

Svar på fullmäktigemotion 8/2020: Fullmäktigemotion för att bekämpa trafikbuller i Kyrkslätt

Allmänt

Inom Kyrksläotts kommuns område är ansvaret för trafikförbindelsernas drift och underhåll tydligt fastställt när det gäller förbindelser för fordonstrafik:

- för landsvägarna ansvarar Trafikledsverket och NTM-centralen, från och med år 2026 Livskrafts-centralen
- för gatunätet ansvarar kommunen
- för enskilda vägar ansvarar de bildade väglagen

I fullmäktigemotionen förutsätts att kommunen omedelbart vidtar åtgärder för att åtgärda trafikbullerproblemet i Veikkola, Masaby och Sundsberg. Det må konstateras att till motionen har fogats bullerutredningar som gäller Åboleden (riksväg 1), Ring III (stamväg 50) och Västerleden (stamväg 51).

I motionen anges de lägsta tillåtna bullernivåerna som fastställts av statsrådet och som för befintliga bostadsområden omfattas av följande riktvärden:

- utomhus högsta nivåer dagtid 55 dB och nattetid 50 dB som riktvärden
- inomhus högsta nivåer dagtid 35 dB och nattetid 30 dB.

I en separat bilaga till detta svar redovisas i sammandrag bullrets skadliga hälsoeffekter.

Åboleden

Den genomsnittliga dygnstrafiken på Åboleden (rv 1) var cirka 38 200 fordon per dygn (år 2018, källa: RV 1 Veikkola bullerskydd, Trafikledsverket och Kyrksläotts kommun, Sitowise, 2019), varav cirka sju procent utgjordes av tung trafik. Enligt prognoserna beräknas trafiken öka till 1,6 gånger fram till år 2040 (det vill säga cirka 61000 fordon per dygn). Om den trafikmängd som motsvarar prognossituationen blir verklighet på leden, förbereder man sig på att vid behov anlägga fler körfält på motorvägen.

Planerna för bullerskydd i Veikkola kan studeras via följande länk: <https://vayla.fi/vt-1-veikkolan-kohdan-meluesteet>

De av statsrådet fastställda riktvärdena för buller överskrids på ett vidsträckt område i Veikkola. Bullerskyddet längs Åboleden har planerats för genomförande i två olika skeden, av vilka det första genomfördes år 2020. Mellan Kyrksläotts kommun och Trafikledsverket finns ett avtal om genomförandet av det andra skedet av bullerskyddet längs Åboleden. Projektet väntar dock uppenbarligen på finansiering samt på färdigställandet av den allmänna planen för Västbanan. Kommunen har upprepade gånger påmint NTM-centralen/Trafikledsverket om ärendet. Således har inga beslut fattats om byggandet av nya bullerskyddskonstruktioner längs leden.

I Veikkola har ingen detaljplanerad bostadsbebyggelse anvisats under flera årtionden inom influensområdet för trafikbullret från Åboleden, dock har markanvändningen i befintliga detaljplaner inom ledens bullerområde uppdaterats. I de detaljplaner som utarbetats för Åboledens influensområde (det vill säga detaljplaneändringar) har behovet av skydd mot trafikbuller angetts, och i kommande planändringar anges behovet av skydd mot trafikbuller genom nödvändiga planbeteckningar. Ett eventuellt byggande av Västbanan påverkar i betydande grad ökningen av fordonstrafiken på Åboleden, då nya bostäder och tjänster planläggs i stationsområdena. Kyrkslätt förbereder sig även för planläggning av stationsområdet i Veikkola, om man fattar beslut om byggandet av Västbanan.

Av den områdesreserveringsplan som utarbetats av NTM-centralen i Nyland (Riksväg 1 Domsby – rv 2, Områdesreserveringsplan, 2022) framgår de befintliga bullerskyddskonstruktionerna längs Åboleden

11.12.2025

Dnr

Offentlig

samt de nya som planerats för leden (se länken till områdesreserveringsplanen nedan, bilagor 2–4 buller-
kartor, Veikkolaområdet). Vid utarbetandet av nya vägplaner för området preciseras behovet av buller-
skydd. För närvarande har man avbrutit vägplanen för den planskilda korsningen i Veikkola och projektet
har kopplats som en del av projektet för genomförandet av Västbanan.

Man kan bekanta sig med områdesreserveringsplanen för Åboleden via följande länk: <https://www.doria.fi/handle/10024/185453>

Överlag kan man konstatera att tillräckligt skydd mot trafikbuller längs Åboleden på planeringsnivå har
lösts på principiell nivå. Däremot befinner sig besluten om utarbetandet av en vägplan som möjliggör för-
bättringsåtgärder för själva vägprojektet i ett oklart läge när det gäller byggandet av den planskilda an-
slutningen Veikkolaporten, eftersom planeringen av den planskilda anslutningen har kopplats som en del
av Västbanaprojektet. Det har inte fattats något beslut om att fortsätta den avbrutna vägplanen.



Bild 1. Utdrag ur illustrationskartan i planen för bullerskydd längs riksväg 1, som genomfördes som ett gemensamt projekt mellan Trafikledsverket och Kyrkslätt kommun (skede 1) år 2020. Genom projektet förbättrades bullerbekämpningen vid byn Veikkola som är belägen längs riksväg 1 med nya bullerskydd. Därtill gjorde man inom projektet en grundläggande renovering av två broar som är belägna på vägnittet.

Ring III

Den genomsnittliga dygnstrafiken på Ring III är cirka 12 000 fordon per dygn (år 2020). Trafikmängden beräknas öka till cirka 20 000 fordon per dygn fram till år 2040. De av statsrådet fastställda riktvärdena för buller överskrider dock inom ett relativt begränsat område i Masaby och Herrgårdsstranden (den part som utarbetat svaret antar att den som gjort motionen avser bostadsområdet Herrgårdsstranden i Sundsberg).

För ring III (avsnittet: Mankby – stamväg 51) har en områdesreserveringsplan utarbetats år 2016. I Masabyområdet pågår utarbetandet av en vägplan för Ring III. Godkännandet av projektet förutsätter att

detaljplanläggningen i området är uppdaterad, det vill säga att kommunen ska uppdatera detaljplanerna i enlighet med vägplanen.

De planprojekt som förutsätts av vägplanen ingår i det planläggningsprogram som har godkänts av kommunfullmäktige. Man avser anhängiggöra båda planerna i programmet (Masabyporten II och Majviksporten) under år 2025, förutsatt att de planeringsutmaningar som hänför sig till vägplanen har lösts.

Man kan bekanta sig med områdesreserveringsplanen för Ring III via följande länk:

[Ring III \(stamväg 50\) avsnittet stamväg 51-Mankby: Områdesreserveringsplan](#)

Man kan bekanta sig med projektet som gäller förbättring av Ring III via följande länk: <https://vayla.fi/kantatien-50-keha-iii-parantaminen-majvikin-ja-masalan-kohdalla>

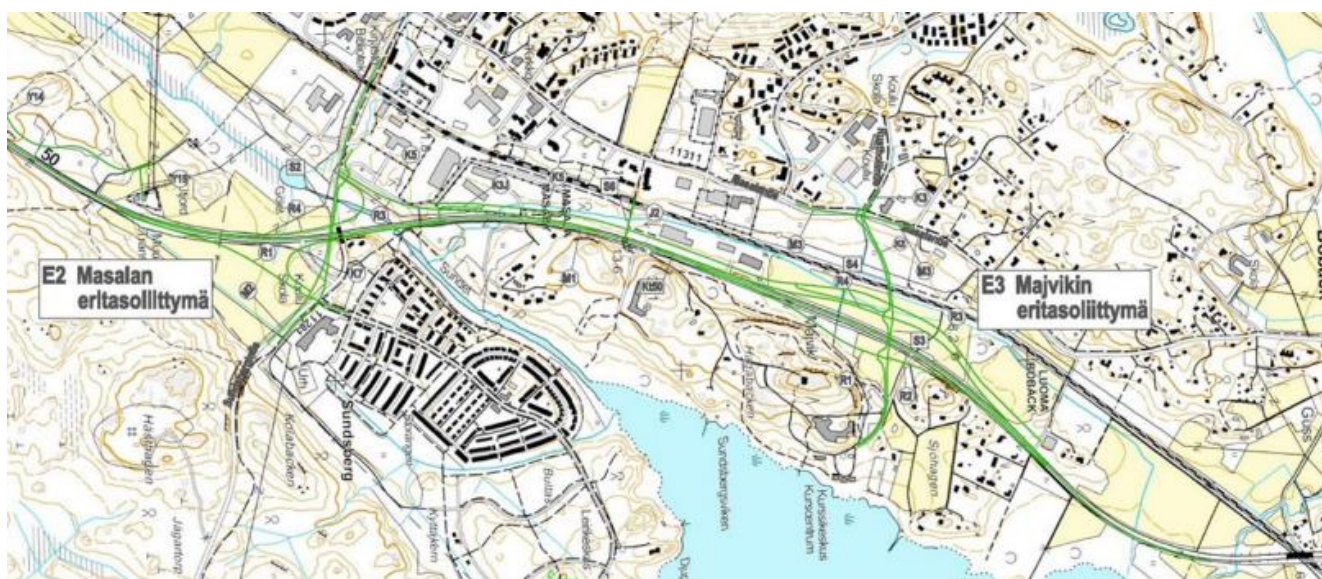


Bild 2. Utdrag ur utkastet till vägplan för stamväg 50 (Ring III), som presenterades vid ett in-formationstillfälle för allmänheten den 21.1.2020.

Av områdesreserveringsplanen framgår behoven av skydd mot trafikbuller längs Ring III (se bilder 6, 8 och 10 samt länkarna i planen). Överlag kan man konstatera att tillräckligt bullerskydd längs Ring III på planeringsnivå har lösts, även om utarbetandet av vägplanen fortfarande pågår. Däremot har inga beslut fattats om genomförandet av projektet. I Helsingforsregionens MBT 2023-plan lyftes Masabyporten (det vill säga den planskilda anslutningen mellan Ring III och Sundsbergsvägen) in i programmet för åren 2024–2035, men i MBT-förhandlingarna mellan kommunerna i Helsingforsregionen och staten togs projektet trots detta inte med i MBT-avtalet, som anger de trafikprojekt som ska genomföras under åren 2024–2035. Kommunen har prioriterat projektet för den planskilda anslutningen Masabyporten som det viktigaste gemensamma projektet mellan staten och kommunen när det gäller trafikledsnätet, och kommunen har målmedvetet främjat projektet i beredningen av MBT-planen.

Kommunfullmäktige har den 18.11.2024 (§ 88) godkänt avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT) mellan kommunerna i Helsingforsregionen och staten. I samband med godkännandet av avtalet beslutade kommunstyrelsen att färdigställa planeringen av den planskilda anslutningen Masabyporten så att genomförandet kan inledas så snabbt som möjligt. Målet är att få projektet upptaget på listan över projekt som ska genomföras under nästa MBT-avtalsperiod 2028–2031.

Dnr

11.12.2025

Offentlig

Överlag kan konstateras att tillräckliga åtgärder för skydd mot trafikbuller längs Ring III löses i den pågående vägplanen, även om projektet för närvarande inte framskrider på grund av vissa planeringsutmaningar. Man har inte heller fattat några beslut om genomförandet av själva vägprojektet.

Västerleden

Den genomsnittliga dygnstrafiken på Västerleden väster om korsningen med Ring III är cirka 27 000 fordon per dygn och motsvarande öster om korsningen cirka 19 000 fordon (källa: Trafikledsverket [Trafikmängdskartor](#)).

I slutet av år 2013 öppnades Västerledens motorväg från Stensvik i Esbo till Kyrkslätt kommuncentrum för trafik. På vägavsnittet har man byggt nödvändiga skyddskonstruktioner mot trafikbuller, såsom till exempel vid bostadsområdet Sarvvik i närheten av Esboviken. Längs leden finns dock flera bebodda hus och grupper av hus som fortfarande, mot bakgrund av de riktvärden för buller som fastställts av statsrådet, är belägna inom områden med för höga bullernivåer, såsom till exempel i Hammarsbacken (det vill säga området vid korsningen mellan Västerleden och Ring III) och i närheten av Jorvas järnväghållplats. Längs Västerleden byggdes skyddskonstruktioner mot trafikbuller för att skydda bostadsbyggnaderna i den södra delen av Hindersby, och på motsvarande sätt vidtogs skyddsåtgärder för området Tolls på södra sidan om Västerleden. Trots de ovan beskrivna åtgärderna har det på dessa områden inte varit möjligt att uppnå de riktvärden som fastställts av statsrådet, och flera bostadsbyggnader är belägna inom bullerområden där riktvärdena överskrids. De lösningar som gäller detta fastställdes i samband med godkännandet av vägavsnittets vägplaner år 2007.

Kommunens mål är genom detaljplanläggning förebygga spridningen av trafikbuller från Västerleden, till exempel i Jorvasområdet, genom att placera byggnader för arbetsplatsområdet i Jorvasträngeln (det vill säga området mellan kustbanan och Västerleden) på ett sådant sätt att de skyddar det befintliga bostadsområdet mot trafikbuller. Markägaren i området är kommunen. Inledandet av det ovan nämnda planprojektet förutsätter dock samarbetspartner som är beredda att genomföra byggprojekten i området genom att förvärva marken i sin ägo.

För stamväg 51 har en områdesreserveringsplan utarbetats från kommuncentrum västerut till Ingågränsen (Förbättring av stamväg 51 på sträckan Kyrkslätt – Ingå kommungräns, Kyrkslätt–Sjundeå: Områdesreserveringsplan, 2017), där åtgärder för bullerskydd längs Västerleden har anvisats för att bekämpa buller från fordonstrafik i Kyrkslätt (se bilder 11 och 13 i svaret samt länkarna till planerna).

Man kan bekanta sig med områdesreserveringsplanen för stamväg 51 via den här länken:

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

Västerut från kommuncentrum pågår utarbetandet av en generalplan för stamväg 51 (Förbättring av stamväg 51 på sträckan Sunnanvik–Munkkulla). I början av år 2025 färdigställdes projektets miljökonsekvensbeskrivning, om vilken kommunen avgav sitt utlåtande. Hösten 2025 inleddes den allmänna planeringen av vägavsnittet inom det vägområde som anvisats i områdesreserveringsplanen för stamväg 51, inom ramen för vilken även bullerskyddsåtgärderna eventuellt preciseras. Avsikten är att den allmänna planen blir färdig år 2026. Kommunen har berett sig på att utarbeta en detaljplan för området kring den planskilda anslutningen Pedersporten, vilken som man enligt Kyrkslätt planlägningsprogram 2025–2028 anser anhängiggöra år 2026. Det kan konstateras att det gällande vägavsnittet inte fattats något beslut om att utarbeta en vägplan för stamväg 51. När det gäller den planskilda anslutningen Getbergssporten fattade statsrådet ett finansieringsbeslut vid halvtidsöversynen våren 2025. NTM-centralen är i färd med att inleda utarbetandet av dess vägplan.

Överlag kan man konstatera att tillräckligt bullerskydd längs Västerleden på planeringsnivå har lösts på områdena öster om kommuncentrum, dock så att trafikbuller beaktas i de detaljplaner som utarbetas

Dnr

11.12.2025

Offentlig

inom ledens influensområde och att eventuellt nödvändiga bullerbekämpningsåtgärder för Västerleden anvisas i detaljplanlösningarna. På området väster om kommuncentrum klargörs åtgärderna i samband med den allmänna planeringen för Västerleden inte endast när det gäller trafikarrangemangen, utan även nödvändiga bullerskyddsåtgärder. Det kan konstateras att inga beslut har fattats som gäller förbättring av bullerskyddet längs Västerleden.

Man kan studera projektet för förbättring av stamväg 51 på avsnittet Sunnanvik–Munkkulla via den här länken: <https://vayla.fi/sv/stamvag-51-sunnanvik-munkkulla>.

Buller från järnvägstrafiken

Bullret från tågtrafiken är inte kontinuerligt på samma sätt som det buller som orsakas av fordonstrafiken på kommunens huvudleder. Den nattliga tågtrafiken på kustbanan är begränsad och eldrivna tåg utgör i övrigt inte någon betydande bullerkälla för bostadsbyggnader i järnvägens närområde.

På kustbanan trafikerar för närvarande inga godståg. Som tunga och långa tågenheter skulle de medföra en betydande ökning av bullerkällan jämfört med den rådande situationen. Ökningar i trafikmängderna för tågtrafiken på kustbanan sker i mån av möjlighet i och med att Esbo stadsbana tas i bruk. Detta kan innebära att antalet närtågsavgångar (U- och Y-tågen) ökar till 3–4 tåg per timme i vardera riktningen (för närvarande 2–3 tåg). Tågen stannar på alla hållplatser i Kyrkslätt, varvid hastigheterna hålls måttliga. Antalet fjärrtåg till Åbo antas inte öka nämnvärt jämfört med nuläget. Om Västbanan (med andra ord direktbanan Esbo–Salö) byggs, flyttas tågförbindelserna mellan Åbo och Helsingfors från kustbanan till den nya banförbindelsen. I så fall kan en del avgångar komma att ersättas av tågförbindelserna Hangö–Karis–Kyrkslätt (–Helsingfors), men någon slutlig plan eller beslut om trafikupplägget finns inte. Bolaget för projektet Västbanan ansvarar för bullerbekämpningen för den nya banförbindelsen i enlighet med lagstiftningen. När det gäller finansieringen av byggandet av Västbanan fattar delägarkommunerna beslut om sitt deltagande under november–december 2025, varvid det klarnar om Västbanan byggs (i beredningsskedet finns ingen information om alla kommuners deltagande och Kyrkslädds fullmäktige fattar beslut om deltagandet 8.12.2025).

Helsingforsregionens MBT-plan och -avtal

Kyrkslätt är en av de 14 kommunerna i Helsingforsregionen. Beslut om genomförandet av regionens viktigaste trafikprojekt fattas i samband med MBT-planeringen och slutligen i regionens MBT-avtal. Inom KUUMA-kommunerna har inga betydande trafikprojekt genomförts genom MBT-avtalen, med undantag för omfartsvägen i Klövskog. Den planskilda anslutningen Masabyporten på Ring III bör tas in i regionens MBT-inventeringsprogram så att genomförandet kan tidsmässigt placeras vid skiftet mellan 2020- och 2030-talen.

Det är högst sannolikt att utarbetandet av vägplanen för stamväg 51 för hela sträckan från Kyrkslädds kommuncentrum till Ingågränsen tidsmässigt infaller i början av 2030-talet eller senare, och att genomförandet tidigast kan ske under 2030- eller 2040-talen. Något beslut om att utarbeta vägplanen har inte fattats. Dock är NTM-centralen i färd med att inleda utarbetandet av vägplanen för den planskilda anslutningen Getbergsporten och planeringen av anslutningen vid Käla har inletts. Även om de planskilda anslutningarna skulle kunna genomföras, behöver förbättringen av vägförbindelsen även fortsättningsvis främjas. Det aktuella vägavsnittet är ett av de mest trafikerade tvåfiliga vägavsnitten i Nyland. Projektet gynnas av att ett stålverk inom den gröna omställningen eventuellt byggs i Ingå och att Kyrkslädds kommun kan anhängiggöra utvecklingen av Pickalavikens område.

Sammanfattning

Dnr

11.12.2025

Offentlig

I början av svaret konstaterades att ansvaret för drift och underhåll av regionala och lokala trafikleder för närvarande är tydligt fastställt och att det inte ligger i kommunens intresse att kommunen på eget initiativ vidtar bullerskyddsåtgärder längs leder som förvaltas av staten. Sådana projekt förutsätter samfinansiering mellan kommunen och staten. Kommunerna i Helsingforsregionen har godkänt MBT-avtalet, där en av de mest centrala frågorna gäller de trafikförbindelser som ska genomföras under åren 2023–2035. Det bör i detta sammanhang konstateras att om ny markanvändning förutsätter skydd mot trafikbuller, ligger ansvaret för att genomföra nödvändigt bullerskydd hos den aktör som inleder projektet (till exempel kommunen eller den part som har tagit initiativ till planläggningen). Planläggnings- och trafiksystemtjänsterna ansvarar för utarbetandet av en lagenlig detaljplan, vilket omfattar till exempel tillräckliga planbestämmelser om bullerskyddsåtgärder för huvudleder. Trafikledsverket är inte skyldigt att delta i planeringen av bullerskydd längs leder som förvaltas av staten, och inte heller i kostnaderna för genomförandet, om den nya markanvändning som möjliggörs genom planen förutsätter att bullerskydd genomförs. Däremot hör bullerskydd längs leden till Trafikledsverkets ansvar, om bullerkänsliga verksamheter, såsom till exempel enskilda bostadsbyggnader, har byggts längs leden. I praktiken genomförs bullerskydd numera i samband med anläggandet av nya leder eller i samband med förbättringsprojekt för befintliga leder.

I det MBT-avtal som har godkänts av kommunfullmäktige (18.11.2024, § 88) konstateras följande i fråga om trafikbuller (s. 21): "Exponeringen för trafikbuller minskas i planeringen av områdesanvändningen, genom att öka andelen hållbara färdsätt och genom att genomföra bullerbekämpning särskilt på platser som förutsätter det på grund av allt tätare markanvändning." Förhandlingsresultatet för avtalet grundar sig på MAL 2023-planen, som kommunfullmäktige har godkänt den 13.11.2023 (§ 92).

I Helsingforsregionens MBT 2023-plan konstateras (s. 56–58) att tillräcklig finansiering bör anvisas för bullerbekämpning även för statens trafikledsnät. Vidare konstateras att principerna för kostnadsansvaret för bullerbekämpning i bullerbekämpningslösningar delvis är föråldrade, särskilt i växande stadsregioner. Vid bedömningen av objekt ska man, utöver den nuvarande markanvändningen, även beakta den framtida, det vill säga den planerade nya markanvändningen. Om ny markanvändning, såsom till exempel bostäder samt vårdinrättningar eller turisttjänster som betjänar människor, placeras i bullerutsatta områden såsom till exempel i huvudledernas närområde, ligger ansvaret för genomförandet av bullerskydd hos kommunen när den utarbetar en detaljplan eller en ändring av detaljplanen för området. Den nuvarande gällande lagen om områdesanvändning (tidigare markanvändnings- och bygglagen) förutsätter att bullerbekämpningsåtgärderna löses i planläggningsskedet så att människors livsmiljö är tillräckligt bullerfri och uppfyller statsrådets beslut (993/1992) om riktvärden för bullernivåer. Så har man gjort till exempel då man skyddat bostadsområdet Herrgårdsstranden mot trafikbuller från Ring III: längs leden har ett bullerräcke byggts och på ett annat ställe skyddar en långsträckt skol- och daghemsbyggnad bostadsområdet mot trafikbuller.

I MBT-planen ingår ett program för små projekt, i vilket endast några få bullerbekämpningsprojekt ingår och som inte omfattar några projekt i Kyrkslätt. Kommunen föreslog dock bullerskyddet i det andra skedet längs Åboleden i Veikkola till programmet, men eftersom projektet saknade genomförandeberedskap togs det inte med i programmet. Under nästa MBT-planeringsperiod ska kommunen aktivt främja bullerbekämpningsprojekt inom Kyrksläotts område, men detta förutsätter att kommunen och NTM-centralen i Nyland för sin del har lyckats föra bullerbekämpningsprojekten för huvudlederna framåt. Den största utmaningen är att Trafikledsverket inte har ett separat anslag för bullerbekämpning att anvisa till NTM-centralerna och att finansieringsbehoven i MBT-planen fördelas mellan flera olika behov, varvid tillräcklig finansiering för bullerbekämpning inte kan säkerställas.

I enlighet med förfarandet för Helsingforsregionens MBT-avtal genomförs regionens viktigaste trafikprojekt, av vilka dock inget i det senaste avtalet är beläget i KUUMA-kommunerna. Såsom framgår av de tidigare projektbeskrivningarna i detta svar (Åboleden, Ring III och Västerleden) förutsätter genomförandet av bullerskydd längs trafiklederna i nästan samtliga fall att en vägplan utarbetas. Kommunen kan främja inledandet av vägplaner som är belägna inom Kyrksläotts område genom att påverka NTM-centralen i Nyland, Trafikledsverket samt riksdagens och statsrådets ledamöter. Utöver detta bör man förstå att utarbetandet av en vägplan eller att den färdigställs inte automatiskt leder till att ett finansieringsbeslut för projektet fattas. Ofta kräver främjandet av bullerskydd även en betydande ekonomisk satsning från kommunens sida.

När det gäller Kyrksläotts kommun kan situationen betraktas som tillfredsställande, eftersom områdesreserveringsplanerna för de huvudleder som är belägna inom kommunens område (Åboleden, Ring III och Västerleden) till största delen har utarbetats och eftersom utarbetandet av generalplanen för Västerleden västerut från kommuncentrum är på väg att inledas.

När det gäller bullerskyddet längs Kyrksläotts huvudleder (Åboleden, Ring III och Västerleden) kan följande sammanfattningsvis konstateras:

Åboleden

- Förnyandet av den planskilda anslutningen Veikkolaporten på Åboleden är kopplat till genomförandet av Västbanan, men för närvarande (4.12.2025) har utarbetandet av vägplanen för anslutningen avbrutits och något beslut om att fortsätta arbetet har inte fattats. Projektbolaget för Västbanan ansvarar för utarbetandet av vägplanen för den ovan nämnda anslutningen och för att föra projektet vidare. Via anslutningen leds fordonstrafiken till stationsområdet i Veikkola, om projektet Västbanan genomförs.
- Det är motiverat att genomföra bullerskyddsåtgärderna vid den planskilda anslutningen Veikkolaporten först när en helhetsmässig förnyelse av anslutningen blir aktuell (se bild 3), eftersom bullerskyddslösningen är kopplad till ramparrangemangen i anslutningen, vilka fastställs i den vägplan som ska utarbetas. Därtill ska det konstateras att om Västbanan byggs och kommunen planlägger stationsområdet norr om den planskilda anslutningen i första hand som bostadsområde, anvisas bullerskyddet för stationsområdet mot trafikbuller i den detaljplan som utarbetas och genomförs på kommunens bekostnad.

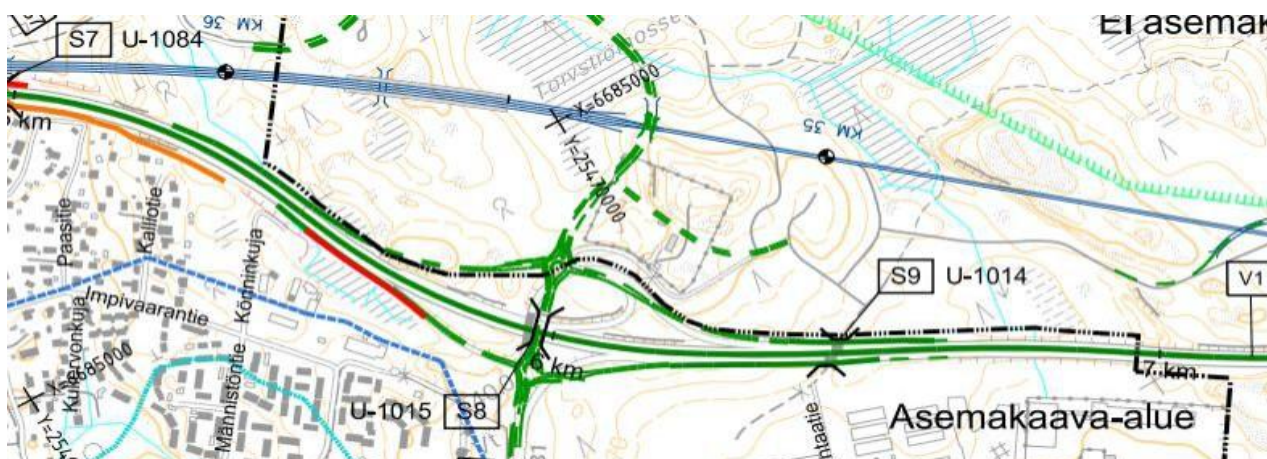


Bild 3. Utdrag ur områdesreserveringsplanen för Åboleden (år 2022), som visar det genomförda bullerhindret (orange linje) samt det föreslagna bullerhindret (sammanhängande röd linje) inom området för den planskilda anslutningen Veikkolaporten som ska förnyas.

- Väster om tätorten Veikkola har ett bullerhinder byggts på södra sidan av Åboleden för att skydda den befintliga bosättningen (se bild 4). Likaså har bullervallskonstruktioner byggts på ledens norra sida på två olika platser. Det första skedet av bullerskyddet byggdes år 2020.

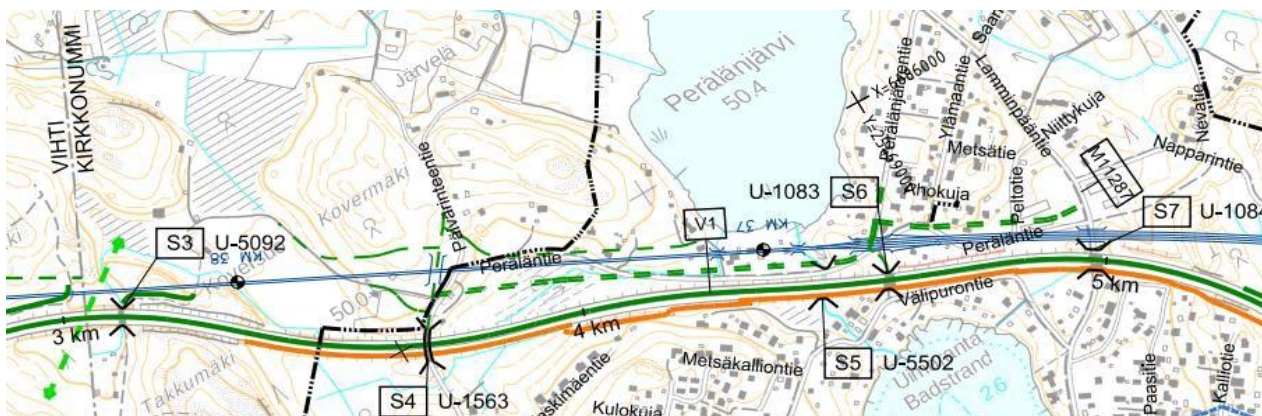


Bild 4. Utdrag ur områdesreserveringsplanen för Åboleden (år 2022), som visar det genomförda bullerplanket (sammanhängande orange linje).

- I områdesreserveringsplanen för Åboleden har det inom området i bild 5 inte fastställts något detaljerat genomförandesätt för bullerskyddskonstruktionen, varför bullerskyddet åtminstone delvis torde kunna genomföras som en bullervall, med undantag för gårdsområdena vid byggnaderna längs vägen, där det bullerskydd som anges i områdesreserveringsplanen mest ändamålsenligt genomförs som ett bullerplank. Bullervallen kan sannolikt byggas genom att i projektet använda till exempel rena överskottsmassor.
- I Veikkola, inom gränzonen mellan Kyrkslätt och Esbo, ska bullerskyddskonstruktionerna längs Åboleden (se bild 5) i första hand genomföras i enlighet med den vägplan som ska utarbetas. Något beslut om att utarbeta en vägplan för det vägvägsnitt som visas i bild 5 har inte fattats.



Bild 5. Utdrag ur områdesreserveringsplanen för Åboleden (år 2022), som visar de föreslagna bullerbekämpningsåtgärderna (sammanhängande röd linje) inom gränzonen mellan Kyrkslätt och Esbo.

Ring III

- I Masaby pågår utarbetandet av vägplanen för Ring III inklusive nödvändiga bullerskyddskonstruktioner, och kommunens mål är att få den planskilda anslutningen Masabyporten upptagen bland de trafikprojekt som ska genomföras i nästa MBT-avtalsperiod, dock har utarbetandet av vägplanen avbrutits på grund av utmaningar i anslutning till trafikarrangemangen, och i slutet av år 2025 fanns det ingen information om när planeringen avses fortsätta.

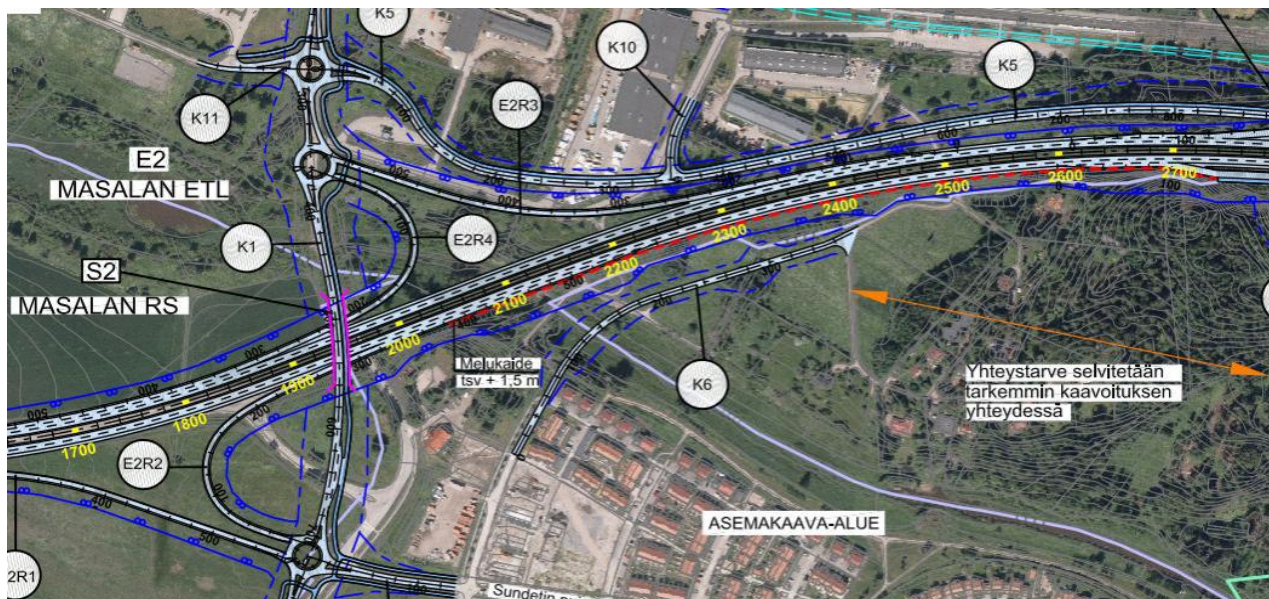


Bild 6. Utdrag ur områdesreserveringsplanen för Ring III (år 2016) för området kring den planskilda anslutningen Masabyporten, där ett bullerräcke har anvisats med röd streckad linje för att skydda bland annat bostadsområdet Herrgårdsstranden och enskilda bostadsbyggnader i Solbacka. Det faktiska behovet av bullerskydd löses dock i den vägplan som för närvarande är under beredning.

- När det gäller planeringsläget för Ring III finns bildmaterial från områdesreserveringsplanen år 2016 (se bilder 6, 8 och 10) samt från utkastet till vägplan som presenterades vid informationstillfallet för allmänheten år 2020 (se bilder 7 och 9). Det är dock endast områdesreserveringsplanen som visar den grova allmänna principen för bullerskyddsåtgärderna längs leden. Kommunens målsättning är att få vägplanen godkänd enligt en så snabb tidtabell som möjligt, så att genomförandet av den planskilda anslutningen Masabyporten eventuellt kan inledas redan i slutet av 2020-talet. I det första byggskedet förblir Ring III tvåfilig, men på lång sikt är avsikten att bygga Ring III som en fyrfilig väg.

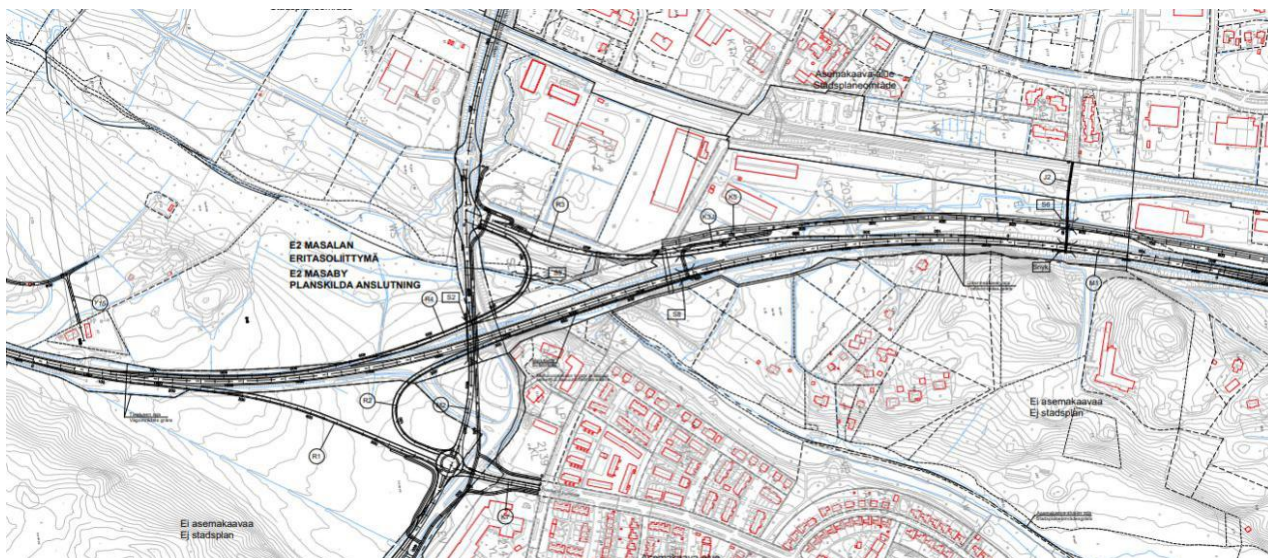


Bild 7. Utdrag ur utkastet till vägplan (informationstillfälle för allmänheten 21.1.2020), enligt vilket den planskilda anslutningen Masabyporten och de därtill hörande trafikarrangemangen har anvisats i delgeneralplanen för Masaby. I det aktuella utkastet har inga bullerskyddslösningar presenterats. Det faktiska behovet av bullerskydd löses dock i den vägplan som för närvarande är under beredning.

- Därtill ska det konstateras att man i delgeneralplanen för Masaby inte har låst sig vid endast ett sätt att ordna fordonstrafiken när det gäller markanvändningen i Esbovikens strandzon och kopplingen av området till Masabys gatunät. I utkastet har nödvändiga bullerskyddsåtgärder för Ring III inte anvisats och dessutom har leden anvisats som tvärförbindelse i enlighet med det första byggskedet.
- I Masaby pågår även utarbetandet av vägplanen för Ring III med tillhörande trafikarrangemang och bullerskyddskonstruktioner inom området för den planskilda anslutningen Majviksporten (se bilder 8–9). Några beslut om tidpunkten för genomförandet har inte fattats, men genomförandet torde bli aktuellt först efter att den planskilda anslutningen Masabyporten har tagits i bruk.
- Sannolikt kan den planskilda anslutningen Majviksporten först under 2030-talet tas in i programmen för projekt som ska genomföras, vilket innebär att genomförandet av projektet infaller under 2040-talet. Å andra sidan är förutsättningarna för genomförandet av den planskilda anslutningen kopplade till tillväxten i Masaby tätort, och till följd av detta kan tidpunkten för genomförandet av den planskilda anslutningen bli aktuell först under 2050-talet. Majviksporten betjänar till stor del ny markanvändning, varför staten sannolikt inte kommer att delta i kostnaderna med någon betydande finansieringsandel.
- Trafikområdet i delgeneralplanen för Masaby vid den planskilda anslutningen Majviksporten grundar sig på det senaste utkastet till vägplan från år 2021 (se bild 9), eftersom den trafiklösning som angavs i områdesreserveringsplanen från år 2016 inte var möjlig, då gatan som korsar Ring III och kustbanan mellan Majvik och Masaby tätort hade dragits genom flygekorrens kärnområde. Den trafiklösning som anges i utkastet till vägplan från år 2021 möjliggör placering av busshållplatser på ramperna på Ring III, vilka även fungerar som bullerskyddskonstruktioner i riktning mot bostadsbyggnaderna i närområdet.
- Utöver det ovan konstaterade ska det beaktas att utarbetandet av vägplanen för Ring III i Masaby tills vidare inte har förts fram på grund av planeringsutmaningar som bland annat gäller de planskilda anslutningarna Masabyporten och Majviksporten.

Bild 9. Utdrag ur utkastet till vägplan (informationstillfälle för allmänheten 21.1.2020), enligt vilket den planskilda anslutningen Majviksporten och de därtill hörande trafikarrangemangen har anvisats i delgeneralplanen för Masaby. I utkastet har nödvändiga bullerskyddsåtgärder för Ring III inte anvisats och leden har anvisats som tvåfilig i enlighet med det första byggskedet. Det faktiska behovet av bullerskydd löses dock i den vägplan som för närvarande är under beredning.

11.12.2025

Dnr

Offentlig

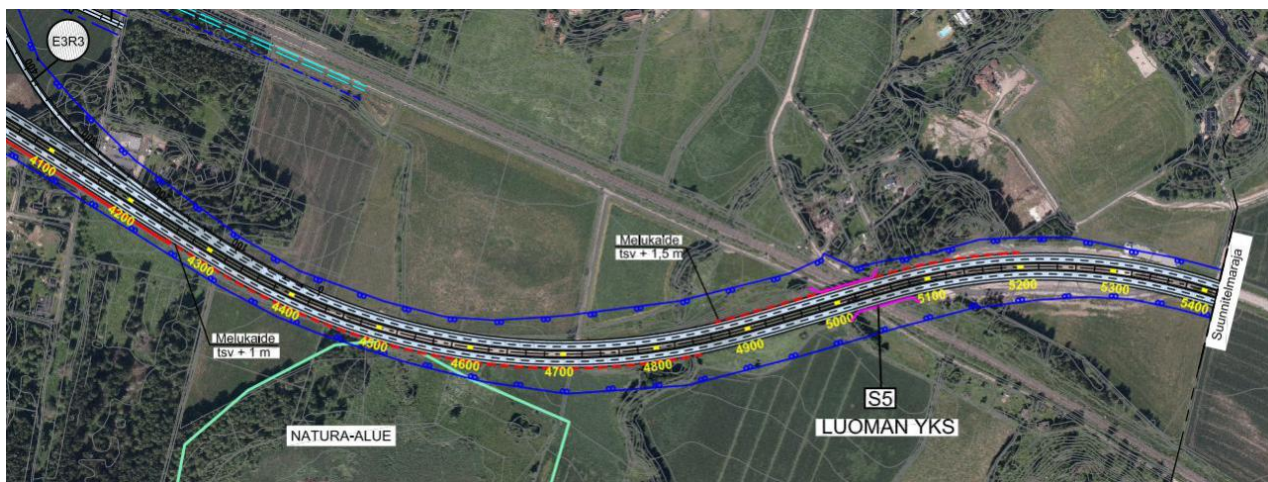


Bild 10. Utdrag ur den pågående områdesreserveringsplanen för Ring III (år 2016) för området norr om den planskilda anslutningen Majviksporten, där en sammanhängande röd linje visar den bullervägg som ska genomföras och en röd streckad linje visar bullerräcket. Genom dessa åtgärder skyddas bostadshusen i ledens närområde mot trafikbuller från Ring III.

Västerleden

- Den pågående allmänna planeringen av stamväg 51 gäller vägningsnittet från Kyrkslätt kommuncentrum till Ingå kommuns gräns. Väster om kommuncentrum är avsikten att anlägga den planskilda anslutningen Pedersporten (se bilder 11 och 12), vilken lindrar den prognostiserade trafikstockningen i den befintliga planskilda anslutningen Kyrkslättporten. Den nya anslutningen skulle även fungera som en västlig infartsförbindelse till kommuncentrum.
- I det inledande skedet av generalplanen fastställdes genomförandesättet för vägningsnittet som 2+2-filigt, med en dimensionerad hastighet på 100 km/h. Detta torde innebära en eventuell ändring i planeringen av den planskilda anslutningen Pedersporten enligt bilderna 11/12, så att ramperna kan genomföras i enlighet med körhastigheten (100 km/h), och det är högst sannolikt att även den planskilda anslutningen i Getberg enligt bilderna 13/14 behöver justeras.



Bild 11. Utdrag ur områdesreserveringsplanen för stamväg 51 (år 2017) som visar trafikarrangemangen i området väster om kommuncentrum. Av bilden framgår ett bullerplank som har anvisats på vägens södra sida (sammanhängande röd linje), vilket skyddar bostadsbyggnaderna söder om leden mot trafikbuller.

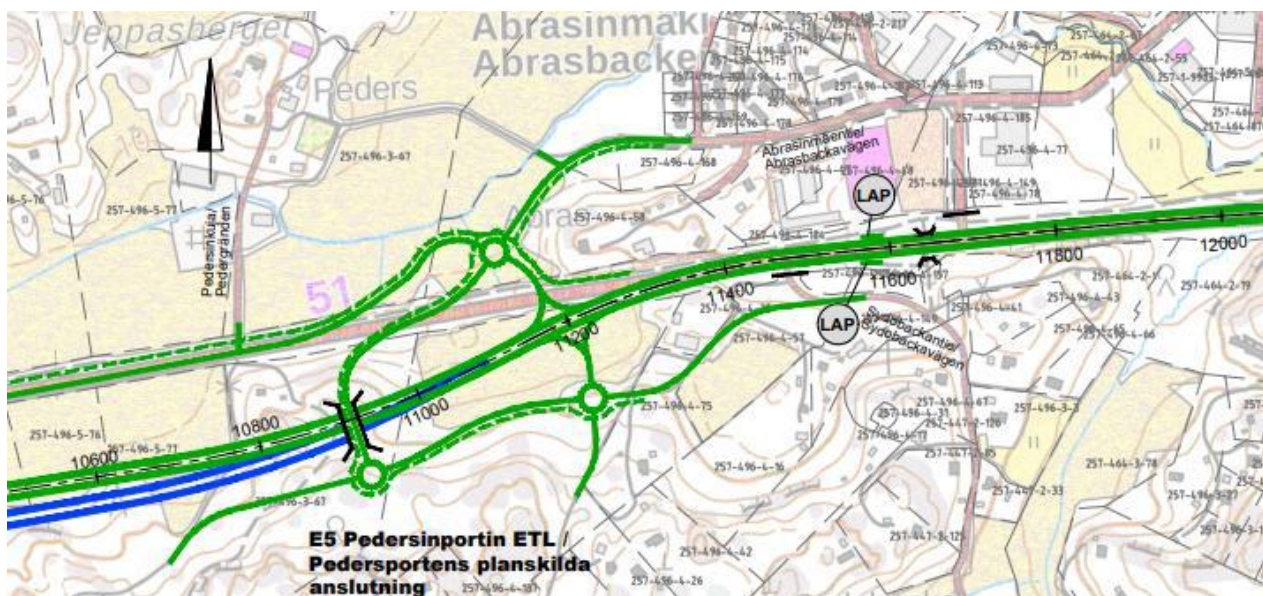


Bild 12. I den principskiss som presenterades vid informationstillfället den 8.10.2025 framgår inga åtgärder för bullerskydd. De slutliga lösningarna för den planskilda anslutningen samt behovet av och principerna för bullerskyddet fastställs i ett senare skede av planeringen.



Bild 13. Utdrag ur områdesreserveringsplanen för stamväg 51 (år 2017) för området väster om kommuncentrum. Av bilden framgår områdets trafikarrangemang, såsom till exempel en ny parallellväg samt ett bullerplank (sammanhängande röd linje) och ett bullerräcke (röd streckad linje) som byggs för att skydda bostadsbyggnaderna i ledens närområde.

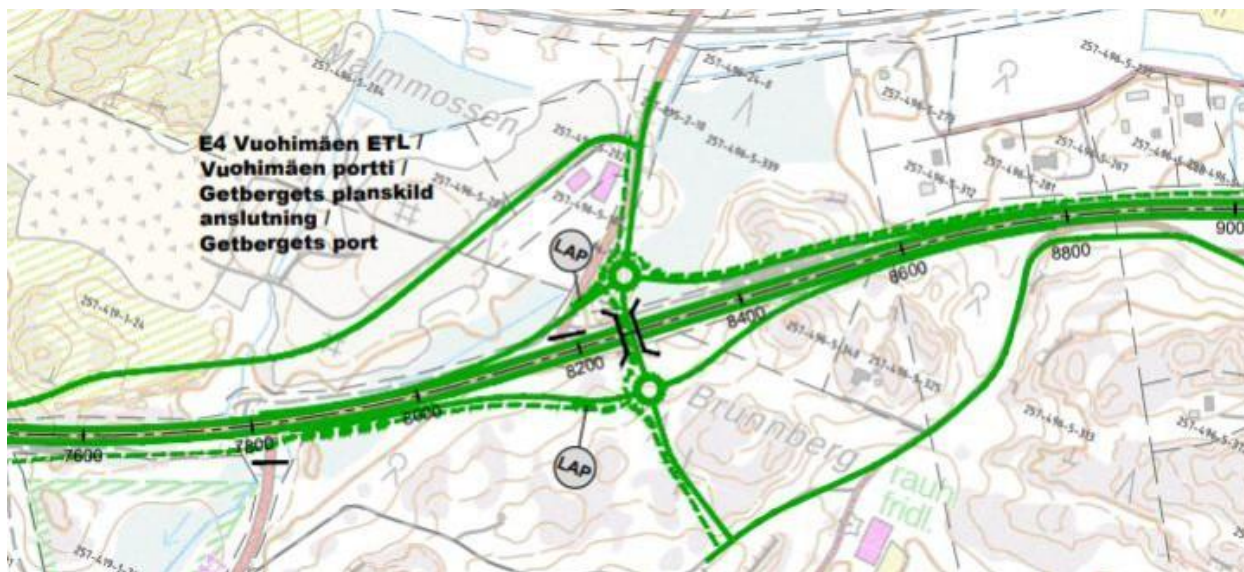


Bild 14. I den principskiss som presenterades vid informationstillfället den 8.10.2025 framgår inga åtgärder för bullerskydd. De slutliga lösningarna för den planskilda anslutningen samt behovet av och principerna för bullerskyddet fastställs i ett senare skede av planeringen.

- I den allmänna plan som ska utarbetas kommer lösningarna att uppdateras och förändras jämfört med de lösningar som fastställdes i områdesreserveringsplanen, men sannolikt även jämfört med det material som presenterades vid informationstillfället om den allmänna planen för allmänheten.

Slutsats

Det är inte motiverat att kommunen på eget initiativ genomför bullerskyddskonstruktioner längs Kyrksläotts huvudleder (Åboleden, Ring III och Västerleden), särskilt eftersom bullerskydd ingår i förbättringsplanerna för vägprojekten, vilka genomförs genom att vägplaner utarbetas för lederna. Ansvaret för att utarbeta vägplanerna ligger för närvarande hos NTM-centralen i Nyland (i fortsättningen Livskraftscentralerna) och Trafikledsverket. Med andra ord har vägghållaren det primära ansvaret för bullerskyddet av befintliga bullerkänsliga områden. När ny markanvändning skapas ligger ansvaret hos kommunen eller den aktör som inleder projektet. Vid skapande av ny markanvändning löses bullerbekämpningen alltid i samband med planläggningen. Bullerskyddet för den befintliga markanvändningen längs nuvarande leder hör i första hand till vägghållaren, det vill säga i fråga om huvudlederna Åboleden, Ring III och Västerleden till NTM-centralen och Trafikledsverket.