerhinder kan man beroende på miljön och hindrets höjd oftast sänka bullernivån med 2-10 dB.

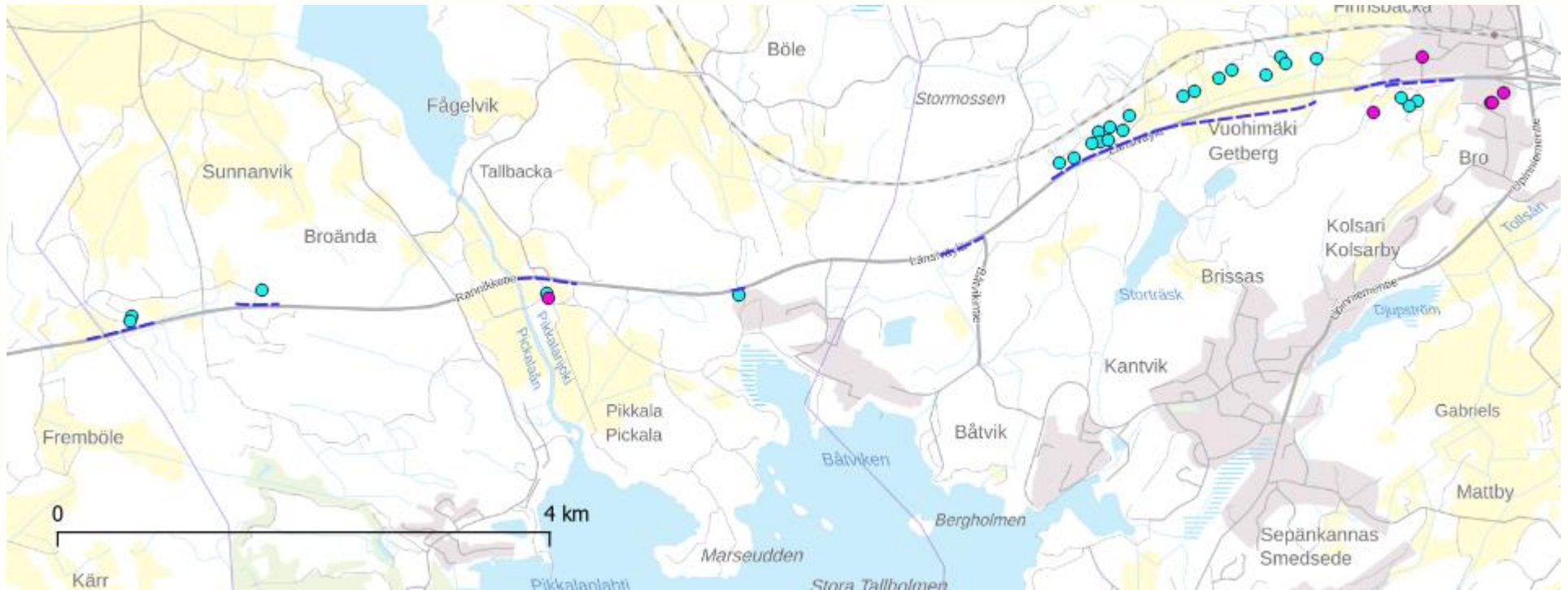
Melu 2/3

Buller 2/3



- Meluntorjuntatarvetta on tunnistettu yleissuunnitelman alueella noin viisi kilometriä
- Melusteiden tarkat sijainnit, tyypit ja korkeudet määritetään tiesuunnitelmassa, ja ne voivat muuttua yleissuunnitelman kartoilla esitetystä
- Liikennemäärän arvioidun kasvun vaikutus melutasoihin on noin 1 dB ja nopeuden noston ja yleissuunnitelman mukaisten tiejärjestelyiden vaikutus paikasta riippuen noin 2-4 dB, Pedersin kohdalla paikoin enemmänkin.
- Meluntorjunnan avulla voidaan parhaassa tapauksessa saavuttaa nykyistä parempi tilanne.
- Behov för bullerbekämpning har identifierats på en cirka 5 kilometer lång sträcka på utredningsplanens område
- Bullerhindrens exakta placering, typ och höjd slås fast i vägplanen och kan ändra från det som presenteras på utredningsplanens kartor
- De uppskattade trafikmängdsökningarnas konsekvenser för bullernivåerna är cirka 1 dB och konsekvenserna av hastighetsökningen och vägarangemangen i utredningsplanen 2-4 dB (beroende på plats), vid Peders ställvis t.o.m. mer
- Med hjälp av bullerbekämpning kan man i bästa fall förbättra dagens (buller)läge

Melu 3/3
Buller 3/3



- Meluntorjunnalla tilanne paranee merkittävällä osalla alueen asukkaita
- Turkoosilla merkityillä asuinrakennuksilla melutaso alenee nykyisestä yli 55 dB tasosta sen alle
- Pinkillä merkityillä melutaso on nykyisin alle 55 dB mutta ennustetilanteessa yli 55 dB
- Tiesuunnitelmassa tilanne voi vielä muuttua, kun meluntorjunnan sijainnit ja korkeudet tarkentuvat
- Med hjälp av bullerbekämpning förbättras läget för en betydande del av områdets invånare
- För byggnaderna utmärkta med turkos färg sjunker bullernivån under den nuvarande nivå som överstiger 55 dB
- För de rosa byggnaderna är bullernivån nu under 55 dB men i bullerprognosen över 55 dB
- I vägplanen kan situationen förändras då bullerbekämpningens läge och höjd preciseras