

Vastaus valtuustoaloitteeseen jalankulun ja pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteiden päivittämisestä

YLKV 10.06.2026 § 51

416/00.02.10.00/2025

Lisätiedot:

kuntatekniikan projekti-insinööri Petri Forsman

kuntatekniikkapäällikkö Anna Ahtila

etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Varavaltuutettu Joonas Ollila ja 12 muuta allekirjoittajaa ovat jättäneet 15.9.2025 valtuustoaloitteen (**oheismateriaalina**), jossa ehdotetaan jalankulun ja pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteiden päivittämistä. Valtuustoaloitteessa tuodaan esiin, että Kauniaisissa päivittäisistä matkoista tehtiin vuonna 2018 omin voimin alle puolet ja että kaupungin liikenneväylät on suunniteltu pitkälti vanhentuneiden periaatteiden mukaisesti. Valtuustoaloitteessa edellytetään, että tulevat katusuunnitelmat laaditaan Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjetta ja jalankulun suunnitteluohjetta noudattaen sekä siten, että jalankulku ja pyöräily huomioidaan erillisinä kulkumuotoina.

Kuntatekniikalla ei ole omaa suunnitteluohjetta, tyyppikuvia tai katutilaohjetta, vaan jokainen katusuunnitelma laaditaan soveltaen muun muassa Väyläviraston, Espoon kaupungin ja puitesopimussuunnitteluyhtiön suunnitteluohjeita kuntatekniikan henkilöstön ohjauksessa. Kuntatekniikka huolehtii katusuunnitelmissa myös siitä, että infrarakentamisen yleiset laatuvaatimukset (InfraRYL) ovat toteutettavissa kyseistä suunnitelmaa rakennettaessa. Tämä on koettu ketteräksi toimintatavaksi, sillä ohjeita joudutaan kuitenkin aina soveltamaan mm maaston muotojen ja paikallisten olosuhteiden mukaan, erityisesti pienimittakaavaisessa ja monin paikoin jo valmiiksi rakennetussa kaupunkirakenteessa. Jokainen katusuunnitelma asetetaan julkisesti nähtäville palautteiden antamista varten, niistä pyydetään lausuntoja, ja ne tuodaan poliittiseen päätöksentekoon sekä nähtäville asettamisen yhteydessä ja lopullisen hyväksymisen käsittelyssä.

Aloitteessa esille tuodut Väyläviraston suunnitteluohjeet muodostavat hyvän ja perustellun lähtökohdan liikenneympäristön kehittämiseksi, mutta niiden soveltaminen kunnissa edellyttää tapauskohtaista harkintaa ja paikallisten olosuhteiden huomioon ottamista. Väyläviraston ohjeet on laadittu yleispäteviksi, ja ne ohjaavat erityisesti valtion hallinnoiman tieverkon suunnittelua. Linkit suunnitteluohjeisiin: [Pyöräliikenteen suunnittelu](#), [Jalankulun suunnittelu](#)

Kauniaisten kuntatekniikka on hyödyntänyt Väyläviraston ohjeiden lisäksi Espoon kaupungin laatimia katusuunnitteluohjeita tapauskohtaisesti soveltaen. Espoon kaupungin suunnitteluohjeet on kuitenkin pääsääntöisesti laadittu leveämmälle katutilalle kuin mitä Kauniaisissa on vastaavilla väylillä. Espoon kehittäessä omia suunnitteluohjeitaan niiden soveltaminen Kauniaisissa on tullut aiempaa haastavammaksi, koska ratkaisut perustuvat tilavampiin uusiin asuinalueisiin, leveisiin katutiloihin ja laajempiin risteysjärjestelyihin. Osittain sama haaste koskee myös Helsingin kaupungin laatiman kaupunkitilaohjeen katutilakortteja. Helsingin kaupungin katutilakortit löytyvät täältä: [OHJEKORTTIEN HAKU - Helsingin kaupunkitilaohje](#)

Jalankulun suunnitteluohjeen julkaisemisen jälkeen on hyväksytty Postitorin kiertoliittymän, Bensowinkujan, Oppilaskodintien ja Forsellesintien

katusuunnitelmat. Suunnittelussa on huomioitu Väyläviraston ohjeet, mutta Kauniaisten katutilan erityispiirteiden vuoksi ratkaisuja on jouduttu soveltamaan huomattavasti. Bensowinkujan, Oppilaskodintien ja Forsellesintien suunnitteluratkaisuja on ohjannut erityisesti haastava ja paikoin kapea katutila. Postitorin kiertoliittymän liikenteellisiä ratkaisuja puolestaan ovat ohjanneet Väyläviraston ratasuunnitelma ja kiertoliittymän autoliikenteelle edellyttämä tila.

Kauniaisten katuverkko on verrattain vanha, ja koko olemassa oleva katuverkko sijoittuu asemakaavoitetulle alueelle. Käytettävissä olevan katutilan määrää ohjaa merkittävästi asemakaava, koska liikennejärjestelyiden vaatimat tilavaraukset ratkaistaan asemakaavavaiheessa. Katusuunnittelussa asemakaavaa noudatetaan ja toteutetaan. Kauniaisten katuverkossa liikenteen tilavaraukset ovat paikoin alle 9,0 metriä, ja suurin osa kaduista sijoittuu alle 15 metrin levyiseen katutilaan. Katutila rajoittuu yleensä yksityisomistuksessa olevaan tonttiin, jonne katutilan levittäminen olisi varsin hankala prosessi. Kaupungin omistuksessa olevat katutilan viereiset alueet ovat usein viheralueita, joiden kaventaminen ei myöskään ole suotavaa.

Väyläviraston ohjeen perusteella nykyaikainen ratkaisu, jossa kadun molemmille puolille sijoitetaan 2,0 metrin jalankulkuväylät ja ajoradan tasossa kulkevat 1,75 metrin yksisuuntaiset pyöräkaistat erotetaan 3,5 metrin moottoriajoneuvoliikenteen kaistoista, vie erittäin niukalla reunakivetykselläkin yhteensä noin 15 metriä katutilaa. Kun otetaan huomioon, että rakenteet joudutaan usein toteuttamaan hieman toiminnallista leveyttä väljemmin, edellyttäisi tällainen ratkaisu todennäköisesti vähintään 17–18 metrin levyistä katutilaa. Tämä ei sisällä katuvihreälle tai lumelle varattavaa tilaa.

Kuntatekniikka tarkasteli Väyläviraston ohjeiden soveltuvuuksia Kauniaisten katuverkkoon ja alla on kuntatekniikan havainnot liittyen ohjeisiin.

Pyöräliikenne

Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohje (18/2020) kokoaa yhteen ajantasaisen tiedon, valtakunnalliset tavoitteet ja hyväksi todetut suunnitteluperiaatteet pyöräliikenteen järjestämisestä. Ohje perustuu sekä suomalaisen lainsäädäntöön että Väyläviraston ja suunnitteluohjeen laatiman kokoonpanon arvioimiin parhaisiin kansainvälisiin käytäntöihin.

Kaikkien kuntien noudattaessa ohjetta, tulisi liikenneverkosta yhtenäisempi Suomessa, mikä helpottaisi liikenneympäristön hahmottamista käyttäjien näkökulmasta. Lisäksi ohje tukee pitkäjänteistä liikennejärjestelmän kehittämistä sekä kestävästä liikkumisesta tavoitteita, kuten pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamista.

Ohjeen suora noudattaminen Kauniaisissa on hankalaa, koska se on laadittu yleispäteväksi ja pääosin mittakaavaltaan väljempään liikenneympäristöihin. Ohje ei sellaisenaan huomioi Kauniaisten tiivistä kaupunkirakennetta ja katuverkkoa yhdistettynä rajalliseen katutilaan. Tämän vuoksi ohjeen mukaiset ratkaisut, joissa pyöräilylle varataan katutilasta oma väylä, eivät ole suoraan toteutettavissa suurimpaan osaan Kauniaisten katuverkkoa. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa on toki hyväksytyinä ratkaisuna jo nyt Kauniaisissa käytössä olevia liikennejärjestelyitä, kuten esimerkiksi sekatie ja yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät.

Ohjeessa esitetty jaottelu pyöräilyn liikenneympäristöistä ei istu Kauniaisissa sellaisenaan. Tiivis rakennettu liikenneympäristö kuvaillaan niin, että

pyöräliikenteen väylän ja tontin välissä ei yleensä ole viherkaistaa. Kauniaisissa on puutarhakaupunkiin sopivasti lähes jokaisella kadulla viheralueet tai puita sivuilla keskustassakin. Väljästi rakennettuun liikenneympäristöön ohje kuvailee, että pyörätie on yleensä eroteltu ajoradasta leveällä erotusalueella muodostaen rinnakkaisen väylän ajoradalle sekä pyöräliikenteen väylän ja kiinteistön välissä olevan yleensä kasvillisuutta. Ainoa kohta, joka tähän kuvaukseen sopii Kauniaisissa, on Kauniaistentien osuus Bensowinkujalta Laaksotielle.

Pyöräliikenteen ratkaisu on erilainen eri liikenneympäristössä. Yhtenä ohjeen kantavana ideana on suunnitteluratkaisujen yhtenäisyys liikenneympäristön perusteella. Kauniaisten pyöräilyn liikenneympäristön ollessa lähtökohdiltaan eri kuin Väyläviraston ohjeen, tulee pakostikin suunnitteluratkaisusta erilaisia verrattuna ohjeeseen. Luomalla omat suunnitteluohjeet Kauniaisiiin, olisi ainoa keino saada kerralla koko kaupungin katuverkkoon soveltuva suunnitteluohjeistus.

Kauniainen on hyvin mäkinen alue, mikä osaltaan vaikeuttaa valtakunnallisen suunnitteluohjeen käyttöä. Asematien mäki on oikeastaan ainoa paikka, johon mahtuisi pyöräkaistat tai yksisuuntaiset pyörätiet jalankulkuväylän lisäksi. Muilla mäkiosuuksilla tulisi olemaan hyvin vaikeaa löytää tila moottoriajoneuvoista erotetulle pyöräliikenteelle, jos olemassa olevat yhdistetyt jalankulkuväylät ja pyörätiet muutettaisiin jalkakäytäväiksi. Näissä tapauksissa pyöräilyn siirtäminen ajoradalle moottoriajoneuvojen sekaan mäkisessä maastossa on ratkaisu, joka ei lisää pyöräilyn houkuttelevuutta. Nykyiselläänkin on sekaliikenneteitä huomattava määrä Kauniaisten liikenneverkostossa, mutta sekaliikennetiet ratkaisuna on pyritty rajoittamaan tonttikaduille ja paikallisille kokoojakaduille.

On totta, että nykyinen pyöräilyn liikennejärjestelmä Kauniaisissa ei vastaa kokonaisuudessaan nykyiseen käsitykseen pyöräliikenteen laadukkaasta liikenneympäristöstä. Tieliikennelain lähtökohtana ovat nykyään yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt, joita Kauniaisissa ei ole. Kaksisuuntaiset pyörätiet tulee merkitä erikseen kaksisuuntaisiksi lisäkilvellä. Ilman kaksisuuntaisen lisäkilpeä on pyörätie nykyisen tieliikennelain mukaan yksisuuntainen.

Jalankulku

Jalankulun suunnitteluohjeen (34/2022) osalta tilanne on hieman erilainen kuin pyöräliikenteessä.

Ohje soveltuu Kauniaisiiin lähtökohtaisesti hyvin, koska se on luonteeltaan yleisempi ja tarkastelee jalankulkua laaja-alaisesti osana maankäyttöä ja kaupunkiympäristöä, ei pelkästään liikenneinfrastruktuurina. Tämän vuoksi se tukee paremmin pienen mittakaavan, mutta vehreän ja tiiviin kaupunkiympäristön suunnittelua.

Ohjetta ei kuitenkaan voida täysin sellaisenaan noudattaa myöskään Kauniaisissa, koska se on laadittu valtakunnalliseksi eikä se kaikilta osin huomioi paikallisia erityispiirteitä, kuten kaupungin mittakaavaa, katutilan rajallisuutta tai olemassa olevaa katuverkkoa. Ohjeen jalankulkuympäristöjen luokittelussa on havaittavissa samankaltaisia haasteita kuin Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa erityisesti liikenneympäristöjen ominaispiirteiden tunnistamisen osalta. Toisaalta rauhallisen alueen jalankulkuympäristön ominaispiirteet toteutuvat jo Kauniaisissa hyvin.

Yhteenveto

Katusuunnitelmia hyväksytään Kauniaisissa noin 1–2 vuodessa, joinain vuosina ei ainuttakaan. Viime vuosien aikana katusuunnitelmia on käsitelty normaalia enemmän, johtuen lähinnä kaupunkiratahankkeen vaikutuksista katuverkkoon. Katusuunnitelmia on pääsääntöisesti tehty katusaneerausten johdosta, sekä joidenkin asemakaavamuutosten yhteydessä. Pyöräilyn ja jalankulun infrastruktuurin parantaminen saneerausten ja katusuunnitelmien kautta on hidasta. Liikenneväylien investointibudjetti on vuosittain 800 000 €, josta kustannetaan lähtökohtaisesti kaikki katusaneeraukset, suunnittelu, päällystykset, katuvalaistus, liikenneturvallisuutta parantavat ratkaisut ja matkaketjujen parantaminen. Kaupunkiratahankkeen yhteydessä toteutetut merkittävämät kadunrakennushankkeet on toteutettu erillismäärärahojen puitteissa.

Yhtenäisten ja laadukkaiden pyöräliikenteen sekä jalankulun ratkaisujen toteuttamiseksi tarvitaan kokonaisvaltainen näkemys kaupungin liikenneverkosta. Pyöräliikenteen ja jalankulun roolia arjen liikkumismuotona tukee olosuhteiden luominen sujuviksi, viihtyisiksi ja turvallisiksi.

Kauniaisten kaupunki laatii parhaillaan liikenteen kehittämissuunnitelmaa, joka tarkastelee kaikkia liikennemuotoja kokonaisuutena ja painottaa kestävästä liikkumisesta edistämistä. Suunnitelmassa tunnistetaan kaupungin erityispiirteet sekä keskeiset kehittämistarpeet katu- ja liikenneympäristössä ja luodaan tavoiteverkot liikennemuodoille.

Katusuunnitelmien linjausten yhtenäistäminen ja jatkuvuuden varmistaminen henkilövaihdoista sekä puitesopimussuunnittelu-yhtiöiden vaihtumisesta huolimatta edellyttäisivät oman suunnitteluohjeen laatimista. Nykyiseen toimintamalliin liittyy riski siitä, että vaihdosten myötä katusuunnittelun painotukset ja samalla suunnitteluratkaisut muuttuvat. Toisaalta omakin ohjeistus vaatii aina tilannekohtaista soveltamista. Kuntatekniikka on selvittänyt liikennetekniikan puitesopimuskumppaniltaan Sweco Oy:ltä Kauniaisten oman katutilaohjeen mahdollista sisältöä ja kustannustasoa. Katutilaohje on käytössä monissa pääkaupunkiseudun kaupungeissa, mutta Kauniaisissa vastaavaa ohjetta ei ole. Katutilaohjeessa huomioitaisiin liikenteen kehittämissuunnitelmassa esille nousseet linjaukset ja tarpeet.

Eryteisesti Kauniaisissa laadittava katutilaohje huomioisi kaupungin erityispiirteet ja vaalisi puutarhakaupungille ominaisia piirteitä. Katutilaohjeen tavoitteena olisi yhtenäistää ja parantaa katujen suunnittelun laatua erityisesti katutilan mitoituksen ja käytettävien materiaalien osalta. Ohjeen tarkoituksena olisi toimia käytännön työkaluna kaavoituksen, katusuunnittelun ja kunnossapidon tueksi sekä varmistaa Kauniaisten kaupunkikuvaan sopivat ja elinkaaritaloudelliset ratkaisut. Työssä voitaisiin hyödyntää soveltuvin osin olemassa olevia ohjeita (esim. Väyläviraston ohjeet sekä Vantaan ja Helsingin katutilaohje), mutta ohje räätälöitäisiin Kauniaisten mittakaavaan, kaupunkirakenteeseen ja ympäristöarvoihin. Tarjous on **liitteenä (ei julk)**. On huomioitava, että tarjous on alustava ja vain suuntaa-antava, ja sisältö on tässä vaiheessa varsin laaja. Tarjouksen arvo on 67 500 €.

Katutilaohjeen kustannukset ovat merkittävät suhteessa liikenneväylien vuotuisen investointibudjettiin. Saatava lisäarvo on jossain määrin kysymysmerkki, sillä ohjeessa hyödynnettävät ja sovellettavat ohjeistukset vastaavat jo nykyistä toimintatapaa. Bensowinkujan rakentamisurakka jatkuu vuoden 2027 puolelle, joten katutilaohjeen laatiminen ei todennäköisesti ole mahdollista vuoden 2027 liikenneväylien investointibudjetista.

Jos katutilaohje katsotaan strategisesti tärkeäksi, kuntatekniikka voi hakea työlle erillismäärärahaa vuodelle 2027. Kaupungin taloudellisen tilanteen ja voimassa olevan talouden tasapainottamisen ohjelman vuoksi toimialoja on kuitenkin kehoitettu välttämään uusia määrärahatarpeita. Ilman erillismäärärahaa katutilaohjeen laatiminen tulisi tapahtumaan aikaisintaan vuoden 2028 aikana. Ohjeen kustannus vähentäisi saman verran käytettävissä olevia määrärahoja liikenneinvestointien suunnitteluun ja toteutukseen. Valmistuessaan katutilaohje toki selkeyttäisi nykytilannetta ja tukisi linjausten jatkuvuutta.

Yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju:

Yhdyskuntavaliokunta esittää kaupunginhallitukselle, että se esittää valtuuston merkitsevän tiedoksi esitystekstistä ilmenevän vastauksen valtuustoaloitteeseen jalankulun ja pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteiden päivittämisestä ja toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

Samalla yhdyskuntavaliokunta toteaa, että katutilaohjeen laatimisen mahdollisuuksia ja tarvetta voidaan arvioida erikseen liikenteen kehittämissuunnitelman valmistumisen yhteydessä ja tarvittaessa investointiohjelman valmistelussa. Ohjeelle ei haeta erillismäärärahaa vuodelle 2027.

.....

Jäsen Ollila esitti pj Saarelan sekä jäsenten Myllymäki, Forsskähl ja Berglund kannattamana seuraavaa lisäystä päätösesitykseen:

"Lisäksi yhdyskuntavaliokunta edellyttää, että valmisteilla olevassa liikenteen kehittämissuunnitelmassa määritellään jalankulun ja pyöräliikenteen tavoiteverkot siten, että jalankulkua ja pyöräliikennettä käsitellään erillisinä kulkumuotoina ja että Väyläviraston suunnitteluohjeita hyödynnetään Kauniaisten katutilan ja olosuhteiden edellyttämällä tavalla soveltaen. Jatkossa katusuunnitelmien selostuksessa kuvataan lyhyesti miten suunnitelmassa on sovellettu Väyläviraston ohjeita."

Esitys sai valiokunnan yksimielisen kannatuksen.

Päätös:

Päätösesitys hyväksyttiin.

Lisäksi yhdyskuntavaliokunta edellyttää, että valmisteilla olevassa liikenteen kehittämissuunnitelmassa määritellään jalankulun ja pyöräliikenteen tavoiteverkot siten, että jalankulkua ja pyöräliikennettä käsitellään erillisinä kulkumuotoina ja että Väyläviraston suunnitteluohjeita hyödynnetään Kauniaisten katutilan ja olosuhteiden edellyttämällä tavalla soveltaen. Jatkossa katusuunnitelmien selostuksessa kuvataan lyhyesti miten suunnitelmassa on sovellettu Väyläviraston ohjeita.

Liitteet:

EI JULKAISTA_Tarjous

Oheismateriaali:

Valtuustoaloite

Jakelu:

Aloitteen jättäjä