

PALAUTE ESPOON HIIDENTIEN PYÖRÄKATUSUUNNITELMASTA

Tämä palaute koskee osittain myös Kauniaisten kaupunkia

Radan suuntainen osuus Hiidentiestä ja Kauniaisten puolella Forsellesintiestä on suunnitteilla rakentaa **pyöräkaduksi**. Korttelimme kohdalla Hiidentien itäpäässä näyttää siltä, että ajoväylä ja jalkakäytävä saavat nykyistä katua leveämmän tilan. Suunnitelmassa uusittava väylä näyttää tarkoituksenmukaiselta ja parantaa kaupunkiympäristöämme.

Suunnitelmassa ei kuitenkaan ole otettu huomioon raskaiden ajoneuvojen käyttöä tavarankuljetuksissa ja jätehuollossa, koska itäpäässä Hiidentien ja Hiidenpolun risteykseen on melko keskelle väyläaluetta suunniteltu ajoneuvon kulkusuunnan kääntämistä hankaloittava graniittinen pollari. Esim. jätekuljetusajoneuvojen lastauskäynti Hiidentien päässä edellyttäisi ajoneuvon kääntämistä jossakin eikä kääntöpaikkaa ole Hiidentien päässä eikä siellä ole tilaa kääntöpaikan toteuttamiseen. Kiinteistöjen pihossa kääntäminenkaan ei täällä käytännössä sovellu.

Pyöräkatusuunnitelman toteutus tarkoittaisi sitä, että Hiidentien loppuosuudella käyvät isot ajoneuvot joutuisivat peruuttamaan Hiidenkujan risteyksestä (tai takaisinpäin risteykseen) saakka pyöräpaan: pitkin 200 metrin matkan, mikä vähentäisi liikenneturvallisuutta.



SUUNNITELMAN KORJAUSEHDOTUS

- Pollari tulee jättää pois toteutuksesta, jotta risteysalue voisi toimia kääntöpaikkana. Muilta osin jalkakäytävän ja pyöräkadun linjaukset voi toteuttaa.
- Korotetun jalkakäytävän reunatuen tulee olla Hiidenpolun alussa noin viiden metrin matkalla pyöräkadun puolella luiskattu siten, että sen ylitys ajoneuvon renkailla käy sujuvasti. Kookkaan ajoneuvon tulee siis päästä ajamaan oman pituutensa verran Hiidenpolun alkuun kääntyäkseen perä edellä Hiidentien loppupäätä kohti. (Vertaa tilannetta nykyiseen katujärjestelyyn kaupunkiratatyön takia, jossa tällainen kääntymismahdollisuus järjestettiin pyynnöstämme liikenneturvallisuuden ja käytännöllisyyden parantamiseksi.)
- Hiidenpolun ja Hiidenkujan risteyksen kiveyspäällystys ja reunatuet luiskattuina tulee rakentaa siten, että koko risteysalueen talviauraaminen on sujuvaa. Ja tietenkin väylän pohjustus tällä risteysalueella myös jalkakäytävän osalta raskaan liikenteen kestäväksi.
- Hiidentien ja Hiidenpolun kulman viheraluetta voisi myös pyöristää eli kasvattaa jalkakäytävää kulmaan päin isojen ajoneuvojen kääntymistä varten.

MUITA HUOMIOITA LIIKENNEYMPÄRISTÖSTÄ

Kysymyksiä

Onko Kauniaisten puolella olevien lähikatujen (Riekontie, Fasaaninpolku, Koivuhaanpolku ja Kylätie) autoliikenteen edelleenkin tarkoitus kulkea Kauniaistentielle Hiidentien uudistettavaa pyöräkatua pitkin ja edelleen Hiidenkujan ja Hiidenportin kautta? Eikö parempi ratkaisu olisi avata lyhyt väylä Kylätieltä Fasaaninpolun kohdalta Kauniaistentielle Bensowinkujan risteykseen, koska siinä on jo ennestään liikennevalot hoitamassa jalankulkijoiden ja autoilijoiden vuorottelua? Näin vähennettäisiin merkittävästi pyöräkadun (Forsellesintie/Hiidentie) ja Hiidenportin asuntoalueen kautta tarpeettomasti kiertävää autoliikennettä?

Nyt Hiidenkuja toimii "kokoojakatuna" Hiidentieltä sekä idästä että lännestä tulevalle liikenteelle. Pari vuotta sitten se rakennettiin uudestaan ajoradan osalta Hiidenportin risteykseen saakka liian kapeaksi, joten isompia ajoneuvoja kohdattaessa näkee sivuuttamisen tapahtuvan jalkakäytävän kautta. Jalkakäytävä on tässä tarpeettoman leveä ajoradan leveyden kustannuksella. Miksi on rakennettu näin?

Milloin saadaan Hiidenportin ja Kauniaistentien risteykseen liikennevalot? Kauniaistentien muissa risteyksissä on liikennevalot ja tässäkin on selvä tarve mm. vilkkaan auto- ja pyörätieliikenteen vuoksi.

Allekirjoittajat

Kuntatekniikan vastine:

Suurin osa palautteen huomioista ja kysymyksistä kohdistuu Espoon kaupungin alueelle. Kauniaisiin osoitettuun kysymykseen vastataan seuraavasti: Nykytilanteen mukaisesti liikenne kulkee edelleen Forsellesintie-Hiidentie katuosuuksia pitkin joko Hiidenportin- tai Gresantien suuntaisesti.

Kulkua/ajoa liittyvistä kaduista ja risteyksistä ei ole tarkoitus katkaista ajoneuvoliikenteeltä. Tonttikadut liittyvät jatkossa alisteisina pyöräkadulle. Katujen katkaisu vaatisi käänköpaikkojen mahdollistamista katkaistavien katujen päihin, eikä katualueilla ole tähän riittävästi tilaa. Nykyisen kaltainen alueen ympärijäätavuus on myös alueen huoltoliikenteen sujuvuuden kannalta tärkeää. Tavoitteena on, että kaikki asukkaat ja alueella liikkujat pääsevät nyt ja tulevaisuudessa turvallisesti ja rajoituksitta liikkumaan alueella.

Tulevaisuudessa on teoreettisesti mahdollista tarkastella katuyhteyden rakentamista Kylätietä Hiidenportille, mutta asiasta ei ole vielä olemassa suunnitelmia. Asia on myös yhteensovitettava Espoon kanssa.

Huomiona vielä, että Hiidenportin-Kauniaistentien risteysalue on Espoon kaupungin puolella, eikä Kauniainen siten voi suunnitella tai rakentaa kyseiseen kohtaan liikennevalo-ohjausta.

Kauniaisten kaupunki
kirjaamo@kauniainen.fi

Kauniaisten kaupungin lausuntopyyntö 17.12.2025 asiassa 543/10.03.01.00/2025

Forsellesintien katusuunnitelma

Länsi-Uudenmaan poliisilaitokselta on pyydetty lausuntoa Forsellesintien katusuunnitelmasta.

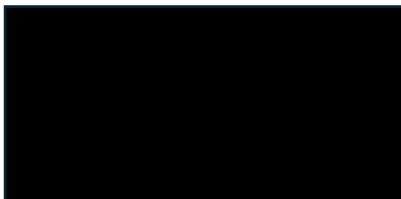
Poliisi on tutustunut suunnitelmaan ja lausuu asiassa seuraavaa:

Poliisi pitää Forsellesintien katusuunnitelmaa liikenneturvallisuuden kannalta pääosin perusteltuna. Pyöräkaduksi toteuttaminen ja ajonopeuksien hillitseminen tukevat alueen asuinkadun luonnetta sekä parantavat erityisesti pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvallisuutta.

Poliisi korostaa, että pyöräkadun liikennejärjestelyjen tulee olla selkeästi havaittavia ja ymmärrettäviä kaikille tienkäyttäjille. Liikennemerkkien, tiemerkintöjen, näkemäalueiden ja liittymäjärjestelyjen tulee olla yksiselitteisiä, jotta virhetulkinnat ja onnettomuusriskit vältetään.

Lisäksi poliisi painottaa, että katu ympäristön rakenteellisten ratkaisujen tulee luonnostaan ohjata alhaisiin ajonopeuksiin.

Poliisilla ei ole muuta huomautettavaa suunnitelmasta edellä mainitut näkökohdat huomioiden.



Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 18.12.2025 klo 15:08. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Kuntatekniikan vastine: Kuntatekniikka kiittää palautteesta ja huomioi poliisilaitoksen korostamat tärkeät asiat jatkosuunnittelussa. Vastineessa nostettuja asioita on jo viety jatkokäsittelyyn Forsellesintien katusuunnittelussa palautteenannon jälkeen, ja huomiota on kiinnitetty erityisesti selkeyteen, alhaisten ajonopeuksien korostamiseen sekä vaaranpaikkojen ennaltaehkäisyyn.

Forsellesintien katusuunnitelma (nähtävillä 5.1.-19.1.2026)

Esitän seuraavat huomautukset Forsellesintien katusuunnitelmaan:

1. Fasaanin alikulun jalankulku- ja pyöräliikenne tulisi huomioida paremmin, nyt alikulun risteys vaikuttaa aika vaaralliselta. Idästä kovaa vauhtia alamäkeä tulevat pyöräilijät eivät välttämättä havaitse, että mäen alaosassa on risteys. Tie on lisäksi kapeampi alikulun itäpuolella kuusirivin takia, mikä tekee kohdasta vielä haastavamman. Ja miten mahdollistetaan turvallinen "odotusalue" lännestä tuleville pyöräilijöille, jotka kääntyvät alikulkuun ja joutuvat väistämään idästä tulevaa liikennettä? Lisäksi suurin osa alikulkutunnelista itään kulkevista jalankulkijoista eivät oletettavasti tule kiertämään länsipuolella sijaitsevan suojatien kautta, koska suojatie on liian kaukana. Eli, jalankulkijat tulee kävelemään kadun yli suoraan alikulun kohdalla.

Ratkaisu voisi olla suojatie alikulun kohdalla, jolloin Forsellesintiellä kulkevat helpoimmin havaitsee risteuksen. Suojatie voisi olla korostettu esim. kivetyksellä tms. Suojatie auttaisi mahdollisesti myös pitämään idästä alamäkeä tulevien pyöräilijöiden vauhti maltillisena. Vaihtoehtoisesti, voisiko lännestä tuleva pyörätie suoristaa siten, että pyörätie muuttuu pyöräkaduksi lähemmäs alikulkua, jolloin suojatien saadaan lähemmäksi alikulkua? Tällä tavalla pyörätie jatkuisi luontevammin pyöräkadulle ja autokatu liittyisi selkeästi sivusta pyöräkatuun.

2. Minusta tulisi harkita kuusirivin poistaminen ja korvaaminen liito-oravien hyppytolpilla. Kun tarkoitus on rakentaa uusi yhtenäinen laatukäytävä, joka palvelee pitkään tulevaisuuteen, on minusta perusteetonta kaventaa väyliä vanhan kuusirivin takia. Lisäksi kavennettu ajorata, jossa väistämisvelvollisuus esitetään liikennemerkkein, ei minusta ole yhteensopiva laadukkaan ja hyvin toimivan pyöräkadun kanssa.

Jotta liito-oravien reitin toimivuus säilyy, kuusirivi voi korvata hyppytolpilla. Lisäksi suunnitelmassa tulisi pyrkiä löytämään riittävästi tilaa uusille puille, esim. pallokentän vieressä, jotta vehreys säilyy ja liito-oravien reitit toimivat mahdollisimman hyvin. Ehkä myös vanhan kuusirivin tilalle mahtuisi muutama uusi vähemmän tilaa vaativa puu?

3. Otakantaa-sivustolla tuli hyvä ehdotus vähentää ajoneuvoliikennettä Forsellesintiellä estämällä ajoa Fasaaninpolusta, Riekontieltä ja Hiidenkujalta Forsellesintielle. Minusta tämä kuitenkin edellyttäisi, että Kylätien ja Fasaaninpolun risteyksestä tehdään yhteys Kauniaistentielle, muuten tulee aika paljon ylimääräistä autoliikennettä kapeilla asuntokaduilla, varsinkin Kylätiellä.
4. Onhan varmistettu, että talvikunnossapito onnistuu tehokkaasti ja laadukkaasti suunnitelman mukaisella katugeometrialla? Pyöräkadulla tulee olla tehostettu talvikunnossapito, jotta katu olisi turvallinen pyöräilijöille.

Kuntatekniikan vastine:

Fasaanin alikulun risteysalue on nostettu suunnittelussa Kauniaisten osalta keskiöön ja ratkaisuja haettu asiantuntijatiimin avustuksella. Pallokentän kohdan/Fasaanintunnelin järjestelyjä on jatkosuunnittelussa edistetty ja selkeytetty, tavoitteena vahvistaa mm. pääsuunnan roolia, selkeyttä ja turvallisuutta. Mm. suojatietä ja korotusta on harkittu kohteeseen (liikennesuunnittelun riskikartoitustarkastelu tehdään tähän liittyen) ja katugeometriaa tarkasteltu kohdassa. Pääsuunnan vahvistamisen tueksi esitetään myös pyöräkadun toteuttamista punaisella asfaltilla ja sen jatkamista pallokentän oikaisuosuuden alkupuoliskolle. Näkemyksen mukaan huoli on otettu kuntatekniikassa vakavasti ja tästä syystä muutoksia on suunnitelmiin tehty.

Kuusirivin poistaminen ei ole nykytilanteessa mahdollista. Kyseessä on tärkeä liito-oravien siirtymäreitti, joka johtaa ylityspaikkaan, ja ko. kuusirivin säilyttämistä valvoo mm. Lupa- ja valvontavirasto (ent. ELY-keskus). Hyppytolpat ovat aina viimeinen mahdollinen vaihtoehto ylityspaikan rakentamiseksi, kun muita keinoja ei ole käytettävissä. Tällä hetkellä ei ole olemassa tutkittua tietoa siitä, käyttävätkö liito-oravat todella hyppytolppia. Tolppien tueksi tulisi aina istuttaa myös elävää, nopeasti kasvavaa puustoa tolppien houkuttelevuuden lisäämiseksi. Puuston kasvaminen suureksi vie kuitenkin kauan. Lisäksi, vaikka kuusirivi poistuisi ja sitä korvaamaan asetettaisiin hyppytolppia ja uusia istutuksia, vaatisi kohdan toteuttaminen silti tilavarauksen ja näin ollen vastaavan kavennuksen- rata-alueelle ei puita voi istuttaa. Pallokentän viereiselle viheralueelle on suunnitteilla uusia puuistutuksia, mutta niitä ei esitetä tässä suunnitelmassa.

Kulkua/ajoa liittyvistä kaduista ja risteyksistä ei ole tarkoitus katkaista ajoneuvoliikenteeltä. Tonttikadut liittyvät jatkossa alisteisina pyöräkadulle. Katujen katkaisu vaatisi kääntöpaikkojen mahdollistamista katkaistavien katujen päihin, eikä katualueilla ole tähän riittävästi tilaa. Nykyisen kaltainen alueen ympäriajettavuus on myös alueen huoltoliikenteen sujuvuuden kannalta tärkeää. Tavoitteena on, että kaikki asukkaat ja alueella liikkujat pääsevät nyt ja tulevaisuudessa turvallisesti ja rajoituksitta liikkumaan alueella.

Kaupungit ovat tutustuneet pyöräkadun edellyttämiin talvikunnossapidon ohjeisiin ja vaatimuksiin ja ko. väylän ylläpito tulee onnistumaan suunnitellulla geometrialla.

19.1.2026

Vastaanottaja: Kauniaisten kaupunki - kuntatekniikka - yhdyskuntavaliokunta

Lausunto koskien Forsellesintien katusuunnitelmaehdotusta

[REDACTED] esittää lausuntonaan seuraavassa esiteltävät seikat.

Esitämme, että nämä asiat otetaan huomioon jatkosuunnittelussa.

Annamme mieluusti lisätietoja. Olemme valmiita jatkokeskusteluihin ja toivomme avointa vuoropuhelua.

1. Hulevesien käsittely

Hulevedet muodostavat rankkojen sateiden yhteydessä suuren lammikon Kiinteistö Oy:n tonttiliittymän kohdalle. Vesi valuu lännestä Forsellesintietä alaspäin sekä Kiinteistö Oy:n tontin suunnasta teitä pitkin. Liittymän kohdalla on alin kohta, johon vesi kerääntyy.

Tonttiliittymän ali kulkee itään Espoon suuntaan Kiinteistö Oy:n itse rakentama hulevesien poistoon tarkoitettu putki. Putken toiminta on viime vuosina huomattavasti huonontunut erilaisten kadun vierustalla tehtyjen kaivuutöiden seurauksena. Liittymässä viime vuosina kaivettu mm. sähkö- ja valokuitukaapeleita, eikä vesi enää imeydy kivipesän kautta putkeen.

Liittymän kohdalla Forsellesintien ali kulkee myös kaupungin asentama rumpuputki, mutta se on liettynyt umpeen ja sen kaato on väärään suuntaan. Lisäksi kaupunkiradan töiden aikana putken radan puoleinen pää on peitetty paksun sorakerroksen alle.

Rankat sateet ovat todennäköisesti yleistymässä ilmastonmuutoksen myötä. Kiinteistö Oy:n tontin maaperä on kalliota, joten mahdollisuus hulevesien käsittelyyn tontilla on hyvin rajallinen.

Esitämme, että hulevesien käsittely liittymän kohdalla suunnitellaan huolellisesti, jotta ongelmat jatkossa vältetään.

2. Tonttiliittymän leveys, reunakiveykset ja korkeusasema

[REDACTED] liittymän käytettävyyden ja liikenneturvallisuuden kannalta tontille johtavan liittymän pitää olla riittävän leveä. Tämä koskee myös jalkakäytävän viistettyä reunakiveystä.

Jos liittymä on liian kapea, niin esim. autolla tontilta oikealle kääntyessä on vaara joutua kapean ajoradan vastakkaiselle ajokaistalle.

Liittymän riittävä leveys on tarpeen myös isojen ja raskaiden ajoneuvojen tontille kääntymistä ja ajoa varten, esimerkkinä jäteastioiden tyhjennys.

Forsellesintien ja tontin alueella olevan tontin sisäisen tien on syytä olla samalla korkeudella, jotta tontilta tai tontille ajettaessa ei jouduta ajamaan ala- eikä ylämäkeen. Asia korostuu erityisesti lumisissa ja liukkaissa olosuhteissa.

Esitämme, että nämä seikat huomioidaan jatkosuunnittelussa.

3. Sadevesiviemäriinti

Tällä hetkellä [REDACTED] tontilta tulee kattovesiä kuljettava viemäriputki rautakantiseen kaivoon, joka on Forsellesintien asfaltoidulla alueella Forsellesintie 2:n ja 4:n kiinteistöjen välisen rajan kohdalla.

Tästä kaivosta vesi kulkee edelleen [REDACTED] tonttiliittymässä olevaan ritiläkaivoon. Siitä vesi kulkee Forsellesintien ali kulkevaa putkea pitkin radan puolelle.

Tämän sadevesiviemärijärjestelmän toiminta on varmistettava jatkosuunnittelussa.

4. Vesijohto- ja viemäri liittymien korjaaminen

Tällä hetkellä Kiinteistö Oy [REDACTED] vesijohto- ja viemäri liittymien liittymispisteet HSY:n verkkoon sijaitsevat viereisen [REDACTED] tonttiliittymän alla/vieressä, tulevan pyöräkadun reuna-alueella.

Viemäriputki liittymispisteiden ja [REDACTED] tontin välillä on notkolla. Tämä on varmistettu viemäri videokuvauksella keväällä 2025.

Viemäri on ollut notkolla siitä saakka, kun [REDACTED] kiinteistön tieliittymä rakennettiin vuosina 2007-2008. Viemäri painui notkolle liittymän rakentamisen vuoksi. Painuma oli jo rakentamisen aikana nähtävissä.

Esitimme jo tuolloin huolestua viemäriputken painumisesta rakennushankkeen vastuuhenkilöille sekä Kauniaisten kaupungille.

Työmaalla pidettiin katselmuksia kaupungin toimesta mm. 13.12.2006 ja 8.10.2007.

Kauniaisten kaupunki ohjeisti tuolloin [REDACTED] rakennushanketta oikeista rakentamismenettelyistä koskien tonttiliittymän rakentamista naapurikiinteistöä palvelevien putkien päälle.

Kauniaisten kaupunki myös ilmoitti Kiinteistö [REDACTED] le edellyttävänsä, että Forsellesintie 2:n viemäriputki asennetaan oikealla tavalla ennalleen (ei jää notko [REDACTED] tonttiliittymää rakennettaessa ja että kaupunki valvoo [REDACTED] rakennushankkeessa, että näin tapahtuu.

Viemäriputki on kuitenkin edelleen notkolla. Esitämme, että asian korjaaminen varmistetaan pyöräkadun jatkosuunnittelussa.

5. Louhinnan minimointi

Esitetyn luonnossuunnitelman mukaan (mm. poikkileikkausdetalji C - C) kadun reuna-alueen leveys on [REDACTED] kohdalla 3,31 metriä (vaihtelee).

Jos reuna-alue toteutettaisiin koko tontin mitalta viheralueena tuon levyisenä, niin se edellyttäisi mittavia kiinteän kallion louhintoja.

Tekniseltä, taloudelliselta ja maisemalliselta kannalta emme näe perusteita näin suurille louhintatöille.

Kadun yleisilme ja sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisympäristön viihtyisyys huononee, mikäli kiinteätä kalliota louhitaan ylimitoitetusti. Ehjän kallion tarpeeton louhiminen on myös luontoarvojen ja kestäväen kehityksen kannalta haitallista.

Huomiona myös, että suunnittelun pyöräkadun reuna-alue kapenee, kun [REDACTED] nteistön rajalla siirrytään Espoon kaupungin puolelle. Tässä kohdassa syntyy erikoinen "porras" ja visuaalinen epäjatkuvuuskohta.

Esitämme, että suunnittelussa otetaan tavoitteeksi louhinnan kokonaan välttäminen tai vähintään minimointi tällä kohdalla.

6. Puuston säilyttäminen

Luonnossuunnitelman mukaan [REDACTED] kohdalta kaikki nykyiset puut poistettaisiin.

Poistettavaksi esitetään mm. suuria vanhoja mäntyjä ja kuusia. Esim. tonttiliittymän vieressä oleva erityisen näyttävä mänty on esitetty poistettavaksi.

Kauniaisten kaupungin ja sen asukkaiden arvoihin kuuluu viihtyisä huvilakaupunki -ilmeen säilyttäminen ja kaupunkia luonnehditaan puutarhakaupungiksi.

Tässä kohdassa pyöräkadun luonnossuunnitelma heikentää näiden arvojen toteutumista. Puiden säilyttäminen tekee kadun ilmeen paremmaksi ja lisää kadun käyttäjien viihtyisyyttä.

Pyöräkadun ("Rantaradanbaana") käyttäjistä suuri osa tulee olemaan Kauniaisten läpi kulkevia pyöräilijöitä ja jalankulkijoita. Lienee tärkeää, että kaupungin arvot ja omaleimaisuus välittyvät myös heille.

Puiden poistaminen heikentäisi myös luontoarvojen toteutumista. Puut ovat hyvin tärkeitä mm. linnuille ja oraville.

Lisäksi puilla on merkitystä junaradan aiheuttaman melun torjumisessa. Melu lisääntyy junaliikenteen määrän kasvaessa, kun kaupunkirata -hanke valmistuu.

Puilla on myös merkitystä ilman laadulle. Puut sitovat mm. pölyä ja vähentävät tuulten vaikutusta pihalueilla.

Pidämme esitettyä puiden poistoa ylimitoitettuna ja tarpeettomana.

Esitämme, että puiden poistamisessa pysytään ehdottoman minimissä ja poistettavat puut korvataan istuttamalla uusia puita ja pensaita.

7. Liikenneturvallisuus

Pyöräkadun rakentamisen ja kasvavan liikenteen haitat koskettavat käytännön tasolla Kauniaisissa eniten kuutta Forsellesintien varrella olevaa kiinteistöä ja niiden asukkaita.

Lisäksi vaikutuksia on Riekontien, Kylätien, Fasaanipolun ja Koivuhaantien kiinteistöjen käyttäjille ja asukkaille.

Eräs ratkaistava haaste tulee olemaan pysäköinti. Pyöräkadulla pysäköinti on lähtökohtaisesti kielletty eikä luonnossuunnitelmassa ole esitetty tähän ratkaisuja. Esim. erilaisten perhetapahtumien yhteydessä vierailijoiden pysäköinti tulee olemaan hyvin hankalaa.

Jatkosuunnittelussa pysäköintikysymykseen on etsittävä ratkaisu.

Olemme hyvin huolissamme pyöräilyn ja autoliikenteen sekoittamisesta samalle kapealle ajoradalle. Se ei lähtökohtaisesti ole turvallista.

Merkittävä osa pyöräkadun ("Rantaradanbaana") käyttäjistä tulee olemaan Kauniaisten läpi kulkevaa pyörä- ja jalankulkuliikennettä.

Liikenteen turvallisuuden haasteita korostavat kadulla liikkuvien erilaisten käyttäjien nopeus- ja massaerot, yhtenä esimerkkinä jatkuvasti yleistyvät tehokkaat sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat.

Osa sähköpotkulaudoista on liikenteessä polkupyöriin verrattavia ajoneuvoja. Osa sähköpotkulaudoista on jalankulkua avustavia tai korvaavia liikennevälineitä, jolloin niitä eivät koske esim. ikäraja ja niillä ajetaan jalkakäytävällä.

Kaikkia näitä erityyppisiä ajoneuvoja tulee liikkumaan "Rantaradanbaanalla" enenevässä määrin.

Arkihavaintojen mukaan pyöräilijöiden väliset nopeuserot Forsellesintiellä ovat nykyisinkin suuria. Esim. lähikoulujen oppilaiden, pitkää matkaa kulkevien työmatkapyöräilijöiden ja pyöräilyä urheiluna harrastavien ajotavat ovat hyvin erilaisia.

On odotettavissa, että kaikkiin näihin ryhmiin kuuluvien tienkäyttäjien määrä kasvaa, kun "Rantaradanbaana" valmistuu.

Yhdyskuntavaliokunnan kokouksessa 9.12.2025 on kokousasian tekstissä esitetty arvioita liikennemääristä pyöräkadulla. Tekstissä todetaan, että liikennemäärät eri ajoneuvotyypeillä, erityisesti polkupyörillä, ovat kasvamassa.

On huomattava, että keskimääräiset vuorokautiset liikennemäärät eivät anna täydellistä kuvaa arkisista liikennetilanteista. Liikenne kaikilla ajoneuvotyypeillä keskittyy muutamisiin aamu- ja iltapäivän tunteihin, jolloin liikenne on jo nykyisinkin vilkasta.

Kokouksessa esitetyssä tekstissä on esitetty arvio, jonka mukaan keskimääräinen polkupyörien liikennemäärä olisi 500 pp/vrk. Se tarkoittaisi keskimäärin noin 21 pp/tunti.

Näkemyksemme mukaan esitetty vuorokausimäärä on aliarvioitu.

Jos oletetaan, että pääasiallisen pyöräilykauden (kevät, kesä, syksy) ja vilkkaimpien tuntien aikana pyöräilijöiden määrä on esitettyyn keskimääräiseen verrattuna esim. kolme - viisinkertainen, niin tuntikohtainen liikennemäärä polkupyörien osalta olisi silloin noin 60 - 100 pp/tunti. Se tarkoittaa noin 1-2 pyöräilijää minuutissa. Käytännössä kyseessä siis olisi jatkuva polkupyöräliikenne.

Kuten jo aiemmin on todettu, pyöräilijöiden kesken on nopeuseroja ja erilaisia ajotapoja sekä kyvyt toimia osana liikennettä ovat erilaisia.

Pyöräilijöiden (ja muiden kevyiden ajoneuvojen) lisäksi samaan aikaan vilkkaimpina tunteina katua käyttävät enemmän myös jalankulkijat, henkilöautot ja raskas liikenne.

Eräs asia, johon esitetyissä aineistoissa ei ole otettu kantaa, on mopoilun salliminen "Rantaradanbaanalla". Mikäli mopoilu sallitaan, niin ongelmat mm. yleisen liikenneturvallisuuden, liikenteen massa- ja nopeuserojen aiheuttamien vaarojen sekä asumiseen vaikuttavien meluhaittojen suhteen kasvavat merkittävästi.

Raskaamman liikenteen osalta on nähtävissä, että erilaiset henkilö-, paketti- ja katetuilla kevytkuorma-autoilla liikkuvat kotiinkuljetus-, pakettitoimitus- ja lähettipalvelut ovat yleistyneet. Niiden määrän odotetaan jatkossa kasvavan huomattavasti.

Näiden jakeluajoneuvojen kuljettajien tuntemus paikallisten asuinalueiden liikenneympäristöstä ja erilaisista riskipaikoista verrattuna alueella säännöllisesti liikkuviin, esim. asukkaisiin, ei ymmärrettävästi voi olla samalla tasolla. Arkihavainnot nykytilanteesta kertovat, että esim. Forsellesintien alueen nopeusrajoitukset eivät ole tuttuja.

Esitämme nopeusrajoituksen laskemista 20 kilometriin tunnissa pyöräkadun alueella. Nopeusrajoitus koskee tietenkin myös pyöräilijöitä.

Suurin osa Forsellesintien tulevan pyöräkadun osuuden autoliikenteestä on tällä hetkellä läpiajoliikennettä, joka suuntautuu Riekontien, Kylätien, Fasaanipolun ja Koivuhaantien suunnista Hiidenporttiin, josta liitytään edelleen Kauniaistentielle.

Esitämme toteutettavaksi uutta yhteyttä Kylätieltä Kauniaistentielle tai Hiidenporttiin.

Tämä esitys on ollut esillä muissakin yhteyksissä sekä tämän hankkeen yhteydessä mm. Otakantaa.fi -sivustolla.

Uusi yhteys vähentäisi huomattavasti moottoriajoneuvojen liikennemääriä tulevilla Forsellesintien pyöräkadulla ja siten parantaisi merkittävästi pyöräilyn ja jalankulun olosuhteita ja turvallisuutta.

Uusi yhteys suoraan Kylätieltä toisi myös lyhyemmät ajomatkat alueelta Kaunaistentielle. Matkan lyheneminen toisi matkustajille aikahyötyjä sekä pienentäisi energiankulutusta, mikä taas olisi hyödyllistä ympäristön kannalta.

Suora yhteys Kaunaistentieltä Kylätielle parantaisi myös alueen saavutettavuutta palo- ja pelastusajoneuvoilla sekä raskailla ajoneuvoilla.

Allekirjoitukset



Kuntatekniikan vastine: Ko. vastine, erityisesti spesifit huomiot (kohdat 3-4) hulevesien käsittelystä ja vesi- ja viemärijohtojen osalta on välitetty eteenpäin suunnitteluun sekä HSY:lle, jota osa vastineen sisällöstä koski. Nämä tullaan ottamaan huomioon suunnittelussa kokonaisvaltaisesti koko katuosuudella jokaisen liittymän kohdalla.

Tonttiliittymän osalta kaupungilla on määritetty tonttiliittymän maksimileveydet ja tasaukset. Liittymä tulee säilymään riittävän levyisenä (huom. puhelinkeskustelut ko. palautteenantajan kanssa) ja kadun rakenteet ja tasaukset liittyvät tonttiliittymään vastaavalla tavalla, säilyttäen liittymän ajokuntoisena. Tämä on osa perussuunnittelua ja rakentamista, eikä ole tarkoitus vaikeuttaa liittymästä kulkua yhdenkään liittymän osalta.

Louhintatyöt tullaan aikaisempien puheiden mukaisesti pitämään minimissään ja vain kadun rakentamisen kannalta tarpeellinen määrä kalliota louhitaan kohteessa. Tässä nimenomaisessa kohteessa on pieni ja verrattain matala kalliokieleke, jota töiden takia hieman louhitaan katualueelta (ei kiinteistön puolelta).

Puita joudutaan kadun ja jalkakäytävän rakentamisen vuoksi valitettavasti poistamaan. Yksittäisiä tärkeitä tai huomionarvoisia puita säilytetään mahdollisuuksien mukaan – esim. ko. palautteenantajan liittymän viereisen suuren männyn säästämismahdollisuutta selvitetään. Niitä puita, mitkä jäävät rakentamisen ja väylien vaatimien luiskien alle, ei voida säilyttää - puiden juuristo ei selviäisi rakentamisvaiheesta. On huomioitava, että puiden juuristo ulottuu yleensä latvuksen leveydelle puulajista ja kasvupaikasta riippuen. Puu joudutaan kaatumisriskin vuoksi kaatamaan, mikäli sen juuristoalueella kaivetaan, ja puun tukijuuristo menetetään. Puiden juuristo ei myöskään kestä kovinkaan paljon maatyttöä. Kaadettaviksi arvioidut puut on merkitty suunnitelmiin, mutta kaikki ne säästetään, mitä on mahdollista.

Kadunvarsipysäköintiä ei ole suunniteltu pyöräkadulle katutilan ahtauden takia. Katutila rajoittuu toisella puolella rautatiealueeseen, ja toisella puolella yksityisiin kiinteistöihin. Nykyisen kaupungin pysäköintiohjeen mukaisesti pysäköinnin tulisi tapahtua kiinteistöjen omilla tonteilla.

Pyöräkadun käyttäjämääriä on tutkittu ja ennakoitu asiantuntijoiden toimesta. Laajemmin tarkasteltuna ko. pyöräkatu on välttämätön, jotta yhtenäinen pyöräily-yhteys jatkuisi Rantaradan Baanalla Leppävaarasta Espoon keskukseen, yhdistäen ja kehittäen Kauniaisten liikenneverkkoa ko. suuntiin. Pyöräkadun rakentaminen on ko. katutila (tilanahtaus) huomioiden paras ratkaisu tälle osuudelle. Rakentaminen on myös yhteishanke Espoon kanssa, joten yhteensovittavia tahoja on hyvin monta. Tavoitteena on lopputuloksena tehdä turvallinen liikenneympäristö kaikille liikkujille ja pyöräkadun myötä on mahdollista saada ajonopeuksia hidastettua. Kohteeseen on otettu oppia ja kokemuksia mm. Helsinkiin rakennetuista pyöräkaduista.

Tulevaisuudessa on teoreettisesti mahdollista tarkastella katuyhteyden rakentamista Kylätieltä Hiidenportille, mutta asiasta ei ole vielä olemassa suunnitelmia. Asia on myös yhteensovitettava Espoon kanssa.

Forsellesintien katusuunnitelma (yhteisasia)

VANHUS 05.02.2026 § 2

19/00.02.07/2026

Lisätiedot:

kuntatekniikkapäällikkö Anna Ahtila, puh. 050 544 6427

kuntatekniikan projektiasiantuntija Stefan Tammilehto, puh. 040 482 4727.

etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Kuntatekniikka on laatinut luonnoksen Forsellesintien kadun rakentamiseksi. Katusuunnittelu tehdään yhteistyössä Espoon kaupungin kanssa, tavoitteena suunnitella yhtenäinen pyöräkatuosuus, joka kattaa Forsellesintien osuuden Kylätien risteyksestä Kauniaisten puolelta Hiidentien Hiidenpolun risteykseen Espoossa. Pyöräkatu yhdistää Rantaradanbaanan osuudet keskenään ja luo yhtenäisen väylän Leppävaarasta Espoon keskukseen. Suunnitelma liitteenä.

Suunniteltava katuosuus on yhteensä reilu 500 m, joista Kauniaisten kaupungin osuus katualueella n. 280 m. Katu on nykytilassaan verrattain kapea, kaksisuuntainen ja tiellä on nykyisellään 30 km/h nopeusrajoitus. Kadulla ei ole rakennettua jalankulun- tai pyöräilyn väylää.

Forsellesintiellä poikkileikkauksen kokonaisleveys on pääsääntöisesti 7,50 metriä, josta ajoradalle on varattu 5,00 metriä ja jalankululle 2,50 metriä. Ajorata on kaksisuuntainen, leveydeltään 2,20 m molempiin suuntiin. Ajorata esitetään toteutettavaksi pyöräkatuna, jolloin ajoradan keskelle tulee 0,6 metriä leveä kiviraita. Eteläpuolelle sijoitettava, reunakivellä erotettu korotettu jalkakäytävä on 2,50 m. Forsellesintiellä on suunnittelualan läntisessä päädyssä kadun varrella säästettävä kuusirivi, joka edellyttää ajoratojen ja jalkakäytävän kaventamista. Osuudella ajoradat ovat 1,70 m – näiden välissä on 0,60 m leveä kiviraita, jalkakäytävän kaventuessa 2,00 metriin. Kavennetun ajoradan osuudella ajoneuvojen ei ole mahdollista kohdata; väistämisvelvollisuus osoitetaan liikennemerkkein. Kuusiaidan kohdalla poikkileikkauksen on oltava kavennettu, jotta kuusiaidan säilyminen elinvoimaisena varmistetaan ja mm. ELY-keskuksen, nykyisin lupa- ja valvontaviraston, asettamat vaatimukset liito-oravareitin toimivuudelle täyttyvät.

Kauniaisten kaupungin osuus yhteensä 660.000€ (alv 0%) Forsellesintien pyöräkadun rakentamiskustannuksista.

Jalkakäytävä tehdään korotettuna ja suojatiet tulevat ylijatkettuina Forsellesintiehen liittyvien risteysten kohdalla. Tällä ratkaisulla ei tule tasoeroa jalankululle suunnittelualan Forsellesintien risteyksissä.

Päätösehdotus:

Vanhusneuvosto ja vammaisneuvosto kommentoivat asiaa Forsellesintien katusuunnitelmaa

Pöytäkirjanote toimii neuvostojen lausuntona asiasta.

.....

Asian käsittely. Yhteiskokous alkoi klo 13.45.

Puheenjohtajana asiassa toimi vammaisneuvoston puheenjohtaja Irmeli Virkkula ja pykälän tarkistaa vanhusneuvoston puheenjohtaja Pekka Särkkä.

Vanhusneuvosto ja vammaisneuvosto kommentoivat asiaa seuraavasti:

- Todettiin, että hankkeen suunnittelussa on tarpeen tarkastella tasapainoisesti luontoarvojen sekä neuvostojen kohderyhmien, kuten ikääntyneiden ja vammaisten henkilöiden, tarpeita. Luontoselvityksen mukaan alueella esiintyy liito-oravia.
- Keskusteltiin hankkeen laajuudesta suhteessa kustannuksiin. Todettiin, että kyse on noin 200 metrin katuosuudesta ja kustannusten suuruutta pidettiin korkeana hankkeen mittakaavaan nähden.
- Todettiin, että kuusiaidan merkitys ja vaikutukset osana hanketta edellyttävät lisäselvitystä.
- Todettiin, että pyöräilyolosuhteiden parantaminen on ajankohtainen ja yleisesti tunnistettu tavoite. Keskusteltiin siitä, että kyseinen baanan osuus palvelee osittain myös Espoon suuntaista liikennettä.
- Käsiteltiin alueen alikulun turvallisuutta. Todettiin, että pyöräliikenteen lisääntyessä turvallisuusnäkökohdat, erityisesti alikulussa, edellyttävät huolellista arviointia. Todettiin, että tunneli koetaan nykyisellään haasteelliseksi.
- Todettiin, että luonnon monimuotoisuuden edistämisellä on merkitystä ikääntyneiden ja vammaisten henkilöiden hyvinvoinnille.
- Keskusteltiin mahdollisuudesta erotella pyöräily- ja jalankulkuväylät toisistaan, esimerkiksi rakenteellisin ratkaisuin. Todettiin, että hidasteen tai korotuksen toteuttaminen on suunnitteilla.
- Todettiin, että Gresantien osalta jalkakäytävälle siirtymisen mahdollisuuksien muutokset herättävät huolta.
- Voiko baanan puolittaa pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Jalankulkuväylä voisi olla hieman korkeampi.
- Käsiteltiin pysäköintijärjestelyjä ja kysyttiin, tuleeko pysäköintikielto koskemaan koko katuosuutta.
- Kysyttiin, onko alueen asukkaita kuultu suunnitelman valmistelun yhteydessä.
- Pyydettiin lisäselvitystä hankkeen kustannuksista, liito-oravia koskevien ratkaisujen vaikutuksista sekä liikennemäärien muutoksista.

Päätös:

Vanhusneuvosto ja vammaisneuvosto päättivät antaa edellä olevat kommentit liittyen Forsellesentien katusuunnitelmaan.

Pöytäkirjanote toimii neuvostojen lausuntona asiasta.

Kuntatekniikan vastine: Forsellesintien katuhankkeen myötä parannetaan ja kehitetään kaikkien liikummuotojen edellytyksiä, mutta erityisesti haavoittuvimmassa asemassa olevien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden asemaa katuverkolla. Nykytilassa katutila on hyvin avoin, eikä jalankulkijoilla tai pyöräilijöillä ole turvallista paikkaa katutilassa.

Neuvoston mainitsemat luonto-arvot ja niiden huomioonottaminen sekä monimuotoisuuden edistäminen ovat yksi pääasiallinen syy mm. kuusirivin säilyttämiselle alueella, ja siten mm. liito-oravien elinolosuhteiden ylläpitämiselle. Liito-oravien esiintymistä alueella on tutkittu mm.

ympäristötoimen vuonna 2021 teettämässä liito-oravaselvityksessä. Hankkeen suunnittelun yhteydessä on selvitetty erikseen liito-oravan käyttämien yhteysreittien muuttuminen, ja asiasta on pyydetty lausuntoa ELY-keskukselta (nyk. Lupa- ja valvontavirasto). Espoon ja Kauniaisten kaupunkien ja rakennuttajien edustajien sekä ratahankkeen ja Baanan suunnittelijoiden toimesta on katsottu tarpeelliseksi selvittää liito-oravayhteyksien toimivuus myös laajemmalla alueella, Kauniaisten aseman ja kehä II varteen suunnitellun toisen ylityspaikan välillä. Palautteessa mainittu kuusirivi on säilytettävä, jotta ELY-keskuksen (nyk. Lupa- ja valvontavirasto), asettamat vaatimukset liito-oravareitin toimivuudelle täyttyvät.

Fasaanin alikulun risteysaluetta on tarkistettu suunnittelun yhteydessä, ja jatkosuunnittelussa alueen liikennejärjestelyjä on parannettu ja selkeytetty. Korotetun osion ja suojatien lisäämisestä on keskusteltu, ja järjestelyjä on edistetty asiantuntijatiimin voimin suunnittelussa. Pyöräkadulla pyöräily ja jalankulku on erotettu toisistaan – on huomionarvoista korostaa, että nyt käsiteltävä suunnitelma sijoittuu erittäin rajalliseen katutilaan, ja ratkaisuja sekä vaihtoehtoja on pohdittu hyvin laajasti ennen näiden suunnitelmien nähtävälle asettamista. Pyöräkatua ei ole mahdollista puolittaa pyöräilijöiden tai jalankulkijoiden kesken – on otettava huomioon myös autoliikenteen sujuminen molempiin suuntiin ko. katuosuudella, ja että järjestelyt ovat yhteneväiset Espoon puolella olevan Hiidentien kanssa.

Pysäköintiä ei ole tulossa katuosuuden varrelle, Kauniaisten tai Espoon puolelle. Nykyiselläänkään osuudella ei ole järjestettyä virallista kadunvarsipysäköintiä – jatkossa on mahdollista pysäköidä aikaisempaan tapaan myös sivukatujen varrella. Katutila on erittäin rajallinen kohteessa.

Asukkaita kuullaan suunnittelussa nähtävilläolon aikana, kuten nyt on toimittu. Kaupungin asiantuntijoiden yhteystiedot ovat hankeasiakirjojen yhteydessä saatavilla, ja täten yhteydenotto on mahdollista.

Kustannusten osalta kaupunki on rakentamassa yhtenäistä pyöräkatua Espoon kaupungin kanssa ja työ on saanut MAL-tukea, jota tässä hyödynnetään. Kokonaisuutena tarkastellen kaupunki suunnittelee ratkaisua, joka on toimiva ja turvallinen, eikä sisällä tarpeettomia kustannuksia lisääviä elementtejä. Katuosuuden ratkaisut pidetään selkeinä ja yksinkertaisina, mikä osaltaan vähentää kustannuksia.

Kommentti

Pentti

10. joulukuuta 2025 kello 8.01.56

+18

Tätä on odotettu!

Kuntatekniikan vastine: Kiitos

Väistämisvelvollisuudet

-V.

10. joulukuuta 2025 kello 12.46.39

+12

Kaiken kaikkiaan hyvänoloinen suunnitelma. Erityisesti hienoa, että on saatu uusi pyörätienjaus urheilukentän ja radan välistä.

Jätän tänne kysymyksen, jonka ehdin jo Espoon osuuden kohdalle jättämään. Katusuunnitelman selostuksessa olikin jo mainittu, että Forsellesintie/Hiidentiestä tulee etuajo-oikeutettu tässä yhteydessä. Hienoa.

Kai lisäksi Fasaanin alikulkuun tulee kärkikolmiot, etteivät sieltä tulevat pyörät luule Forsellesintietä alamäkeen paahattavien olevan väistämisevelvollisia? Samat kärkikolmiot tulevat varmaan tuolle uudelle radanvarren pyörätieosuudelle urheilukentän pohjoispuolella?

Vastaa (0)

Kuntatekniikan vastine: Fasaanitunnelin risteysalue on noussut huomion keskipisteeseen Forsellesintien suunnittelukokonaisuudessa. Pallokentän kohdan/Fasaanitunnelin järjestelyjä on jatkosuunnittelussa asiantuntijaryhmässä edistetty ja selkeytetty, tavoitteena vahvistaa mm. pääsuunnan roolia, selkeyttä ja turvallisuutta. Mm. suojatietä ja korotusta on harkittu kohteeseen (liikennesuunnittelun riskikartoitustarkastelu tehdään tähän liittyen) ja katugeometriaa sekä liikennemerkkien- ja etuajo-oikeuksia on tarkasteltu kyseisessä kohdassa. Pääsuunnan vahvistamisen tueksi esitetään myös pyöräkadun toteuttamista punaisella asfaltilla ja sen jatkamista pallokentän oikaisuosuuden alkupuoliskolle. Näkemyksen mukaan huoli on otettu kuntatekniikassa vakavasti ja tästä syystä muutoksia on suunnitelmiin tehty.

Ajoradan konfliktipaikkojen vähentäminen

Toinen asiantuntija

10. joulukuuta 2025 kello 22.37.12

+13

Kiitos mahdollisuudesta kommentoida suunnitelmaa. Jätin oheisen huomion myös Espoon hankkeen puolelle, mutta Forsellesintien osalta kommentti taitaa koskea enemmän Kauniaisten osuutta.

Rantaradanbaana on yksi strategisimpia hankkeita, joita kaupunki edistää tällä vuosikymmenellä ja

parantaa merkittävästi yhteyksiä Kirkkonummi-Espoo-Helsinki akselilla. Se tulee suunnitella palvelemaan seutuja yhdistävää kestävästä liikumisesta laadukkaana kokonaisuutena, joka palvelee koko pääkaupunkiseutua.

Liikenneturvallisuutta parantaisi huomattavasti, jos osa Forsellesintielle liittyvistä risteyksistä katkaistaisiin kokonaan ajoestein. Ehdottaisin, että alueen sisäinen ajoliikenne ohjattaisiin Kylätien kautta ja läpiajo estettäisiin kiintein tolpin tai vastaavalla tavalla Fasaanipolun, Riekontien ja Hiidenkujan pohjoispäässä.

Mikäli kiinteään ajoesteeseen ei lähdetä sen merkittävistä eduista huolimatta tulee jalkakäytävien tasossa ylijatkamista harkita vaihtoehtoisena ratkaisuna.

Jalan ja pyörällä liikkuvat ovat aina häviävässä asemassa yliajotilanteissa. Auton peltivaurio tarkoittaa usein toiselle osapuolelle murtuneita luita tai pahimmassa tapauksessa ruumisauton kontissa lähtöä. Hyvin suunniteltu infra suojaa liikenteessä heikommassa asemassa olevia.

[Vastaa](#) (4)

Kuntalainen

KOMMENTTI ”TOINEN ASiantuntija” TEKEMÄÄN KOMMENTTIIN

5. tammikuuta 2026 kello 16.05.32

+3

Hyvä ehdotus estää ajoa Fasaanipolusta, Riekontieltä ja Hiidenkujalta Forsellesintielle. Minusta tämä kuitenkin edellyttäisi, että Kylätien ja Fasaanipolun risteyksestä tehdään yhteys Kauniaistentielle, kuten alla vastauksissa ehdotetaan. Muuten tulee aika paljon ylimääräistä autoliikennettä kapeilla asutokaduilla.

Hiidenvelho

KOMMENTTI ”TOINEN ASiantuntija” TEKEMÄÄN KOMMENTTIIN

3. tammikuuta 2026 kello 1.56.14

0

Mikähän generaattori tässä palvelussa muuttaa tekstit aivan siansaksaksi??

Hiidenvelho

KOMMENTTI ”TOINEN ASiantuntija” TEKEMÄÄN KOMMENTTIIN

3. tammikuuta 2026 kello 1.51.17

+1

Hei suunnittelijat

Korttelimme kohdalla Hiidentien itäpäässä näyttää siltä, että ajoväylä ja jalkakäytävä saavat nykyistä katua leveämmän tilan. Suunnitelmassa uusittava väylä näyttää

tarkoituksenmukaiselta ja parantaa kaupunkiympäristöämme.

Suunnitelmassa ei kuitenkaan ole otettu huomioon raskaiden ajoneuvojen käyttöä tavarankuljetuksissa ja jätehuollossa, koska itäpäässä Hiidentien ja Hiidenpolun risteykseen on melko keskelle väyläaluetta suunniteltu ajoneuvon kulkusuunnan kääntämistä hankaloittava graniittinen pollari. Esim. jätekuljetusajoneuvojen lastauskäynti Hiidentien päässä edellyttäisi ajoneuvon kääntämistä jossakin eikä kääntöpaikkaa ole Hiidentien päässä eikä siellä ole tilaa kääntöpaikan toteuttamiseen. Kiinteistöjen pihossa kääntäminenäkään ei täällä käytännössä sovellu.

Pyöräkatusuunnitelman toteutus tarkoittaisi sitä, että Hiidentien loppuosuudella käyvät isot ajoneuvot joutuisivat peruuttamaan Hiidenkujan risteyksestä (tai takaisinpäin risteykseen) saakka pyöräpaanaa pitkin 200 metrin matkan, mikä vähentäisi liikenneturvallisuutta.

SUUNNITELMAN KORJausehdotus

- Pollari tulee jättää pois toteutuksesta, jotta risteysalue voisi toimia kääntöpaikkana. Muilta osin jalkakäytävän ja pyöräkadun linjaukset voi toteuttaa.
- Korotetun jalkakäytävän reunatuen tulee olla Hiidenpolun alussa noin viiden metrin matkalla pyöräkadun puolella luiskattu siten, että sen ylitys ajoneuvon renkailla käy sujuvasti. Kookkaan ajoneuvon tulee siis päästä ajamaan oman pituutensa verran Hiidenpolun alkuun kääntyäkseen perä edellä Hiidentien loppupäätä kohti. (Vertaa tilannetta nykyiseen katujärjestelyyn kaupunkiratatyön takia, jossa tällainen kääntymismahdollisuus järjestettiin pyynnöstämme liikenneturvallisuuden ja käytännöllisyyden parantamiseksi.)
- Hiidenpolun ja Hiidenkujan risteuksen kiveyspäällystys ja reunatuet luiskattuina tulee rakentaa siten, että koko risteysalueen talviauraaminen on sujuvaa. Ja tietenkin väylän pohjustus tällä risteysalueella myös jalkakäytävän osalta raskaan liikenteen kestäväksi.
- Hiidentien ja Hiidenpolun kulman viheraluetta voisi myös pyöristää eli kasvattaa jalkakäytävätilaa kulmaan päin isojen ajoneuvojen kääntymistä varten.

JATKUU

- - - jatkuu

Radan eteläpuolen liikenneympäristön kysymyksiä Espoolle ja Kauniaisille

MUITA HUOMIOITA LIIKENNEYMPÄRISTÖSTÄ

Onko Kauniaisten puolella olevien lähikatujen (Riekontie, Fasaaninpolku, Koivuhaanpolku ja Kylätie) autoliikenteen edelleenkin tarkoitus kulkea Kauniaistentielle Hiidentien uudistettavaa pyöräkatua pitkin ja edelleen Hiidenkujan ja Hiidenportin kautta? Eikö parempi ratkaisu olisi avata lyhyt väylä Kylätieltä Fasaaninpolun kohdalta Kauniaistentielle Bensowinkujan risteykseen, koska siinä on jo ennestään liikennevalot hoitamassa jalankulkijoiden ja autoilijoiden vuorottelua? Näin vähennettäisiin merkittävästi pyöräkadun (Forsellesintie/Hiidentie) ja Hiidenportin asuntoalueen kautta tarpeettomasti kiertävää

autoliikennettä?

Nyt Hiidenkuja toimii ”kokoojakatuna” Hiidentieltä sekä idästä että lännestä tulevalle liikenteelle. Pari vuotta sitten se rakennettiin uudestaan ajoradan osalta Hiidenportin risteykseen saakka liian kapeaksi, joten isompia ajoneuvoja kohdattaessa näkee sivuuttamisen tapahtuvan jalkakäytävän kautta. Jalkakäytävä on tässä tarpeettoman leveä ajoradan leveyden kustannuksella. Miksi on rakennettu näin?

Milloin saadaan Hiidenportin ja Kauniaistentien risteykseen liikennevalot? Kauniaistentien muissa risteyksissä on liikennevalot ja tässäkin on selvä tarve mm. vilkkaan auto- ja pyöräliikenteen vuoksi.

Kuntatekniikan vastine päätöksymykseen sekä sen alle tulleihin jatkovastineisiin: *Kulkua/ajoa liittyvistä kaduista ja risteyksistä ei ole tarkoitus katkaista ajoneuvoliikenteeltä. Tonttikadut liittyvät jatkossa alisteisina pyöräkadulle. Katujen katkaisu vaatisi kääntöpaikkojen mahdollistamista katkaistavien katujen päihin, eikä katualueilla ole tähän riittävästi tilaa. Nykyisenkaltainen alueen ympäriajettavuus on myös alueen huoltoliikenteen sujuvuuden kannalta tärkeää. Tavoitteena on, että kaikki asukkaat ja alueella liikkujat pääsevät nyt ja tulevaisuudessa turvallisesti ja rajoituksitta liikkumaan alueella.*

Osa kysymyksistä ja huomioista ovat vastaavat, mitä ylempänä käsitellyssä palautteessa, ja kysymyksiin on vastattu sen yhteydessä. Huomionarvoista liikennemäärien arvioinnissa on, että pyöräliikenne alueella lisääntyy, mutta tämä ei johda autoliikenteen lisääntymiseen sivukaduilla. On olemassa mahdollisuus tulevaisuudessa luoda ajoyhteys Kylätieltä Hiidenportille, mutta tämän toteuttamiskelpoisuutta ei ole vielä ehditty selvittää, eikä suunnittelua tai yhteensovitusta Espoon kaupungin kanssa ei ole vielä käynnistetty – aikataulu on auki.

Monet huomioista osuvat Hiidentien ja Espoon alueelle, eivätkä esim. pollarijärjestelyt koske Kauniaisten suunnitelma-alueita.

Baana on pääsuunta

Polkija

13. joulukuuta 2025 kello 23.50.20

+9

Baanan/pyöräkadun tulisi olla pääsuunta koko ajan niin, että muut tiet liittyvät siihen. Nyt on tehty toisin päin pallokentän kohdalla, missä baana liittyy Forsellesintielle, eikä niin, että Forsellesintie liittyy baanaan. Esimerkin vastaavasta pyöräkadun baanakohdasta voi ottaa Helsingistä Tilkkanvierron ja Tilkankadun risteyksessä, missä baanana toimiva pyöräkatu jatkuu saumattomasti pyörätienä puistossa ja autoliikennekadut liittyvät baanan.

Kuntatekniikan vastine: *Fasaanitunnelin risteysalue on noussut huomion keskipisteeseen Forsellesintien suunnittelukokonaisuudessa. Pallokentän kohdan/Fasaanitunnelin järjestelyjä on jatkosuunnittelussa asiantuntijaryhmässä edistetty ja selkeytetty, tavoitteena vahvistaa mm. pääsuunnan roolia, selkeyttä ja turvallisuutta. Mm. suojatietä ja korotusta on harkittu kohteeseen (liikennesuunnittelun riskikartoitustarkastelu tehdään tähän liittyen) ja katugeometriaa tarkasteltu kohdassa. Pääsuunnan vahvistamisen tueksi esitetään myös pyöräkadun toteuttamista punaisella*

asfaltilla ja sen jatkamista pallokentän oikaisuosuuden alkupuoliskolle. Näkemyksen mukaan huoli on otettu kuntatekniikassa vakavasti ja tästä syystä muutoksia on suunnitelmiin tehty.

[Liian kapea kohta](#)

Polkija

13. joulukuuta 2025 kello 23.56.44

+2

Fasaanintunnelin kohdalla ajoradan poikkileikkaus 4 metriä on liian kapea. Granissa tavalliset katumaasturit tuuppaavat olemaan 1,9 metriä leveitä, eli eivät mahdu kaistalle vaan tulevat ajamaan osittain vastaikkaisella puolella, mikä ei ole turvallista pyöräilijöiden kannalta. Kohta pitää saada samanlevyiseksi kuin muu osa pyöräkadun ajoradasta, 5 metriä.

[Vastaa](#) (2)

Kuntalainen

KOMMENTTI ”POLKIJÄ” TEKEMÄÄN KOMMENTTIIN

5. tammikuuta 2026 kello 23.18.34

+3

Samaa mieltä. Vaikka yleisesti kannatan puiden säilyttämistä, säilyttämisessä pitää olla järkeä. Kun tarkoitus on rakentaa laadukas pyöräkatu osana baanaa, ei ole mielestäni perusteltua kaventaa väyliä vanhan kuusirivin takia. Liito-oraville voi asentaa hyppytolpat, jotta heidän reitin toimivuus säilyy ilman kuusiriviä.

Samaa mieltä

KOMMENTTI ”POLKIJÄ” TEKEMÄÄN KOMMENTTIIN

26. joulukuuta 2025 kello 18.04.55

0

Samaa mieltä, se risuinen ylikasvanut kuusiaita ei ole säästämisen arvoinen, jos se on syy tähän kapeampaan kohtaan.

Kuntatekniikan vastine pääkysymykseen sekä sen alle tulleihin jatkovastineisiin: Kuusirivin poistaminen ei ole nykytilanteessa mahdollista. Kyseessä on tärkeä liito-oravien siirtymäreitti, joka johtaa ylityspaikkaan, ja ko. kuusirivin säilyttämistä valvoo mm. Lupa- ja valvontavirasto (ent. ELY-keskus). Hyppytolpat ovat aina viimeinen mahdollinen vaihtoehto ylityspaikan rakentamiseksi, kun muita keinoja ei ole käytettävissä. Tällä hetkellä ei ole olemassa tutkittua tietoa siitä, käyttävätkö liito-oravat todella hyppytolppia. Tolppien tueksi tulisi aina istuttaa myös elävää, nopeasti kasvavaa puustoa tolppien houkuttelevuuden lisäämiseksi. Puuston kasvaminen suureksi vie kuitenkin kauan. Lisäksi, vaikka kuusirivi poistuisi ja sitä korvaamaan asetettaisiin hyppytolppia ja uusia istutuksia, vaatisi kohdan toteuttaminen silti tilavarauksen ja näin ollen vastaavan kavennuksen- rata-alueelle ei puita voi istuttaa. Kohdan kapeus voidaan myös nähdä etuna haastavalla risteysalueella Fasaanintunnelin-Forsellesintien-pallokentän oikaisun kohdalla, jossa on tärkeää saada kaikkien

osapuolten liikkuminen turvallisesti ja nopeuksia hidastettua. Risteysalueen järjestelyt ovat Kauniaisten mittakaavassa uusia ja valtavirrasta poikkeavat, joten suunnittelun painopiste on turvallisuudessa.

Väistämiset

A

14. joulukuuta 2025 kello 18.08.13

+9

Pyöräkadun alun saumakohta olisi hyvä suunnitelmaa vahvemmin muotoilla niin, että pyörätien-pyöräkadun suunta on selkeästi etuajo-oikeutettu. Tarkoitan tällä sitä, että pyöräkadulle ajava auto pistettäisiin kääntymään, kun suunnitelman mukaisesti nyt näyttäisi siltä, että pyörätieltä tuleva kääntyy. Lisäksi nyt on uhka epäselkeydelle siinä tilanteessa, että pyöräkadulta pois päin ajava auto ei ymmärrä väistää pyörätieltä tulevaa vastaan tulevaa pyöräilijää, joka ylittää auton ajolinjan.

Lisäksi detaljina kannustaisin vielä pohtimaan, voisiko pyöräkadun keskellä oleva kiveys jatkua myös risteysten yli. En keksi syytä, miksi kiveyksen tulisi suunnitelmassa esitettyyn tapaan loppua.

Kuntatekniikan vastine: *Fasaanitunnelin risteysalue on noussut huomion keskipisteeseen Forsellesintien suunnittelukokonaisuudessa. Pallokentän kohdan/Fasaanitunnelin järjestelyjä on jatkosuunnittelussa asiantuntijaryhmässä edistetty ja selkeytetty, tavoitteena vahvistaa mm. pääsuunnan roolia, selkeyttä ja turvallisuutta. Mm. suojatietä ja korotusta on harkittu kohteeseen (liikennesuunnittelun riskikartoitustarkastelu tehdään tähän liittyen) ja katugeometriaa tarkasteltu kohdassa. Pääsuunnan vahvistamisen tueksi esitetään myös pyöräkadun toteuttamista punaisella asfaltilla ja sen jatkamista pallokentän oikaisuosuuden alkupuoliskolle. Näkemyksen mukaan huoli on otettu kuntatekniikassa vakavasti ja tästä syystä muutoksia on suunnitelmiin tehty.*

Pyöräkadun ajoradan keskellä olevan kiviraidan katkaisuilla tonttikatujen liittymissä osoitetaan pyöräilijälle, että kyseisellä kohdalla on mahdollisuus kääntyä tonttikadulle ja toisekseen katkaisulla viestittää järjestelyjen muutoskohdasta. Kiviraidan katkaisun ansiosta tonttikatujen pyöräliikenne ei joudu ajamaan kiviraidan yli.

Baanan linjaus ja leikkaavat asuinkadut

Käyttäjä

15. joulukuuta 2025 kello 0.05.13

+6

Täällä on nostettu esiin useampi hyvä pointti. Yleisesti baanan suunnitelma on hyvän näköinen, mutta jotkin osat voisi tehdä käyttäjien kannalta selvästi turvallisemmiksi.

Ajoneuvoliikenteen tulisi liittyä pyöräkadulle, eikä toisin päin. Tämä on tärkeä asia muuttaa esim. Forsellesintien alussa, jossa linjausta voisi muokata ehdotetun mukaisesti mukailemaan esim. Helsingissä Tilkanvierron ja Paciuksenkaaren risteyksessä käytettyä katkeamatta jatkuvaa pyöräväylää.

Ehdotus kolmen asuinkadun (Fasaaninpolku, Riekontie ja Hiidenkuja) katkaisemisesta fyysisesti on

myös hyvä ja harkinnan arvoinen. Tässä tapauksessa mitätön lisämatka autolla parantaisi merkittävästi liikenteessä heikommassa asemassa olevan turvallisuutta.

Kuntatekniikan vastine: *Pallokentän kohdan/Fasaanintunnelin järjestelyjä on jatkosuunnittelussa asiantuntijaryhmässä edistetty ja selkeytetty, tavoitteena vahvistaa mm. pääsuunnan roolia, selkeyttä ja turvallisuutta.*

Kulkua/ajoa liittyvistä kaduista ja risteyksistä ei ole tarkoitus katkaista ajoneuvoliikenteeltä. Tonttikadut liittyvät jatkossa alisteisina pyöräkadulle. Katujen katkaisu vaatisi käänköpaikkojen mahdollistamista katkaistavien katujen päihin, eikä katualueilla ole tähän riittävästi tilaa. Nykyisen kaltainen alueen ympäriajettavuus on myös alueen huoltoliikenteen sujuvuuden kannalta tärkeää. Tavoitteena on, että kaikki asukkaat ja alueella liikkujat pääsevät nyt ja tulevaisuudessa turvallisesti ja rajoituksitta liikkumaan alueella.

Pyörät ja autot eri kaistoille

Hiidentien asukas

16. joulukuuta 2025 kello 16.55.57

-7

Forsellesintie-Hiidentie -linjalle on mahdollista kyllä eriyttää pyöräkaista, eikä sotkea heitä etuajo-oikeudella autojen sekaan. Asukkaita paljon ja autoliikenne jatkuvaa, pyörät kulkemassa ohi. Sekakaistat tietää kolareita ja uhreja. Myös rajut kaistakiveykset ovat aiheuttaneet vakavia tuhoja, kun kapealla tiellä joutunut yllättäen väistämään kovaa vauhtia ajavaa fillaria (rengas-vannerikot ovat aina kustannuksiltaan nelinumeroisia, eikä vakuutus korvaa)

Turvallinen infra heikommalle osapuolelle

KOMMENTTI "HIIDENTIEN ASUKAS" TEKEMÄÄN KOMMENTTIIN

17. joulukuuta 2025 kello 1.31.45

+8

Ja se vanteen naarmun toinen osapuoli löytyy varmaan sairaalan pediltä jos sattuu tuuria olevan matkassa.

Tuo osuus on niin kapea, että sinne saa tehtyä joko yksisuuntaisen ajoradan + riittävän jk+pp tai tuon kaksisuuntaisen pyöräkadun, jos kunnollista meinataan rakentaa. Jos jälkimmäiseen päädytään, tulee autoliikenteen rauhoittaminen tehdä edenkkin suoralla osuudella perusteellisesti henkilövahinkojen välttämiseksi. Ne vanteet ovat sitten toissijaista.

Kuntatekniikan vastine: *Vastaavia pyöräkatuja on rakennettu pk-seudulla varsin onnistuneilla toimintaperiaatteella ja -toteutuksella. Tämän ollessa yhteishanke Espoon kaupungin kanssa, on Kauniaisillakin paljon yhteensovitettavaa. Tämän katuosuuden kytkeytyessä laajemmin pyöräilyn laatuikäytävä Rantaradan Baanaan (viimeinen puuttuva osuus laajasta kokonaisuudesta), on tietoisesti lähdetty hyväksyttämään ko. kaltaista periaateratkaisua ja suunnittelemaan pyöräkatua. Tavoitteena on turvallinen, selkeä ja ehyt kokonaisuus kaupunginrajojen yli.*

Jatko länteen vaatii parannuksia?

Granigubben

26. joulukuuta 2025 kello 18.00.59

+8

Suunnitelmista voi lukea suunnittelualueen ulkopuolella, että reitti länteen jatkuu jyrkkää pengerrettyä mäkeä ylös. Myös maastoon tähän mäkeen on jo huolestuttavasti ilmestynyt asfalttipintaa ja valaisinpylväitä. Mäki asemalaiturin päässä pitää ehdottomasti madaltaa niin, että se kulkee radan tasolla, näin jyrkkänä se ei mitenkään täytä baanastandardeja. Se on niin jyrkkä, että lapset joutuu taluttamaan pyörää, kokemusta on. Suunnitelma tulisi tältä osin laajentaa ja muuttaa suunnitelmat baanastandardien enimmäiskaltevuuksien mukaisiksi. Tätä varten valtio myös lahjoittaa Kauniaisten kaupungille yli 2 miljoonaa euroa, jotta Granilla olisi varaa rakentaa laadukas baana. Mäen madaltaminen ei edes ole niin suuritöinen asia kun väliaikaista laituria varten suuri osa tarvittavasta leveydestä on jo rakennettu radan tasolle.

Kuntatekniikan vastine: *Kommentissa nostettu kohta on nyt käsiteltävänä olevan suunnittelualueen ulkopuolella. Kuntatekniikka on suunnitellut ko. osuutta ja koko Baanaa kokonaisuutena, silloin käytössä olevin määrärahoihin ja kaupungin laajuisesti käytössä oleva katutila huomioiden, joka on osaltaan vaikuttanut mm. standardien toteutumiseen. MAL-sopimuksen mukainen rahoitus ja sen kohteet ovat ennalta päätetyt ja kohdistetut, eikä ko. mäen madallus mahdu kokonaisraamiin. Pallokentän oikaisua on priorisoitu ja otettu muiden tärkeiden osa-alueiden ohella mukaan ohjelmaan. Mäen madalluksella olisi vaikutus myös viereiseen kiinteistöön ja viereiseen puustoon. Puusto on osa liito-oravan käyttämää yhteyttä, minkä säilymistä valvoo Lupa-ja valvontavirasto (ent. ELY-keskus.*

Fasaanin alikulun liikenteen huomioiminen

Kuntalainen

6. tammikuuta 2026 kello 0.05.47

+1

Onko Fasaanin alikulun jalankulku- ja pyöräliikennettä mietitty kunnolla? Alikulun risteys vaikuttaa aika vaaralliselta. Idästä kovaa vauhtia alamäkeä tulevat pyöräilijät eivät välttämättä havaitse, että mäen alaosassa on risteys. Ja miten mahdollistetaan turvallinen ”odotusalue” lännestä tuleville pyöräilijöille, jotka kääntyvät alikulkuun ja joutuvat väistämään idästä tulevaa liikennettä? Lisäksi alikulkutunnelista itään kulkevat jalankulkijat eivät tule kiertämään länsipuolella sijaitsevan suojatien kautta, koska suojatie on liian kaukana.

Ratkaisu voisi olla suojatie alikulun kohdalla, jolloin Forsellesintiellä kulkevat helpoimmin havaitsee risteuksen. Suojatie voisi olla korostettu esim. kivetyksellä tms. Suojatie auttaisi myös mahdollisesti pitämään idästä alamäkeä tulevien pyöräilijöiden vauhti maltillisena.

Vaihtoehtoisesti, voisiko lännestä tuleva pyörätie suoristaa siten, että pyörätie muuttuu pyöräkaduksi

lähemmäs alikulkua, jolloin suojatien saa lähemmäksi alikulkua? Tällä tavalla pyörätie jatkuu luontevammin pyöräkatuun ja autokatu selkeämmin liittyä sivusta pyöräkatuun.

Kuntatekniikan vastine: *Fasaanitunnelin risteysalue on noussut huomion keskipisteeseen Forsellesintien suunnittelukokonaisuudessa. Pallokentän kohdan/Fasaanitunnelin järjestelyjä on jatkosuunnittelussa asiantuntijaryhmässä edistetty ja selkeytetty, tavoitteena vahvistaa mm. pääsuunnan roolia, selkeyttä ja turvallisuutta. Mm. suojatietä ja korotusta on harkittu kohteeseen (liikennesuunnittelun riskikartoitustarkastelu tehdään tähän liittyen) ja katugeometriaa tarkasteltu kohdassa. Pääsuunnan vahvistamisen tueksi esitetään myös pyöräkadun toteuttamista punaisella asfaltilla ja sen jatkamista pallokentän oikaisuosuuden alkupuoliskolle. Näkemyksen mukaan huoli on otettu kuntatekniikassa vakavasti ja tästä syystä muutoksia on suunnitelmiin tehty.*