

Vastaus valtuustoaloitteeseen Kavallintien linjauksen siirrosta ja kiertoliittymän rakentamisesta

KV 08.06.2026 § 40

558/00.02.10.00/2025

Lisätiedot:

kuntatekniikan projektiasiantuntija Stefan Tammilehto, puh. 040 482 4727

kuntatekniikkapäällikkö Anna Ahtila, puh. 050 544 6427

etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Valtuutettu Sami Villa ym. on 8.12.2025 jättänyt valtuustoaloitteen, jossa ehdotetaan Kavallintien linjauksen siirtoa länteen Bredantien kohdalle ja kiertoliittymän rakentamista uuteen risteykseen (Asematie). Valtuustoaloitteessa tuodaan esille perusteluina liikennemäärien kasvun ja haasteet kääntymisissä nykytilanteessa Asematieltä risteäville kaduille/kaduilta - Kavallintie ja Bredantie. Valtuustoaloite on **oheismateriaalina**.

Aloitteessa nostetaan esille huoli liikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta. Näiden parantamiseksi esitetään Kavallintien linjauksen muuttamista länsipäästään siten, että se yhtyy Asematielle vastaavassa kohdassa ja linjassa kuin Bredantie. Kiertoliittymän avulla parannettaisiin liikenteen sujuvuutta, liikenneturvallisuutta ja edistettäisiin kaupungin hiilineutraalisuustavoitetta. Edelleen ehdotuksessa nostetaan esille, että vapautuvalle pinta-alalle voitaisiin kaavoittaa paikka esim. kerrostalotontille. Tontin myynnillä voitaisiin edelleen rahoittaa katualueen muutuskustannukset ja tukea kaupungin kasvutavoitetta. Valtuutettu Villan aloitteen ovat allekirjoittaneet yhdeksän muuta valtuutettua.

Lähtökohdat ja kohteen tarkastelu

Asematie on yksi Kauniaisten pääkaduista ja jokaiselle liikennemuodolle tärkeä. Bredantie ja Kavallintie toimivat kokoojakatuina ja ovat alueellisesti tärkeitä väyliä liikenteelle. Asematietä pitkin kulkee Kauniaisten mittapuulla merkittävä määrä joukkoliikennettä eli 10 vuoroa tunnissa. Bredantiellä kulkee linja 212 1–2 kertaa tunnissa ja palvelulinja 232 muutaman kerran arkipäivässä. Linja 232 kulkee ainoana linjana Kavallintiellä. Asematietä pitkin kulkee seudullinen päätason pyöräilyreitti Kauniaistentieltä 110-tielle. Asematien ja Kavallintien risteuksen vieressä sijaitsevat nuorisotalo, Bio Grani, Uusi Paviljonki, Hagelstamska skolan, Gymnasiet Grankulla samskola ja Kauniaisten kuvataidekoulu. Kaikki nämä kohteet ovat tärkeitä saavutettavuudeltaan sekä tuovat liikennettä Asematielle ja kyseiseen risteykseen.

Risteysalueella, aloitteessa esitetyn Kavallintien uuden linjauksen kohdalla, sijaitsee kaupungin omistama puistoalue, Odenwallinpuisto. Nykytilassa alaspäin viettävä, Svenska skolcentrumin koululaisten kulkuyhteys etelään kulkee puistoalueen läpi. Kiertoliittymän toteutuessa vilkas liikennealue sijoittuisi lähemmäs koulua, mihin tulisi kiinnittää huomiota. Koulujen liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman (YLKV 3.12.2024) mukaan liikenneympäristöä tulisi kehittää liikennettä rauhoittavaan suuntaan erityisesti Kavallintien alkuosassa.

Kohteen liikenteellisen tärkeyden vuoksi kuntatekniikka on tehnyt alustavia selvityksiä ja taustatyötä ko. muutoshankkeen edellyttämistä vaatimuksista ja työmääristä, jotta aloitteeseen voidaan ottaa kantaa mahdollisimman hyvillä pohjatiedoilla. Kohteessa pääasialliset kaupungin ulkopuoliset sidosryhmät ovat

Caruna, Fortum ja HSY. Kuntatekniikka on myös pyytänyt kommenttia kaupungin maankäytöltä.

Suunnittelutyön osalta kohteen vaativuus muodostuu mäkisestä sijainnista ja kohteen todennäköisistä pohjaolosuhteista. Aikaisemmista töistä kertyneiden ennakkotietojen perusteella vastassa on kalliota, joka on tukeva perusta, mutta kallis työstettävä. Nykyaikaiselle kiertoliittymälle kohde on sijainnistaan johtuen ahdas. Suunnittelussa tulee huomioida nykyisen infran siirtäminen rakennustöiden alueelta ja suunnitella infran sijainti uudelleen. Odenwallinpuiston alueella sijaitsee mm. katuvalokeskus ja Carunan muuntamorakennus. Itse katualueella on HSYn vesi- ja viemärijärjestelmiä, muiden operaattoreiden johtoja (tele, sähkö ja kaukolämpö) sekä kaupungin kaapeleita. Kavallintien itäpuolella sekä Asematien eteläpuolella sijaitsee yksityisiä kiinteistöjä, jotka rajautuvat katualueeseen, joten infraa ei voida siirtää näihin kohteisiin.

Kohteen suunnittelun tueksi olisi suositeltavaa tehdä ensin liikenteen toimivuustarkastelu eli selvitys risteyksen liikenteestä ja vertailu risteykseen soveltuvista risteysvaihtoehdoista. Tämän tarkastelun jälkeen nähtäisiin kiertoliittymän toimintaedellytykset kyseisessä risteyksessä ja vaikutukset laajemmin alueen liikenteeseen. Ennakoarvioiden pohjalta tunnistetaan riski, että Kavallintien liikenne voi hetkellisesti joutua odottamaan pääsyä kiertoliittymään Asematien eteläsuunnasta tulevan vilkkaan liikenteen vuoksi. On tosin huomioitava, että mikäli kiertoliittymän yhteydessä tehdään suojatie ja pyörätien jatke jokaiseen liittyvään haaraan, tulee jalankulku ja pyöräliikenne luomaan luonnollisia katkoja ajoneuvovirtaan kiertoliittymässä. Kiertoliittymä tulisi näin rakennettuna parantamaan jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä ja väyliä alueella.

Tasauksen suunnittelu kohteeseen tulisi olemaan hyvinkin haastava. Nykyaikaiset kiertoliittymät ovat usein halkaisijaltaan yli 40 m, kun otetaan huomioon kiertoliittymän rinnalla kulkevat jalankulun väylät. Alue sijaitsee mäkisessä maastossa ja vaikka kiertoliittymä saa olla kokonaisuudessaan kallistunut niin kiertotilan viettokaltevuus on yleensä enintään 6 %. Tulosuunnan odotustilan kohdalla pituuskaltevuudeksi suositellaan enintään 2,0 %, mutta yleisenä maksimiarvona kaltevuudelle pidetään enintään 6 %. Maksimiarvoisen kaltevuuksien osalta on varmistuttava hyvästä kunnossapidosta sekä tarkistettava pyörätien jatkeiden ja suojateiden viettokaltevuudet ja niiden vastaavuus esteettömyysstandardeihin.

Kuntatekniikan suorittaman alustavan tarkastelun perusteella liittyvien teiden linjauksia ja tasauksia tulisi muokata jonkin matkaa kiertoliittymästä lähikatujen suuntaan. Katusuunnittelun yhteydessä selviäisi tarkempi rajausta tasauksen muutoksen laajuudesta niin pituus- kuin leveys suunnassa. Verrattain hyvänä vertailukohtana voidaan käyttää Postitorin kiertoliittymää, jossa tasausta muutettiin Asematien mäen suuntaan noin 60 m ja Helsingintien suuntaan 80 m. Osa alueella olevista rakenteista olisi samalla hyvä saneerata, joten looginen tasauksen rajausta alkuvaiheessa olisi pohjoisessa Lätinen koulupolku/Oppilaskodintie, etelässä Ratapolku ja idässä Teinikuja.

Viereisestä Odenwallinpuistosta poistuisi Kavallintien siirtämisen johdosta suhteellisen paljon virkistysaluetta eli viheraluetta ja kalliota. Kavallintien tulisi tulla myös riittävän suorassa linjassa kiertoliittymään, jotta Asematieltä etelän suunnasta kääntyminen Kavallintielle olisi sujuvaa raskaille ajoneuvoille. Vaihtoehtona olisi oma erillinen kääntyvien kaista Asematieltä Kavallintielle.

Tämä edellyttää, että Kavallintien linjaus tulisi lähteä suoristumaan jo Teinikujan risteyksestä. Viheralueen vähentyminen tarkoittaa myös hulevesiratkaisujen suunnittelua alueelle, mutta täten olisi mahdollista suunnitella ja toteuttaa laajempi hulevesien viivytysratkaisu alueelle. On vain huomioitava, että viivytyksen rakennetta tai sijaintia on hyvin vaikea ennakoida, joten tälle työlle tulisi varata oma lisäkustannus suunnitteluun ja toteutukseen.

Kavallintien ja Bredantien liittymät ovat lähtökohdiltaan sen verran kaukana toisistaan, että sovitus ei ole yksinkertainen. Arvioiden mukaan suunnittelutyö vaatisi ensin kohteen yleissuunnittelua ja tarkastelua, johon on kaupungin puitesopimustoimittajalta tiedusteltu kustannusarviota, n. reilu 10 t€. Mikäli kiertoliittymä osoittautuisi toimivaksi liikenne- ja viivytysratkaisuksi, on kiertoliittymän urakka-asiakirjojen (katusuunnitelma ja tämän rakennussuunnitelma) kustannusarvio varovaisesti arvioiden alustavasti noin 50 t€. Viimeistään katusuunnitelmavaiheessa on laadittava pohjatutkimukset, joiden hinnat vaihtelevat paljon laajuuden ja tarvittavan tiedon mukaan. Arvio pohjatutkimusten kustannuksesta tässä kohteessa on noin 15–30 t€. Hulevesien viivytysratkaisun suunnittelu lisää kustannuksia arviolta 10–20 t€, riippuen ratkaisun laajuudesta ja itse ratkaisusta. Kokonaisuudessaan voidaan siis arvioida, että katusuunnitelman valmiiksi saattamiseen kuluisi noin 100 t€.

Muut toimijat kohteessa

Kuntatekniikka on selvittänyt Carunan tarpeita kohteessa, koska katutilan siirto merkitsisi Carunan muuntamon siirtämistä. Siirtämisestä johtuvat Carunan kulut tulisivat olemaan arviolta noin 75 t€. Ennakoarvioon perustuen johtosiirroista tulisi kustannettavaa noin 39 t€, kun huomioidaan ikähyvitykset. Vastaavasti mikäli katusuunnittelun aikana saataisiin muu infra suunniteltua niin, ettei muuntamo tarvitsisi siirtää, tulisi pelkistä johtosiirroista kustannukset olemaan noin 20–30 t€.

HSY:n saneeraustarpeet vaihtelevat kohteessa saneerattavan alueen laajuudesta riippuen. Alueella on vanhempaa 1960-luvun vesijohtoa sekä hulevesiviemäriä, joita olisi hyvä saneerata samalla, kun alueella on muutenkin työt käynnissä. Alueella on myös uudempaa 2020-luvun jätevesiviemäriä, jota tulisi oletettavasti siirtää rakentamisen alta pois. HSY tunnisti vesihuollolle myös haasteeksi mahdolliset tase- ja tasausmuutokset, joita kiertoliittymän rakentaminen kohteeseen vaatisi. Lopullista laajuutta on vaikea arvioida, mutta jos tase- ja tasaus laskisi Bredantien sekä Kavallintien suuntaan niin mitä luultavammin johtosiirtojen määrä ja kustannukset kasvaisivat. Jätevesiviemäriin siirron kustannukset päättyisivät suurimmaksi osin kaupungin kustannukseksi, johtuen putkiston tuoreesta iästä.

On tosin huomattava, että HSY:llä on tunnistettu tarve vesijohdon kapasiteetin nostolle, mikäli vedenkulutus nousee alueella tulevaisuudessa. Jos vesihuollon kapasiteettia nostetaan, tulee vesihuollon saneeraus ajankohtaiseksi alueella. Vesihuollon osalta ei pystytä tämän tarkemmin kustannuksia vielä arvioimaan, koska kaikkia tarvittavia toimenpiteitä ei vielä tässä vaiheessa osata sanoa. Tarvittava johtosiirtojen määrä, pohjanvahvistukset ja keskenään kovin erikoinen vesihuolto alueella tekee kustannuksien arvioimisesta ikävähennyksineen ongelmallista.

Carunan ja HSY:n ohella kohteessa on lähtökohtaisesti myös kaukolämmön linjoja, jotka vaatisivat siirtoa, mikäli kiertoliittymä kohteeseen rakennettaisiin. Alueella kulkee myös eri teleoperaattoreiden kaapeleita, jotka tulisi siirtää rakennustöiden alta pois.

Maankäyttö ja viheralueet

Kuntatekniikka on myös pyytänyt Kauniaisten maankäytöltä kommenttia aloitteeseen, erityisesti koskien asuinrakentamista kohteessa.

Maankäyttö toteaa, että esitetty alue olisi varsin haasteellinen muuttaa asuinkäyttöön. Sekä kiertoliittymän rakentaminen että mahdollisen asuinrakentamisen sijoittaminen esitetyn mukaisesti tulisi edetä asemakaavamuutoksen tai -muutoksien kautta. Asuinrakentamiseen vapautuva alue on varsin ahdas.

Lisäksi alueella sijaitsee kunnallisteknisiä verkostoja ja alue on varsin altis melulle, mikä luo omia reunaehtoja hyvän asuinrakentamisen suunnittelulle.

Maankäyttö toteaa, ettei alueelle saisi muodostettua viihtyisää Kauniaisille tyypillistä vihreää asuinympäristöä ja jotta alueesta saisi toimivan, tulisi ratkaisu todennäköisesti tukeutumaan viereiseen yksityisen tahon omistamaan maa-alueeseen.

Kuntatekniikka näkee yhtenä suurena haasteena, että ratkaisu veisi osan olemassa olevasta puistoalueesta ja vaatisi puiden ja viheralueen poistoa. Valtaosa kallioisen Odenwallinpuiston puustosta sijoittuu alueen kaakkoiskulmaan, eli suunnitellun kiertoliittymän rakentamisen alueelle. Tämä ratkaisu ei vastaa mielikuvaa kaupunkivihreän arvostamisesta eikä strategian kirjausta monimuotoisuudesta ja luonnon arvostamisesta (1.3 Hyvinvoinnin vahvistaminen – yhteisöllisyyden, monimuotoisuuden ja luonnon arvostaminen).

Rakentamisen vaikutukset

Kiertoliittymän tasauksen ulottuessa selvästi nykyisen risteysalueen ulkopuolelle, tulee pohdittavaksi Asematien kehittämistarpeet ja saneeraus ylipäätään. Kuntatekniikka on tunnistanut kohteessa mm. pyöräliikenteen pääverkoston kehittämistarpeen. Asematien pyöräilyolosuhteista on tullut useita palautteita ja erityisesti Ratapolun ja Asematien risteysalueen järjestelyitä on pyydetty parannettavan. Pyöräilyn sekä kävelyn olosuhteita kehittäisi esimerkiksi pyöräkaistojen rakentaminen nykyisen ajoradan viereen. Tämän järjestelyn tarkastelu tulisi tehdä samassa tarkastelussa kuin aloitteessa esitetyn risteysalueen tarkastelu. Järjestelyllä olisi varsin huomattavia vaikutuksia niin Asematien mäkeen, nykyiseen infraan ja mahdolliseen kiertoliittymään sekä sen sijoittamiseen.

Risteysalueen työmaajärjestelyt tulisivat olemaan liikenteellisesti merkittävät vaikutukseltaan ja tilapäisten järjestelyiden vaatima tila veisi huomattavasti katutilaa sekä aiheuttaisi katupuiden menettämisen alueelta. Asematien ajoneuvoliikenne luultavasti tässä tilanteessa priorisoitaisiin ja vähintään Bredantien Asematien pääty jouduttaisiin sulkemaan ja tämä liikenne ohjaamaan kiertoreitille. Ottaen huomioon Asematiellä liikkuvien lasten ja nuorten määrän ja työmaan laajuuden, tulisi alueen tilapäiset reitit suunnitella huolella ja varata alueen liikennejärjestelyille tavallista enemmän kustannuksia rakennusvaiheessa.

Kiertoliittymän rakentamiseen kannattaa yhdistää laajemman alueen saneerauksen tarkastelu, jotta Postitori-Oppilaskodintien välinen alue tulisi saneerauksen jälkeen olemaan rauhassa merkittävältä ja isoimmilta työmailta. Tosin jos työhön yhdistetään Asematien laajempi saneeraus eli työalue olisi

arviolta Ratapolku- Oppilaskodintie, kasvaa tilapäisistä liikennejärjestelyistä koituva haitta moninkertaiseksi.

Kustannukset

Vastaavien kiertoliittymäkohteiden rakentamiskustannukset ovat esimerkinomaisesti tasaisessa kohteessa (pieni kiertoliittymä) n. 350 t€. Nyt kohteena olevassa sijainnissa alueen mäkisyys, pohjaolosuhteet (oletettavasti louhintaa tiiviissä kaupunkiympäristössä) ja erilaiset infran- ja johtosiirrot voivat merkitä hyvinkin yli 800 t€ rakentamiskustannuksia. Selvennyksenä todettakoon, että em. kustannusarvio koskee vain kiertoliittymän rakentamista. Kustannusarvio ei myöskään sisällä hulevesiratkaisuja ja on huomioitava, että tasauksen laajuutta ei pystytä arvioimaan kuin vasta suunnitteluvaiheessa ja tämä voi nostaa kustannuksia vielä huomattavasti.

Nykytilanteessa, investointibudjetin rajallisuudesta ja työjonosta johtuen, on ennustettavissa, että mahdollinen kohteen rakentamispäätös ja urakointi voisi olla toteutettavissa reilun viiden-kymmenen vuoden aikahaarukassa. Kuntatekniikka pääsisi toteuttamaan katusuunnittelua aikaisintaan, kun nyt käynnissä olevat hankkeet olisi saatu rakennettua eli arviolta vuoden 2027 lopussa. Tätä ennen tulisi kuitenkin tarkastella tarpeet asemakaavamuutoksille, ja maankäytön resurssitilanne ei myöskään mahdollista nopeaa etenemistä asiassa.

Kuntatekniikka toteaa yhteenvedona edellä esitettyihin syihin viitaten, että kohteeseen ei lähdetäisi tarkastelemaan tai suunnittelemaan kiertoliittymää. Mikäli hanke koetaan strategian osalta oleelliseksi kehityskohteeksi, on kuntatekniikalla valmius lähteä edistämään kohteen liikennetoimivuusselvittelyä ja esisuunnittelua. Varsinaisen suunnittelun määräraha 100 t€ tulisi kuitenkin varata kaupungin investointiohjelmaan erillismäärärahana jollekin taloussuunnitelmakauden myöhemmälle vuodelle.

Kaupunginhallitus:

Valtuusto merkitsee tiedoksi edellä olevan vastauksena valtuustoaloitteeseen Kavallintien linjauksen siirrosta ja kiertoliittymän rakentamisesta ja toteaa valtuustoaloitteen loppuun käsitellyksi.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Oheismateriaali:

Valtuustoaloite