

Lisätiedot:

kuntatekniikkapäällikkö Jarkko Riipinen, puh. 050 382 8756  
projekti-insinööri Anna Ahtila, puh. 050 544 6427  
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Tausta

Valtuutettu Risto Palojoki ja 5 muuta valtuutettua ovat jättäet valtuustoaloitteen (KV 20.12.2021, **oheismateriaali**) kylätiekokeilusta Maisterintielle. Aloitteessa on ehdotettu kokeiltavaksi kylätie-ratkaisua, joka on uudenlainen kävelijöitä ja pyöräilijöitä suosiva ratkaisu teille, jonne erillisen väylän rakentaminen on haasteellista tai liian kallista. Aloitteessa on annettu esimerkkejä toteutuneista ratkaisuista Espoossa Jupperintiellä ja Hattulassa. Aloitteessa painotetaan ratkaisun kustannustehokasta tapaa edistää kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.

Aloitteessa on myös kuvattu kävelijöiden ja pyöräilijöiden haasteellisia liikenneolosuhteita Maisterintiellä. Nykyinen jalkakäytävä loppuu Hovineuvoksettarenpolun risteykseen, jolloin kadun kapeudesta johtuen autoilijoiden nopeudet ja määrät tuntuvat kävelijöille ja pyöräilijöille turvattomilta. Kadun kapeutta ja huonoja näkemiä korostavat kadun vieressä kasvavat puusto ja pensasto.

Kuntatekniikka selvitti alkuvuoden aikana kylätie-ratkaisun soveltuvuutta Maisterintielle. Selvityksessä konsultointiin kuntatekniikan puitesopimus konsultti Finnmap Oy:ta.

Selvitys

Kylätie-ratkaisu on esitetty valtakunnallisessa [Väyläviraston Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa \(18/2020\)](#) yhdeksi keinoksi edistää pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita. Suunnitteluohjeessa määritellään, että ”Kylätietä käytetään yleensä rakentamattomalla alueella. Kylätie on liikennejärjestely, jossa merkitään normaalia leveämpi piennar ajoradan molemmille reunoille. Ajorata on normaalia kapeampi ja kohtaamistilanteessa autot hyödyntävät piennarta. Piennar merkitään reunaviivalla. Pientareen leveys on yleensä 1,5–2,2 m ja ajoradan leveys on 2,6–3,8 m. Autoliikenteen kohtaamistilanteessa autot ajavat tilapäisesti osittain pientareella. Kohtaamiskäytäntö tulee täyttyä koko osuudella suunnittelunopeuden mukaisesti.” (Väylä, 18/2020).

Kuntatekniikan näkemys on, että kylätie-ratkaisu on hyvä ja kannatettava tapa edistää kestävästä liikkumisesta olosuhteita, mutta sen paikkaa ja soveltuvuutta tulee harkita huolellisesti Kauniaisten katuverkolla. Kylätie-ratkaisu ei kuntatekniikan selvityksen mukaan sovellu Maisterintielle. Maisterintie kulkee rakennetulla alueella ja kiinteistöt on rakennettu hyvin lähelle katualuetta. Kadun päällystetyn ajoradan nykyinen leveys Hovineuvoksettarenpolun risteyksestä Helsingintien liittymään vaihtelee 4-5 metrin välillä. Päällystetyn ajoradan viereisten kapeiden katuvihreän alueiden leveys vaihtelee 0,5–1,5 metriin.

Kylätie-ratkaisun kustannustehokkuus tulee siitä, että kadun geometrialle tai kunnallistekniikalle ei tarvitse tehdä muutoksia, vaan järjestely merkitään ajorataan ajorataviivoin tai -kaistoin. Maisterintien osalta nykyiseen kadun geometriaan ei pystytä tekemään ajoratamaalauksien avulla tarpeeksi turvallisia pientareita kävelijöille ja pyöräilijöille tai keskelle jäävää ajoradan osuutta autoille. Kadun nykyinen päällystetty leveys (4–5 m) ei riitä 1,5 m (piennar) + 3 m (ajorata) + 1,5 m (piennar) poikkileikkaukseen. Ahtaan katutilan lisäksi Maisterintiellä haasteita aiheuttavat useat tonttiliittymät, joista on heikko näkyvyys liittyä kadulle. Tällöin syntyy potentiaalisia konfliktipisteitä.

Kaavassa katualueen leveys sallisi nykyisen ajoradan leventämisen, mutta se tarkoittaisi kadun leventämistä, katuviheralueiden päällystämistä ja nykyisten avo-ojien putkittamista hulevesien osalta. Näillä toimenpiteillä on merkittävä kustannusvaikutus ja myös ristiriita kaupungin arvokkaiden tiemaisemien hoitosuunnitelman (YLK 21.8.2012 §10) linjausten kanssa, joita Maisterintiellä pitäisi noudattaa. Kadun levennys ja viherpensaiden poisto muuttaisivat katukuvaa merkittävästi.

Aloitteessa mainitut esimerkit kylätie-ratkaisuista on toteutettu maantiemaiseen ympäristöön, jossa katutilaa on reilusti eikä se rajaudu tiiviisti rakennettuun ympäristöön. **Oheismateriaalissa** on esitetty tarkemmin Maisterintien tarkastelua, kylätie-ratkaisun suunnitteluperiaatteita ja niiden pohdintaa sekä esimerkkejä toteutuneista ratkaisuista.

Kuntatekniikan näkemyksen mukaan valtuustoaloitteessa esitetty huoli kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvattomuudesta Maisterintiellä johtuu siitä, että autoliikenteen nopeudet ja -määrä eivät ole suhteutettu kadun luonteeseen eli kapeaan huvilamaiseen tontti-/kokoojakatuun. Kauniaisten katuverkolla monella kapealla tonttikadulla on Maisterintien kaltainen tilanne, jossa kapealla tonttikadulla on tonttiliittymiä ja esimerkiksi koululaisliikennettä. Kuntatekniikalla ei ole laskentatietoa Maisterintien liikennemääristä eikä ajonopeuksien mittaustietoja. Kuntatekniikan on selvitettävä kadun liikenneolosuhteita (ajonopeuksia ja -määriä) tarkemmin, jotta mahdollisia liikenneturvallisuuden toimenpiteitä voitaisiin arvioida ja toteuttaa. Kun nykytilanne on tiedossa vaihtoehtoina tilanteen parantamiseksi ovat:

- 1) nykyisen kadun leventäminen tai
- 2) liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttaminen, esim. ajonopeuksien hillitseminen ja näkemien parantaminen puuston raivauksella.

Kadun leventämisen vaihtoehdossa kävelijöille ja pyöräilijöille paras ratkaisu olisi rakentaa erillinen jalkakäytävä. Nopeusrajoituksen ollessa 30 km/h pyöräily ohjataan ajoradalle. Rakennetulla alueella kylätietä vastaavasta liikennejärjestelystä käytetään nimeä 2-1 –tie, jossa vastaava järjestely merkitään pyöräkaistoilla ja jalankulku ohjataan jalkakäytävälle. Maisterintien osalta perinteisempi ratkaisu, jossa pyöräily on ajoradan keskellä, on kaistoja selkeämpi tapa ohjata pyöräliikennettä ja liittää se nykyiseen verkkoon.

Jos kadun levennystä ei päätetä tehdä, vaihtoehtoiksi jäävät liikenneturvallisuustoimenpiteet, kuten ajonopeuksien hillitseminen joko rakenteellisin keinoin, kuten hidasteen avulla tai visuaalisesti liikenteen ohjauksen avulla (nopeusnäyttötäulu tms.). Lisäksi Maisterintien näkemiä tonttiliittymien kohdalla voisi tarkistaa ja parantaa kunnossapidon näkökulmasta.

Kuntatekniikka esittää, että Maisterintielle ei toteuteta kylätie-ratkaisua, sillä se ei sovellu kadun ympäristöön. Vaihtoehtona on joko leventää katua ja/tai toteuttaa muita liikenneturvallisuuden toimenpiteitä. Kadun leventäminen on kallis ratkaisu ja myös ristiriidassa kaupungin arvokkaiden tiemaisemien hoitosuunnitelman linjausten kanssa. Liikenneturvallisuustoimenpiteiden kohdentaminen ja toteuttaminen vaatii lähtötiedokseen kadun liikennemäärien ja ajonopeuksien tarkastelua.

Yhdyskuntavaliokunta päätti kokouksessaan 8.3.2022 (§ 27), että Maisterintielle ei toteuteta valtuustoaloitteessa esitetyn mukaista kylätiekokeilua esitystekstistä ilmenevin perustein. Maisterintien liikenneturvallisuuden arvioimiseksi valiokunta kehotti kuntatekniikkaa mittaamaan liikennemäärät ja –nopeudet katuosuudella sekä tarkastelemaan niiden sekä muiden liikenneolosuhteiden perusteella mahdollisesti tarvittavia toimenpiteitä turvallisuuden parantamiseksi.

Kaupunginhallitus päätti kuitenkin kokouksessaan 14.3.2022 (§ 41) palauttaa asian sopivan paikan etsimiseksi kylätiekokeilun pilotointia varten.

Kaupunginhallituksen päätöksen jälkeen kuntatekniikka on selvittänyt kylätie-ratkaisun pilotoinnin edellytyksiä Kauniaisten katuverkolla.

### Selvitys

Kuntatekniikka on selvittänyt KH:n päätöksen mukaisesti kylätien soveltuvuutta Kauniaisiin. Kuntatekniikan selvityksen lähtökohtana oli, että pyöräliikenteen infran parantamisen tulisi ensisijaisesti olla uusi tunnistettu yhteystarve tai nykyisen yhteyden laatutason nostaminen. Kun tarve on tunnistettu, siihen voidaan etsiä sopivaa väyläratkaisua niin, että se täyttää tarvittavat laatu-, turvallisuus- ja liikenneympäristön vaatimukset. Pyöräliikenteen edellytysten parantaminen yksittäinen ratkaisu edellä, tässä tapauksessa kylätie, ei välttämättä tuota toivottua lisäarvoa.

Kuntatekniikan aiemmassa selvityksessä (YLVK 8.3.2022 § 27) todettiin, että kylätieratkaisu on haasteellinen Kauniaisten katuverkolle, johtuen kaupunkimaisesta liikenneympäristöstä, katujen kapeudesta ja arvokkaiden tiemaisemien suunnitteluperiaatteista. *Kylätietä käytetään yleensä rakentamattomalla alueella, jolla ei ole potentiaalisia konfliktipisteitä.* Edes kokeiluja ei tule tehdä liikenneturvallisuuden kustannuksella. Kylätien sijaan ns. 2-1-katu voisi olla mahdollinen ratkaisu sopivissa paikoissa, siten että nykyinen yhdistetty pyöräily- ja jalankulkuväylä muutettaisiin pelkäsi jalkakäytäväksi ja pyöräily ohjattaisiin ajoradalle pyöräkaistoille. Kuntatekniikka painottaa, että pyöräilyn kannalta on sekä sujuvaa että turvallista pyöräillä ajoradalla, jossa nopeusrajoitus on 30 km/h. Tällöin ei tarvita erillistä pyörätietä. Nykyisenä haasteena toki on, että pyöräilijöiden turvallisuuden tunne ajoradalla ajamiseen vaatii liikennekulttuurin muutosta eri liikkujien parissa.

Kauniaisten pyöräliikenteen tavoiteverkkoluonnos ja tärkeimmät koulureitit ovat esitetty **oheismateriaalissa**. Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa ei ole po-liittisesti hyväksytty, vaan se on toiminut lähinnä kuntatekniikan liikenne-suunnittelun tukena. Koulureittien osalta on aiemmin tunnistettu puuttuvia koulureittiyhteyksiä koulureittejä koskevan selvityksen yhteydessä (YLVK 8.10.2019 § 113). Asukaspalautteiden osalta otettiin huomioon kadut, jossa ajonopeudet on koettu korkeiksi 30 km/h nopeusrajoituksesta huolimatta.

Kartoituksessa selvitettiin, sopsisiko kylätieratkaisu lähtötiedoissa esiin tulleisiin pyöräliikenteen yhteystarpeisiin. Lähtökohtana oli tarkastelu, että kylätieratkaisun avulla voitaisiin luoda erillinen väylä jalankululle ja pyöräilylle nykyisen puuttuessa.

### Tulokset

Esimerkiksi koululaisliikenteen kannalta tärkeitä, mutta puutteellisia yhteyksiä, joilla ei ole erillistä väylää kävelylle tai pyöräilylle, on tunnistettu etenkin Gallträskin alueella (Kavallintie, Eteläinen ja Pohjoinen Heikelintie, Kandidaatintie ja Lindstedtintie). Kavallintien ja Eteläisen Heikelintien osalta todettiin, että katu-jen poikkileikkaus, rooli arvokkaana tiemaisemana sekä aiemmat poliittiset päätökset (viimeisin YLKV 19.1.2021 § 11) jalkakäytävän rakentamisesta, eivät puol-la kylätien tarkempaa suunnittelua.

Kandidaatintien, Lindstedtintien ja Pohjoisen Heikelintien osalta kuntatekniikka selvitti, että ajoradan leveys mahdollistaa osittain kylätien vaatiman poikkileikkauksen. Pohjoisella Heikelintiellä ja Kandidaatintiellä on tiheään tonttiliittymiä, jolloin kylätie ei ole soveltuva ratkaisu. Lindstedtintiellä tonttiliittymiä on hivenen harvempaan kuin Pohjoisella Heikelintiellä ja Kandidaatintiellä, mutta Alppitien ja Sveanpolun välillä tonttiliittymiä on tiheään. Lindstedtintien osalta katuun on rakennettu kavennuksia, jolla on pyritty hillitsemään ajoneuvoliikenteen nopeuksia. Nämä kavennukset tulisi poistaa, jos kylätieratkaisua halutaan edistää, jolloin kylätien kustannukset nousevat. Kylätieratkaisu voisi olla yksi keino ajonopeuksien hillitsemiseen, kun ajorata kaventuu ns. yksikaistaiseksi.

Näiden lisäksi tarkasteltiin Asematien läheisyydessä olevia Valkonauhantietä ja Oppilaskodintietä. Ajatuksena oli, että ne voisivat tuoda lisäarvoa Asematien pääpyörätien saavutettavuuteen. Valkonauhantie on käytetty pyöräilijöiden ”oikoreitti” Asematien pyörätielle, mutta lyhyen tonttikadun muuttaminen ajoratamaalauksin ei todennäköisesti tuota pyöräilijöille lisäsujuvuutta tai turvallisuutta. Täten siihen ei suositella jatkotarkastelua. Oppilaskodintien osalta todettiin, että 1-suuntaisen kadun muuttaminen kylätieksi voisi olla katutilan kannalta mahdollista ja sillä voisi rauhoittaa koulun ympäristön ajoneuvoliikenteen nopeuksia. Kadun vieressä kuitenkin kulkee jo jalankulku- ja pyöräily-yhteys, ja uuden ajoratayhteyden yhdistäminen nykyiseen verkkoon olisi haasteellista ja tarpeetontakin.

Kasavuoren alueen reiteistä tarkasteltiin Urheilutietä, Stenberginkujaa ja Torpantietä. Nämä ovat keskeisiä yhteyksiä pyöräliikenteen sujuvoittamisen ja liikenneturvallisuuden kannalta. Stenberginkujan osalta todettiin, että päättyvän kadun autoliikennemäärät ovat alhaisia, joten sujuvin ratkaisu on sekäväylä, jolta on helpointa myös liittyä kadun päissä oleviin yhteyksiin. Torpantien osalta todettiin, että erillisen jalkakäytävän rakentaminen olisi paras vaihtoehto kävelijöiden ja pyöräilijöiden olosuhteiden parantamiseksi autoliikennemäärien vuoksi. Katu on liian kapea eikä sen ympäristö sovellu kylätieratkaisuun. Urheilutien osalta todettiin, että kadulla on nykyisin yhdistetty kävely- ja pyörätie, joten kohde ei sovellu kylätieksi ilman mittavia muutostöitä. Urheilutiellä on tällä hetkellä sallittu pysäköinti kadun itäpuolella, joten pysäköinti pitäisi kieltää kylätieksi muuttamisen yhteydessä.

### Ehdotus ratkaisuksi

Kuntatekniikka ei tämän kartoituksen perusteella esitä kylätieratkaisun pilotointia Kauniaisissa. Kuntatekniikka ehdottaa, että samanlainen kartoitus tehdään 2-1

tien soveltuvuudesta Kauniaisten alueelle. 2-1-ratkaisussa jalankulkijoiden käytössä on jalkakäytävä ja pyöräily ohjataan ajoradalle. Jalkakäytävälle voidaan varata riittävä tila yhdistetystä pyörätiestä ja jalkakäytävästä ennen uuden liikennejärjestelyn käyttöönottoa.

Yhdyskuntavaliokunta päätti kokouksessaan 13.9.2022 (§ 81), että kylätieratkaisua ei lähdetä pilotoimaan Kauniaisissa. Sen sijaan tehdään vastaava kartoitus 2-1 tie soveltuvuudesta Kauniaisiiin.

Kaupunginhallitus merkitsi kokouksessaan 3.10.2022 (§ 139) tiedokseen edellä olevan vastauksena tehtyyn valtuustoaloitteeseen.

Kaupunginhallitus:

Valtuusto merkitsee tiedokseen edellä olevan vastauksena tehtyyn valtuustoaloitteeseen kylätie-ratkaisun kokeilemisesta Maisterintiellä, ja toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Oheismateriaali:

Valtuustoaloite  
Maisterintien kylätieselvitys  
Pyöräliikenteen tavoiteverkkoluonnos