

Vastaus valtuustoaloitteeseen 8/2020: Liikennemelun torjuminen Kirkkonummella

Yleistä

Kirkkonummen kunnan alueella liikenneyhteyksien kunnossa- ja ylläpitovastuut ovat selkeät ajoneuvo-liikenteen yhteyksien osalta:

- maanteistä vastaa Väylävirasto ja ELY-keskus (vuodesta 2026 alkaen Elinvoimakeskus)
- katuverkosta vastaa kunta
- yksityisteistä vastaavat perustetut tiekunnat

Valtuustoaloitteessa edellytetään, että kunta ryhtyy välittömiin toimiin liikennemeluongelman korjaamiseksi Veikkolassa, Masalassa ja Sundsbergissä. Todettakoon, että aloitteen liitteinä ovat meluselvitykset koskien Turunväylää (valtatie 1), Kehä III (kantatie 50) ja Länsiväylää (kantatie 51).

Aloitteessa todetaan valtioneuvoston asettamat alimmat sallitut melutasot, joita koskee olemassa olevilla asuntoalueilla seuraavat ohjearvot:

- ulkona enimmäistasot päivisin 55 dB ja öisin 50 dB ohjearvona
- sisätiloissa enimmäistasot päivisin 35 dB ja öisin 30 dB.

Tämän vastauksen erillisessä liitteessä on tiivistetysti esitetty melun haittavaikutukset terveydelle.

Turunväylä

Turunväylän (vt 1) keskimääräinen ajoneuvomäärä vuorokaudessa oli noin 38 200 ajoneuvoa (v. 2018, lähde: VT 1 Veikkola meluesteet, Väylävirasto ja Kirkkonummen kunta, Sitowise, 2019), josta noin seitsemän prosenttia oli raskasta liikennettä. Ennusteiden mukaan liikenne tulisi kasvamaan 1,6-kertaiseksi vuoteen 2040 mennessä (ts. noin 61 000 ajon./v.). Mikäli ennustetilanteen mukainen liikennemäärä väylällä toteutuu, varaudutaan toteuttamaan tarpeiden mukaisesti lisäkaistat moottoritieellä.

Veikkolan meluestesuunnitelmiin voi tutustua tästä linkistä:

<https://vayla.fi/vt-1-veikkolan-kohdan-meluesteet>.

Valtioneuvoston asettamat melun ohjearvot ylittyvät huomattavan laajalla alueella Veikkolassa. Turunväylän melusuojausta on suunniteltu toteutettavan kahdessa eri vaiheessa, joista ensimmäinen on toteutettu vuonna 2020. Kirkkonummen kunnan ja Väyläviraston kesken on sopimus Turunväylän melusuojauksen toisen vaiheen toteuttamisesta. Ilmeisesti hanke odottaa rahoituksen puuttuessa myös Länsiradan yleissuunnitelman valmistumista. Kunta on muistuttanut asiasta toistuvasti ELY-keskusta/Väylävirastoa. Niinpä päätöksiä uusien melusuojarakenteiden toteuttamisesta väylälle ei ole tehty.

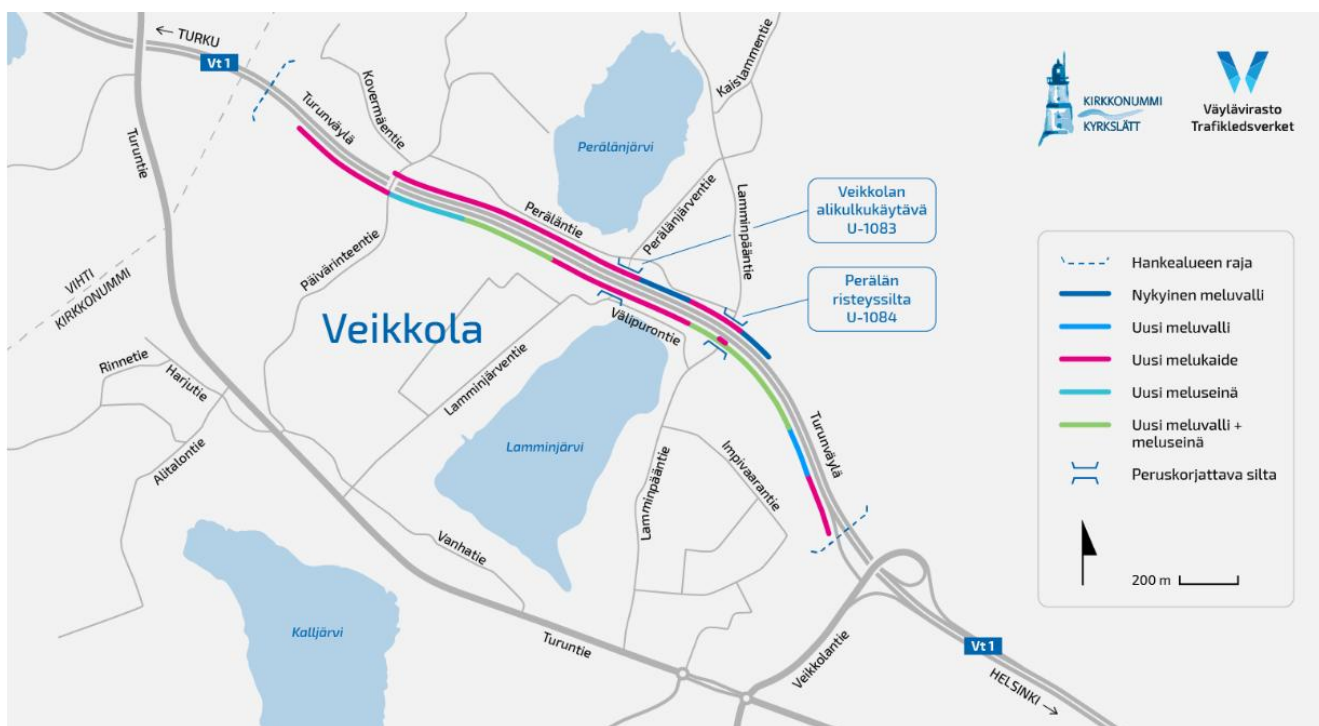
Veikkolassa ei ole asemakaavoitettu asumista vuosikymmeniin Turunväylän liikennemelun vaikutusalueella, tosin olemassa olevien, väylän melualueella olevien asemakaavojen maankäyttöä on päivitetty. Turunväylän vaikutusalueelle laadituissa asemakaavoissa (ts. asemakaavojen muutokset) on osoitettu ja vireille tulevista kaavamuutoksista osoitetaan liikennemelun suojaustarve tarvittavilla kaavamerkinnoilla. Länsiradan mahdollinen toteutuminen vaikuttaa merkittävästi Turunväylän ajoneuvoliikenteen määrän kasvuun, kun asemanseuduille kaavoitetaan uusia asuntoja ja palveluja. Kirkkonummi varautuu myös Veikkolan asemanseudun kaavoitukseen, mikäli päätös Länsiradan rakentamisesta tehdään.

Uudenmaan ELY-keskuksen laatimasta aluevaraussuunnitelmasta (Valtatie 1 Tuomarila – vt 2, Aluevaraussuunnitelma, 2022) ilmenee Turunväylän olemassa olevat melusuojarakenteet sekä sille suunnitellut uudet (kt. alla linkki aluevaraussuunnitelma, liitteet 2-4 melukartat, Veikkolan alue). Laadittaessa uusia tiesuunnitelmia alueelle melusuojaustarve täsmentyy. Tällä hetkellä Veikkolan eritasoristeyksen tiesuunnitelma on keskeytetty ja hanke on liitetty osana Länsiradan toteuttamishankkeeseen.

Turunväylän aluevaraussuunnitelmaan voi tutustua tästä linkistä:

<https://www.doria.fi/handle/10024/185453>

Yleisesti voidaan todeta, että Turunväylän riittävä liikennemelusuojaus on suunnittelutasolla periaate- tasolla ratkaistu. Sen sijaan päätöksiä itse tiehankkeen parantamistoimenpiteet mahdollistavasta tiesuunnitelman laatimisesta on epäselvässä tilanteessa koskien Veikkolanportin eritasoliittymän toteut- tamista, sillä eritasoliittymän suunnittelu on liitetty osaksi Länsirata-hanketta. Päätöstä keskeytyneen tiesuunnitelman jatkamisesta ei ole tehty.



Kuva 1. Ote valtatie 1 melusteiden suunnitelman havainnekuviosta, joka toteutettiin Väyläviraston ja Kirkkonummen kunnan yhteishankkeena (vaihe 1) vuonna 2020. Sen myötä parannettiin meluntorjuntaa valtatie 1:n varressa sijaitsevan Veikkolan kylän kohdalla uusilla melusteillä. Lisäksi hankkeessa peruskorjattiin kaksi tieosuudella olevaa siltaa.

Kehä III

Kehä III:n keskimääräinen ajoneuvomäärä on noin 12 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (v. 2020). Liikennemäärän ennustetaan kasvavan arviolta 20 000 ajoneuvoon vuorokaudessa vuoteen 2040 mennessä. Valtioneuvoston asettamat melun ohjearvot ylittyvät kuitenkin verraten pienellä alueella Masalassa ja Kartanonrannassa (vastauksen laatijataho olettaa aloitteen tehneen tarkoittavan Sundsbergin alueella Kartanonrannan asuntoaluetta).

Kehä III:lle (väli: Mankki – Kantatie 51) on laadittu aluevaraussuunnitelma vuonna 2016. Masalan alueella on vireillä Kehä III:n tiesuunnitelman laatiminen. Hankkeen hyväksyminen edellyttää, että alueen asemakaavoitus on ajantasalla eli toisin sanoen kunnan on päivitettävä asemakaavat tiesuunnitelman

Dnro

11.12.2025

Julkinen

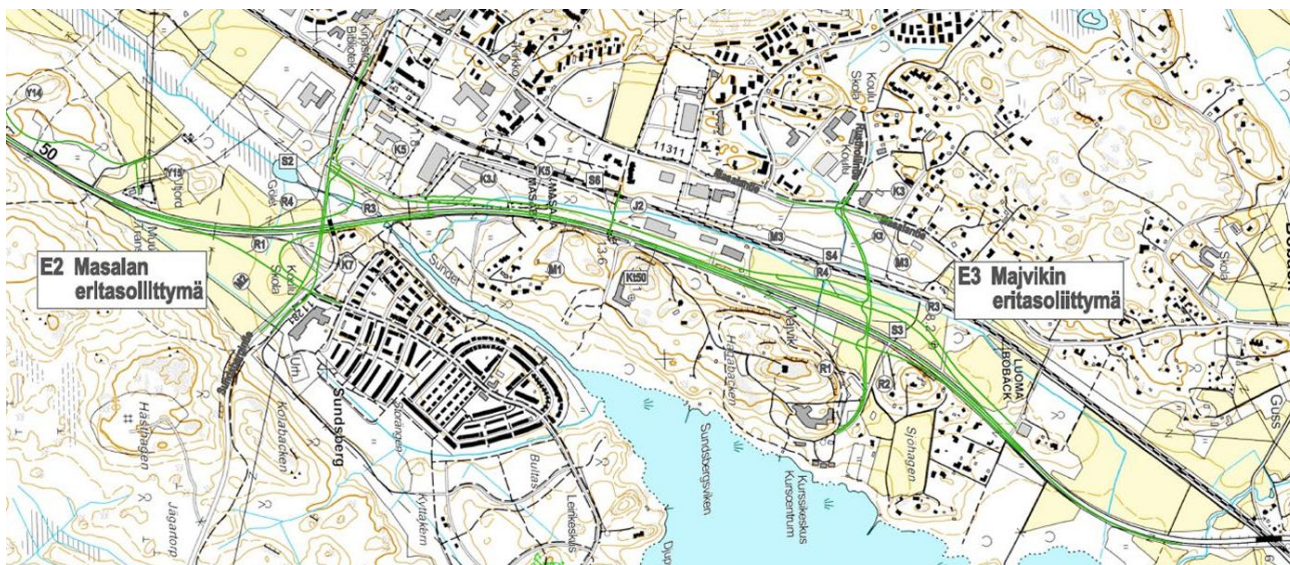
mukaisiksi. Tiesuunnitelman edellyttämät kaavahankkeet ovat kunnanvaltuuston hyväksymässä kaavoitusohjelmassa. Molemmat ohjelman kaavat (Masalanportti II ja Majvikinportti) on tarkoitus panna vireille vuoden 2025 aikana, mikäli tiesuunnitelmaan liittyvät suunnitteluhaasteet on ratkaistu.

Kehä III:n aluevaraussuunnitelmaan voi tutustua tästä linkistä:

[Kehä III \(kantatie 50\) välillä kantatie 51–Mankki : Aluevaraussuunnitelma](#)

Kehä III:n parantamishankkeeseen voi tutustua tästä linkistä:

<https://vayla.fi/kantatien-50-keha-iii-parantaminen-majvikin-ja-masalan-kohdalla>



Kuva 2. Ote kantatien 50 (Kehä III) tiesuunnitelmaluonnoksesta, joka on esitelty yleisötilaisuudessa 21.1.2020.

Aluevaraussuunnitelmasta ilmenee Kehä III:n liikennemelun suojaustarpeet (kt. kuvat 6, 8 ja 10 sekä suunnitelman linkit). Yleisesti voidaan todeta, että Kehä III:n riittävä melusuojaus on suunnittelutasolla ratkaistu, joskin tiesuunnitelman laadinta on kesken. Sen sijaan päätöksiä hankkeen toteuttamisesta ei ole tehty. Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelmassa Masalanportti (ts. Kehä III:n ja Sundsbergintien eritasoliittymä) nousi ohjelmaan vuosille 2024-2035, mutta MAL-neuvotteluissa Helsingin seudun kuntien ja valtiohallan kesken hanke ei kuitenkaan noussut MAL-sopimukseen, josta ilmenee vuosina 2024-2035 toteutettavat liikennehankkeet. Kunta on priorisoinut Masalanportin eritasoliittymähankkeen keskeisimmäksi valtion ja kunnan väliseksi väyläverkon yhteishankkeeksi, jota kunta on edistänyt päättäväisesti MAL-suunnitelman valmistelussa.

Kunnanvaltuusto on hyväksynyt 18.11.2024 (§ 88) Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -sopimuksen. Hyväksyessään sopimuksen kunnanhallitus päätti Masalanportin eritasoliittymän suunnittelun laatimisesta valmiiksi niin, että sen toteuttaminen voidaan aloittaa mahdollisimman nopeasti. Tavoitteena olisi saada se seuraavalla MAL-sopimuskaudella 2028-2031 toteutuslistalle.

Yleisesti voidaan todeta, että Kehä III:n riittävät liikennemelun suojaustoimenpiteet ratkaistaan vireillä olevassa tiesuunnitelmassa, joskin hanke ei etene tällä hetkellä tiettyjen suunnitteluhaasteiden takia. Päätöksiä itse tiehankkeen toteuttamisesta ei myöskään ole tehty.

Dnro

11.12.2025

Julkinen

Länsiväylä

Länsiväylän keskimääräinen ajoneuvomäärä Kehä III:n risteyksen länsipuolella on noin 27 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja vastaavasti risteyksen itäpuolella noin 19 000 ajoneuvoa (Lähde: Väylä [Liikennemääräkartat](#)).

Loppuvuonna 2013 Länsiväylän moottoritie Espoon Kivenlahdesta Kirkkonummen kuntakeskukseen avattiin liikenteelle. Tieosuudelle on toteutettu tarvittavat liikennemelun suojarakenteineen kuten esimerkiksi Sarvikin asuntoalueen kohdalla Espoonlahden läheisyydessä. Kuitenkin väylän varrella on useita asuttuja taloja ja taloryppäitä, jotka edelleen sijaitsevat valtioneuvoston asettamien melun ohjearvojen valossa liiallisen melun alueella kuten esimerkiksi Hammarsinmäellä (ts. Länsiväylän ja Kehä III:n risteysalue) ja Jorvaksen junaseisakkeen tuntumassa.

Länsiväylän varrelle toteutettiin liikennemelun suojarakenteet suojaamaan Heikkilän eteläosan asuinrakennuksia, samoin toimittiin Länsiväylän eteläpuoleisen Tolsan alueen osalta. Edellä kuvatuista toimenpiteistä huolimatta kyseisillä alueilla ei pystytty saavuttamaan valtioneuvoston asettamia ohjearvoja ja usea asuinrakennus sijaitsee yli ohjearvojen olevilla melualueilla. Tätä koskevat ratkaisut on tehty hyväksyttäessä tieosuuden tiesuunnitelmat vuonna 2007.

Kunnan tavoitteena on asemakaavoituksen kautta ehkäistä Länsiväylän liikennemelun leviämistä esimerkiksi Jorvaksen alueella sijoittamalla työpaikka-alueen rakennukset Jorvaksenkolmiossa (ts. alue rantaradan ja Länsiväylän välissä) siten, että ne suojaisivat olemassa olevaa asumisen aluetta liikennemelulta. Alueen maanomistaja on kunta. Tosin edellä mainitun kaavahankkeen käynnistäminen edellyttää yhteistyökumppaneita, jotka ovat valmiita toteuttamaan rakennushankkeet kyseiselle alueelle hankkimalla maat omistukseensa.

Kuntakeskuksesta länteen Inkoon rajalle saakka on laadittu kantatielle 51 aluevaraussuunnitelma (Kantatien 51 parantaminen välillä Kirkkonummi - Inkoon raja, Kirkkonummi-Siuntio: Aluevaraussuunnitelma, 2017), jossa on osoitettu Länsiväylän melunsuojaustoimenpiteet ajoneuvoliikenteen melun torjumiseksi Kirkkonummella (kt. vastauksen kuvat 11 ja 13 sekä suunnitelmien linkit).

Kantatien 51 aluevaraussuunnitelmaan voi tutustua tästä linkistä:

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

Kuntakeskuksesta länteen päin on vireillä kantatien 51 yleissuunnitelman laatiminen (Kt 51 parantaminen välillä Sunnanvik-Munkinmäki). Alkuvuodesta 2025 valmistui hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostus, josta kunta antoi lausuntonsa. Syksyllä 2025 käynnistyi kantatien 51 aluevaraussuunnitelman mukaiselle väyläalueelle tieosuutta koskeva yleissuunnittelu, jossa mahdollisesti tarkennetaan myös melusuojaustoimenpiteitä. Yleissuunnitelman on määrä valmistua vuonna 2026. Kunta on varautunut laatimaan Pedersinportin eritasoliittymän alueelle asemakaavan, joka on määrä panna vireille Kirkkonummen kaavoitusohjelman 2025-2028 mukaisesti vuonna 2026. Todettakoon, ettei päätöstä kantatien 51 tiesuunnitelman laatimisesta tieosuudelle ole tehty. Vuohimäenportin eritasoliittymästä valtioneuvosto teki puoliväliriihessä rahoituspäätöksen keväällä 2025. Sen tiesuunnitelman laadintaa ELY-keskus on käynnistämässä.

Yleisesti voidaan todeta, että Länsiväylän riittävä melusuojaus on suunnittelutasolla ratkaistu kuntakeskuksen itäpuolisilla alueilla, tosin niin, että väylän vaikutusalueelle laadittavissa asemakaavoissa otetaan huomioon liikennemelu ja asemakaavan ratkaisussa osoitetaan mahdollisesti tarvittavat meluntorjuntatoimenpiteet Länsiväylälle. Kuntakeskuksen länsipuoleisella alueella Länsiväylän yleissuunnittelun yhteydessä selviää toimenpiteet paitsi liikenteen järjestämisen osalta, mutta myös tarvittavat melusuojaustoimenpiteet. Todettakoon, ettei Länsiväylän alueelle ole tehty päätöksiä, jotka koskisivat melusuojauksen parantamista.

Dnro

11.12.2025

Julkinen

Kantatien 51 parantamishankkeeseen välillä Sunnanvik-Munkinmäki voi tutustua tästä linkistä:
<https://vayla.fi/kt-51-sunnanvik-munkinmaki>.

Rautatieliikenteen meluvaikutukset

Junaliikenteen melu ei ole samaan tapaan jatkuvaa kuin ajoneuvoliikenteen aiheuttama melu kunnan pääväylillä. Yöaikainen junaliikenne on rantaradalla vähäistä eivätkä sähköjunat muutoinkaan synnytä suurta melulähdettä radan lähiympäristössä oleville asuinrakennuksille.

Rantaradalla ei liikennöidä nykyisin tavaraliikenteen junia, jotka raskaina ja pitkinä junaliikenteen yksiköinä aiheuttaisivat vallitsevaan tilanteeseen verrattuna merkittävää melulähteen lisäystä. Rantaradan junaliikenteen määrien lisäykset tapahtuvat mahdollisuuksien mukaan Espoon kaupunkiradan käyttöönoton myötä. Se voi tarkoittaa lähijunavuorojen (U- ja Y-juna) määrän kasvua 3-4 junaan tunnissa suuntaansa (nykyisin 2-3 juna). Junat pysähtyvät kaikilla Kirkkonummen seisakkeilla, jolloin nopeudet pysyvät maltillisina. Turun kaukojunien määrän ei oleteta kasvavan merkittävästi nykyisestä. Mikäli Länsirata (ts. Espoo-Salo -oikorata) toteutuu, siirtyvät Turun ja Helsingin väliset junavuorot Rantaradalta uudelle ratayhteydelle. Tällöin osa vuoroista saattaisi korvautua Hanko-Karjaa-Kirkkonummi (-Helsinki) -junavuoroilla, mutta liikenteen rakenteesta ei ole lopullista suunnitelmaa ja päätöstä. Länsirata hanke-tyhtiö vastaa uuden ratayhteyden meluntorjunnasta lainsäädännön mukaisesti. Länsiratahankkeen rakentamisen rahoituksesta osakaskunnat tekevät osaltaan päätöksen osallistumisestaan marras-joulukuussa 2025, jolloin selviää Länsiradan toteutuminen (valmisteluvaiheessa ei ole tietoa kaikkien kuntien osallistumisesta ja Kirkkonummen valtuusto tekee päätöksen osallistumisesta 8.12.2025).

Helsingin seudun MAL-suunnitelma ja -sopimus

Kirkkonummi on yksi 14 Helsingin seudun kunnasta. Seudun tärkeimpien liikennehankkeiden toteuttamisesta päätetään MAL-suunnittelun yhteydessä sekä lopulta seudun MAL-sopimuksessa. KUUMA-kuntiin ei ole toteutettu Klaukkalan ohikulkutietä lukuun ottamatta merkittäviä liikennehankkeita MAL-sopimusten kautta. Masalanportin eritasoliittymä Kehä III:lla tulisi saada seudun MAL-inventointiohjelmaan siten, että sen toteuttaminen ajoittuisi 2020- ja 2030-lukujen vaihteeseen.

Mitä ilmeisimmin kantatien 51 tiesuunnitelman laatiminen koko välille Kirkkonummen kuntakeskuksesta Inkaan rajalle asti ajoittunee 2030-luvun alkupuolelle tai myöhemmin ja toteutus voisi olla aikaisintaan 2030- tai 2040-luvulla. Tiesuunnitelman laatimisesta ei ole päätöstä. Tosin Vuohimäenportin eritasoliittymän tiesuunnitelman laadintaa ELY-keskus on käynnistämässä ja Kelan liittymän suunnittelu on käynnistynyt. Vaikka eritasoliittymät saataisiin toteutettua, tulee tieyhteyden parantamista jatkossakin edistää. Kyseinen tieosuus on yksi vilkasliikenteisimpiä kaksi ajokaistaisia tieosuuksia Uudellamaalla. Hankkeelle on eduksi, mikäli vihreän siirtymän terästehdas toteutuisi Inkooseen ja Kirkkonummen kunta saisi vireille Pikkalanlahden alueen kehittämisen.

Yhteenveto

Vastauksen alussa todettiin, että seudullisten ja paikalliset liikenneväylien kunnossa- ja ylläpitovastuut ovat tällä hetkellä selkeät eikä ole kunnan edun mukaista, että kunta ryhtyisi oma-aloitteisesti toteuttamaan melusuojausta valtion hallinnoimilla väylillä. Tällaiset hankkeet edellyttävät kunnan ja valtion yhteisrahoitusta. Helsingin seudun kunnat ovat hyväksyneet MAL-sopimuksen, jonka yksi keskeisin asia on vuosina 2023-2035 toteutettavat liikenneyhteydet. Todettakoon tässä yhteydessä, että mikäli uusi maankäyttö edellyttää melusuojausta liikennemelua vastaan, on hankkeeseen ryhtyvällä (esim. kunta tai kaavoitusaloitteen tehnyt taho) vastuu tarvittavan melusuojauksen toteuttamisesta. Kaavoitus- ja liikennejärjestelmäpalvelut vastaa lainmukaisen asemakaavan laatimisesta käsittäen esimerkiksi riittä-

Dnro

11.12.2025

Julkinen

vät kaavamääräykset pääväylien melunsuojaustoimenpiteistä. Väylävirasto ei ole velvollinen osallistumaan valtion hallinnoimien väylien melunsuojauksen suunnitteluun, eikä sen toteutuksen kustannuksiin, mikäli kaavan mahdollistama uusi maankäyttö edellyttää melusuojauksen toteuttamista. Sen sijaan väylän melusuojaus kuuluu Väylävirastolle, mikäli väylän äärelle on toteutettu melulle herkkiä toimintoja kuten esimerkiksi yksittäisiä asuinrakennuksia. Käytännössä melunsuojausta nykyisin toteutetaan uusia väyliä toteutettaessa tai nykyisten väylien parantamishankkeiden yhteydessä.

Kunnanvaltuuston hyväksymässä MAL-sopimuksessa (18.11.2024, § 88) on todettu seuraavaa liittyen liikennemeluun (s. 5): "Liikennemelulle altistumista vähennetään alueidenkäytön suunnittelussa, kasvattamalla kestävien kulkumuotojen osuutta ja toteuttamalla meluntorjuntaa erityisesti tiivistyvän maankäytön edellyttämissä kohteissa." Sopimuksen neuvottelutulos pohjautuu MAL 2023 -suunnitelmaan, jonka kunnanvaltuusto on hyväksynyt 13.11.2023 (§ 92).

Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelmassa todetaan (s. 56-58), että meluntorjunnalle tulisi osoittaa riittävä rahoitus myös valtion väyläverkolle. Niin ikään siinä todetaan, että meluntorjunnan kustannusvastuiden periaatteet meluntorjuntaratkaisussa ovat osin vanhentuneet erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla. Kohteita pohdittaessa pitää tarkastella nykyisen maankäytön lisäksi tulevaa eli suunniteltavaa uutta maankäyttöä. Mikäli uutta maankäyttöä kuten esimerkiksi asumista sekä ihmisiä palvelevia hoitolaitoksia tai matkailupalveluja sijoitetaan melulle alttiille alueille kuten esimerkiksi pääväylien lähi-työhyökkelle, vastuu melusuojauksen toteutuksesta on kunnalla sen laatiessa alueelle asemakaavaa tai asemakaavan muutosta. Nykyinen toistaiseksi voimassaoleva alueidenkäyttölaki (ent. maankäyttö- ja rakennuslaki) edellyttää kaavoitusvaiheessa ratkaistavan meluntorjuntatoimenpiteet, joilla ihmisten elinympäristö on riittävän meluton täyttäen valtioneuvoston päätöksen (993/1992) melutason ohjearvoista. Näin on toimittu esimerkiksi Kartanonrannan asuntoalueen suojaamisessa Kehä III:n liikennemelulta: väylän varteen on toteutettu melukaide ja toisaalla pitkänomainen koulu- ja päiväkotirakennus suojaa asuntoaluetta liikennemelua vastaan.

MAL-suunnitelmaan sisältyy pienhankeohjelma, jossa mukana on vain muutama meluntorjuntahanke eikä siihen sisälly hankkeita Kirkkonummelta. Kunta tosin esitti ohjelmaan Turunväylän toisen vaiheen melunsuojausta Veikkolassa, mutta koska hankkeella ei ollut toteutusvalmiutta, ei se noussut ohjelmaan. Seuraavalla MAL-suunnittelukaudella kunnan on edistettävä aktiivisesti Kirkkonummen alueen meluntorjuntahankkeita, mutta se edellyttää, että kunta ja Uudenmaan ELY-keskus ovat omalta osaltaan saaneet pääväylien meluntorjuntahankkeita eteenpäin. Suurin haaste on se, että Väylä- ja virastolla ei ole erillistä meluntorjunnan määrärahaa osoittaa ELY-keskuksille ja MAL-suunnitelmassa rahatarpeita jakaa useat eri tarpeet, jolloin meluntorjunnalle ei löydy riittävää rahoitusta.

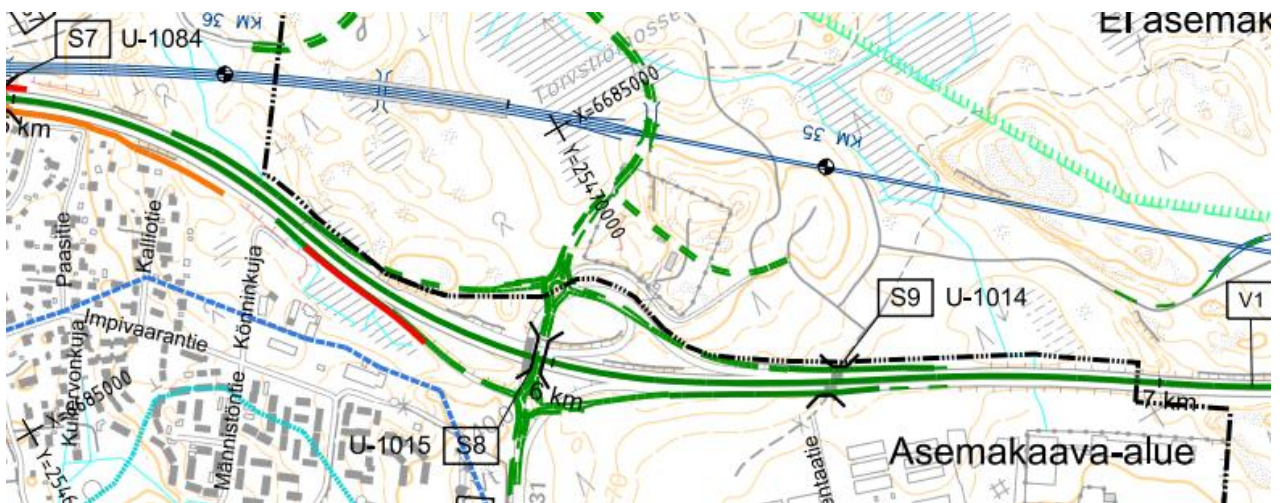
Helsingin seudun MAL-sopimusmenettelyn mukaisesti toteutetaan seudun tärkeimmät liikennehankkeet, joista tosin yksikään ei sijoitu viimeisimmässä sopimuksessa KUUMA-kuntiin. Kuten tämän vastauksen aiemmista hankekuvauksista (Turunväylä, Kehä III ja Länsiväylä) ilmenee, että liikenneväylien melusuojausten toteuttaminen edellyttää lähes poikkeuksetta tiesuunnitelman laatimista. Kirkkonummen alueelle sijoittuvien tiesuunnitelmien käynnistämistä kunta voi edistää vaikuttamalla Uudenmaan ELY-keskukseen, Väylävirastoon sekä eduskunnan ja valtioneuvoston jäseniin. Edellisen lisäksi on ymmärrettävää, ettei tiesuunnitelman laatiminen tai sen valmistuminen johda automaattisesti hankkeen rahoituspäätöksen syntymiseen. Usein melunsuojauksen edistäminen vaatii myös kunnalta merkittävää taloudellista panostusta.

Kirkkonummen kunnan osalta voidaan olla tyytyväisiä, sillä kunnan alueella olevien pääväylien (Turunväylä, Kehä III ja Länsiväylä) aluevarausuunnitelmat on pääosin laadittu ja kuntakeskuksesta lännen suuntaan on käynnistymässä Länsiväylän yleissuunnitelman laatiminen.

Kirkkonummen pääväylien (Turunväylä, Kehä III ja Länsiväylä) melusuojauksen osalta voidaan tiivistysti todeta seuraavaa:

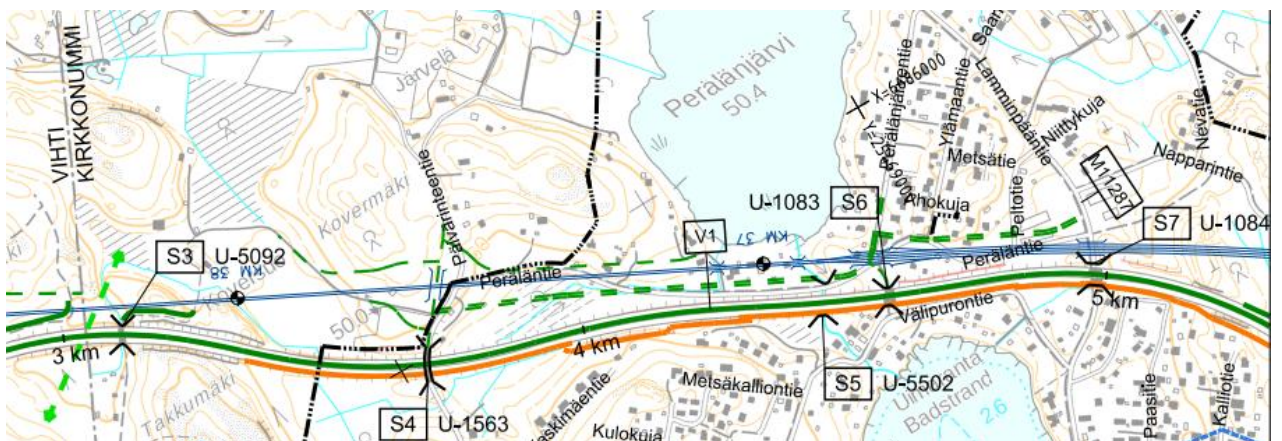
Turunväylä

- Veikkolanportin eritasoliittymän uudistaminen Turunväylällä kytkeytyy Länsiradan toteuttamiseen, mutta tällä hetkellä (4.12.2025) liittymän tiesuunnitelman laatiminen on keskeytetty eikä sen jatkamisesta ole tehty päätöstä. Länsiradan hankeyhtiö vastaa edellä mainitun liittymän tiesuunnitelman laatimisesta ja eteenpäin viemisestä. Liittymästä johdetaan ajoneuvoliikenne Veikkolan asemanseudulle, mikäli Länsirata-hanke toteutuu.
- Veikkolanportin eritasoliittymän melusuojaustoimet on perusteltua toteuttaa vasta kun liittymän kokonaisvaltainen uudistaminen on ajankohtaista (kt. kuva 3), sillä melusuojausratkaisu kytkeytyy liittymän ramppijärjestelyihin, jotka ratkaistaan laadittavassa tiesuunnitelmassa. Lisäksi on todettava, että mikäli Länsirata toteutetaan ja kunta kaavoittaa eritasoliittymän pohjoispuoleisen asemanseudun ensisijaisesti asumisen alueeksi, niin asemanseudun melusuojaus liikennemelua vastaan osoitetaan laadittavassa asemakaavassa ja se toteutetaan kunnan kustannuksella.



Kuva 3. Ote Turunväylän aluevaraussuunnitelmasta (v. 2022), josta ilmenee toteutettu meluaite (oranssi viiva) sekä ehdotettu meluaite (yhtenäinen punainen viiva) uudistettavan Veikkolanportin eritasoliittymän alueella.

- Veikkolan taajaman länsipuolella meluaiteita on rakennettu Turunväylän eteläpuolelle suojaamaan olemassa olevaa asutusta (kt. kuva 4). Niin ikään väylän pohjoispuolelle on toteutettu meluvallirakenteita kahteen eri kohtaan. Melusuojauksen ensimmäinen vaihe on toteutettu vuonna 2020.



Kuva 4. Ote Turunväylän aluevaraussuunnitelmasta (v. 2022), josta ilmenee toteutettu meluaite (yhtenäinen oranssi viiva).

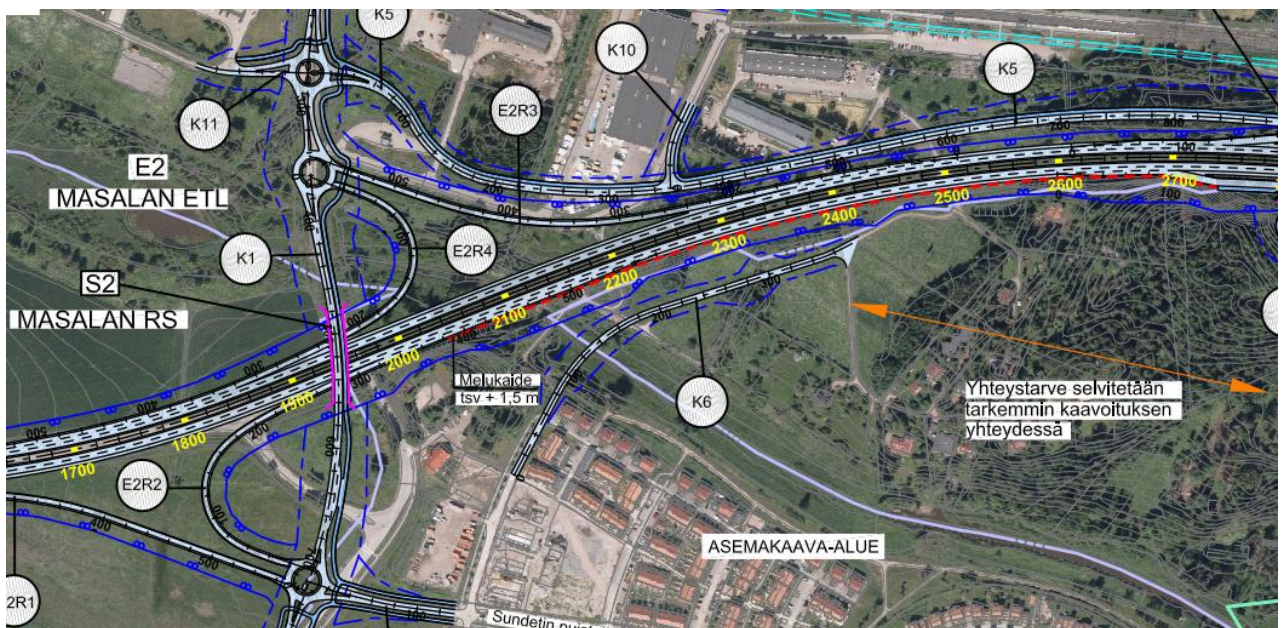
- Turunväylän aluevaraussuunnitelmassa ei ole määritelty kuvan 5 alueella melusuojausrakenteen yksityiskohtaista toteuttamistapaa, joten ainakin osittain melusuojaus lienee mahdollista toteuttaa meluvallina lukuun ottamatta tievarren rakennusten pihapiirejä, joiden kohdalla aluevaraus-suunnitelmassa esitetty melusuojaus on luontevinta toteuttaa meluaitana. Meluvalli voitaneen toteuttaa käyttämällä hankkeessa esimerkiksi puhtaita ylijäämämaita.
- Veikkolassa, Kirkkonummen ja Espoon rajavyöhykkeellä, Turunväylän melusuojausrakenteet (kt. kuva 5) on toteutettava ensisijaisesti laadittavan tiesuunnitelman mukaisesti. Päätöstä kuvan 5 mukaisen tieosuuden tiesuunnitelman laatimisesta ei ole tehty.



Kuva 5. Ote Turunväylän aluevarausuunnitelmasta (v. 2022), josta ilmenee ehdotetut meluntorjuntatoimenpiteet (yhtenäinen punainen viiva) Kirkkonummen ja Espoon rajavyöhykkeellä.

Kehä III

- Masalassa Kehä III:n tiesuunnitelman laatiminen tarvittavine melusuojarakenteineen on vireillä ja kunnan tavoitteena on saada Masalanportin eritasoliittymä seuraavan kauden MAL-sopimuksen toteutettaviin liikennehankkeisiin, joskin tiesuunnitelman laatiminen on keskeytetty liikenteen järjestämiseen liittyvien haasteiden takia, eikä loppuvuonna 2025 ollut tietoa, milloin suunnittelua on tarkoitus jatkaa.



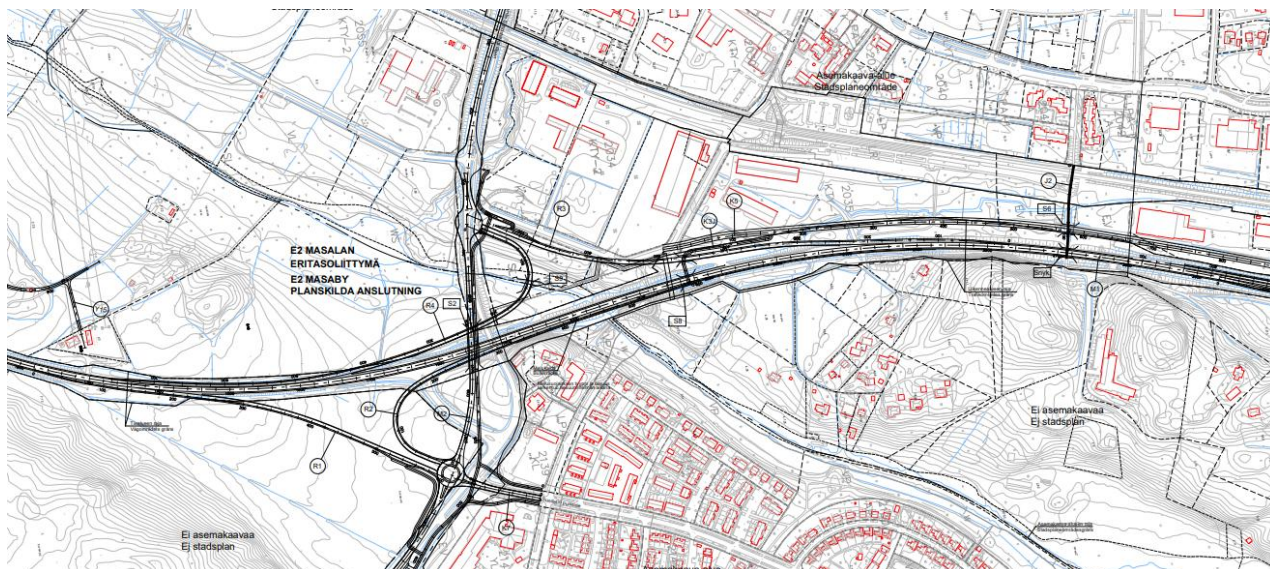
Dnro

11.12.2025

Julkinen

Kuva 6. Ote Kehä III:n aluevaraussuunnitelmasta (v. 2016) Masalanportin eritasoliittymän alueelta, jossa punaisella katkoviivalla on osoitettu melukaide suojaamaan mm. Kartanonrannan asuntoaluetta ja Suvimäen yksittäisiä asuinrakennuksia. Varsinaisen melunsuojaustarve ratkaistaan kuitenkin vireillä olevassa tiesuunnitelmassa.

- Kehä III:n suunnittelutilanteesta on kuva-aineistot vuoden 2016 aluevaraussuunnitelmasta (kt. kuvat 6, 8 ja 10) sekä vuoden 2020 yleisötilaisuudessa esitellystä tiesuunnitelmaluonnoksesta (kt. kuvat 7 ja 9). Tosin vain aluevaraussuunnitelmasta ilmenee väylän melusuojaustoimenpiteiden karkea yleisperiaate. Kunnan tahtotilana on tiesuunnitelman hyväksyntä mahdollisimman nopealla aikataululla, jotta Masalanportin eritasoliittymän toteuttamiseen päästäisiin mahdollisesti jo 2020-luvun lopulla. Ensimmäisessä rakentamisvaiheessa Kehä III säilyy kaksikaistaisena, mutta pitkällä aikavälillä Kehä III on tarkoitus rakentaa nelikaistaiseksi tieksi.

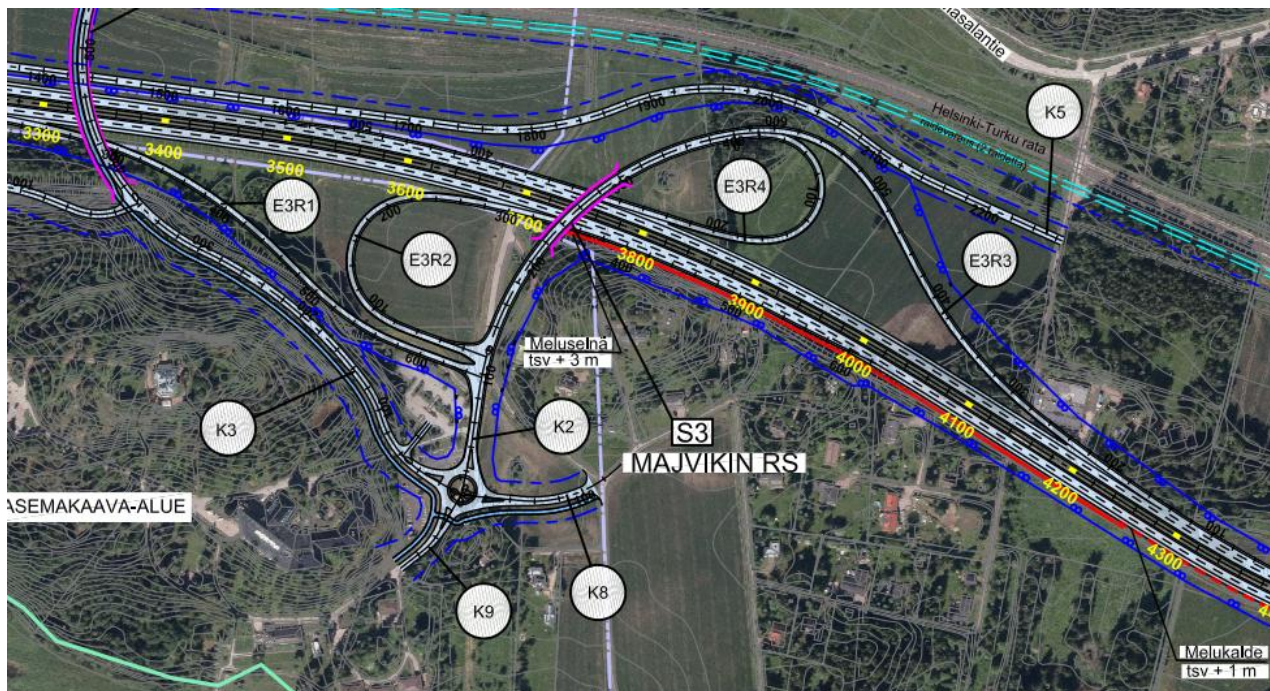


Kuva 7. Ote tiesuunnitelmaluonnoksesta (yleisötilaisuus 21.1.2020), jonka mukaisesti Masalan osayleiskaavassa on osoitettu Masalanportin eritasoliittymä ja sen mukaiset liikennejärjestelyt. Kyseisessä luonnoksessa ei ole esitetty melusuojausratkaisuja. Varsinainen melunsuojaustarve ratkaistaan kuitenkin vireillä olevassa tiesuunnitelmassa.

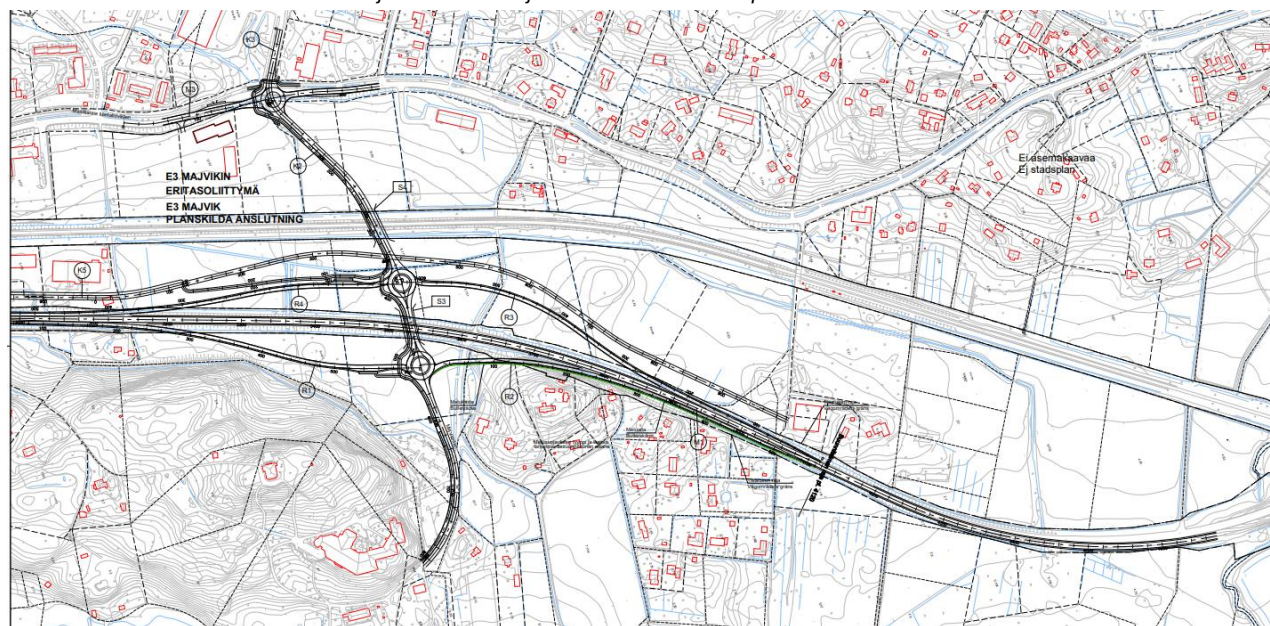
- Lisäksi on todettava, ettei Masalan osayleiskaavassa ole lukkiuduttu vain yhteen ajoneuvoliikenteen järjestämistapaan koskien Espoonlahden rantavyöhykkeen maankäyttöä ja alueen kytke-miseksi Masalan katuverkkoon. Luonnoksessa ei ole osoitettu Kehä III:n tarvittavia melusuojaus-toimenpiteitä ja lisäksi väylä on osoitettu ensimmäisen rakentamisvaiheen mukaisesti kaksikaistai-sena.
- Masalassa Kehä III:n tiesuunnitelman laatiminen tarvittavine liikennejärjestelyineen ja melusuoja-rakenteineen on vireillä myös Majvikinportin eritasoliittymän alueella (kt. kuvat 8-9). Sen toteutta-misen ajankohdasta ei ole päätöksiä, mutta se nousee toteutettavaksi kuitenkin vasta kun Masa-lanportin eritasoliittymä on otettu käyttöön.
- Todennäköisesti Majvikinportin eritasoliittymä saataneen toteutusohjelmiin vasta 2030-luvulla, mikä tarkoittaa hankkeen toteuttamista 2040-luvulla. Toisaalta eritasoliittymän toteuttamis-edellytykset kytkeytyvät Masalan taajaman kasvuun ja sen johdosta eritasoliittymän toteuttamis-ajankohta saattaa tulla ajankohtaiseksi vasta 2050-luvulla. Majvikinportti palvelee pitkälti uutta maankäyttöä, joten valtio ei todennäköisesti osallistune sen kustannuksiin merkittävällä panoksella.
- Masalan osayleiskaavan liikennealue Majvikinportin eritasoliittymän kohdalla perustuu tie-suunnitelman viimeisimpään luonnokseen vuodelta 2021 (kt. kuva 9), sillä vuonna 2016 laadittu aluevaraussuunnitelman mukainen liikennetarkaisu ei ollut mahdollinen, koska Majvikin ja

Masalan taajaman välinen Kehä III:n ja rantaradan ylittävä katu oli linjattu liito-oravan ydinalueen kautta. Vuoden 2021 tiesuunnitelmaluonnoksen mukainen liikennejärjestely mahdollistaa bussipysäkkien sijoittamisen Kehä III:n rampeihin, jotka toimivat myös liikenteen melusuojarakenteina lähiympäristön asuinrakennuksien suuntaan.

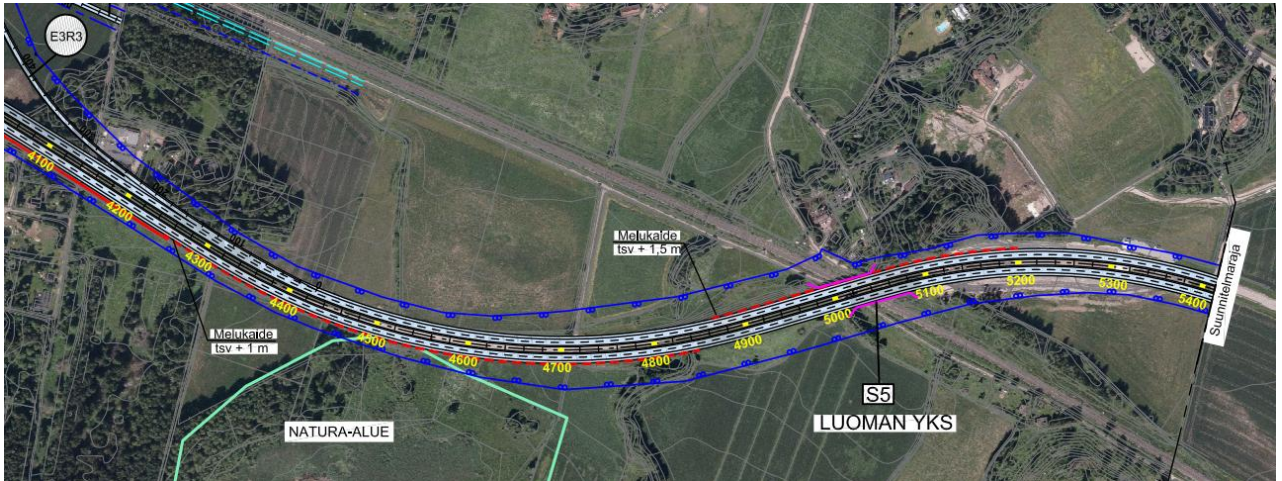
- Edellä todetun lisäksi on huomioitava, että Kehä III:n tiesuunnitelman laatimista Masalaan ei toistaiseksi edistetä suunnitteluhaasteiden takia koskien mm. Masalanportin ja Majvikinportin eritasoliittymiä.



Kuva 8. Ote Kehä III:n aluevarausuunnitelmasta (v. 2016) Majvikinportin eritasoliittymän alueelta, jossa yhtenäisellä punaisella viivalla on osoitettu toteutettava meluseinä suojaamaan mm. Sjövikin asuntoaluetta Espoonlahdella.



Kuva 9. Ote tiesuunnitelmaluonnoksesta (yleisötilaisuus 21.1.2020), jonka mukaisesti Masalan osayleiskaavassa on osoitettu Majvikinportin eritasoliittymä ja sen mukaiset liikennejärjestelyt. Luonnoksessa ei ole osoitettu Kehä III:n tarvittavia melusuojaustoimenpiteitä ja väylä on osoitettu kaksikaistaisena väylän ensimmäisen rakennusvaiheen mukaisesti. Varsinainen melusuojaustarve ratkaistaan kuitenkin vireillä olevassa tiesuunnitelmassa.



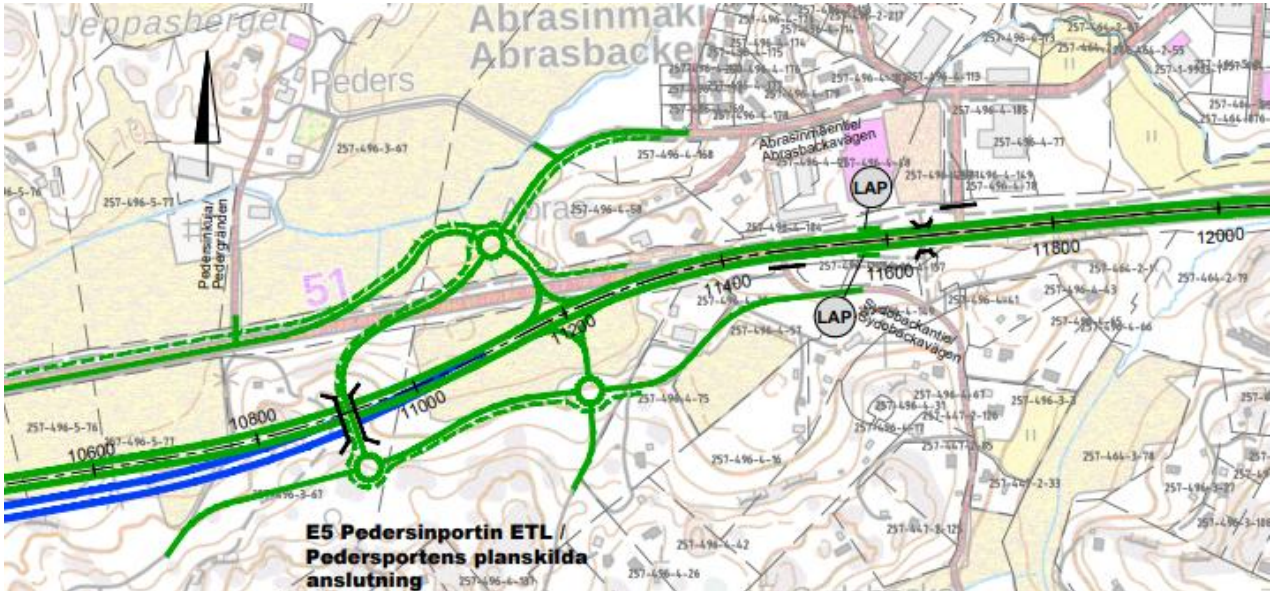
Kuva 10. Ote vireillä olevasta Kehä III:n aluevarausuunnitelmasta (v. 2016) Majvikinportin eritasoliittymän pohjoispuoleisesta alueesta, jossa yhtenäisellä punaisella viivalla on osoitettu toteutettava meluseinä ja punaisella katkoviivalla on osoitettu melukaide. Näillä toimenpiteillä suojataan väylän lähialueen asuintalot Kehä III:n liikennemelulta.

Länsiväylä

- Vireillä oleva kantatien 51 yleissuunnittelu koskee tieosuutta Kirkkonummen kuntakeskuksesta Inkoon kunnan rajalle. Kuntakeskuksen länsipuolelle on tarkoitus toteuttaa Pedersinportin eritasoliittymä (kt. kuva 11 ja 12), joka helpottaa olemassa olevan Kirkkonummenportin eritasoliittymän ennustettua ajoneuvoliikenteen ruuhkautumista. Uusi liittymä toimisi myös kuntakeskuksen läntisenä sisään tuloyhteytenä.
- Yleissuunnitelman alkuvaiheessa ratkaistiin tieosuuden toteuttamistapa 2+2 -kaistaisena, jonka mitoitusnopeus on 100 km/h. Tämä tarkoittaa kuvan 11/12 mukaisen Pedersinportin eritasoliittymän suunnitteluun mahdollista muutosta, jotta rampit voidaan toteuttaa yhteensopivaksi ajonopeuden (100 km/h) kanssa ja mitä ilmeisimmin jotain muutoksia on tehtävä myös kuvan 13/14 eritasoliittymään Vuohimäessä.



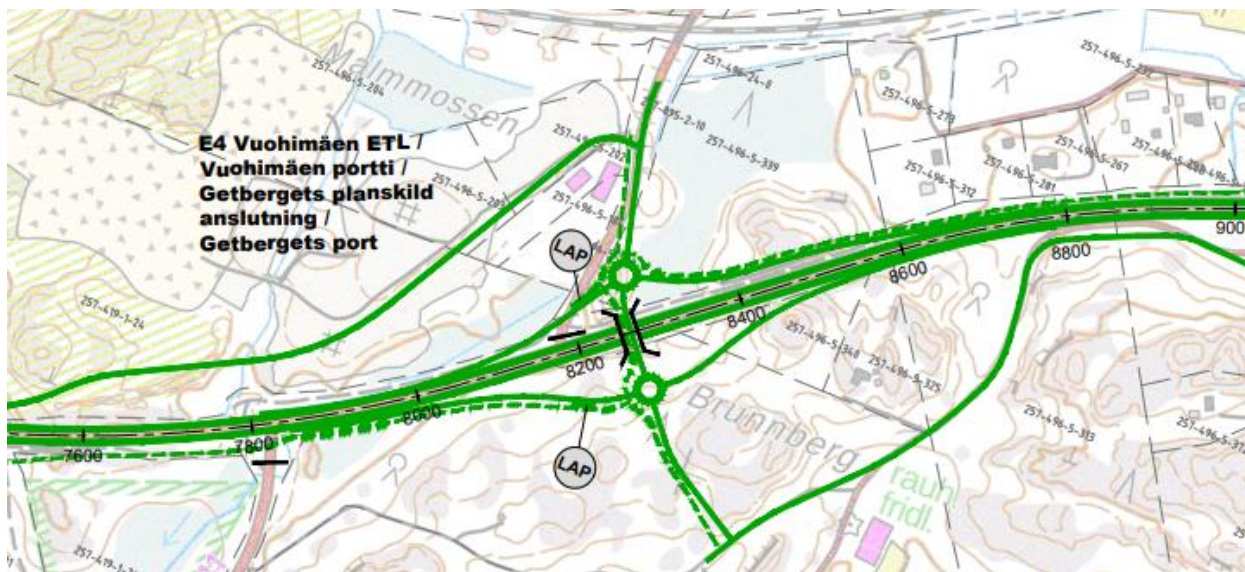
Kuva 11. Ote kantatien 51 aluevarausuunnitelmasta (v. 2017) kuntakeskuksen länsipuolen alueen liikennejärjestelyistä. Kuvasta ilmenee tien eteläpuolelle osoitettu meluaita (yhtenäinen punaisella viiva), joka suojaa väylän eteläpuolella olevia asuinrakennuksia liikennemelulta.



Kuva 12. Yleisötilaisuudessa 8.10.2025 esitellyssä periaateratkaisukuvassa ei näy melunsuojauksen toimenpiteitä. Eritasoliittymän lopulliset ratkaisut sekä melunsuojauksen tarve ja periaatteet ratkaistaan suunnittelun myöhemmässä vaiheessa.



Kuva 13. Ote kantatien 51 aluevarausuunnitelmasta (v. 2017) kuntakeskuksen länsipuolta. Kuvasta ilmenee alueen liikennejärjestelyt kuten esimerkiksi uusi rinnakkaisatie sekä väylän lähialueen asuinrakennusten suojaksi rakennettava meluaita (yhtenäinen punainen viiva) ja melukaide (punainen katkoviiva).



Kuva 14. Yleisötilaisuudessa 8.10.2025 esitellyssä periaateratkaisukuvassa ei näy melunsuojauksen toimenpiteitä. Eritasoliittymän lopulliset ratkaisut sekä melunsuojauksen tarve ja periaatteet ratkaistaan suunnittelun myöhemmässä vaiheessa.

- Laadittavassa yleissuunnitelmassa ratkaisut tulevat päivittymään ja muuttumaan aluevaraussuunnitelman aikaisista ratkaisuista, mutta todennäköisesti myös yleissuunnitelman yleisötilaisuudessa esitetyistä aineistoista.

Johtopäätös

Ei ole perusteltua, että kunta ryhtyisi omatoimisesti toteuttamaan Kirkkonummen pääväylien (Turunväylä, Kehä III ja Länsiväylä) melusuojarakenteita, varsinkin kun melusuojaus kuuluu tiehankkeiden parantamissuunnitelmiin, jotka toteutetaan laatimalla väylille tiesuunnitelmat. Tiesuunnitelmien laatimisvastuu on tällä hetkellä Uudenmaan ELY-keskuksella (jatkossa Elinvoimakeskuksilla) ja Väylävirastolla. Toisin sanoen tienpitäjällä on ensisijainen vastuu olemassa olevien herkkien alueiden melunsuojauksesta. Uutta maankäyttöä luotaessa vastuu on kunnalla tai hankkeeseen ryhtyvällä. Uutta maankäyttöä luotaessa meluntorjunta ratkaistaan aina kaavoituksen yhteydessä. Nykyisten väylien olemassa olevan maankäytön melunsuojaus kuuluu ensisijaisesti tienpitäjälle eli pääteiden Turunväylän, Kehä III:n ja Länsiväylän osalta ELY-keskukselle ja Väylävirastolle.