

Konalan alueellinen liikenneturvallisuukselvitys



Kaupunkiympäristön aineistoja 2023:2

Konalan alueellinen liikenneturvallisuus selvitys

Kannen kuva | Jussi Yli-Seppälä
Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala
ISBN | 978-952-386-213-5
ISSN | 2489-4257

Sisällys

1. Johdanto	5
2. Lähtötiedot	6
2.1. Aluerajaus	6
2.2. Onnettomuusmäärien kehitys (2011–2015 ja 2016–2020).....	7
2.3. Katuverkon luokittelu	10
2.4. Nopeusrajoitukset.....	11
2.5. Liikennemäärät.....	13
2.6. Muut suunnitelmat	14
3. Risteysalueet	21
4. Jalankulku	25
4.1. Jalankulkijaonnettomuuspaikat	25
4.2. Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt.....	28
5. Pyöräliikenne	31
5.1. Pyöräliikenteen tavoiteverkko	31
5.2. Polkupyöräonnettomuuspaikat.....	32
6. Liikenteen rauhoittaminen	36
6.1. Hidasteet ja muut katurakenteet.....	36
6.2. Kameravalvonta.....	37
6.3. Nopeusnäytöt	38
7. Koulujen ympäristöt	39
7.1. Konalan ala-asteen koulu	39
7.2. Turvallinen koulureitti -kysely	45
8. Asukaskysely ja maastokäynnit	48
8.1. Kyselytulokset	48
8.2. Maastokäynti	52
9. Toimenpide-ehdotukset	53
9.1. Vihdintien ja Konalantien / Malminkartanontien risteys	53
9.2. Konalantien ja Vanhan Hämeenkylläntien / Vähätuvantien sekä Konalantien ja Kylväjäntien risteysalueet	54
9.3. Riihipellontie ja Riihipellonkuja	54
9.4. Kolsarintien ja Konalantien risteysalue	54
9.5. Ristipellontie	55
9.6. Tähkätie	55

9.7. Muut toimenpidemahdollisuudet.....	55
10. Lähdeluettelo.....	57

1. Johdanto

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Konalan kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuosina 2022–2023.

Alueellinen liikenneturvallisuusselvitys laaditaan yleensä kaupunginosakohtaisesti. Tarvittaessa eri kaupunginosia voidaan yhdistää samaan selvitykseen, jos yhden kaupunginosan kattava selvitys olisi liian suppea esimerkiksi kaupunginosan pienen pinta-alan vuoksi. Toisaalta tietyillä alueilla voidaan valita muitakin aluerajauksia, jos luonteva selvitysalueen koko ei noudata kaupunginosarajoja. Alueellisissa liikenneturvallisuusselvityksissä tutkitaan määrämuotoisen mallipohjan perusteella liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat ja kartoitetaan kehittämistarpeet alueittain. Kun kehittämistarpeet on löydetty, suunnitellaan tärkeimpiin kohteisiin toimenpide-ehdotukset.

Alueellisten liikenneturvallisuusselvitysten pohjalta kerätään lista koko Helsingin toimenpide-ehdotuksista. Nämä ehdotukset priorisoidaan tärkeysjärjestykseen. Listalta valitaan toteutettavat kohteet 10-vuotiseen investointiohjelmaan. Kun kohteet on aikataulutettu, laaditaan varsinaiset tarkemmat toimenpidesuunnitelmat (esim. katu- / rakentamis- / liikenteenohjaussuunnitelmat tarpeen mukaan). Priorisoitava lista päivittyy jatkuvasti uusien alueellisten liikenneturvallisuusselvitysten myötä, jolloin lopulta lista kattaa koko kaupungin toimenpide-ehdotukset. Listaa voidaan kuitenkin alkaa toteuttamaan välittömästi, kun ensimmäisiä toimenpidesuunnitelmia on saatu valmiiksi ja uusia kohteita päivitetään investointiohjelmaan mahdollisuuksien mukaan. Osa toimenpiteistä voi olla pieniä toimenpiteitä, jotka vaativat esimerkiksi vain liikennevalojen ohjelmointia.

Uudenmaan ELY-keskus on osallistunut selvityksen tekemiseen ja selvitystä tehneen työryhmän kokouksiin. Selvityksessä on käsitelty myös Konalan alueella sijaitsevien maanteiden turvallisuutta. Maanteille on esitetty myös toimenpide-ehdotuksia, mutta niiden toteuttamisesta pitää sopia vielä erikseen kaupungin ja ELY-keskuksen välillä.

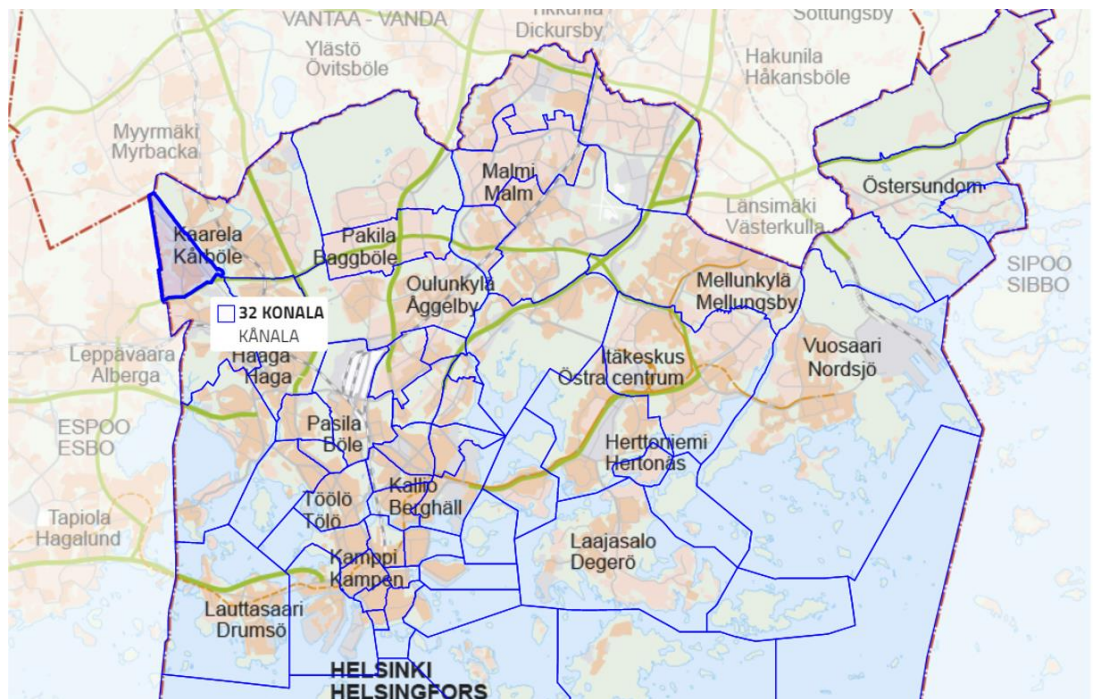
Raportissa esitetyt onnettomuustiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin, jos ei toisin mainita.

2. Lähtötiedot

Tässä luvussa on käsitelty selvityksen aluerajaus ja tärkeimmät liikenneturvallisuuteen liittyvät lähtötiedot. Lisäksi luvussa on katsaus alueen muista liikenteeseen vaikuttavista suunnitelmista.

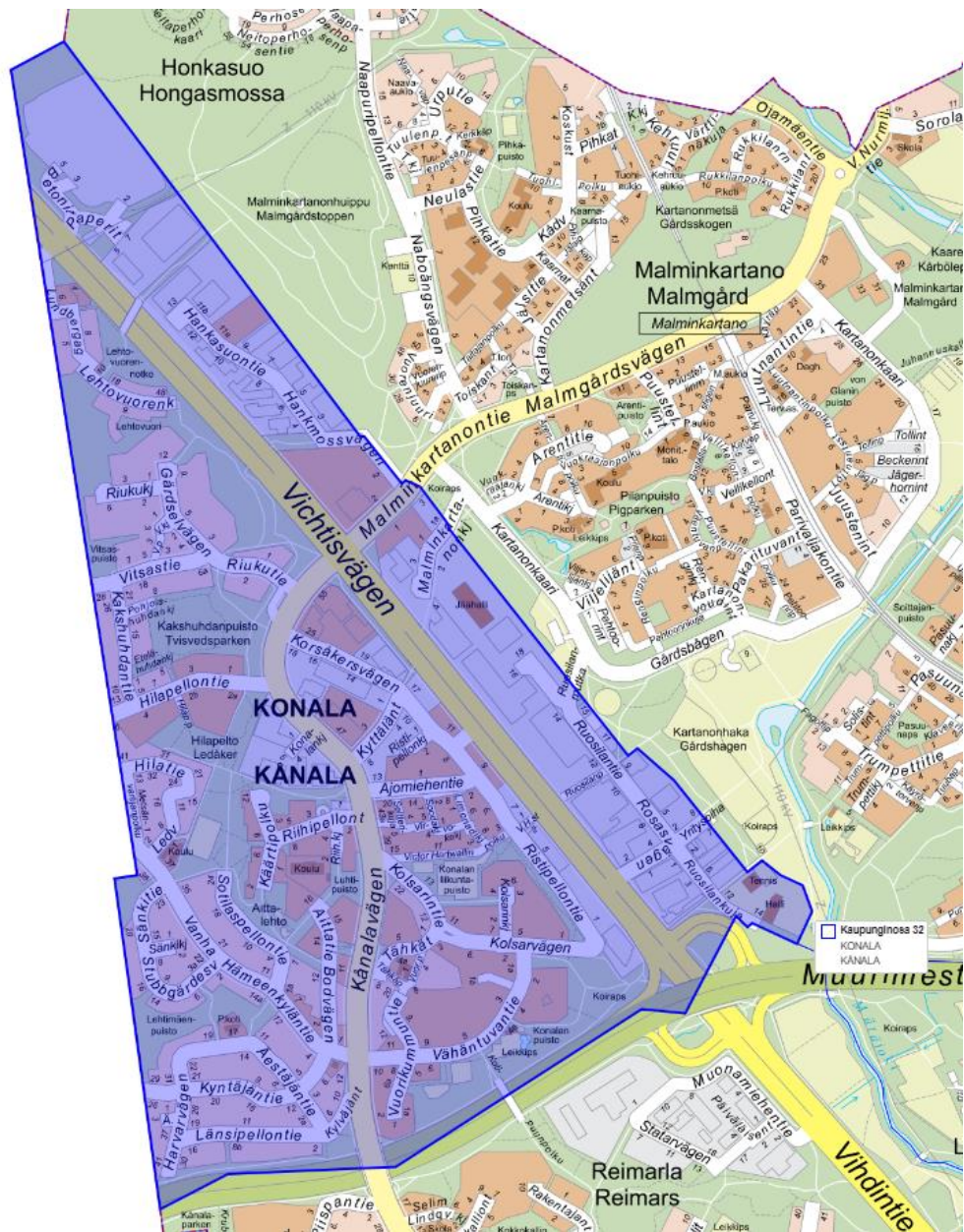
2.1. Aluerajaus

Tässä selvityksessä on käsitelty Konalan kaupunginosaa, jonka kaupunginosanumero on 32. Konala sijaitsee läntisessä suurpiirissä. Tarkka sijainti kaupungissa on esitetty kuvassa 2.1. sini-sellä korostuksella.



Kuva 2.1. Konalan sijainti Helsingissä merkittynä sinisellä korostuksella (Helsingin kartta-palvelu 2022).

Kuvassa 2.2. on esitetty kaupunginosan opaskartta ja kaupunginosan aluerajaus sinisellä korostuksella.



Kuva 2.2. Konalan kartta ja kaupunginosan alue sinisellä korostuksella (Helsingin kartta-palvelu 2022).

2.2. Onnettomuusmäärien kehitys (2011–2015 ja 2016–2020)

Poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien jakaumat vakavuuden mukaan on esitetty taulukossa 2.1. Koko Helsingin alueella tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt viisivuotisiajaksojen 2011–2015 ja 2016–2020 välillä noin 18 %. Konalan alueella vastaava vähenemä on ollut noin 14 %, joten vähenemä on ollut hieman pienempi kuin koko Helsingin alueella.

Taulukko 2.1. Onnettomuudet vakavuuden mukaan vuosina 2011–2015 ja 2016–2020

VAKAVUUS	MÄÄRÄ 2011–2015	MÄÄRÄ 2016–2020	MUUTOS
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	1	1	0
Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	55	47	-8
Omaisuuksivahinko-onnettomuudet	159	103	-56
Yhteensä	215	151	-64

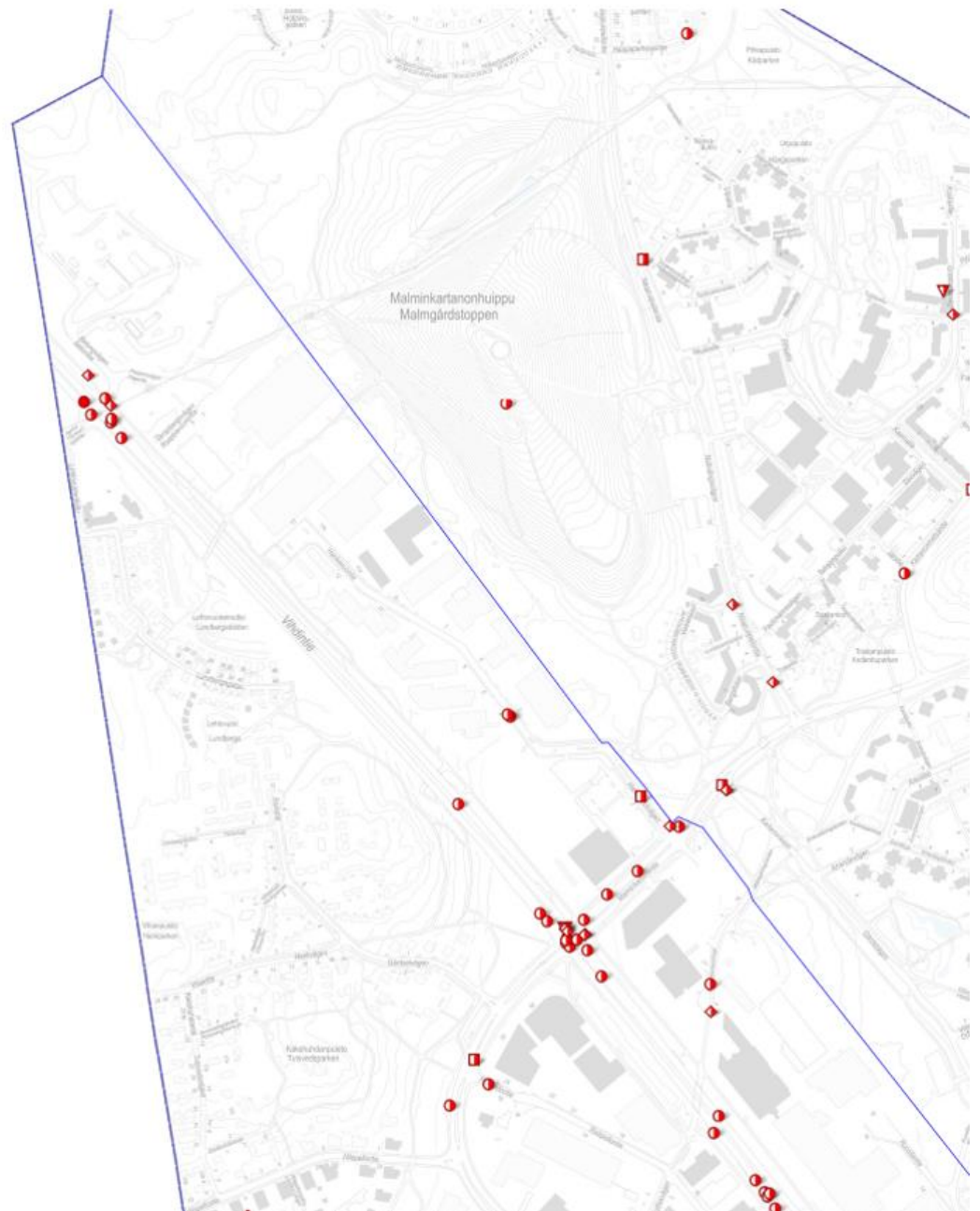
Onnettomuuksien jakauma onnettomuuslajien mukaan on esitetty taulukossa 2.2. Onnettomuuslajeittain tarkasteltuna useimmat onnettomuuslajit ovat vähentyneet, mutta jalankulkijaonnettomuuksien määrä on kasvanut kahdella ja mopo-onnettomuuksien yhdellä viisivuotisjaksojen välillä. Moottoripyörä- ja linja-auto-onnettomuuksien määrät ovat pysyneet samoina.

Yleisesti on tiedossa, että erityisesti pyöräilijöiden, sähköpotkulautailijoiden ja mopoilijoiden yksittäisonnettomuuksia ilmoitetaan harvoin poliisille, jolloin ne jäävät virallisten tilastojen ulkopuolelle. Jalankulkijoiden yksittäisonnettomuuksia, kuten liukastumisia ja kaatumisia, ei tilastoida liikenneonnettomuuksina.

Taulukko 2.2. Onnettomuudet onnettomuuslajin mukaan vuosina 2011–2015 ja 2016–2020

ONNETTOMUUSLAJI	MÄÄRÄ 2011–2015	MÄÄRÄ 2016–2020	MUUTOS
Jalankulkijaonnettomuudet	7	9	+2
Polkupyöräonnettomuudet	13	6	-7
Mopo-onnettomuudet	4	5	+1
Moottoripyöräonnettomuudet	9	9	0
Raitiovaunuonnettomuudet	0	0	0
Linja-auto-onnettomuudet	5	5	0
Pakettiauto-onnettomuudet	32	21	-11
Kuorma-auto-onnettomuudet	21	9	-12
Muu ajoneuvo -onnettomuudet	5	1	-4
Vain henkilöautoja	119	86	-33
Yhteensä	215	151	-64

Henkilövahinko-onnettomuudet (kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet) 10 vuoden ajalta kartalla eli vuosina 2011–2020 on esitetty kuvissa 2.3 ja 2.4. Suurin osa henkilövahinko-onnettomuuksista Konalan alueella on keskittynyt Vihdintiellä ja Konalantiellä sijaitseville risteysalueille. Eniten henkilövahinko-onnettomuuksia on tapahtunut Vihdintien ja Konalantien/Malminkartanon tien risteysalueella, yhteensä 19 henkilövahinko-onnettomuutta 10 vuoden aikana. Kaikilla muillakin Vihdintien risteysalueilla on sattunut useita henkilövahinko-onnettomuuksia. Konalantiellä eniten henkilövahinko-onnettomuuksia on kasaantunut Ajomiehentien risteykseen ja Vanhan Hämeen kyläntien / Vähäntuvantien risteykseen. Kasaumapaikat on käsitelty tarkemmin luvuissa 3., 4. ja 5. sekä kehittämistoimenpiteiden osalta luvussa 9. Muut henkilövahinko-onnettomuudet ovat tapahtuneet pääosin yksittäisissä sijainneissa.



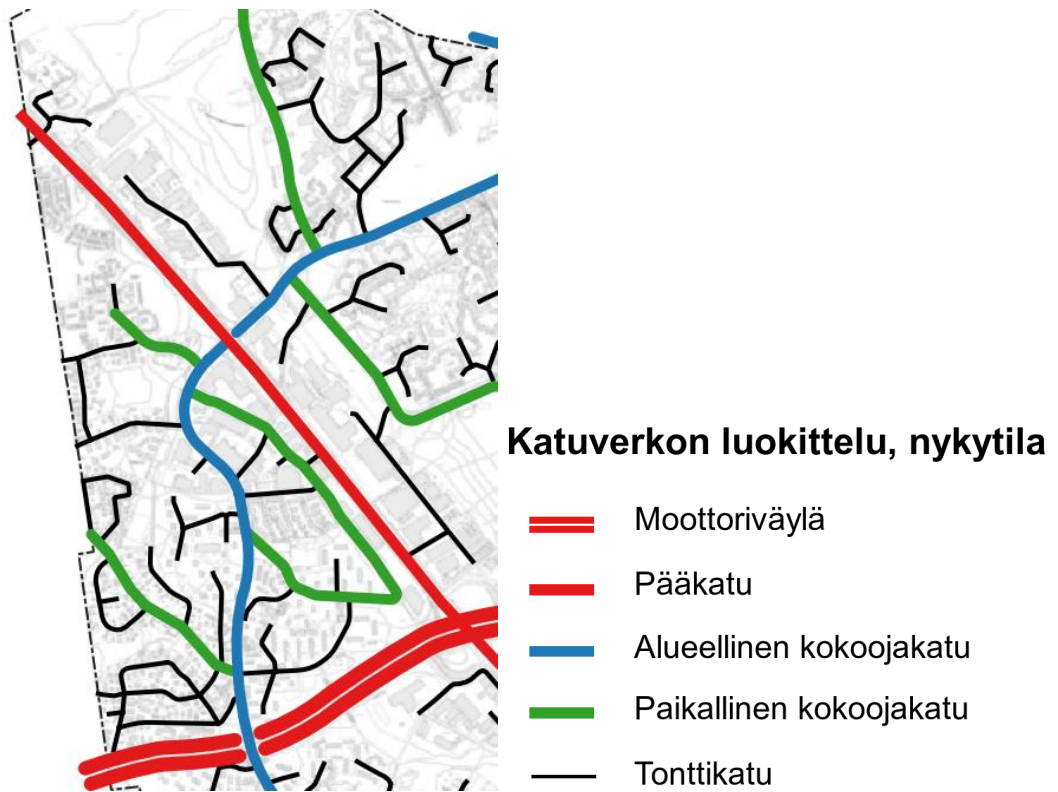
Kuva 2.3. Henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2011–2020 Konaal pohjoisosassa (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).



Kuva 2.4. Henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2011–2020 Konalan eteläosassa (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

2.3. Katuverkon luokittelu

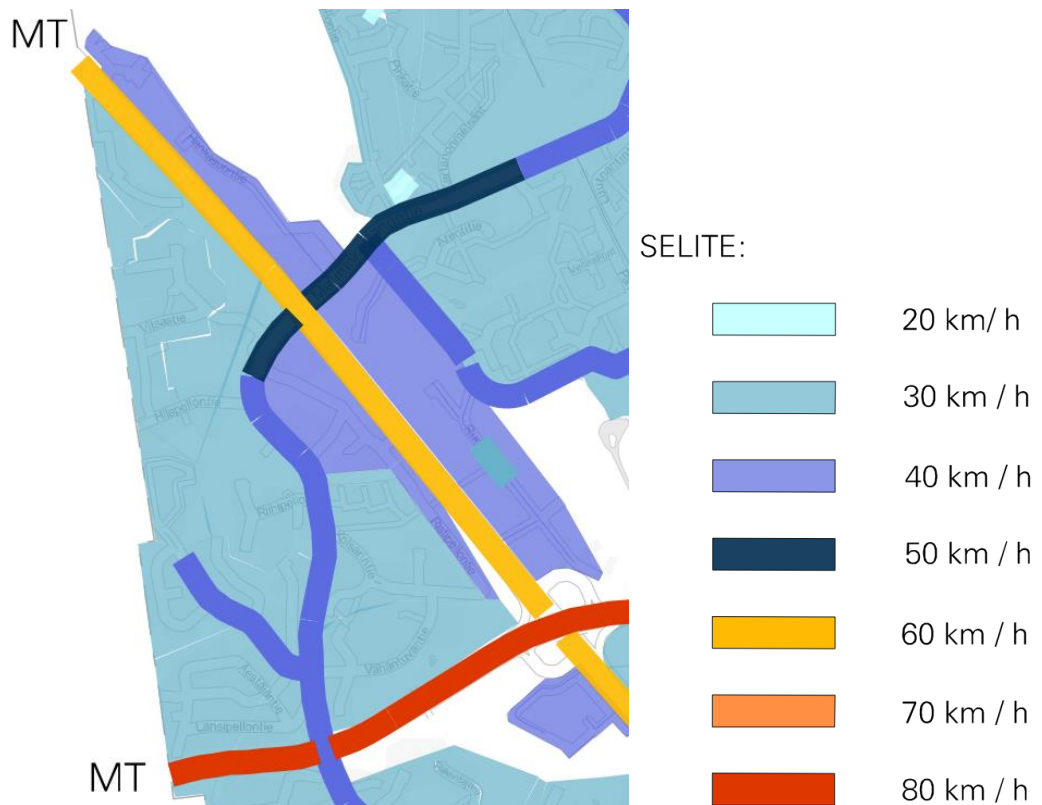
Konalan halki kulkee kaupunginosan itäosassa Vihdintie, joka on hallinnolliselta luokaltaan maantie (seututie 120). Kaupungin käyttämässä toiminnallisessa luokituksessa Vihdintie on pääkatu. Eteläreunassa kaupunginosaa rajaa Kehä I (maantie, seututie 101), jonka toiminnallinen luokka on moottoriväylä. Pieniä osia Kehä I:stä on Konalan kaupunginosan rajojen sisäpuolella, mutta pääosin Kehä I sijaitsee Pitäjänmäen kaupunginosassa. Tästä syystä Kehä I:stä ei ole tarkasteltu tässä selvityksessä tarkemmin lukuun ottamatta ramppien risteysä Vihdintiellä. Kaupunginosan läpi kulkee alueellinen kokoojkatu, Konalantie, joka jatkuu Vihdintien itäpuolella Malminkartanontienä. Kaupunginosassa on myös neljä paikallista kokoojkatua, joista Vanha Hämeen kyläntie jatkuu lännessä Espoon puolelle. Katuverkko kytkeytyy myös muutamien tonttikatujen kautta Espoon katuverkkoon. Loput Konalan kadut ovat tonttikatuja. Kuvassa 2.5. on esitetty katuverkon luokitus kartalla.



Kuva 2.5. Katuverkon luokitus (Helsingin kaupunki 2021a).

2.4. Nopeusrajoitukset

Konalan katujen nopeusrajoituksena on pääosin alueellinen 30 km/h -rajoitus. Konalantien nopeusrajoitus on alueellisten kokoojakatujen nopeusrajoitusperiaatteen mukainen 40 km/h. Konalan itäosan teollisuusalueiden alueellinen nopeusrajoitus on 40 km/h. Malminkartanontien alkupään nopeusrajoitus on 50 km/h. Maanteiden nopeusrajoitukset eli Vihdintien ja Kehä I:n nopeusrajoitukset ovat 60 km/h ja 80 km/h. Kuvassa 2.6. on esitetty nopeusrajoitukset vuoden 2021 tilanteessa.



Kuva 2.6. Nopeusrajoitukset vuoden 2021 tilanteessa (Helsingin kaupunki 2019a).

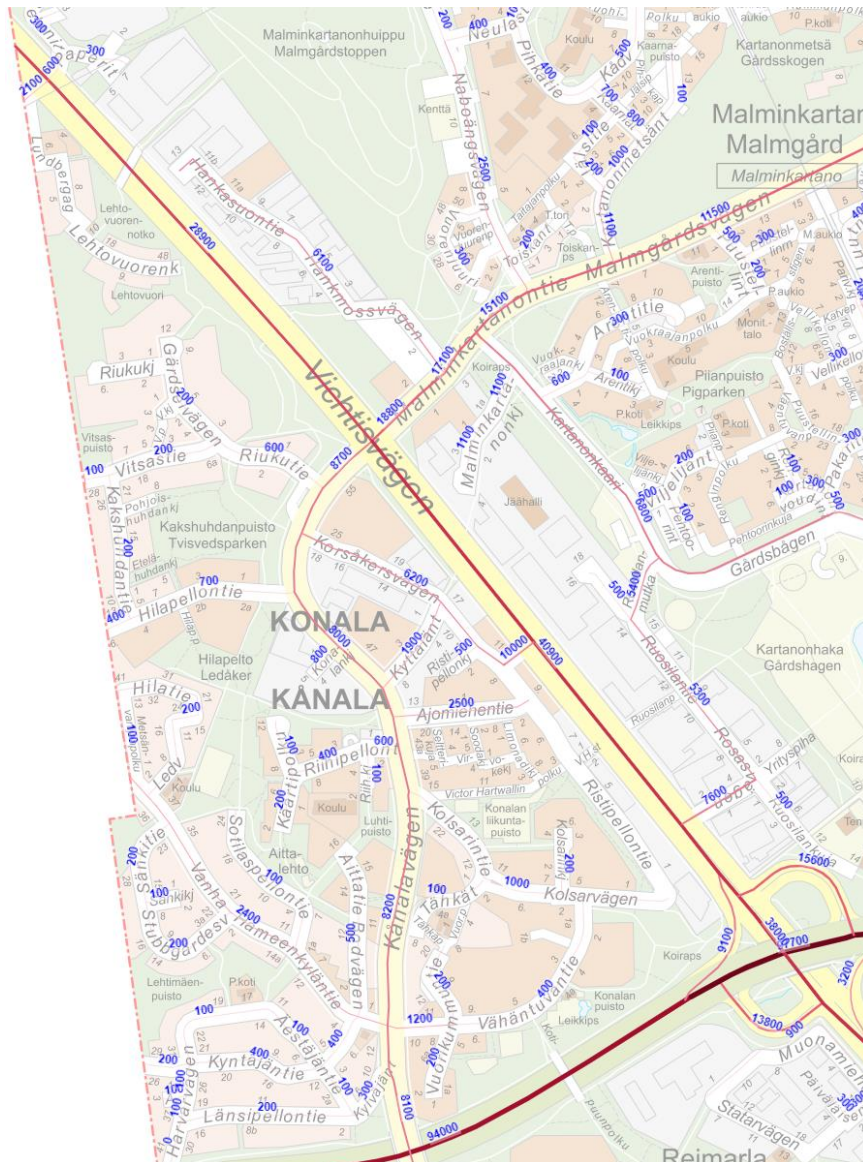
Konalan nopeusrajoitukset ovat lähes täysin vuonna 2018 hyväksytyjen nopeusrajoitusperiaatteiden mukaiset (Helsingin kaupunki 2017). Vain Konalantien pohjoisosan ja Malminkartanontien länsiosan nopeusrajoitus on nyt 50 km/h ja se laskee myöhemmin 40 km/h:ksi, jolloin nopeusrajoitus on alueellisia kokoojakatuja koskevan periaatteen mukainen. Nopeusrajoitus lasketaan, kun Malminkartanontielle toteutetaan yksisuuntaiset pyörätiet. Kyttäläntien nopeusrajoitus on tällä hetkellä teollisuusalueiden tonttikatujen periaatteen mukaan 40 km/h. Alueen luonne ja maankäyttö on kuitenkin muuttumassa, jolloin kadulle sopisi paremmin asuinalueiden tonttikatujen periaatteen mukainen 30 km/h. Nopeusrajoitus muutetaan Ristipellontien ympäristöön laadittavan liikenteen ohjaussuunnitelman yhteydessä. Kuvassa 2.7 on esitetty myöhemmin nopeusrajoitusperiaatteiden mukaisiksi muuttuvat nopeusrajoitukset.



Kuva 2.7. Myöhemmin nopeusrajoitusperiaatteiden mukaisiksi muuttuvat rajoitukset (Helsingin kaupunki 2018a).

2.5. Liikennemäärät

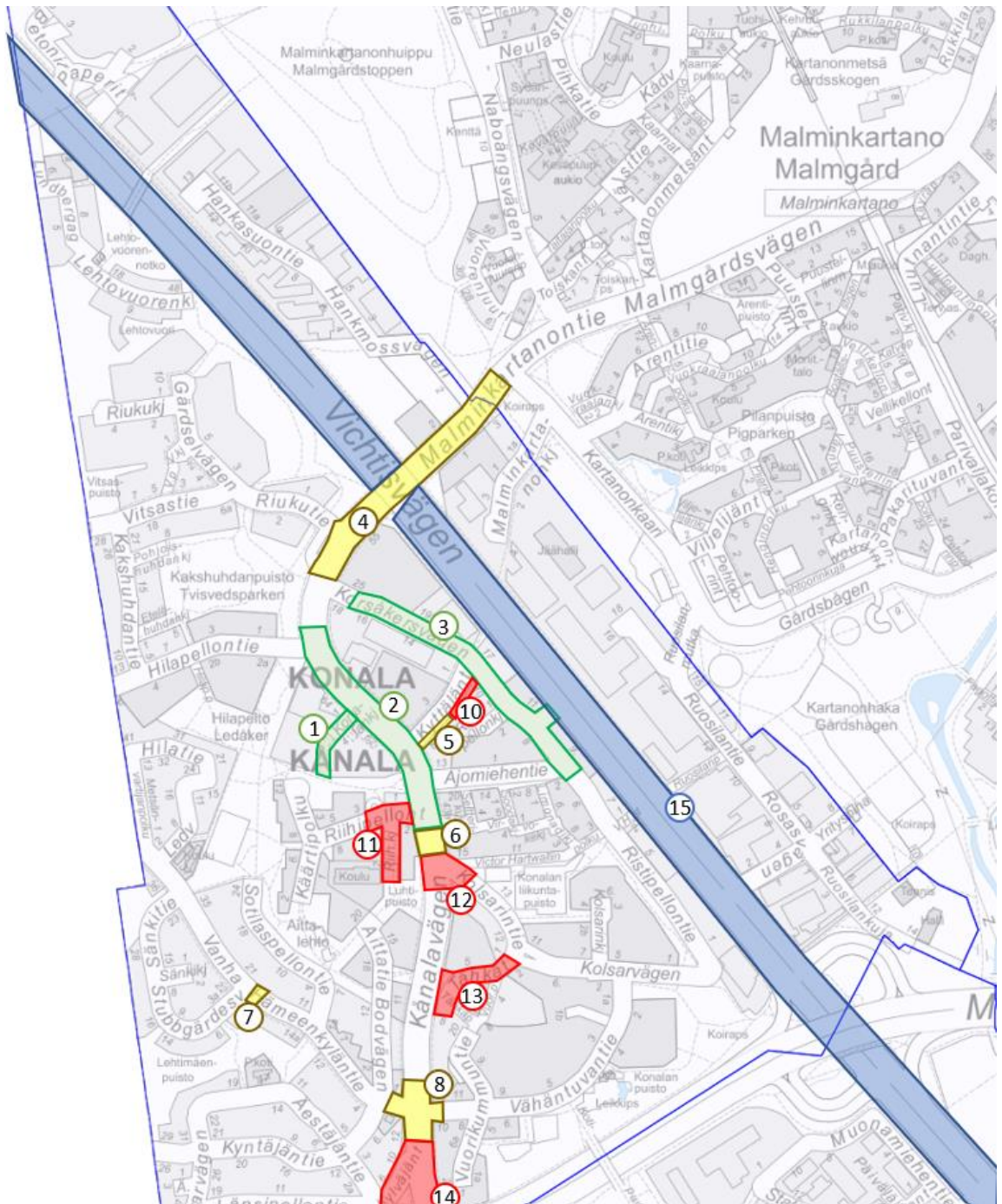
Suurimmat moottoriajoneuvojen liikennemäärät ovat Kehä I:llä, jossa syksyn keskimääräinen arkivuorokauden liikenne (KAVL) vuonna 2019 oli korkeimmillaan lähes 94 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vihdintien syksyn KAVL oli vuonna 2019 lähes 29 000 Konalantien risteyksen pohjoispuolella. Konalantien ja Kehä I:n välillä Vihdintien liikennemäärä oli vuonna 2015 noin 41 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Malminkartanonttiellä syksyn KAVL oli noin 17 000 vuoden 2019 laskennassa Hankasuontien ja Kartanonkaaren välillä. Konalantiellä on laskettu liikennettä vuonna 2018 ja 2019, jolloin liikennemäärät vaihtelivat kadulla 8000–8200 ajoneuvon välillä. Vanhalla Hämeenkyläntiellä syksyn KAVL oli 2 400 vuonna 2019. Konalan tonttikatujen liikennemäärät ovat pääosin arviolta joitakin satoja ajoneuvoja vuorokaudessa. Teollisuusalueiden tonttikaduilla määrät ovat paikoin suurempia, joitakin tuhansia ajoneuvoja vuorokaudessa. Kuvassa 2.8. on esitetty liikennemääräkartta, joiden lukuarvot kuvaavat syksyn keskimääräistä arkivuorokauden liikennettä.



Kuva 2.8. Liikennemäärät (Helsingin kaupunki 2022a).

2.6. Muut suunnitelmat

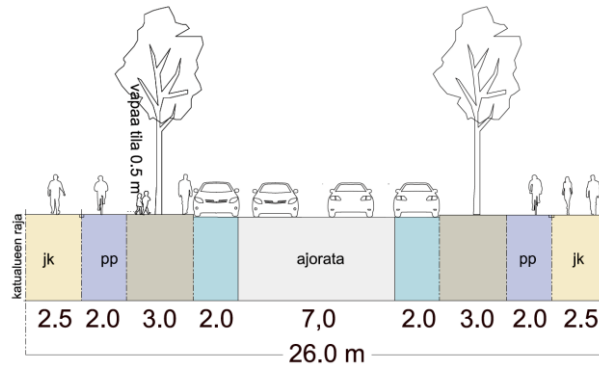
Tässä luvussa on esitetty tärkeimpiä Konalaan liittyviä suunnitelmia, jotka vaikuttavat liikenneturvallisuuteen. Osa suunnitelmista on jo hyväksytty, kun taas osa on vasta luonnosasteella. Kooste Konalan aluetta koskevista liikenteeseen liittyvistä tärkeimpien suunnitelmien aluerajauksista on esitetty kuvassa 2.9. Vihreällä on esitetty jo hyväksytyt suunnitelmat ja keltaisella luonnosvaiheessa olevat suunnitelmat. Punaisella on esitetty luonnokset, jotka edellyttävät asema-kaavamuutosta ja sinisellä suunnitelmat, jotka ovat Vihdintiellä eli valtion ELY-keskuksen alueella. Suunnitelmia on esitetty seuraavissa kappaleissa ja niihin liittyvää numerointia käytetään kartassa.



Kuva 2.9. Kooste Konalan aluetta koskevista liikenteeseen liittyvistä tärkeimpien suunnitelmien aluerajauksista.

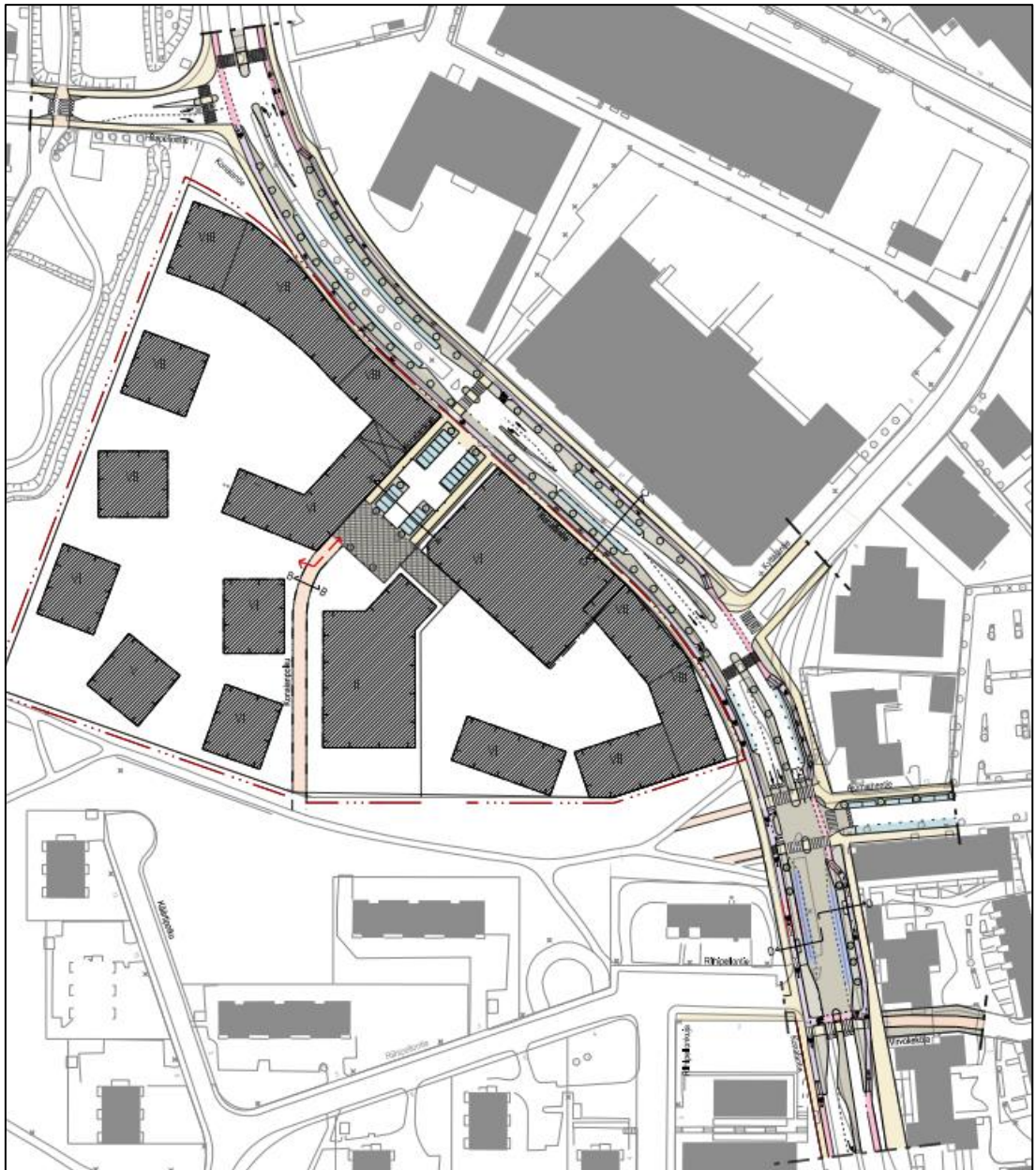
Katuverkon jo hyväksytyt hankkeet:

1. Konalankuja on suunniteltu uuden asuntoalueen, päiväkodin ja kivijalkaliikkeiden tarpeita varten, jolle kaksi puuriviä ja kadun päässä oleva kivetty aukio luovat puitteet. Lisäksi kadun varressa on 20 kohtisuoraa vieras- ja asiointipysäköintipaikkaa, minkä vuoksi kääntyminen tapahtuu aukion sijasta ajoradalla. Konalanpolku luo jalankulun ja pyöräilyn yhteyden Konalankujan ja Hilapellon puiston välille. Liikennesuunnitelman pohjalta tehty katusuunnitelma on valmisteilla, ja rakentamisen oletetaan alkavan vuonna 2024.
2. Konalantien keskiosan liikennesuunnitelma välillä Hilapellontie–Virvokekuja määrittää uuden poikkileikkauksen Konalan keskustan alueella (kuvat 2.10. ja 2.11.). Ajoradan kummallekin puolelle istutetaan puurivit. Ajoradan puolella on pysäköintirivit, koska kadun varrelle tulee lisää liiketilaa ja asukkaiden vieraatkin tarvitsevat pysäköintimahdollisuuksia. Puurivin toiselle puolelle tulee pyörätie, mutta eri tasoon kuin jalkakäytävä. Suunnitelma tarkentuu katusuunnitelmaa tehtäessä.



Kuva 2.10. Konalantien poikkileikkaus Konalankujan ja Kyttäläntien välillä (Helsingin kaupunki 2021b).

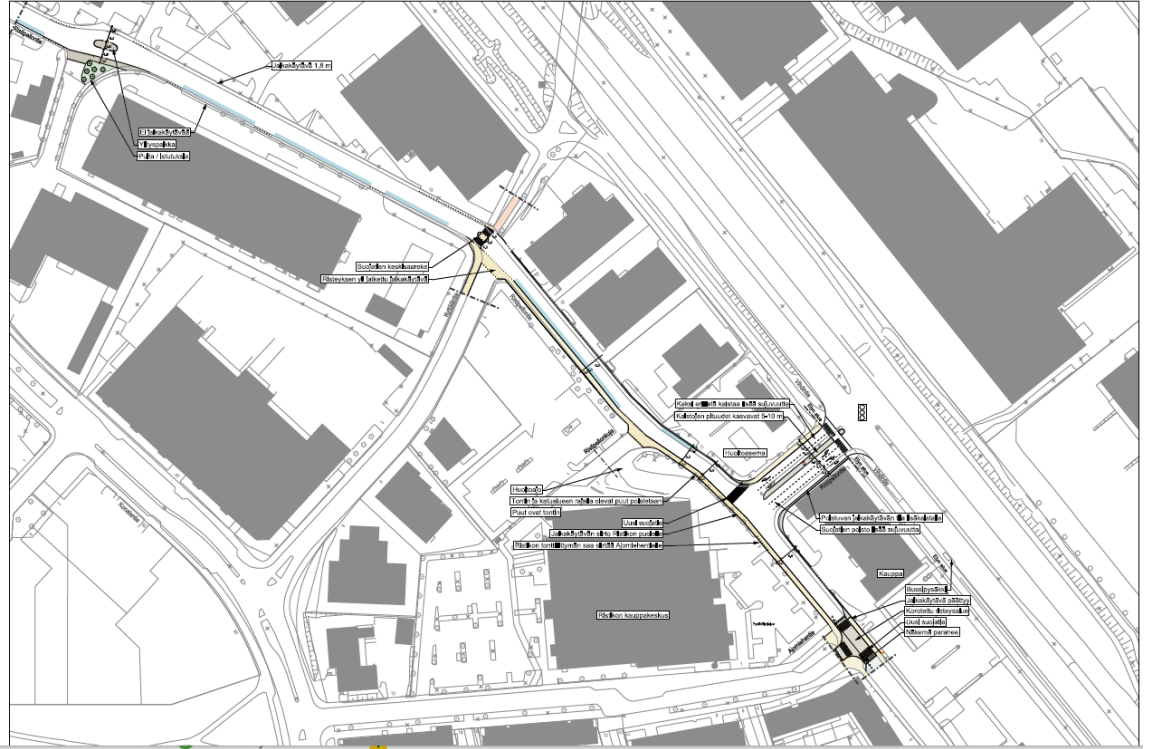
Merkittävin jalankulun ylityspaikka on Ajomiehentien ja Riihipellontien risteysalueiden välillä, jossa on kolme vilkasta suojatietä ja bussipysäkit. Konalantie rakennetaan tällä välillä korotettuna kadunosana, ja sitä korostetaan erilaisella pintamateriaalilla, mikä rauhoittaa ajonopeuksia ja tekee jalankulkijoiden kadun ylittämisestä turvallisempaa. Hilapellontien ja Kyttäläntien risteysalueiden mitoitusta on tarkistettu 40 km/h nopeusrajoitusta vastaaviksi, mikä helpottaa kääntyvän liikennevirran ylitystä. Samalla suojateiden ja pyörätien jatkeiden pituudet lyhenevät, mikä tekee jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kadunylityksestä turvallisemman. Tonttikatujen kohdille tulee risteyksen yli jatkettu jalkakäytävä. Konalantien keskiosan rakennustyöt on suunniteltu alkavaksi vuonna 2026.



Kuva 2.11. Konalankujan ja Konalantien keskiosan liikennesuunnitelma (piir. 7016 / 20.10.2020) (Helsingin kaupunki 2021b).

3. Ristipellontielle on hyväksytty liikennesuunnitelma, joka ottaa huomioon asumisen ja asiain laajentumisen yritysalueelle (kuva 2.12).
 - Ristipellontien länsipäähän tulee uusi keskisaarekkeellinen kadunylityspaikka, josta on pääsy osoitenumeroihin 14, 16 ja 18.
 - Ristipellontielle Kyttäläntien risteykseen rakennetaan suojatien kohdalle uusi keskisaareke ja Kyttäläntien risteyksen yli rakennetaan jalkakäytävä, jotta yhteys alikulkuun olisi turvallinen. Lisäksi Kyttäläntien asuntokadun nopeusrajoitus lasketaan 40 kilometristä tunnissa 30 kilometriin tunnissa.
 - Ristipellontien ja Vihdintien välikadun kaistat pidentyvät, koska nykyinen suojatie poistuu ja keskisaarekettä pidennetään. Lisäksi rakennetaan uusi ajokaista idästä lännen suuntaan risteyksen välityskyvyn parantamiseksi. Ristipellontien länsipuolelle rakennetaan uusi jalkakäytävä, jolloin jalankulkijoiden reitistä tulee turvallisempi ja yhtenäisempi.

- Ristipellontien ja Ajomiehentien risteykseen rakennetaan korotettu risteysalue, koska se on tärkeä kadunylityspaikka kaupalle ja Vihdintien bussipysäkille.



Kuva 2.12. Ristipellontien liikennesuunnitelma (piirustus 7357 / 10.3.2023) (Helsingin kaupunki 2023).

Katuverkon luonnosvaiheessa olevat hankkeet:

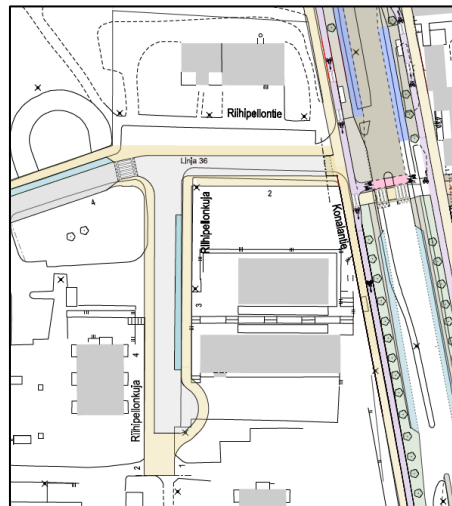
4. Konalantien pohjoisosan kaksisuuntaiset pyörätiet muutetaan yksisuuntaisiksi samaan aikaan Malminkartanontien pyöräteiden kanssa. Lisäksi nopeusrajoitus 50 km/h laskeaan 40 km:iin/h ja muitakin yksityiskohtia voidaan tarkistaa.
5. Konalantien 45 asuinrakennuksen rakentamisen yhteydessä Kyttäläntien koillisreunalle rakennetaan jalkakäytävä.
6. Konalantien keskiosan liikennesuunnitelmaan tehdään jatke Kolsarintiehen asti, jotta rakentaminen voi tapahtua samanaikaisesti.
7. Vanhalle Hämeen kyläntielle esitetään tässä selvityksen perusteella korotettua suojatietä Sänkitien risteykseen. Toimenpidettä on käsitelty tarkemmin luvussa 6.1.
8. Vanhan Hämeen kyläntien / Vähäntuvantien risteysalueen parantamista esitetään tämän selvityksen perusteella. Toimenpiteet ovat:
 - linja-autopysäkin siirto Konalantien etelähaaralta pohjoishaaralle,
 - puuttuvan pyörätieyhteyden jatkaminen Vanhalle Hämeen kyläntielle,
 - keskisaarekkeen lisääminen Vanhalle Hämeen kyläntielle Aittatien risteykseen
 - kääntymiskaistojen poistaminen Konalantieltä risteuksen pienentämiseksi, jolloin
 - o suojatietelytykset ovat lyhyempiä ja turvallisempia
 - o kääntyminen sivutielle on lyhyempi ja helpompi

- Vähäntuvantien risteys saadaan tuotua tasaiselle maalle
Toimenpiteet edellyttävät tarkemman liikennesuunnitelman laatimista.

9. Konalantien sillan (Kehä I) peruskorjauksen yhteydessä pyöräkaistojen tilalle rakennetaan yksisuuntaiset pyörätiet. Näin pyritään toimimaan muuallakin Konalantiellä, jos katu joudutaan peruskorjaamaan.

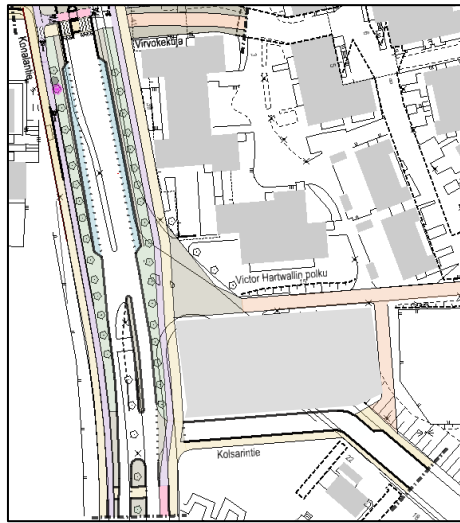
Katuverkon ideatason liikennehankkeet, mitkä edellyttävät asemakaavan muutosta:

10. Jalkakäytävän rakentaminen Kyttäläntien itäosalle. On tärkeää, että jalkakäytävä saadaan rakennettua Ristikon korttelin ympäri, koska asutus ja asiointi on levinnyt yritysalueelle päin.
11. Konalan ala-asteen ympäristöön on laadittu alustava liikennesuunnitelma (kuva 2.13), joka liittyy jo hyväksytyyn Konalantien keskiosan suunnitelmaan ja edellyttää muutoksia asemakaavaan. Riihipellontielle rakennettaisiin korotettu suojatie, ja sen jatkeeksi Riihipellonkujan länsilaidalle rakennettaisiin uusi jalkakäytävä. Kadun päähän tulisi uusi käänköpaikka koulun saattoliikennettä varten.



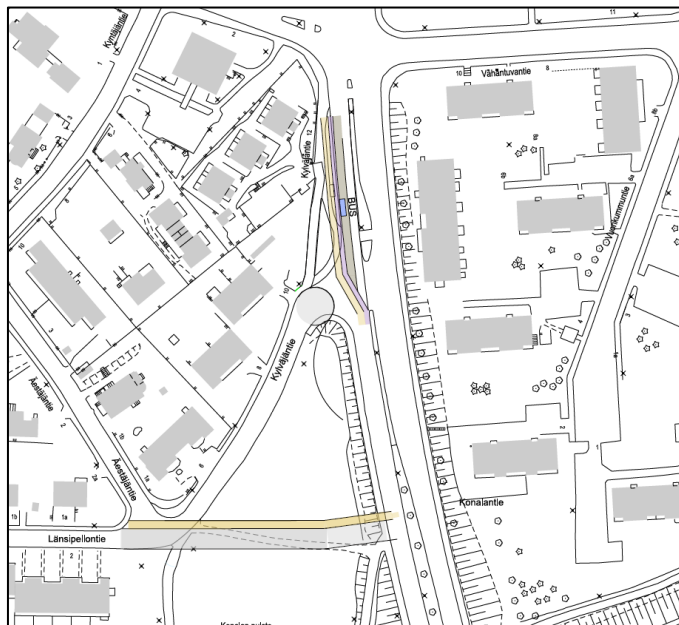
Kuva 2.13. Luonnos Riihipellontien ja Riihipellonkujan liikennesuunnitelmaksi, mikäli alueelle tehdään uusi asemakaava.

12. Kolsarintien ja Konalantien nykyinen y-mallinen risteys on hankala ja vie tarpeettoman paljon tilaa. Tavoite olisi, mikäli asemakaava sen mahdollistaisi, että Kolsarintie risteäisi kohtisuoraan Konalantien kanssa. Risteyksen kohdalla olisi kadun poikkileikkauksen muutoskohta siten, että eteläosan nykyinen puurivi on ajoratojen keskellä ja pohjoisosalla uudet puurivit reunustavat ajorataa. Keskisaarekkeellinen suojatie on mahdollista sijoittaa kohtaan, jossa ajoratoja on 1+1. Luonnos liikennesuunnitelmasta on esitetty kuvassa 2.14.



Kuva 2.14. Luonnos Kolsarintien ja Konalantien risteuksen liikennesuunnitelmaksi, mikäli alueelle tehtäisiin uusi asemakaava.

13. Tähtätielle on tavoitteena rakentaa uusi jalkakäytävä sekä selkeyttää pyöräreittejä ja kääntöpaikkaa pysäköintipaikkoineen.
14. Kylväjäntien nykyinen risteys on hankala, tarpeettomasti tilaa vievä ja se on liian lähellä Vanhan Hämeen kyläntien risteystä. Lisäksi bussipysäkkiä on tarpeen pidentää nykyisen risteuksen alueelle. Tilanne selkiytyisi, jos Kylväjäntiestä tehtäisiin umpitie ja Länsipellontietä jatkettaisiin Konalantiehen, jolloin saataisiin kohtisuora risteys (kuva 2.15).



Kuva 2.15. Luonnos Länsipellontien ja Konalantien risteuksen liikennesuunnitelmaksi, mikäli alueelle tehtäisiin uusi asemakaava.

Vihdintien hankkeet:

15. Uudenmaan ELY-keskus on laatinut Vihdintien kestävän liikkumisen laatukäytävä -suunnitelman, jonka perusteella on käynnistetty jatkosuunnittelu Vihdintien suuntaisen pyörätien parantamisesta. Kestävän liikkumisen laatukäytävä -suunnitelman tavoitteena oli edistää kestävästä liikkumisesta kokoamalla useita erikokoisia parantamistarpeita ja toimenpiteitä suuremmaksi hankekokonaisuudeksi. Tavoitteena oli myös saada Vihdintiestä MAL-tavoitteiden mukainen kestäville kulkumuodoille houkuttelevampi ja turvallisempi reitti alueen kasvavan maankäytön tarpeisiin. Vihdintiellä on merkittäviä liikenneturvallisuuksongelmia johtuen valo-ohjatuista risteyksistä sekä jalankulun ja pyöräilyn risteämisestä tasossa. Hankkeessa tarkasteltiin mm. seuraavia toimenpiteitä:

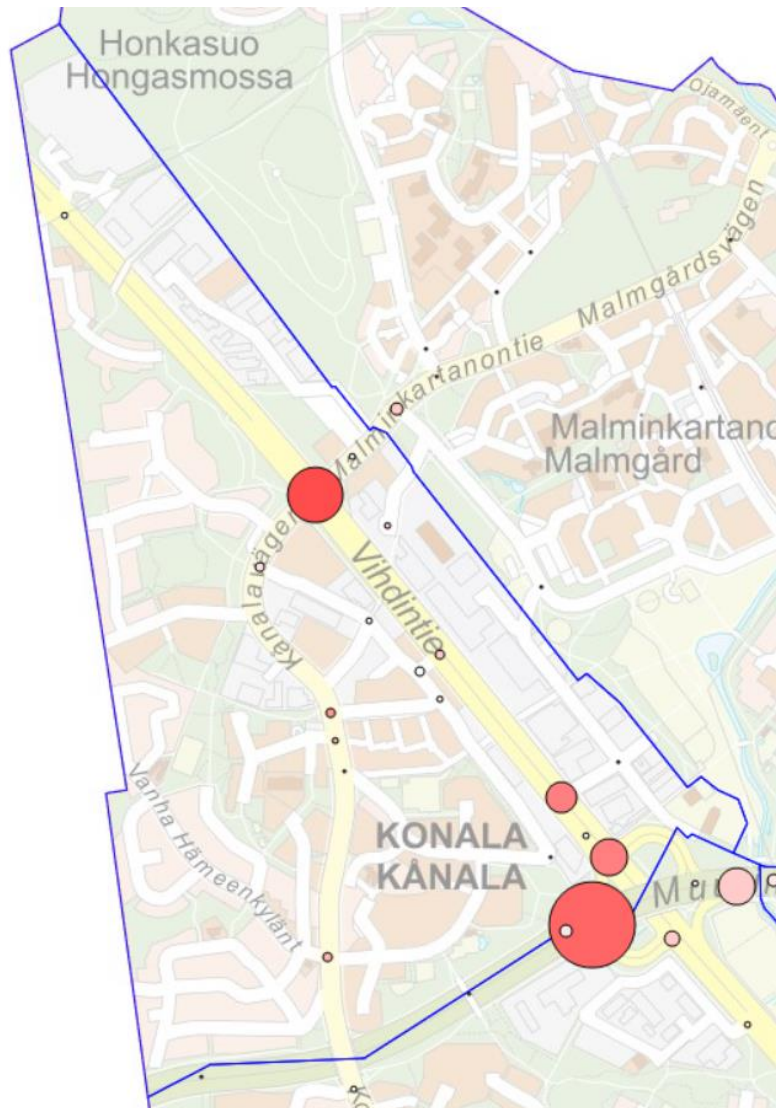
- Vihdintien pituussuuntainen nopea ja laadukas pyöräilyn pääreitti
- Tien poikittaissuuntaiset jalankulku- ja pyöräily-yhteydet
- Kulkuyhteydet pysäkeille, osin kaupungin katuverkon puolella
- Pysäkkiympäristöt kuten katokset, odotustilat
- Pyörien liityntäpyöräpysäköinti
- Viitoitukset ja opasteet, pääkaupunkiseudun pyöräviitoituksen yleissuunnitelman mukaisesti
- Alikulut ja liikennevalot
- Risteyksien tarpeelliset uudelleenjärjestelyt
- Kunnossapidon taso, päällysteet, valaistus

Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus on esittänyt automaattisia kameravalvontapisteitä Vihdintielle Konalantien/Malminkartanontien risteykseen. Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattivalvontapisteiden sijainnin arviointi –raportissa (Uudenmaan ELY-keskus ja Ramboll Finland Oy 2020). Selvitys luo edellytykset tarkemmalle toteutussuunnittelulle, jota varten ELY-keskus on laatinut esityksen Väylävirastolle ja Fintrafficille esisuunnitelman pohjalta. Lopullisen päätöksen toteuttamisesta tekevät Väylävirasto ja Fintraffic.

Pienempien toimenpiteiden osalta ELY-keskus on toteuttamassa myös Vihdintien puiden karsimista Paperitien risteyksen kohdalta risteysalueen näkemien parantamiseksi. Kehä I:ltä Vihdintielle johtavalla rampilla on havaittu tilanteita, jossa moottoriajoneuvot oikaisevat jalankulku- ja pyöräilyväylän kautta Ruosilankujalle ja ympäristön teollisuusalueelle. ELY-keskus on jo asentanut erotuskaistalle kaiteen. Ongelma on kuitenkin jatkunut edelleen ja suunnitelmissa on estää väärinkäyttöä pidentämällä kaidetta Vihdintien risteykseen asti.

3. Risteysalueet

Risteysalueiden turvallisuutta on analysoitu onnettomuuksien lukumäärän ja IND5-luvun avulla. Kuva 3.1. sisältää risteysten onnettomuusanalyysin, jossa ympyrän halkaisija kuvaa liittymässä tapahtuneiden onnettomuuksien määrää ja värin tummuus onnettomuuksien vakavuutta (IND5-luku). Analyysiin lasketaan mukaan viiden vuoden onnettomuudet (vuosilta 2016–2020). Onnettomuus lasketaan mukaan liittymää kuvaavaan ympyrään, kun se on sidottu liittymäpisteeseen (liittymän keskipiste) ja tapahtunut 50 metrin säteellä liittymäpisteestä. IND5-luku lasketaan kaavalla: (henkilövahinko-onnettomuudet + 0,2 * omaisuusvahinko-onnettomuudet) / 5. Ympyrän väri tummenee IND5-luvun kasvaessa.



Kuva 3.1. Risteysten onnettomuusmalli (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

Taulukossa 3.1. on esitetty risteykset, joissa on tapahtunut lukumääräisesti eniten onnettomuuksia.

Taulukko 3.1. Risteykset, joissa lukumääräisesti eniten onnettomuuksia (vuodet 2016–2020) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

PISTE	LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
4179	19	1,4	VIHDINTIE	KONALANTIE
351	13	1,16	VIHDINTIE	KEHÄ I LIITTYMÄ
5305	11	1,08	VIHDINTIE	RUOSILANTIE
3937	4	0,8	KONALANTIE	AJOMIEHENTIE
2457	4	0,64	KONALANTIE	VÄHÄNTUVANTIE
4310	4	0,48	VIHDINTIE	RISTIPPELLONTIE
2810	4	0,32	KONALANTIE	RISTIPPELLONTIE
4261	4	0,16	RISTIPPELLONTIE	RISTIPPELLONTIE

Taulukossa 3.2. on esitetty risteykset, joissa on suurin IND5-luku tarkastelujaksona.

Taulukko 3.2. Risteykset, joissa suurin IND5-luku (vuodet 2016–2020) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

PISTE	LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
4179	19	1,4	VIHDINTIE	KONALANTIE
351	13	1,16	VIHDINTIE	KEHÄ I LIITTYMÄ
5305	11	1,08	VIHDINTIE	RUOSILANTIE
3937	4	0,8	KONALANTIE	AJOMIEHENTIE
2457	4	0,64	KONALANTIE	VÄHÄNTUVANTIE
5314	3	0,6	KONALANTIE	RIIHIPPELLONTIE
4310	4	0,48	VIHDINTIE	RISTIPPELLONTIE
2396	3	0,44	MALMINKARTANON-KUJA	MALMINKARTANONKUJA
2426	2	0,4	KONALANTIE	KOLSARINTIE
2810	4	0,32	KONALANTIE	RISTIPPELLONTIE

Eniten onnettomuuksia lukumääräisesti ja suurin IND5-luku on Vihdintien ja Konalantien risteyksessä. Vuosina 2016–2020 risteyksessä on tapahtunut 19 onnettomuutta, joista neljä oli henkilövahinko-onnettomuuksia. Risteyksen onnettomuusmäärä on 17. suurin ja IND5-luku 15. suurin Helsingin kaikista risteyksistä. Muissa risteyksissä suurin onnettomuusmäärä on korkeintaan 13 ja IND5-luku korkeintaan 1,16.

Vihdintien ja Konalantien risteyksessä tapahtuneista 19 onnettomuudesta 10 on ollut peräänajoja vuosina 2016–2020. Viisi onnettomuutta on ollut risteämisonnettomuuksia, jotka ovat johtuneet punaista päin ajosta. Kaksi onnettomuudesta on ollut auton törmäyksiä pyöräilijään ja yksi jalankulkijaan. Yksi onnettomuus oli kylkikosketus risteysalueella. 12 onnettomuudessa syyllinen on ajanut Vihdintietä pitkin. Syyllisten tulo- ja menosuunnat ovat jakautuneet moniin eri vaihtoehtoihin. Yleisimpiä syitä onnettomuuksiin ovat olleet havainnointivirheet, jotka ovat johtuneet esimerkiksi liian suuresta tilannenopeudesta ja johonkin muuhun toimintaan kuin ajamiseen keskittymisestä. Jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksia on käsitelty tarkemmin luvussa 4. ja 5. Kuvassa 3.2. on esitetty Vihdintien ja Konalantien risteyksessä tapahtuneet onnettomuudet kartalla vuosina 2016–2020.

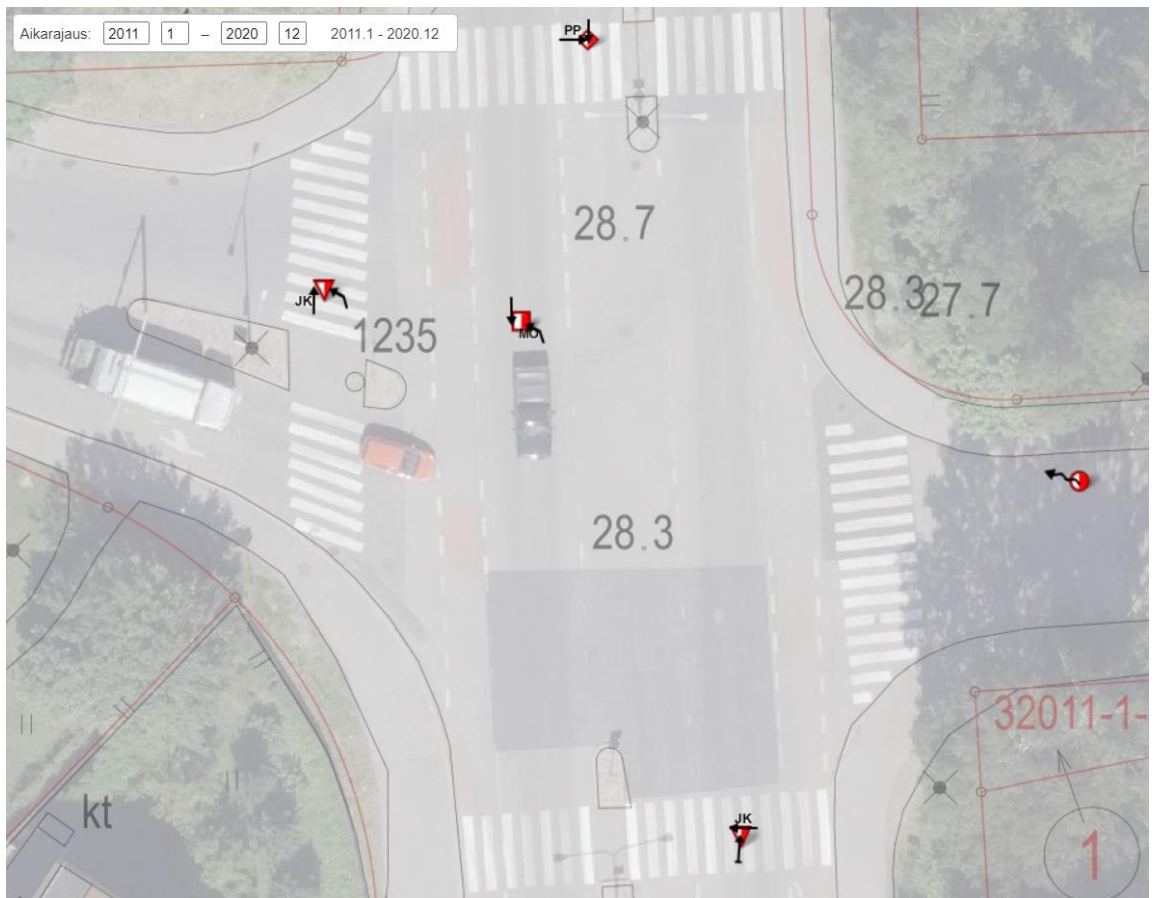
Toimenpide-ehdotus risteykseen on esitetty luvussa 9.1.



Kuva 3.2. Vihdintien ja Konalantien risteyksessä tapahtuneet onnettomuudet vuosina 2016–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

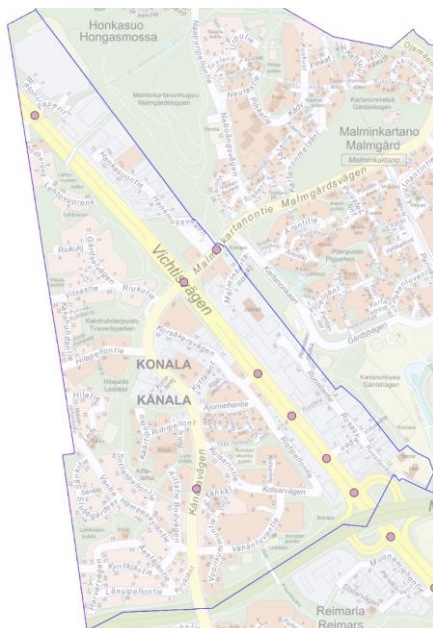
Konalantien ja Vanhan Hämeen kyläntien / Vähäntuvantien risteyksessä on tapahtunut 10 vuoden aikana vuosina 2011–2020 yhteensä viisi henkilövahinko-onnettomuutta (kuva 3.3.). Kaksi onnettomuudesta on ollut jalankulkijaonnettomuuksia, yksi polkupyöräonnettomuus, yksi mopo-onnettomuus ja yksi henkilöauto-onnettomuus. Jokaisella risteyshaaralla on tapahtunut yksi onnettomuus ja lisäksi risteysalueen keskellä yksi onnettomuus. Jalankulkijaonnettomuudessa Konalantien etelähaaralla, auton kuljettaja ei ollut havainnut pysäkillä olleen linja-auton takaa suojatielle tullutta jalankulkijaa. Linja-auton pysäkin sijainti on ongelmallinen suojatiehen nähden, johon pysäkillä pysähtynyt linja-auto peittää näkyvyyden. Muissa onnettomuuksissa liikennejärjestelyillä ei ollut suoraan vaikutusta onnettomuuksiin, paitsi tilannenopeuksien osalta, joihin voisi olla mahdollista vaikuttaa liikenteen rauhoittamistoimenpiteillä tai katu ympäristön muutoksella.

Toimenpide-ehdotus risteykseen on esitetty luvussa 9.2.



Kuva 3.3. Konalantien ja Vanhan Hämeenkylläntien / Vähäntuvantien risteyksessä tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

Kaikissa Vihdintien risteyksissä on liikennevalot (kuva 3.4.). Vihdintiellä on lisäksi yhdet suojatievalot Ruosilanpolun kohdalla. Myös Konalantiellä on suojatievalot Tähkätien kohdalla. Malmin kartanontien ja Hankasuontien risteys on varustettu liikennevaloilla.



Kuva 3.4. Liikennevaloristeykset (Helsingin karttapalvelu 2022).

4. Jalankulku

Tässä luvussa on käsitelty paikat, joissa on tapahtunut 10 viimeisimmän vuoden aikana eniten jalankulkijaonnettomuuksia. Lisäksi on käsitelty suojateiden ja muiden kadunylitysjärjestelyjen turvallisuutta.

4.1. Jalankulkijaonnettomuuspaikat

Jalankulkijaonnettomuuksia tapahtui vuosina 2011–2020 yhteensä 16. Näistä 13 tapahtui suojatiellä. Onnettomuuksista 14 johti loukkaantumiseen. Jalankulkijaonnettomuuksien määrä kasvoi kahdella onnettomuudella viisivuotisjaksojen 2011–2015 ja 2016–2020 välillä seitsemästä onnettomuudesta yhdeksään onnettomuuteen. Kuvassa 4.1. on esitetty jalankulkijaonnettomuudet kartalla vuosina 2011–2020.

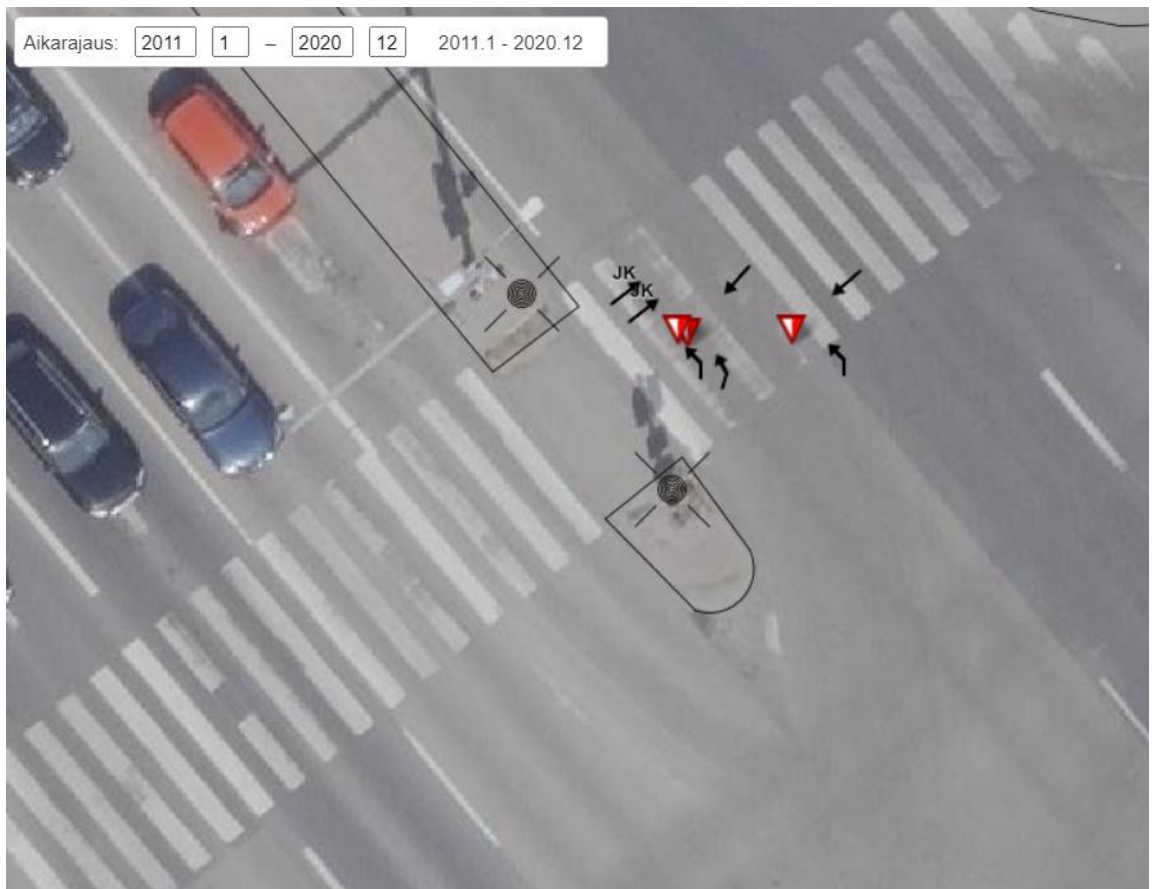
Eniten jalankulkijaonnettomuuksia on kasaantunut Vihdintien ylittävälle suojatielle Konalantien risteykseen. Risteyksen pohjoishaaran suojatiellä, Vihdin suuntaan menevillä kaistoilla on sattunut kolme jalankulkijaonnettomuutta 10 vuoden aikana (2011–2020). Yhtä paljon onnettomuuksia on sattunut myös Konalantien ylittävällä suojatiellä Ajomiehentien risteyksessä. Kuvissa 4.2. ja 4.3. on esitetty näillä suojateilla sattuneiden onnettomuuksien sijainnit. Lukumäärät ovat kahdeksanneksi suurimpia koko Helsingin alueella ja yhteensä noin 30 suojatiellä on tapahtunut kolme tai useampia jalankulkijaonnettomuuksia 10 vuoden aikana.



Kuva 4.1. Jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

Vihdintien ja Konalantien risteyksen jalankulkijaonnettomuudet ovat tapahtuneet kaikki henkilöauton kääntyessä Konalantien suunnasta kohti Vihdintietä pohjoiseen. Molemmille osapuolille paloi vihreä liikennevalo. Henkilöauton kuljettajat eivät olleet havainneet jalankulkijoita. Säätyyppi oli kaikissa tapauksissa sateinen ja tapahtuma-aikana oli pimeää, mikä on saattanut heikentää näkyvyyttä. Myös kolme polkupyöraonnettomuutta on tapahtunut vastaavalla tavalla samassa paikassa (ks. luku 5).

Toimenpide-ehdotukset suojatielle on esitetty luvussa 9.1.

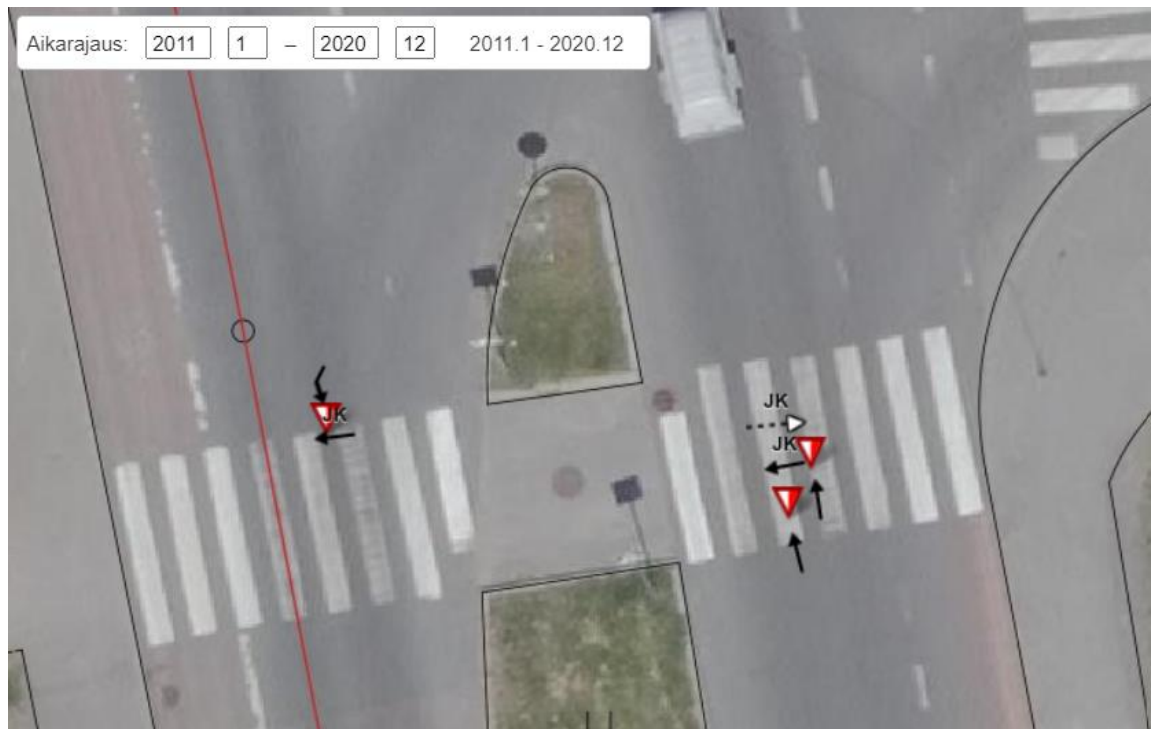


Kuva 4.2 Vihdintien ylittävä suojatie Konalantien risteyksessä (pohjoispuolella) ja jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

Konalantien ylittävällä suojatiellä Ajomiehentien risteyksessä on tapahtunut kolme jalankulkijaonnettomuutta 10 vuoden aikana (kuva 4.3.). Kaikissa onnettomuuksissa jalankulkijaan on törmännyt henkilöauto. Onnettomuuksissa kuljettaja ei ollut havainnut jalankulkijaa. Havainnointivirheet ovat johtuneet muun muassa liian suuresta tilannenopeudesta ja muuhun toimintaan kuin ajamiseen keskittymisestä. Yhdessä tapauksessa sääolosuhteet ja pimeys saattoivat vaikuttaa havaitsemiseen.

Ajomiehentien risteykseen on suunniteltu nopeusvalvontakamera, jolla voi valvoa pohjoisen suunnasta ajavia autoja. Kameravalvonnalla saadaan vähennettyä ylinopeuksia ja alennettua autojen tilannenopeuksia. Lisäksi risteykseen on jo suunniteltu korotettu risteysalue, mitä tehostetaan vielä erilaisella pintamateriaalilla (ks. luku 2.6). Näillä toimenpiteillä saadaan todennäköisesti suojatien turvallisuutta parannettua, joten muita toimenpiteitä ei tässä selvityksessä esitetä toteutettavaksi.

Muilla suojateilla tai paikoissa on tapahtunut korkeintaan yksi jalankulkijaonnettomuus 10 vuoden aikana vuosina 2011–2020.

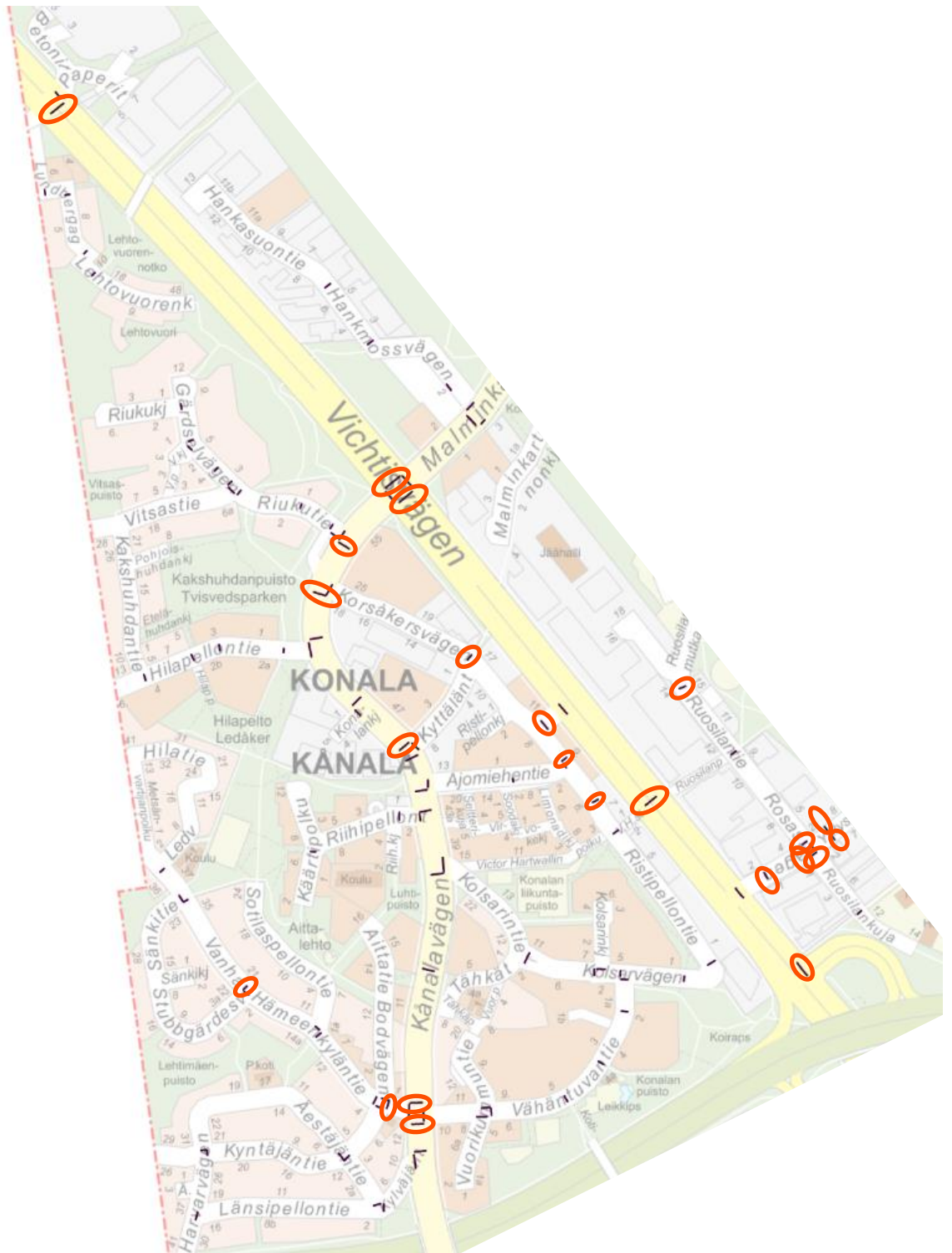


Kuva 4.3. Konalantien ylittävä suojatie Ajomiehentien risteyksessä ja jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

4.2. Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt

Helsingin kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi kokouksessaan 10.12.2019 Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet. Periaatteissa on määritelty kadunylitysjärjestelyn turvallisuusluokitus, jossa on jaoteltu kadunylitysjärjestelyt turvallisuuden mukaan kolmeen luokkaan: vihreisiin (hyvä), keltaisiin (tydyttävä) ja punaisiin (huono). Punaisen luokan uusia kadunylitysjärjestelyjä ei saa enää suunnitella ja olemassa olevia punaisen luokan järjestelyille pyritään vähitellen löytämään toimenpide, jotta luokitus parantuisi vihreäksi tai keltaiseksi. (Helsingin kaupunki, 2019b).

Konalan alueella sijaitsee vuoden 2021 tilanteessa 23 punaisen luokan suojatietä. Nämä suojatiet on ympyröity punaisella kartalle kuvassa 4.4. Kuvassa on esitetty alueen kaikki suojatiet violeteilla viivoilla. Suojatieaineisto on päivitetty viimeksi vuonna 2014, joten aineisto ei sisällä viimeisten vuosien aikana tapahtuneita muutoksia.



Kuva 4.4. Suojateiden sijainnit violeilla viivoilla. Punaisen luokituksen suojatiet on ympäröity punaisella.

Kaikki Vihdintien suojatiet saavat punaisen luokituksen, sillä Vihdintien nopeusrajoitus on 60 km/h. Osa tienylityksistä on järjestetty ali- tai ylikululla. Kaikkia suojateitä ei ole jalankulun sujuvuuden vuoksi tarkoituksenmukaista muuttaa ali- tai ylikuluksi, vaikka se olisikin turvallisuuden kannalta paras ratkaisu. Nopeusrajoituksen asettamisesta vastaa Uudenmaan ELY-keskus. Tällä hetkellä nopeusrajoituksen alentamisesta ei ole suunnitelmia.

Muut punaisen luokituksen suojatiet sijaitsevat 40 km/h -nopeusrajoitusalueella ja saavat punaisen luokan sen vuoksi, että niissä ylitetään vähintään kaksi samansuuntaista ajokaistaa tai siksi, että suojatiellä ei ole mitään turvallisuustoimenpidettä, kuten hidastetta, keskisaareketta tai liikennevaloja. Osa näistä suojateistä on muuttumassa lähivuosina luokitukseltaan keltaiseksi tai vihreäksi muiden liikennesuunnitelmien toteuttamisen yhteydessä, kuten Konalantiellä Kyttäläntien risteyksessä ja Ristipellontiellä Ajomiehentien risteyksessä, joten näitä suojateitä ei ole käsitelty tarkemmin tässä luvussa.

Seuraavien suojateiden turvallisuutta voisi parantaa esimerkiksi seuraavilla toimenpiteillä:

- Vanhan Hämeen kyläntien ja Aittatien risteys (itähaara): keskisaareke
- Vanhan Hämeen kyläntien ja Sänkitien risteys (länsihaara): hidaste
- Konalantien ja Vähäntuvantien risteys (etelähaara): linja-autopysäkin siirtäminen risteuksen jälkeen ajoratapysäkiksi (pohjoishaaralle) ja kääntymiskaistan poistaminen
- Konalantien ja Vähäntuvantien risteys (pohjoishaara): kääntymiskaistan poistaminen

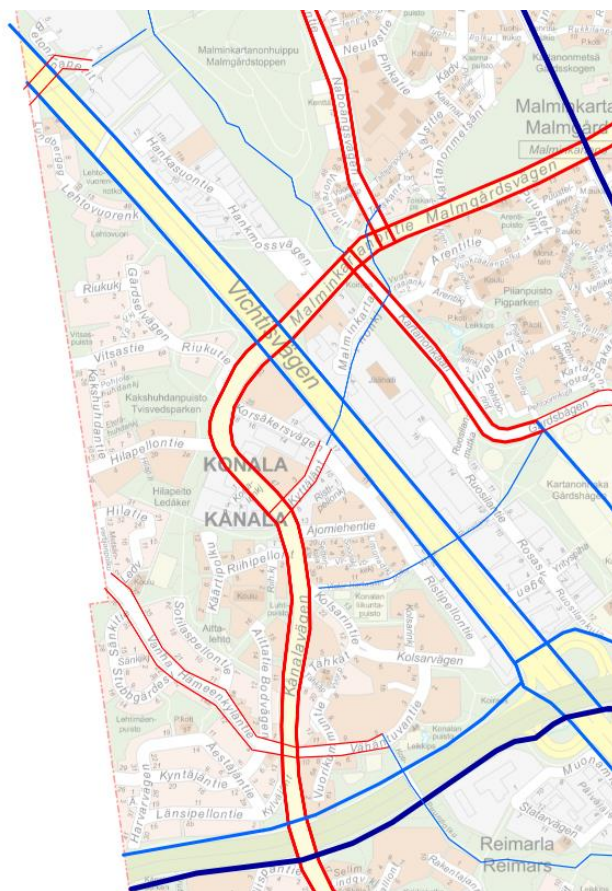
- Ristipellontie 6:n kohdalla oleva suojatie poistuu liikenteen ohjaussuunnitelmassa
- Ruosilantie 1:n kohdalla oleva suojatie poistuu vesihuoltosaneerauksen yhteydessä

5. Pyöräliikenne

Tässä luvussa on käsitelty pyöräliikenteen tavoiteverkon toteutuksen tilanne ja paikkoja, joissa on sattunut eniten polkupyöräonnettomuuksia.

5.1. Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Pyöräliikenteen tavoiteverkko on esitetty kuvassa 5.1. Konalantiellä on jo nykytilassa pääosin yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt, jotka on toteutettu pääosin pyöräkaistoilla. Konalantien pyöräkaistoja ollaan muuttamassa yksisuuntaisiksi pyöräteiksi samalla, kun katuympäristöä muutetaan kaupunkimaisemmaksi ja liikennettä rauhoitetaan. Kyttäläntielle merkityt yksisuuntaiset järjestelyt toteutetaan sekaliikenteenä ajoradalla, jota tuetaan alentamalla nopeusrajoitusta 30 kilometriin tunnissa. Vanhan Hämeen kyläntien itäosasta puuttuu nykytilassa kokonaan pyöräliikenteen järjestelyt. Lisäksi länsiosassa olevat järjestelyt perustuvat kaksisuuntaisiin pyöräteihin (pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain), joiden laatuso vaatisi päivittämistä.

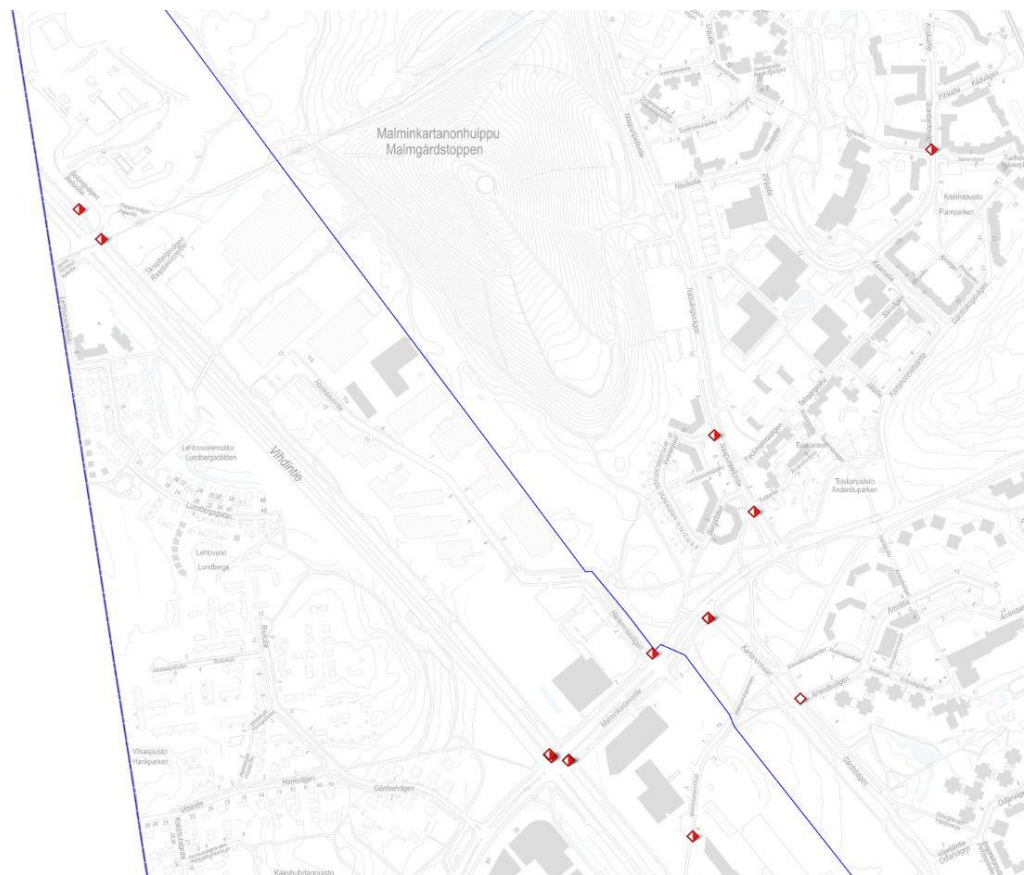


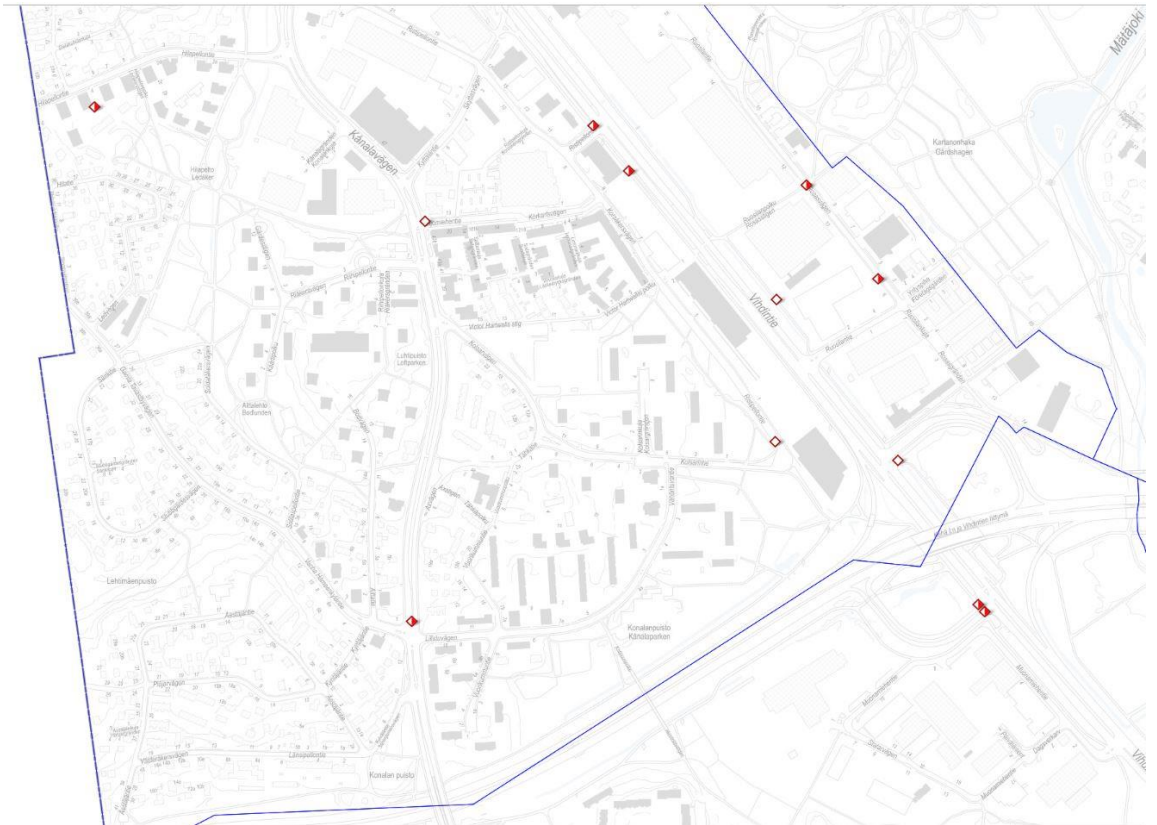
**Kuva 5.1. Pyöräliikenteen tavoiteverkko. Tummansiniset ja -punaiset viivat kuvaavat baa-
natasoisia yhteyksiä, kirkkaanpunaiset ja -siniset pääreitit. Punaiset viivat ovat yksi-
suuntaisia järjestelyjä ja siniset viivat kaksisuuntaisia järjestelyjä. (Helsingin karttapalvelu
2022)**

5.2. Polkupyöräonnettomuuspaikat

Polkupyöräonnettomuuksia tapahtui vuosina 2011–2020 yhteensä 19. Näistä yhdeksän tapahtui pyörätien jatkeilla. 15 onnettomuudesta johti loukkaantumiseen ja neljässä aiheutui vain omaisuusvahinkoja. Polkupyöräonnettomuuksien määrä on laskenut seitsemällä onnettomuudella viisivuotiskauskojen 2011–2015 ja 2016–2020 välillä 13 onnettomuudesta kuuteen onnettomuuteen. Kuvassa 5.2. on esitetty polkupyöräonnettomuudet kartalla vuosina 2011–2020.

Eniten polkupyöräonnettomuuksia vuosina 2011–2020 on sattunut Vihdintien ja Konalantien / Malminkartanon tien risteyksessä, yhteensä viisi onnettomuutta. Näistä kolme on tapahtunut Vihdintien ylittävällä pyörätien jatkeella risteyspohjoisshaaralla. Määrä on koko kaupungin tasolla 31. suurin yksittäisillä pyörätien jatkeilla.





Kuva 5.2. Polkupyöräonnettomuudet vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

Vihdintien ja Konalantien risteyksessä Vihdintien ylittävällä pyörätien jatkeella (nykyään pelkkä suoja tie) polkupyöräonnettomuudet ovat tapahtuneet kaikki auton (kahdessa tapauksessa henkilöauton ja yhdessä kuorma-auton) kääntyessä Konalantien suunnasta kohti Vihdintietä pohjoiseen (kuva 5.3.). Molemmille osapuolille paloi vihreä liikennevalo. Auton kuljettajat eivät kahdessa tapauksessa olleet havainneet pyöräilijöitä. Yhdessä tapauksessa ensimmäisenä kääntynyt auto oli pysähtynyt odottamaan pyöräilijän ylitystä, mutta takana tullut auton kuljettaja ajoi toisen auton perään, joka osui törmäyksen voimasta myös pyöräilijään. Säätyyppi oli yhdessä tapauksessa sateinen ja tapahtuma-aikana oli pimeää, mikä on saattanut heikentää näkyvyyttä. Myös kolme jalankulkijaonnettomuutta on tapahtunut vastaavalla tavalla samassa paikassa (ks. luku 4).



Kuva 5.3. Polkupyöraonnettomuudet Vihdintien ja Konalantien risteyksen Vihdintien ylittävällä pyörätien jatkeella (pohjoispuolella) vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

Samassa risteyksessä Malminkartanontien haaralla on tapahtunut kaksi polkupyöraonnettomuutta 10 vuoden aikana (kuva 5.4). Tapauksissa henkilöautojen kuljettajat olivat ajaneet Vihdintietä etelän suunnasta ja kääntyneet oikealle Malminkartanontielle. Molemmille osapuolille palloivat vihreät valot. Autojen kuljettajat eivät olleet havainneet pyöräilijöitä, vaikka sää- ja valaistusolosuhteet olivat hyvät.



Kuva 5.4. Polkupyöräonnettomuudet Vihdintien ja Malminkartanontien risteuksen pyörätien jatkeella (Malminkartanontien risteyshaaralla) vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022).

Toimenpide-ehdotus risteykseen on esitetty luvussa 9.1.

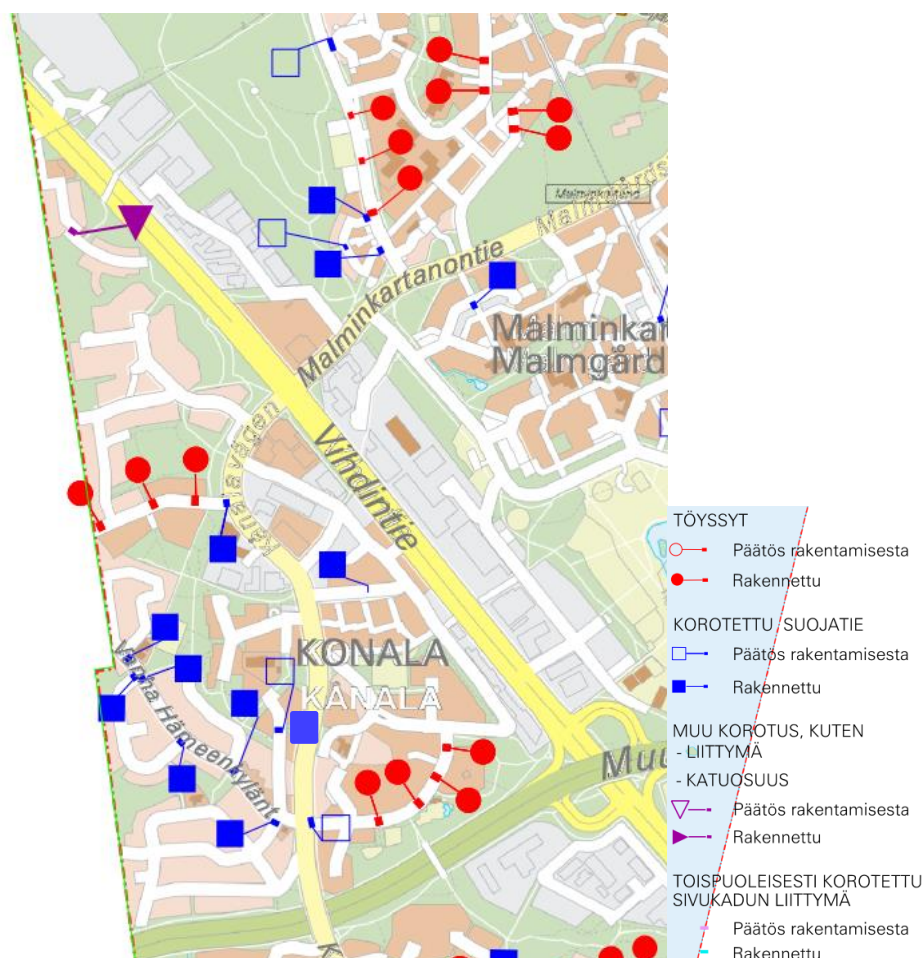
Muissa risteyksissä tai pyörätien jatkeilla on tapahtunut korkeintaan vain yksi polkupyöräonnettomuus 10 vuoden aikana vuosina 2011–2020.

6. Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittaminen Helsingissä perustuu tällä hetkellä vuonna 2009 hyväksytyihin periaatteisiin ajonopeuksien hillitsemiseksi Helsingissä (Helsingin kaupunki 2009). Vuonna 2023 on Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman vuosille 2022–2026 toimenpideohjelman mukaisesti tarkoitus päivittää liikenteen rauhoittamista koskevat periaatteet Helsingissä ja aloittaa alueellisten liikenteen rauhoittamissuunnitelmien laatiminen (Helsingin kaupunki 2022b). Tässä alueellisessa liikenneturvallisuusselvityksessä ei tästä syystä laadita vielä koko kaupunginosaa kattavaa liikenteen rauhoittamissuunnitelmaa. Tämä selvitys on rajattu siten, että tässä luvussa karotetaan nykyiset liikenteen rauhoittamistoimenpiteet ja esitetään yleisellä tasolla mahdollisia toimenpidetarpeita, joita käsitellään jatkotyönä varsinaisissa liikenteen rauhoittamissuunnitelmissa.

6.1. Hidasteet ja muut katurakenteet

Olemassa olevien hidasteiden nykytila (töyssyt sekä korotetut suojatiet, liittymät ja katuosuudet) on esitetty kuvassa 6.1. Kartta on päivitetty vuonna 2017, joten se ei sisällä uusimpia rakennettuja hidasteita. Esimerkiksi Käärtipolulle Riihipellontien risteykseen on rakennettu korotettu suojatie vuonna 2019. Suojatie on Konalan ala-asteelle johtavan koulureitin varrella.



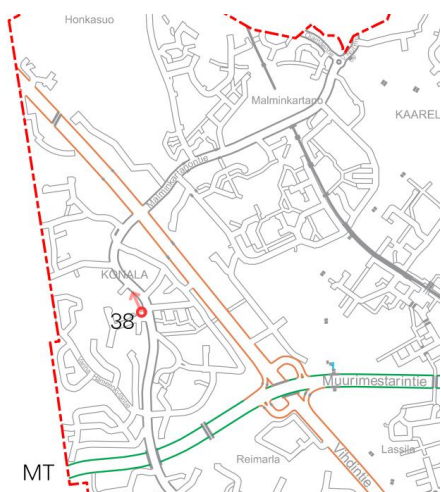
Kuva 6.1. Hidasteiden nykytila Konalassa (päivitetty vuonna 2017).

Vähäntuvantielle on aiemmin suunniteltu korotettu suojatie Konalantien risteykseen. Hidaste liittyy liikenneympyrän poistumishaaraan, mutta liikenneympyrää ei ole rakennettu, joten hidastetakaan ei ole toteutettu. Muihin liikennesuunnitelmiin liittyy myös hidasteita, jotka rakennetaan suunnitelmien toteuttamisen yhteydessä, esimerkiksi Konalantielle Ajomiehentien ja Virvokekujan risteyksien välille on suunniteltu korotettu katuosuus. Lisäksi Riihipellontien ja Konalankujan risteyksiin on suunniteltu ylijatketut jalkakäytävät. Riihipellontien ja Ajomiehentien risteykseen esitetään myös korotettua risteysaluetta liikenteen ohjaussuunnitelmassa.

Potentiaalinen kohde uudelle hidasteelle voisi olla esimerkiksi Vanha Hämeen kyläntie Sänkitien (itäisen haaran) risteyksessä.

6.2. Kameravalvonta

Vuonna 2018 Kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytyssä yleissuunnitelmassa on esitetty Konalan alueelle yhtä automaattista kameravalvonnan pistettä. Suunniteltu valvontapiste sijaitsee Konalantiellä Ajomiehentien risteyksessä (kuva 6.2). (Helsingin kaupunki 2018b)



Kuva 6.2. Kameravalvontapisteet vuoden 2018 yleissuunnitelmassa (Helsingin kaupunki 2018b).

Uudenmaan ELY-keskus on esittänyt automaattisia kameravalvontapisteitä Vihdintielle Konalantien/Malminkartanontien risteykseen ”Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattivalvontapisteiden sijainnin arviointi -raportissa (Uudenmaan ELY-keskus ja Ramboll Finland Oy 2020). Valvontapisteiden toteutuksen aikataulu tarkentuu myöhemmin. Kuvassa 6.3. on esitetty suunnitelmassa ehdotetut valvontapisteiden sijainnit sinisillä kolmioilla.



Kuva 6.3. Ehdotukset kameravalvontapisteiden sijainneista Vihdintielle (Uudenmaan ELY-keskus ja Ramboll Finland Oy 2020).

Automaattisen kameravalvonnan sijoittamisperiaatteiden mukaan kameravalvontaa käytetään pääasiassa pääkaduilla tai alueellisilla kokoojakaduilla sekä kaduilla, joilla nopeusrajoitus on vähintään 40 km/h. Kameravalvontaa ei voida käyttää myöskään tiiviin asutuksen keskellä salama-valon aiheuttaman häikäisyn vuoksi. Konalan alueella kriteerit täyttäviä katuja/maanteitä olisivat esimerkiksi Vihdintie, Konalantie ja Malminkartanontie. Potentiaalinen kohde tulevaisuudessa voisivat olla esimerkiksi Vihdintie Ruosilanpolun kohdalla ja Konalantie pohjoiseen päin suuntautuville kaistoille.

6.3. Nopeusnäytöt

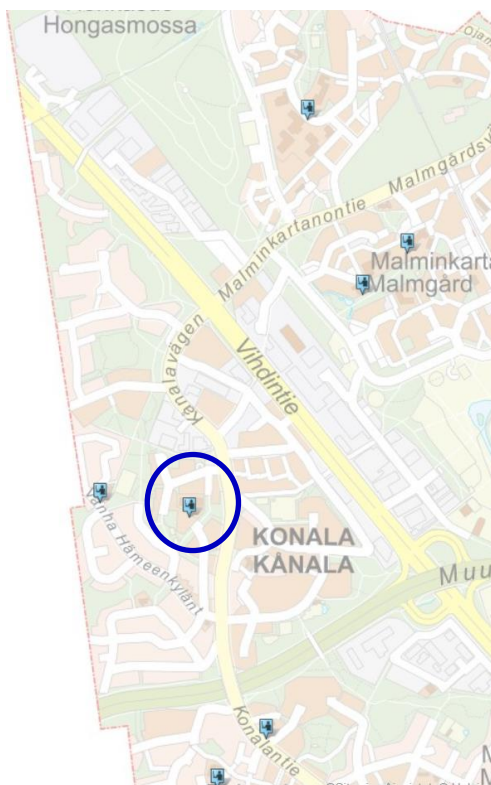
Nykyiset Konalan nopeusnäytöt sijaitsevat Konalantiellä Kolsarintien risteuksen eteläpuolella ja Ruosilantiellä (tarkka osoite Ruosilantie 12).

Nopeusnäytöt sopivat hyvin kaduille, joilla ei voi käyttää rakenteellisia hidasteita, esimerkiksi raitiovaunukiskojen tai tärinäongelmien vuoksi. Konalassa nopeusnäyttö soveltuisi esimerkiksi Konalantielle liikenteen rauhoittamistoimenpiteeksi ennen Vanhan Hämeen kyläntien / Vähäntuvan tien risteystä.

7. Koulujen ympäristöt

Konalan alueella sijaitsee yksi koulu, Konalan ala-asteen koulu (kuva 7.1.), joka sijaitsee osoitteessa Riihipellonkuja 2. Lisäksi osoitteessa Hilatie 1 sijaitsee Konalan ala-asteen ja muiden koulujen väistötiloja. Konalan kaupunginosa kuuluu Konalan ala-asteen oppilaaksiottoalueeseen Vihdintiestä länteen (lukuvuosi 2021–2022). Konalan Vihdintien itäiset osat kuuluvat Pihkapuis-ton ja Malminkartananon ala-asteiden, jotka sijaitsevat Kaarelan kaupunginosassa, oppilaaksiot-toalueisiin. Konalan kaupunginosa kuuluu yläasteiden osalta Apollon yhteiskoulun oppilaaksiot-toalueeseen. Apollon yhteiskoulu sijaitsee Kaarelan kaupunginosassa.

Oppilaaksiottoalueiden laajuudesta johtuen voidaan arvioida, että lasten koulureittejä sijaitsee lähes jokaisella Konalan kaupunginosan kaduilla. Tässä selvityksessä on keskitytty Konalassa sijaitsevaan Konalan ala-asteen kouluun ja siihen rajautuvien katujen ja lähialueiden tarkaste-luun.



Kuva 7.1. Koulujen sijainnit. Konalan ala-asteen koulu on ympyröity sinisellä.

7.1. Konalan ala-asteen koulu

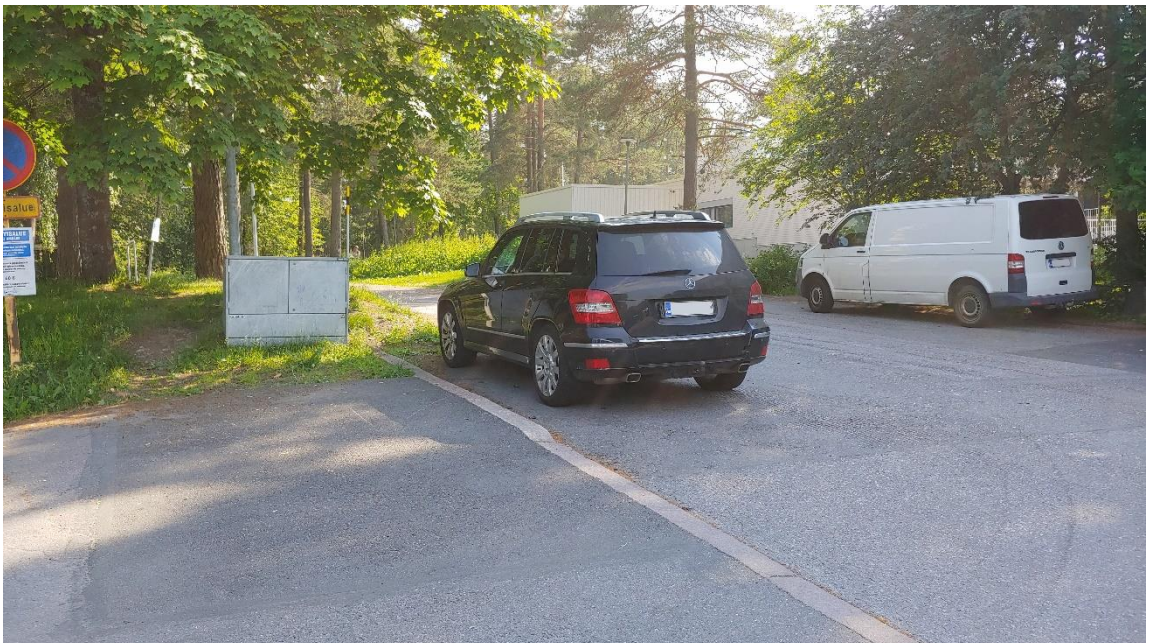
Alakouluna toimiva koulu sijaitsee Riihipellonkujalla, joka ei ole läpiajettava moottoriajoneuvoliikenteelle. Riihipellonkujan kautta saapuu myös koululle tuleva huoltoliikenne. Koulun pihalla on muutamia henkilöautojen pysäköintipaikkoja. Koulua voi lähestyä myös Riihipellontien, Käärtipolun tai Aittatien suunnasta. Liikennemäärät ovat kaikilla lähikaduilla vähäisiä, arviolta korkeintaan joitakin satoja ajoneuvoja vuorokaudessa. Kaikilla ympäröivillä kaduilla on nopeusrajoituksena

30 km/h. Kuvassa 7.2. on esitetty Konalan ala-asteen koulu Riihipellonkujan suunnasta kuvattuna.



Kuva 7.2. Konalan ala-asteen koulu Riihipellonkujan suunnasta kuvattuna.

Riihipellonkuja päättyy koulun tonttiin ja metsässä jatkuvaan yhdistettyyn pyörätiehen ja jalkakäytävään (kuva 7.3). Lisäksi yhden kerrostalon tontille on ajoyhteys koulua vastakkaisella puolella ajorataa. Riihipellonkujan jalkakäytävä päättyy muutaman metrin ennen ajoradan loppumista. Jalkakäytävältä siirrytään ajoradalle tai epäviralliselle metsäpolulle, jonka kautta kävellään koulun tontille. Kadunvarsipysäköinti on sallittua ajoradan loppuun asti molemmin puolin katua. Pysäköidyt autot hankaloittavat siirtymistä jalkakäytävältä ajoradan reunaan, jolloin joudutaan kulkemaan keskemällä ajorataa.



Kuva 7.3. Riihipellonkujan loppupää ennen koulun tonttia.

Koulua lähestytään Riihipellontien kautta tullessa Riihipellonkujan kautta, jonka päässä koulu sijaitsee. Riihipellonkujalla on molemmin puolin kadunvarsipysäköintiä ja jalkakäytävä toisella puolella katua (kuva 7.4).

Alustavassa liikennesuunnitelmassa on esitetty Riihipellonkujan länsipuolelle uutta jalkakäytävää ja kadun päähän uutta kääntöpaikkaa. Suunnitelmat edellyttävät muutoksia asemakaavaan. Suunnitelman myötä etenkin Riihipellonkujan loppupäässä jalankulku olisi selkeämmin jäsen- nely, kun jalkakäytävä jatkuisi koulun tontille asti.



Kuva 7.4. Riihipellonkuja koulun suunnasta kuvattuna.

Riihipellontielle on molemmin puolin katua jalkakäytävät ja kadun voi ylittää joko Konalantien tai Riihipellonkujan risteyksessä suojatietä pitkin (kuva 7.5).



Kuva 7.5. Riihipellontien Konalantien risteyksen suunnasta kuvattuna.

Moni koulureitti kulkee Konalantien risteyksessä olevan ja Riihipellontien ylittävän suojatien kautta (kuva 7.6.). Tällä hetkellä suojatiellä ei ole turvallisuustoimenpiteitä. Suojatie muutetaan ylijatketuksi jalkakäytäväksi Konalantien keskiosan liikennesuunnitelman toteuttamisen yhteydessä ja Riihipellontien ajorataa samalla kavennetaan. Nämä toimenpiteet parantavat liikenneturvallisuutta risteyksessä.



Kuva 7.6. Riihipellontien ylittävä suojatie Konalantien risteyksessä.

Riihipellontien voi ylittää myös Riihipellonkujan risteyksessä (kuva 7.7). Suojatie on melko pitkä (noin 12 metriä) kadunvarsipysäköinnin takia. Alustavassa liikennesuunnitelmassa Riihipellontien ajorataa kavennettaisiin usealla metrillä Riihipellonkujan ja Konalantien välisellä osuudella sekä kyseinen suojatie siirrettäisiin toiselle puolelle Riihipellonkujan risteystä. Suojatie rakennettaisiin myös korotettuna.



Kuva 7.7. Riihipellontien ylittävä suojatie Riihipellonkujan risteyksessä.

Käärtipolun ja Riihipellontien risteykseen rakennettu korotettu suojatie vuonna 2019 (kuva 7.8). Suojatie on Konalan ala-asteelle johtavan koulureitin varrella. Suojatie yhdistää Hilapellon hiekkakentälle johtavan polun ja pienen viheralueen läpi kulkevan polun, joka johtaa suoraan koulun tontille.



Kuva 7.8. Korotettu suojatie Käärtipolun ja Riihipellontien risteyksessä.

Koululle johtava metsäpolku haarautuu ennen Käärtipolun ja Riihipellontien risteystä. Haarojen päässä voi ylittää kadun suojatietä pitkin (kuva 7.9).



Kuva 7.9. Koululle johtava metsäpolku haarautuu ennen Käärtipolun ja Riihipellontien risteystä.

Koulua voi lähestyä myös Aittatien suunnasta. Aittatie on päättävä katu, jonka päässä on kääntöpaikka (kuva 7.10.)



Kuva 7.10. Aittatien kääntöpaikka ennen koulun tonttia.

Aittatielle on rakennettu korotettu suojatie vuonna 2019, jonka toisesta päästä alkaa Konalantielle johtava yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä (kuva 7.11).



Kuva 7.11. Korotettu suojatie Aittatiellä.

Riihipellonkujalla on sattunut yksi pysäköintiin liittyvä omaisuusvahinko-onnettomuus vuosien 2016–2020 aikana. Muita poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia ei ole sattunut viiden vuoden tarkastelujaksolla koulua ympäröivillä kaduilla.

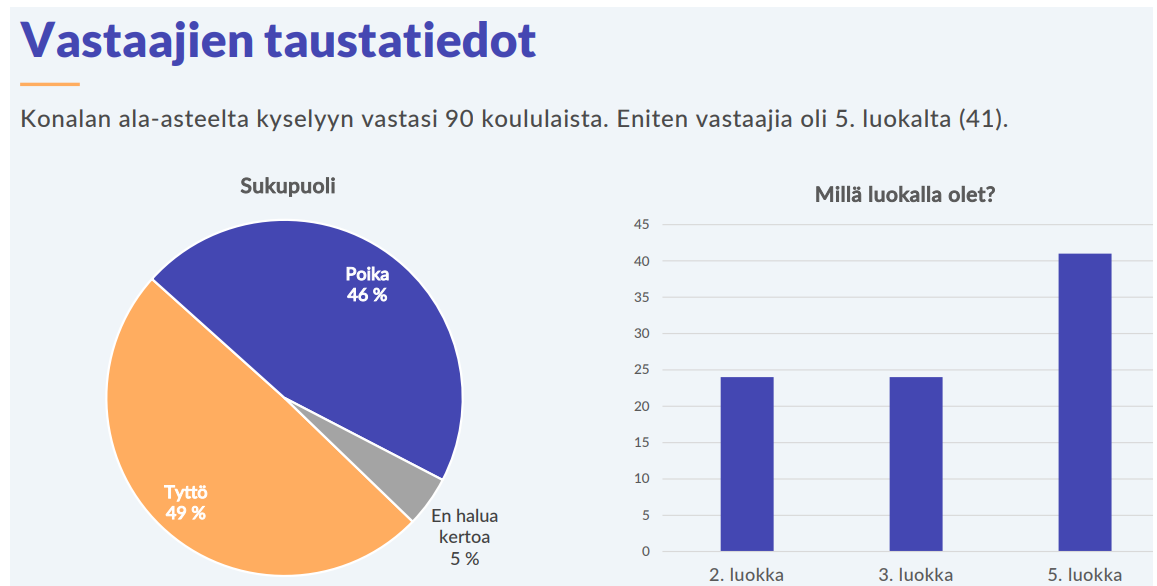
Kokonaisuutena koulun lähiympäristön turvallisuus voidaan arvioida hyväksi. Liikennemäärät ovat pieniä ja nopeusrajoitukset alhaisia. Ongelmallisin paikka on Riihipellontien katuosuus Konalantien ja Riihipellonkujan välillä, jossa ajorata on tarpeettoman leveä ja suojatieylitys pitkä.

Joitakin rakenteellisia parannuksia katu ympäristöön on jo tehty ja tulevaisuuden kaavahankkeen liikennesuunnitelmassa voidaan huomioida tässä luvussa esitetyt toimenpidemahdollisuudet.

7.2. Turvallinen koulureitti -kysely

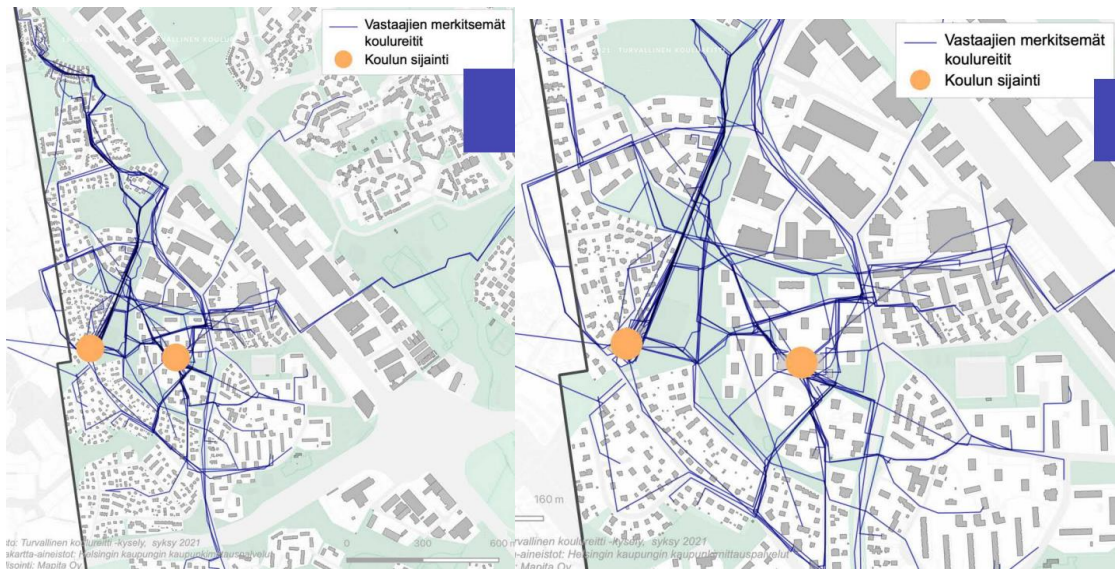
Turvallinen koulureitti -hanke oli yksi kaupunkilaisten ideoimista OmaStadi -osallistuvan budjetoinnin projekteista. Hankkeeseen liittyvän karttakyselyn avulla haluttiin kartoittaa pääreitit kouluille, jotta niiden turvallisuutta, opastimia ja valaistusta voidaan parantaa. Kysely suunnattiin Munkkivuoren, Strömbergin ja Konalan ala-asteiden oppilaille ja se oli avoinna 16.10. - 12.11.2021. Kyselyssä oppilaat piirsivät kartalle reittejä ja tärkeitä paikkoja, sekä vastasivat muihin liikkumiseen liittyviin kysymyksiin. (Mapita Oy 2021)

Konalan ala-asteelta vastaajia oli yhteensä 90 oppilasta, joista eniten eli 41 kävi viidettä luokkaa. Tyttöjä oli 49 % ja poikia 46 % vastaajista, 5 % vastaajista ei halunnut kertoa sukupuoltaan (kuva 7.12.).



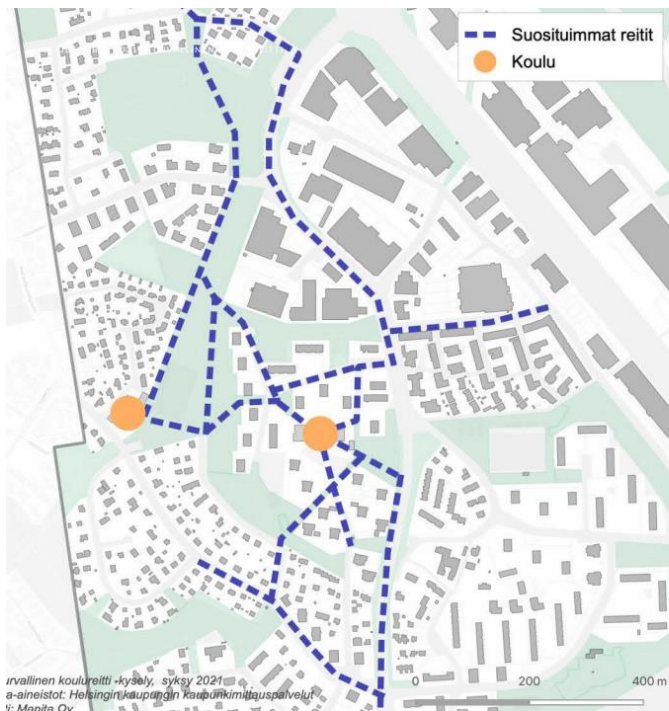
Kuva 7.12. Vastaajien taustatiedot Konalan ala-asteelta. (Mapita Oy 2021)

Oppilaat saivat merkitä koulureittejään kartalle. Vastaajien merkitsemät reitit on esitetty kuvassa 7.13. Kyselyn aikana käytössä on ollut Riihipellontiellä sijaitsevan koulun lisäksi Hilatiellä sijaitseva väistötila, mikä on vaikuttanut reittien sijoittumiseen. Reiteistä voidaan havaita, että niitä sijoittuu suurimmalle osalle Konalan kaduista Vihdintien länsipuolella. Vihdintien kanssa risteäviä reittejä on merkitty vain muutama, joten suuri osa vastanneista ei joudu ylittämään Vihdintietä koulumatkallaan.



Kuva 7.13. Koulureitit Konalan ala-asteen toimipisteille. Vasemmalla koko Konalan alueen reitit ja oikealla tarkempi kuva koulujen lähiympäristöistä (Mapita Oy 2021).

Kuvassa 7.14. on esitetty yhteenveto suosituimmista reiteistä. Suosituimmat reitit koulun läheisyydessä kulkevat viheralueiden kautta, mikä on myös liikenneturvallisuuden kannalta hyvä asia.



Yhteenveto reiteistä

- Reittejä merkittiin kartalle yhteensä 129
- Suosituimmat kulkureitit koulun läheisyydessä kulkevat viheralueiden halki
- Kulkumuodoista selvästi suosituimpia olivat kävely ja pyöräily

Kuva 7.14. Yhteenveto vastaajien kaikista merkitsemistä reiteistä (Mapita Oy 2021).

Kyselyssä sai merkitä vaarallisiksi tai pelottaviksi kokemiaan paikkoja. Paikkoja merkittiin vain 12 kappaletta, joista osa Espoon puolelle (kuva 7.15.).



Kuva 7.15. Vastaajien vaarallisiksi tai pelottaviksi merkitsemät pisteet (Mapita Oy 2021).

Vaarallisen tai pelottavan paikan syiksi oli merkitty liikenneaiheisista vaihtoehdoista useimmiten ”autot ajavat liian kovaa” tai ”pelottava risteys” (kuva 7.16.).



Kuva 7.16. Vastaajien ilmoittamat syyt vaaralliselle tai pelottavalle paikalle (Mapita Oy 2021).

Turvallinen koulureitti -kysely on huomioitu luvussa 7.1., jossa on analysoitu tarkemmin koulujen lähikadut, joille oli merkitty kyselyssä eniten reittejä.

8. Asukaskysely ja maastokäynnit

Tässä luvussa on käsitelty ennen selvityksen aloittamista tehdyn liikenneturvallisuusaiheisen asukaskyselyn vastauksia ja maastokäynnillä tehtyjä havaintoja.

8.1. Kyselytulokset

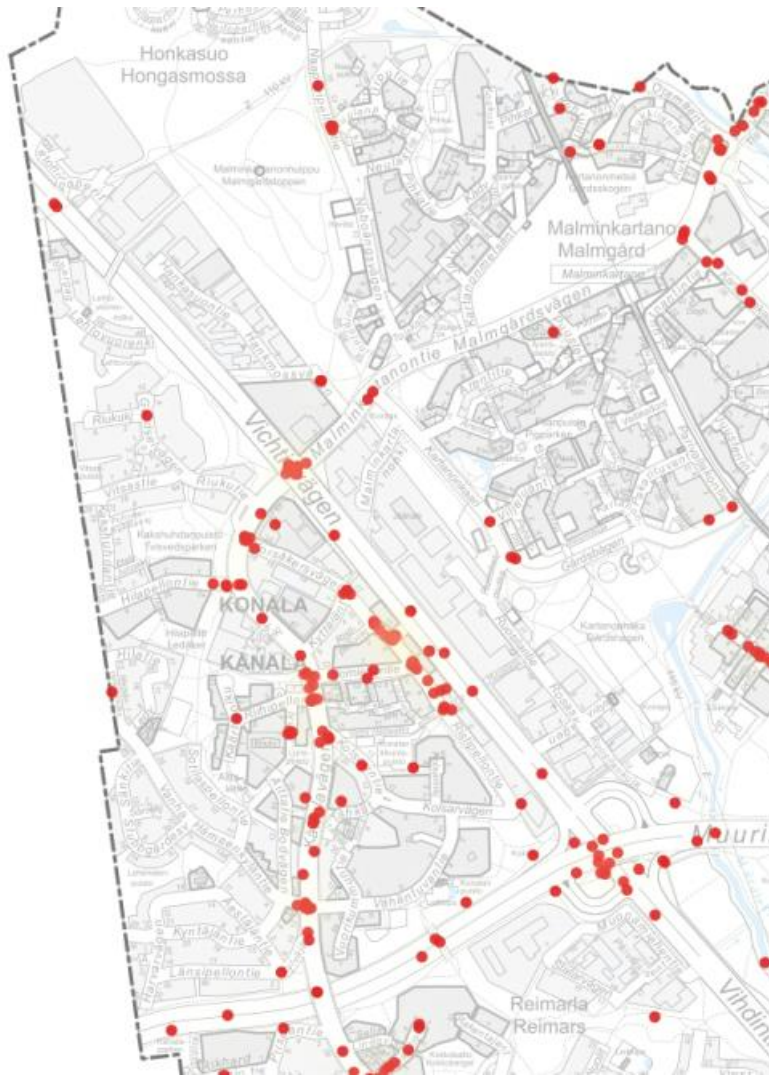
Syyskuussa 2020 toteutettiin Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman päivitystyön yhteydessä Helsingin asukkaille suunnattu liikenneturvallisuuskysely, jossa sai merkitä kartalle kokemiaan vaaranpaikkoja. Kyselyyn vastasi kaikkiaan 5 990 vastaajaa ja karttapisteitä merkittiin yhteensä 28 937. Karttapisteisiin sai merkitä vaaranpaikkojen lisäksi paikkoja, joissa on joutunut onnettomuuteen tai ”läheltä piti” -tilanteeseen.

Konalan postinumeron 00390 ilmoitti kyselyyn vastanneista oman asuinpaikkansa postinumerokseen 29 vastaajaa. Postinumero oli vapaaehtoinen tieto ja kartalle sai merkitä kokemiaan vaaranpaikkoja koko Helsingin alueelle asuinpaikasta riippumatta. Konalan alueelle merkittiin kyselyssä karttapisteitä taulukon 8.1. mukaisesti. Yhteensä pisteitä merkittiin 139 kpl. Karttapisteen tyypeistä eniten merkittiin aiheeseen ”Hankala tai turvaton risteys tai liittymä” (34 kpl), toiseksi eniten aiheeseen ”läheltä piti” (32 kpl) ja kolmanneksi eniten ”turvattomaan tienylityspaikkaan” (23 kpl). Vähiten vastauspisteitä tuli aiheisiin ”työmaaajärjestelyihin liittyvä vaaranpaikka” (0 kpl) ja ”onnettomuus” (2 kpl).

Taulukko 8.1. Asukaskyselyssä merkittyjen karttapisteiden määrä Konalan alueella.

Karttapisteen tyyppi	Lukumäärä
Hankala tai turvaton risteys tai liittymä	34
Turvaton tienylityspaikka	23
Korkeat ajonopeudet	18
Pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka	7
Työmaaajärjestelyihin liittyvä vaaranpaikka	0
Puutteita väylän kunnossa tai kunnossapidossa	6
Puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa	10
Muu ongelma	7
Onnettomuus	2
Läheltä piti	32
Yhteensä	139

Kuvassa 8.1. on esitetty kaikki vastauspisteet kartalla ja lämpökartta havainnollistamaan vastausten keskittymistä. Kyselystä nousi Konalan osalta esille vastauskeskittymiä Konalantiellä useissa kohdissa, Vihdintiellä erityisesti Konalantien risteyksessä ja Ristipellontiellä Vihdintien ja Ajomiehentien risteysten ympäristössä. Tonttikaduilla oli vain yksittäisiä vastauspisteitä, joten niillä ei vaikuttaisi olevan koettuja liikenneturvallisuusongelmia.



Kuva 8.1. Kaikki vastauspisteet kartalla ja lämpökartta paikoista, joihin on keskittynyt eniten vastauspisteitä.

Seuraaviin kuviin on koottu merkittävimmät keskittymät vastauksista. Kaikkiin karttapisteiden tyypeihin ei tullut suurta määrää vastauksia, joten niitä ei ole käsitelty tässä raportissa erikseen.

Kuvassa 8.2. on esitetty pisteet aiheista ”Turvaton tienylityspaikka” (vasen kuva) ja ”Korkeat ajonopeudet” (oikea kuva). Turvattomien tienylityspaikkojen osalta vastauspisteitä keskittyi Konalantielle Ajomiehentien, Riihipellontien ja Vanhan Hämeen kyläntien risteysiin sekä Vihdintien ja Konalantien risteykseen. Suurin osa vastauspisteistä koski jalankulkijoiden kadunylityksiä ja osa myös pyöräilijöitä.

Korkeiden ajonopeuksien osalta vastaukset hajaantuvat useisiin eri paikkoihin. Vastauspisteitä on tullut lähes koko Konalantielle ja jonkin verran myös Vihdintielle. Korkeiden ajonopeuksien koettiin aiheuttaneen vaaraa kaikille kulkumuodoille.



Kuva 8.2. ”Turvaton tienylityspaikka vasemmalla” ja ”korkeat ajonopeudet” oikealla.

Kuvassa 8.3. on esitetty pisteet aiheista ”Puutteita väylän laadussa ja jatkuvuudessa” (vasen kuva) ja ”Hankala tai turvaton risteys tai liittymä” oikealla. Väylän laadun tai jatkuvuuden puutteiden osalta vastauspisteitä kohdistui pääasiassa Konalantielle pyöräilyolosuhteisiin liittyen. Lisäksi yksittäisiä vastauspisteitä oli muutamia muissa paikoissa.

Hankalan tai turvattoman risteys tai liittymän osalta vastauksia keskittyi Vihdintien ja Konalantien risteys lisäksi useisiin Ristipellontien risteyskeskiin. Yksittäisiä vastauksia esiintyi muissakin risteyskeskiin ja haittaa koettiin lähes kaikilla eri kulkumuodoilla.



Kuva 8.3. ”Puutteita väylän laadussa ja jatkuvuudessa” vasemmalla ja ”hankala tai turvaton risteys tai liittymä” oikealla.

Kuvassa 8.4. on esitetty pisteet aiheista ”Läheltä piti -tilanteet” (vasen kuva) ja ”Onnettomuudet” (oikea kuva). Läheltä piti -tilanteita on vastauspisteiden mukaan sattunut eniten Vihdintien ja Konalantien risteuksen lisäksi Ristipellontielle, jossa tilanteen sattuiivat auton kuljettajille. Konalantielle on merkitty myös useita pisteitä. Yksittäisiä vastauspisteitä on muillakin kaduilla.

Onnettomuuspisteitä on merkitty Konalan alueelle vain kaksi, yksi Vihdintielle pyörällä liikuttaessa ja yksi auton kuljettajana Ristipellontien varrella olevalle tontille. Vastauksien perusteella läheltä piti -tilanteet ovat merkittävästi yleisempiä kuin onnettomuudet.



Kuva 8.4. ”Läheltä piti -tilanteet” vasemmalla ja ”onnettomuudet” oikealla.

Yhteenvetona voi todeta, että asukaskyselyn vastaukset turvattomuutta aiheuttavien paikkojen osalta korreloivat pääosin onnettomuustilastojen ja muiden tietojen perusteella havaittujen ongelmapaikkojen kanssa.

8.2. Maastokäynti

Alueelle tehtiin kaksi maastokäyntiä, touko- ja kesäkuussa 2022. Maastokäynneillä havainnoitiin onnettomuusdatan ja asukaskyselyn perusteilla nousseiden ongelmapaikkojen tilannetta. Lisäksi luotiin yleiskatsaus koko kaupunginosan katu ympäristöön ja liikenteen tilanteeseen.

Maastokäynneillä ei noussut esille muita havaintoja selvityksessä muuten käsitellyjen kohteiden lisäksi.

9. Toimenpide-ehdotukset

Toimenpide-ehdotukset on esitetty tärkeysjärjestyksessä vaikuttavuudessa liikenneturvallisuuden paranemiseen kaupunginosan sisällä. Priorisointi koko kaupungin tasolla suhteessa muihin kaupunginosaan tehdään erikseen. Kohteissa voi olla esitettyinä useita pienempiä toimenpiteitä, jotka voidaan toteuttaa erikseen tai kaikki yhdessä. Toimenpidetaulukoiden sarakkeissa on esitetty toimenpiteet, hankkeen tyyppi ja toteutusjärjestys toimenpiteille. Toimenpide-ehdotuksia on käsitelty tarkemmin selvityksen edeltävissä luvuissa.

Hankkeen tyyppi voi olla investointi, liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätös (LKSP) tai muu suunnitelma. Investoinnit toteutetaan erillisinä hankkeina liikennejärjestelyjen määrärahalla tai muun investointihankkeen yhteydessä. Liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätökset ovat pieneköjä suunnitelmia, jotka toteutetaan erillisestä määrärahasta. Muut suunnitelmat sisältävät muut suunnitelmatyypit, jotka eivät välttämättä vaadi erillistä rahoitusta rakentamiseen, jos ne sisältävät esimerkiksi vain liikennevalojen ohjelmointia.

Toteutusjärjestys toimenpiteille on suositeltu polku toimenpiteiden toteuttamiselle. Jos kaikissa on sama järjestysnumero, suositellaan ne toteutettavaksi samaan aikaan. Jos järjestysnumeroita on useita, suositellaan toimenpiteet toteutettavaksi vaiheittain. Tällöin vaikutuksia pitää seurata toimenpiteiden välissä. Joissain tapauksissa kaikkia toimenpiteitä ei välttämättä tarvitse toteuttaa, jos turvallisuutta parantava vaikutus saadaan jo aiemmilla toimenpiteillä riittäväksi.

9.1. Vihdintien ja Konalantien / Malminkartanontien risteys

Vihdintien ja Konalantien / Malminkartanontien risteyksessä on tapahtunut yleisesti paljon onnettomuuksia ja erityisesti myös jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksia. Vihdintie on maantie, joten toimenpiteitä toteutetaan yhdessä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa (taulukko 9.1.).

Taulukko 9.1. Toimenpide-ehdotukset Vihdintien ja Konalantien / Malminkartanontien risteykseen.

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUSJÄRJESTYS
Erillinen selvitys turvallisuuden parantamisen vaihtoehdoista	Muu suunnitelma	1.
Automaattiset kameravalvontapisteet	Investointi	2.
Nopeusrajoituksen alentaminen (Konalantie / Malminkartanontie) yksisuuntaisten pyöräteiden rakentamisen yhteydessä	LKSP	3.

Kustannusennuste kaikille toimenpiteille suuruusluokan mukaan:

alle 10 000 €	10 000–50 000 €	50 000–200 000 €	200 000–500 000 €	yli 500 000 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

9.2. Konalantien ja Vanhan Hämeen kyläntien / Vähätuvantien sekä Konalantien ja Kylväjäntien risteysalueet

Konalantien ja Vanhan Hämeen kyläntien / Vähätuvantien risteyksessä on tapahtunut jonkin verran onnettomuuksia. Lisäksi risteuksen mitoitusta tarkistamalla saataisiin parannettua erityisesti jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta. Vanhalta Hämeen kyläntiellä olisi hyvä jatkaa puuttuvaa pyöräliikenteen yhteyttä ja parantaa suojatien turvallisuutta Aittatien risteyksessä. Kylväjäntien risteysalueen parantaminen vaatisi katu yhteyden siirtämistä ja se voitaisiin toteuttaa erillisenä hankkeena (taulukko 9.2.).

Taulukko 9.2. Toimenpide-ehdotukset Konalantien ja Vanhan Hämeen kyläntien / Vähätuvantien sekä Konalantien ja Kylväjäntien risteysalueille.

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Linja-autopysäkin siirto Konalantien etelähaaralta pohjoishaaralle	Investointi	1.
Kääntymiskaistojen poistot Konalantielta molemmilta risteyshaaroilta	Investointi	1.
Puuttuvan pyörätieyhteyden jatkaminen Vanhalla Hämeen kyläntiellä Konalantielle asti	Investointi	1.
Keskisaareke Vanhalle Hämeen kyläntielle Aittatien risteykseen	Investointi	1.
Kylväjäntien risteyshaaran suoristaminen ja siirto	Investointi	2.

Kustannusennuste kaikille toimenpiteille suuruusluokan mukaan:

alle 10 000 €	10 000–50 000 €	50 000–200 000 €	200 000–500 000 €	yli 500 000 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

9.3. Riihipellontie ja Riihipellonkuja

Konalan ala-aste sijaitsee Riihipellonkujalla ja monen koululaisen koulureitti kulkee Riihipellontien kautta. Koulureitin turvallisuutta olisi mahdollista parantaa esimerkiksi kaventamalla Riihipellontien ajorataa sekä siirtämällä ja korottamalla nykyinen suojatie. Riihipellonkujalle esitetään uutta jalkakäytävää ja kääntöpaikkaa kadun päähän (taulukko 9.3.).

Taulukko 9.3. Toimenpide-ehdotukset Riihipellontien ja Riihipellonkujan ympäristöön

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Ajoradan kaventaminen Riihipellontien alussa	Investointi	1.
Riihipellontien ylittävä suojatie Riihipellonkujan risteyksessä: siirto Riihipellontien toiselle haaralle ja korotettu suojatie	Investointi	1.
Uusi jalkakäytävä Riihipellonkujan länsipuolelle	Investointi	1.
Kääntöpaikka Riihipellonkujan päähän	Investointi	1.

Kustannusennuste kaikille toimenpiteille suuruusluokan mukaan:

alle 10 000 €	10 000–50 000 €	50 000–200 000 €	200 000–500 000 €	yli 500 000 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

9.4. Kolsarintien ja Konalantien risteysalue

Kolsarintien ja Konalantien risteysalueen turvallisuutta voisi parantaa ajoradan siirroilla ja risteysalueen turvallisemmalla mitoituksella. Lisäksi Konalantien ajorataa voisi kaventaa porttivaikutelman luomiseksi saavuttaessa Konalan keskustamaisempaan ympäristöön (taulukko 9.4.).

Taulukko 9.4. Toimenpide-ehdotukset Kolsarintien ja Konalantien risteysalueelle

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS- JÄRJESTYS
Kolsarintien risteyksen ajoradan siirto ja Konalantien risteysalueen parantaminen	Investointi	1.
Konalantien ajoradan kaventaminen	Investointi	1.

Kustannusennuste kaikille toimenpiteille suuruusluokan mukaan:

alle 10 000 €	10 000–50 000 €	50 000–200 000 €	200 000–500 000 €	yli 500 000 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

9.5. Ristipellontie

Ristipellontielle esitetään erityisesti jalankulkijoiden turvallisuutta parantavia toimenpiteitä (taulukko 9.5.).

Taulukko 9.5. Toimenpide-ehdotukset Ristipellontielle

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS- JÄRJESTYS
Jalkakäytävän siirto Ristikon korttelin puolelle	Investointi	1.
Ajomiehentien risteyksen korottaminen	Investointi	1.
Jalankulkijoiden ylityspaikkojen saarekkeet	Investointi	1.
Uusi ajokaista Ristipellontien ja Vihdintien välikadulle	Investointi	1.

Kustannusennuste kaikille toimenpiteille suuruusluokan mukaan:

alle 10 000 €	10 000–50 000 €	50 000–200 000 €	200 000–500 000 €	yli 500 000 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

9.6. Tähkätie

Tähkätielle esitetään uutta jalkakäytävää jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi kääntöpaikkaa ja pyöräliikenneyhteyksiä olisi tarpeen selkeyttää (taulukko 9.6.).

Taulukko 9.6. Toimenpide-ehdotukset Tähkätielle

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS- JÄRJESTYS
Uusi jalkakäytävä	Investointi	1.
Selkeytetään kääntöpaikkaa ja pyöräliikenneyhteyksiä	Investointi	1.

Kustannusennuste kaikille toimenpiteille suuruusluokan mukaan:

alle 10 000 €	10 000–50 000 €	50 000–200 000 €	200 000–500 000 €	yli 500 000 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

9.7. Muut toimenpidemahdollisuudet

Tähän lukuun on kerätty selvityksessä nousseita pienempiä toimenpidemahdollisuuksia (taulukko 9.7.). Toimenpiteitä voidaan poimia toteutettavaksi esimerkiksi muiden suunnitelmien yhteydessä tai kun toteutetaan laajempia toimenpidekokonaisuuksia (esimerkiksi koko kaupungin

kattava nopeusnäyttö- tai kameravalvontahankinta). Nämä toimenpiteet vaativat vielä tarkemman kohdekohtaisen suunnitelman ennen toteuttamista.

Taulukko 9.7. Muut toimenpide-ehdotukset

TOIMENPIDE	MAHDOLLISET SIJAINNIT
Pyöräkaistat pyöräteiksi	Konalantien silta (Kehä 1)
Nopeusnäyttö	Konalantie (Vanhan Hämeen kylätien/Vähäntuvantien risteuksen eteläpuoli)
Automaattinen kameravalvontapiste	Konalantie pohjoiseen suuntautuvat kaistat, Vihdintie Ruosilanpolun kohdalla
Hidasteet	Vanhan Hämeen kylätien ja Sänkiten eteläisempi risteys
Pysäytysviivat Vihdintiellä	Vihdintien ylittävillä suojatiellä tarkistetaan pysäytysviivojen sijainnit ja lisätään pysäytysviivat vähintään viiden metrin etäisyydelle suojateistä

10. Lähdeluettelo

Helsingin karttapalvelu (2022). Saatavissa: kartta.hel.fi

Helsingin kaupunki (2009). Periaatteet ajonopeuksien hillitsemiseksi Helsingissä. Kaupunkisuunnittelulautakunta 5.11.2009.

Helsingin kaupunki (2017). Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä. Saatavissa: <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-10-17.pdf>

Helsingin kaupunki (2018a). Helsingin nopeusrajoitusjärjestelmä, myöhemmin uusien periaatteiden mukaisiksi muuttuvat rajoitukset. Saatavissa: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/79/79a422e9d851966164906ec8f87b44f3f4253d6c.pdf>

Helsingin kaupunki (2018b). Yleissuunnitelma automaattisten kameravalvontapisteiden kohteista. Saatavissa: https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatokset/2018/Kymp_2018-11-06_Kylk_30_Pk/1C89FE79-1BDF-CB5B-8EE6-667748200000/Liite.pdf

Helsingin kaupunki (2019a). Helsingin nopeusrajoitusjärjestelmä. Saatavissa: <https://www.hel.fi/static/liitteet-2019/Kymp/liikenne-ja-kartat/kadut/nopeusrajoitusjarjestelman-toteutussuunnitelma-2019.pdf>

Helsingin kaupunki (2019b). Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet. Saatavissa: <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-08-19.pdf>

Helsingin kaupunki (2021a). Katuverkon luokittelu. Saatavissa: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/f1/f166b4561ecade3cdc008c25c46a17d8043ddf9d.pdf>

Helsingin kaupunki (2021b). Konalankujan ja Konalantien keskiosan liikennesuunnitelma. Saatavissa: https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatokset/2021/Kymp_2021-03-02_Kylk_7_Pk/00DBE5C9-F2D5-CB71-94BD-7742EB600000/Liite.pdf

Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri (2022). Rajoitettu saatavuus.

Helsingin kaupunki (2022a). Helsingin liikennemäärät. Saatavissa: <https://kartta.hel.fi/link/bMX5jW>

Helsingin kaupunki (2022b). Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma 2022–2026. Saatavissa: <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-03-22.pdf>

Helsingin kaupunki (2023). Ristipellontien liikennesuunnitelma. Saatavissa: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/34/3452bd79c262cfc0baa51b5a15bba8a012850a4a.pdf>

Mapita Oy (2021). Turvallinen koulureitit. Saatavissa: https://omastadi.hel.fi/uploads/decidim/attachment/file/4355/Turvallinen_koulureitit_raportti.pdf

Uudenmaan ELY-keskus ja Ramboll Finland (2020). Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattivalvontapisteiden sijainnin arviointi. Saatavissa: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/178241/Automaattivalvonta%20pks_raportti_s.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Kuvailulehti

Tekijät	Jussi Yli-Seppälä, Eeva Väistö ja Roni Utriainen
Nimike	Konalan alueellinen liikenneturvallisuusselvitys
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2023:2
Julkaisuaika	05:2023
Sivuja	59
Liitteitä	-
ISBN	978-952-386-213-5
ISSN	2489-4257 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	suomi
Kieli, yhteenveto	suomi

Tiivistelmä:

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Konalan kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuosina 2022–2023. Alueellinen liikenneturvallisuusselvitys laaditaan yleensä kaupunginosakohtaisesti. Alueellisissa liikenneturvallisuusselvityksissä tutkitaan määrämuotoisen mallipohjan perusteella liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat ja kartoitetaan kehittämistarpeet alueittain. Kun kehittämistarpeet on löydetty, suunnitellaan tärkeimpiin kohteisiin toimenpide-ehdotukset. Alueellisten liikenneturvallisuusselvitysten pohjalta kerätään lista koko Helsingin toimenpide-ehdotuksista. Nämä ehdotukset priorisoidaan tärkeysjärjestykseen. Listalta valitaan toteutettavat kohteet 10-vuotiseen investointiohjelmaan. Osa toimenpiteistä voi olla pieniä toimenpiteitä, jotka vaativat esimerkiksi vain liikennevalojen ohjelmointia.

Selvityksessä käsitellään risteysalueiden, jalankulun, pyöräliikenteen ja koulujen lähiympäristöjen liikenneturvallisuus. Lisäksi tarkastellaan liikenteen rauhoittamisen tilanne. Lähtötietoina on käytetty poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia, raitiovaunuonnettomuuksia, asukkaille tehtyä liikenneturvallisuuskyselyä ja maastokäyntiä alueelle. Poliisin tietoon tulleiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt vuosien 2011–2015 ja 2016–2020 välillä noin 14 % Konalan alueella.

Toimenpide-ehdotuksiksi on esitetty laajempia toimenpiteitä useaan eri kohteeseen Konalan kaupunginosassa. Lisäksi on esitetty muutamia pienempiä toimenpidemahdollisuuksia. Ehdotetuista toimenpiteistä laaditaan vielä tarkemmat suunnitelmat ennen toteuttamista.

Avainsanat: Konala, liikenneturvallisuus, kaupunginosa, toimenpide, liikenneonnettomuus, risteysalue, jalankulku, pyöräliikenne, liikenteen rauhoittaminen



Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.