

Vuosaaren alueellinen liikenneturvallisuus selvitys

Roni Utriainen ja Susanna Ratinen



Kaupunkiympäristön aineistoja 2023:13

Vuosaaren alueellinen liikenneturvallisuus selvitys

Roni Utriainen ja Susanna Ratinen

Kannen kuva | Roni Utriainen

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-365-1

ISSN | 2489-4257

Sisällys

1	Johdanto	5
2	Lähtötiedot	6
2.1	Aluerajaus	6
2.2	Onnettomuusmäärien kehitys (2012–2016 ja 2017–2021).....	7
2.3	Katuverkon luokittelu.....	11
2.4	Nopeusrajoitukset.....	11
2.5	Liikennemäärät.....	13
2.6	Muut suunnitelmat	14
2.7	Erikoiskuljetusreitit.....	17
3	Risteysalueet	19
4	Jalankulku	22
4.1	Jalankulkijaonnettomuuspaikat.....	22
4.2	Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt	24
4.3	Muut kadunylitysjärjestelyt.....	26
5	Pyöräliikenne	27
5.1	Pyöräliikenteen tavoiteverkko	27
5.2	Polkupyöräonnettomuuspaikat	28
6	Liikenteen rauhoittaminen	33
6.1	Hidasteet ja muut katurakenteet.....	33
6.2	Kameravalvonta	34
6.3	Nopeusnäytöt.....	34
7	Koulujen ympäristöt	36
7.1	Vuoniityn peruskoulu.....	37
7.2	Merilahden peruskoulu	42
7.3	Puistopolun peruskoulu	45
7.4	Nordsjö lågstadieskola	49
7.5	Aurinkolahden peruskoulu	51
8	Asukaskysely ja maastokäynnit	58
8.1	Kyselytulokset.....	58
8.2	Maastokäynti	62
9	Toimenpide-ehdotukset	64
9.1	Leikosaarentien liikennejärjestelyt.....	64
9.2	Mustankivenkadun ja liluodontien ylittävät suojatiet	65

9.3	Pohjavedenkadun ja Pohjavedenportin liikenteen rauhoittaminen	65
9.4	Porslahdentien ja Vuosaarentien ylittävät punaisen luokan suojatiet.....	66
9.5	Muut toimenpidemahdollisuudet.....	66
10	Lähdeluettelo	67
	Kuvailulehti	68

1 Johdanto

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Vuosaaren kaupunginosaan. Aluerajaukseen sisältyvät Keski-Vuosaari, Rastila, osa Meri-Rastilaa, osa Kallahtea ja Aurinkolahti. Selvitys on laadittu vuonna 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 kootaan 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. Uusia kohteita päivitetään investointiohjelmaan mahdollisuuksien mukaan. Osa toimenpiteistä voi olla pieniä toimenpiteitä, jotka vaativat esimerkiksi vain liikennevalojen ohjelmointia.

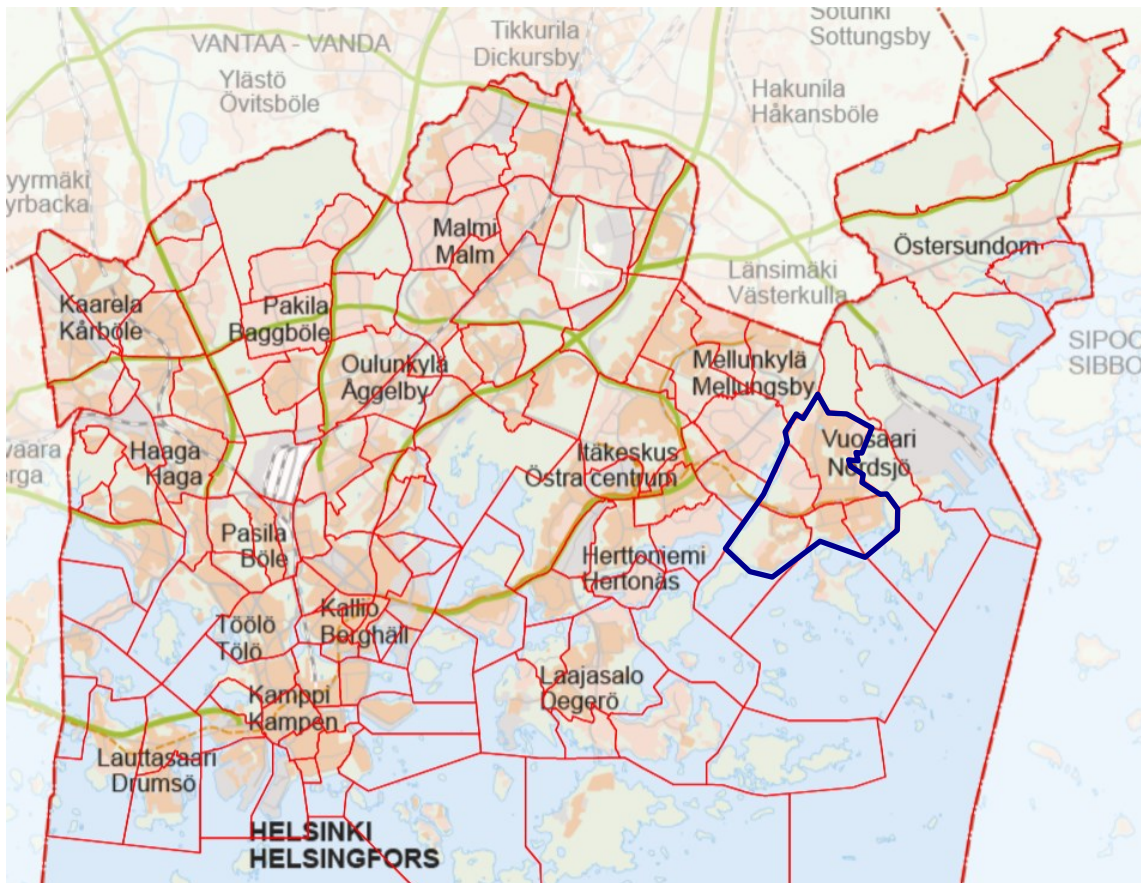
Raportissa esitetyt onnettomuustiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin, jos ei toisin mainita.

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 Keski-Vuosaaren, Rastilan, osittain Meri-Rastilan, osittain Kallahden ja Aurinkolahden osa-alueita, jotka sijaitsevat Vuosaaren kaupunginosassa (kaupunginosanumero 54). Vuosaari sijaitsee itäisessä suurpiirissä. Tarkastelualueen sijainti kaupungissa on esitetty kuvassa 2.1. sinisellä rajauksella.



Kuva 2.1. Liikenneturvallisuukselvityksessä tarkasteltavan Vuosaaren alueen sijainti Helsingissä merkittynä sinisellä rajauksella (Helsingin kaupunki 2023).

Kuvassa 2.2. on esitetty alueen opaskartta ja selvityksessä tarkasteltavan alueen aluerajaus sinisellä ääri viivalla. Osa-alueiden väliset rajat on esitetty punaisella viivalla.



Kuva 2.2. Vuosaaren kartta ja tarkastelualueen rajaus sinisellä ääriiviivalla (Helsingin kaupunki 2023).

2.2 Onnettomuusmäärien kehitys (2012–2016 ja 2017–2021)

Poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien jakaumat vakavuuden mukaan on esitetty taulukossa 2.1. Koko Helsingin alueella tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt viisivuotiskauskojen 2012–2016 ja 2017–2021 välillä noin 16 %. Vuosaarissa vastaava vähenemä on ollut noin 23 %, joten onnettomuuksien määrä on vähentänyt enemmän kuin koko Helsingin alueella. Vuosaarissa ei ole tapahtunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tarkastelujaksolla, mutta vuonna 2023 tapahtui yksi jalankulkijan kuolemaan johtanut onnettomuus pysäköintialueella.

Taulukko 2.1. Onnettomuudet vakavuuden mukaan vuosina 2012–2016 ja 2017–2021

VAKAVUUS	MÄÄRÄ 2012–2016	MÄÄRÄ 2017–2021	MUUTOS
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	0	0	0
Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	43	33	-10
Omaisuuksivahinko-onnettomuudet	137	91	-46
Yhteensä	180	124	-56

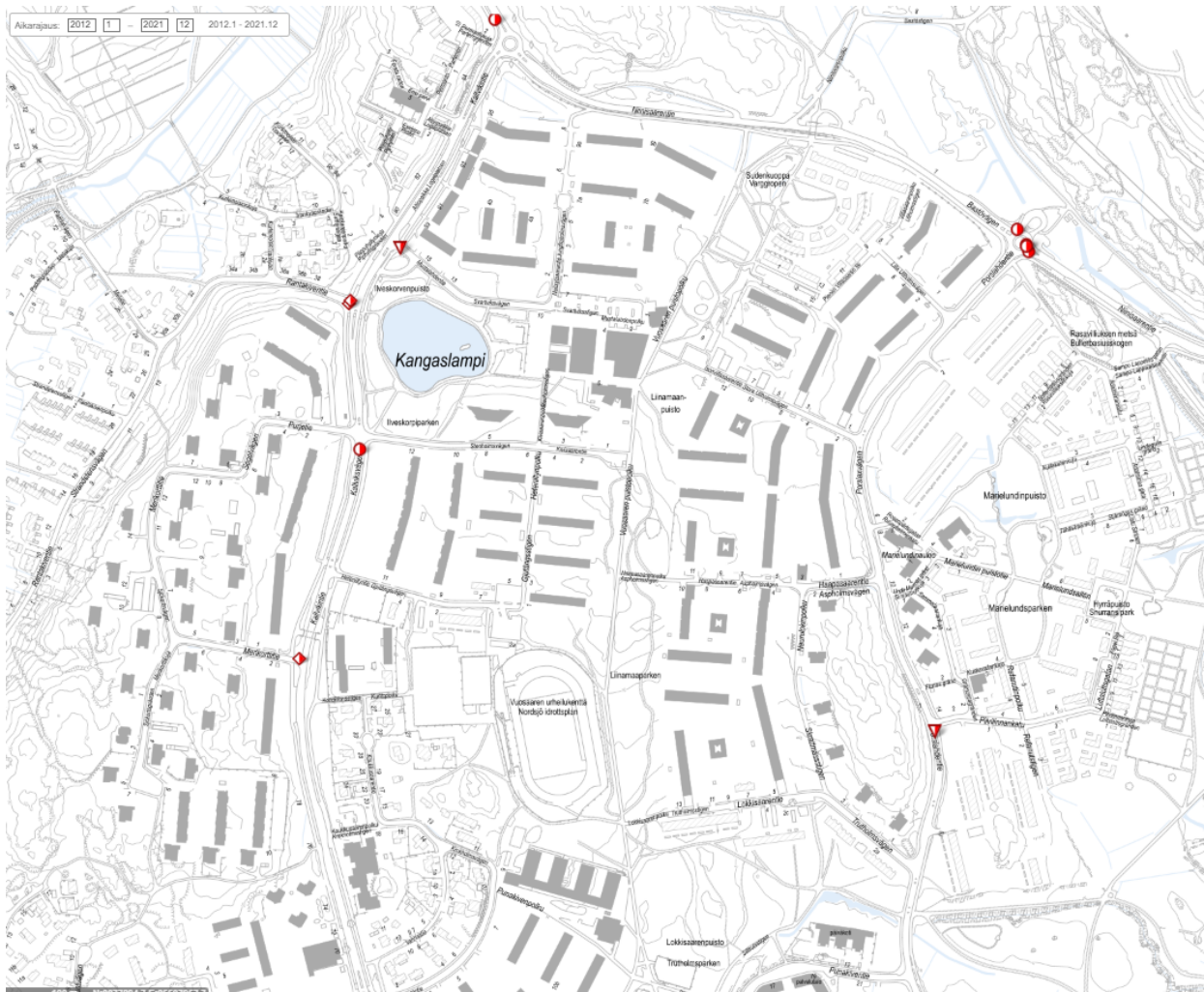
Onnettomuuksien jakauma onnettomuuslajien mukaan on esitetty taulukossa 2.2. Lukumääräisesti eniten on vähentynyt henkilöauto- ja polkupyöräonnettomuudet. Yksittäisten onnettomuuslajien määrät henkilöauto-onnettomuuksia lukuun ottamatta ovat melko vähäisiä, joten muutokset voivat selittyä satunnaisvaihtelulla.

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 2012–2016 ja 2017–2021

ONNETTOMUUSLAJI	MÄÄRÄ 2012–2016	MÄÄRÄ 2017–2021	MUUTOS
Jalankulkijaonnettomuudet	11	9	-2
Polkupyöräonnettomuudet	21	11	-10
Mopo-onnettomuudet	4	1	-3
Moottoripyöräonnettomuudet	9	7	-2
Raitiovaunuonnettomuudet	0	0	0
Linja-auto-onnettomuudet	4	2	-2
Pakettiauto-onnettomuudet	8	6	-2
Kuorma-auto-onnettomuudet	10	4	-6
Muu ajoneuvo -onnettomuudet	4	4	0
Vain henkilöautoja	107	80	-27
Eläinonnettomuus	2	0	-2
Yhteensä	180	124	-56

Henkilövahinko-onnettomuudet (kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet) vuosina 2012–2021 on esitetty kuvissa 2.3.–2.5. puoliksi valkoisilla ja puoliksi punaisilla symboleilla. Suurin osa henkilövahinko-onnettomuuksista on tapahtunut Vuotiellä sekä sen liittymäalueilla ja rampeilla (27 kpl) kymmenen vuoden tarkastelujaksolla. Kallvikintien (16 kpl) ja Leikosaarentien (10 kpl) linjaosuuksilla ja risteysalueilla on myös tapahtunut useita henkilövahinko-onnettomuuksia. Risteysalueista eniten henkilövahinko-onnettomuuksia on tapahtunut Vuotien rampin ja Kallvikintien risteyksessä (4 kpl), Niinisaarentien ja Porslahdentien risteyksessä (4 kpl), Vuotien ja Karavaanisillan risteyksessä (3 kpl) sekä Kallvikintien ja Rastilantien / Koukkusaarentien risteyksessä (3 kpl). Kasuunapaikat on käsitelty tarkemmin luvuissa 3., 4. ja 5. sekä kehittämistoimenpiteiden osalta luvussa 9. Muut henkilövahinko-onnettomuudet ovat tapahtuneet pääosin yksittäisissä sijainneissa.



Kuva 2.3. Alueen pohjoisosan henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2012–2021 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).



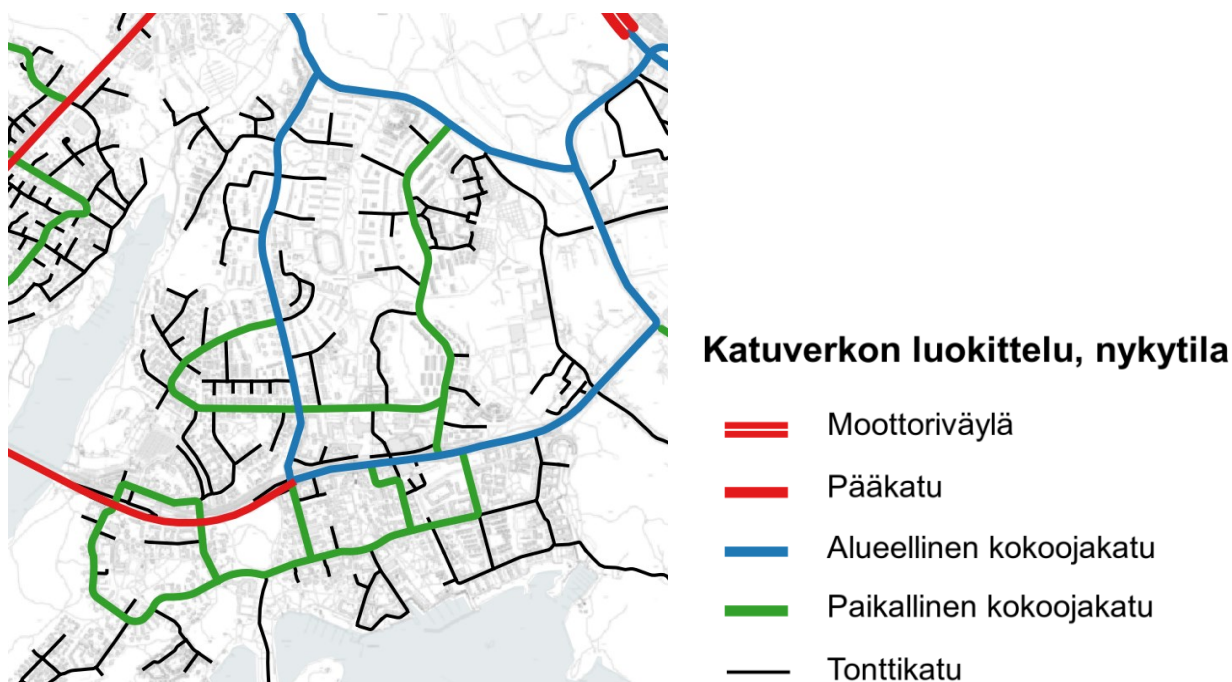
Kuva 2.4. Alueen keskiosan henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2012–2021 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).



Kuva 2.5. Alueen eteläosan henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2012–2021 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).

2.3 Katuverkon luokittelu

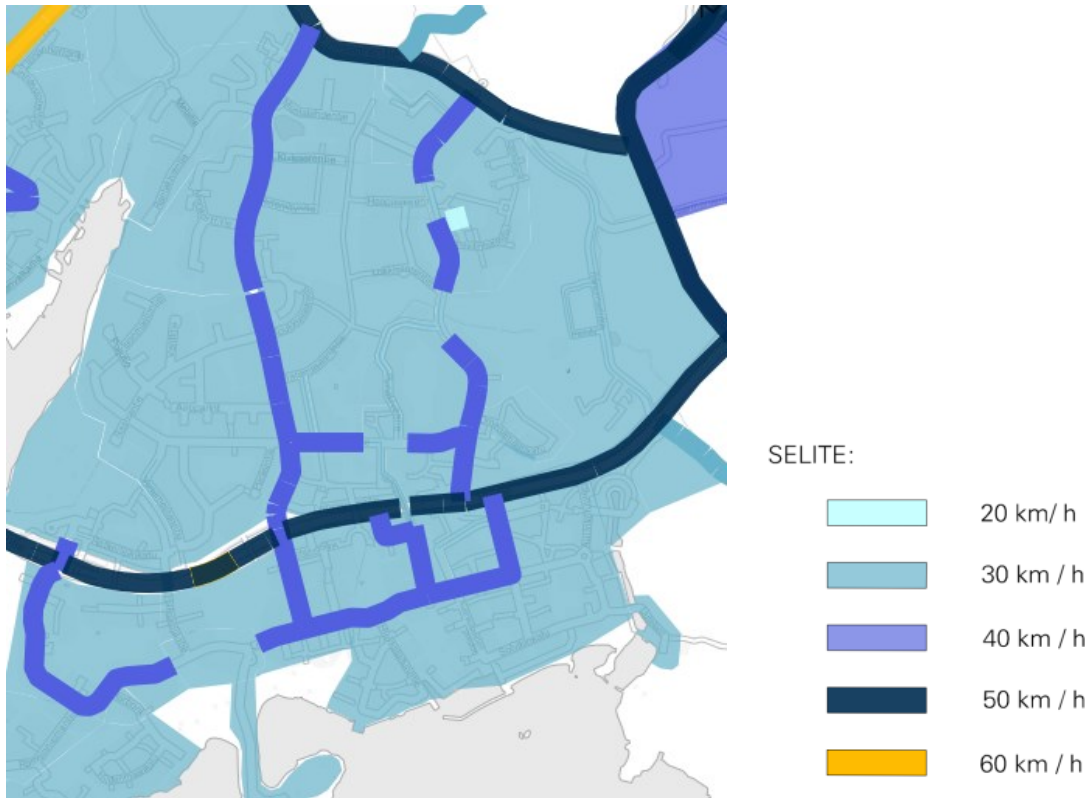
Vuosaassa keskeinen länsi-itäsuuntainen väylä on tarkastelualueen eteläosassa oleva Vuotie, joka on luokitukseltaan pääkatu Kallvikintien länsipuolella ja alueellinen kokoojaku Kallvikintien itäpuolella. Tarkastelualueen pohjoisosassa oleva länsi-itäsuuntainen Niinisaarentien on myös alueellinen kokoojaku ja keskeinen läpikulkuväylä. Nämä molemmat kadut ovat keskeisiä väyliä Vuosaaren satamaan. Kallvikintie, joka on alueellinen kokoojaku, on keskeinen pohjois-eteläsuuntainen läpikulkuväylä, joka yhdistää Vuotien ja Niinisaarentien. Vuosaassa on myös useita paikallisia kokoojakatuja kuten Vuotien ja Niinisaarentien yhdistävä Porslahdentie sekä Meri-Rastilan ja Aurinkolahden yhdistävä Leikosaarentie / Meri-Rastilantie. Leikosaarentien / Meri-Rastilantien ja Vuotien välillä on myös useita katuyhteyksiä, jotka ovat luokitukseltaan paikallisia kokoojakatuja. Alueella on myös useita tonttikatuja, jotka yhtyvät edellä mainittuihin katuihin. Kuvassa 2.6. on esitetty katuverkon luokitus kartalla.



Kuva 2.6. Katuverkon luokitus (Helsingin kaupunki 2021a).

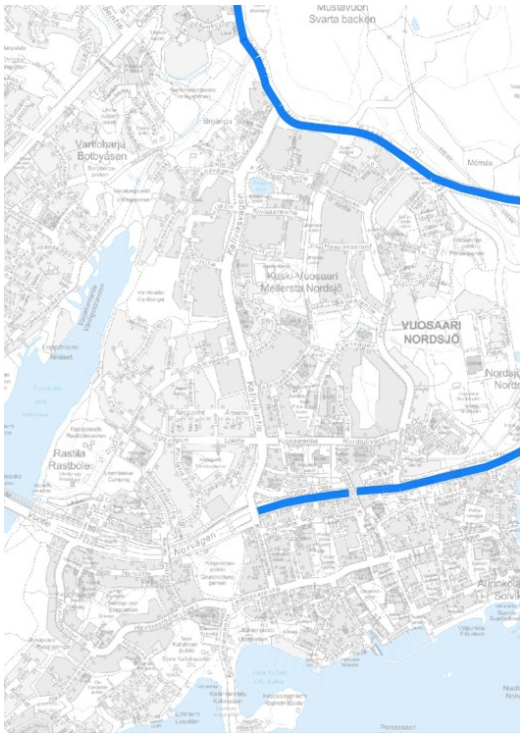
2.4 Nopeusrajoitukset

Vuosaaren katujen nopeusrajoituksena on pääosin alueellinen 30 km/h -rajoitus. Pääkaduilla ja alueellisilla kokoojakaduilla nopeusrajoitus on 50 km/h lukuun ottamatta Kallvikintietä, jossa nopeusrajoitus on 40 km/h. Paikallisilla kokoojakaduilla rajoitus on 40 km/h, lukuun ottamatta Porslahdentien, Meri-Rastilantien ja Vuosaarentien pistemäisiä 30 km/h -rajoituksia. Kuvassa 2.7. on esitetty nopeusrajoitukset vuoden 2020 tilanteessa.



Kuva 2.7. Nopeusrajoitukset vuoden 2020 tilanteessa (Helsingin kaupunki 2019a).

Vuosaaren nopeusrajoitukset ovat pääosin vuonna 2018 hyväksytyjen nopeusrajoitusperiaatteiden mukaiset. Vuotien nopeusrajoitus Kallvikintiestä itään päin alenee myöhemmin 50 kilometristä tunnissa 40 kilometriin tunnissa, jolloin nopeusrajoitus on alueellisia kokoojakatuja koskevan periaatteen mukainen. Tämä liikenneturvallisuuksi parantava muutos toteutetaan arviolta 2030-luvulla, kun katualue muutetaan maantiemäisestä kadusta keskustamaiseksi kaduksi. Vastaavasti Niinisaarentien, joka on myös alueellinen kokoojakatu, nopeusrajoitus alenee 40 kilometriin tunnissa arviolta 2030-luvulla. Kuvassa 2.8. on esitetty myöhemmin nopeusrajoitusperiaatteiden mukaisiksi muuttuvat nopeusrajoitukset.

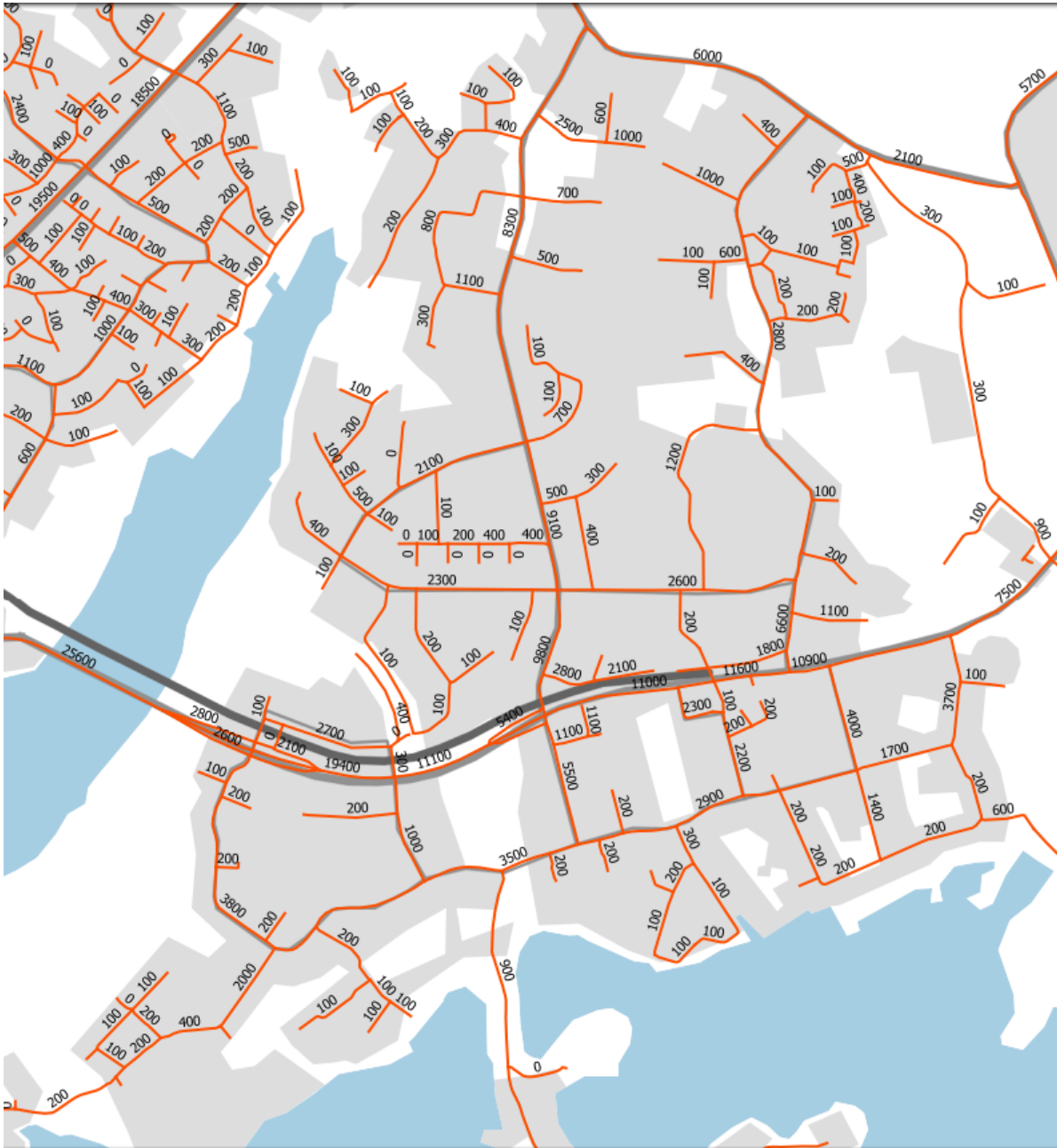


■ Nopeusrajoitus laskee 10 km/h katuympäristön ja/tai maankäytön muuttuessa

Kuva 2.8. Myöhemmin nopeusrajoitusperiaatteiden mukaisiksi muuttuvat rajoitukset (Helsingin kaupunki 2018a).

2.5 Liikennemäärät

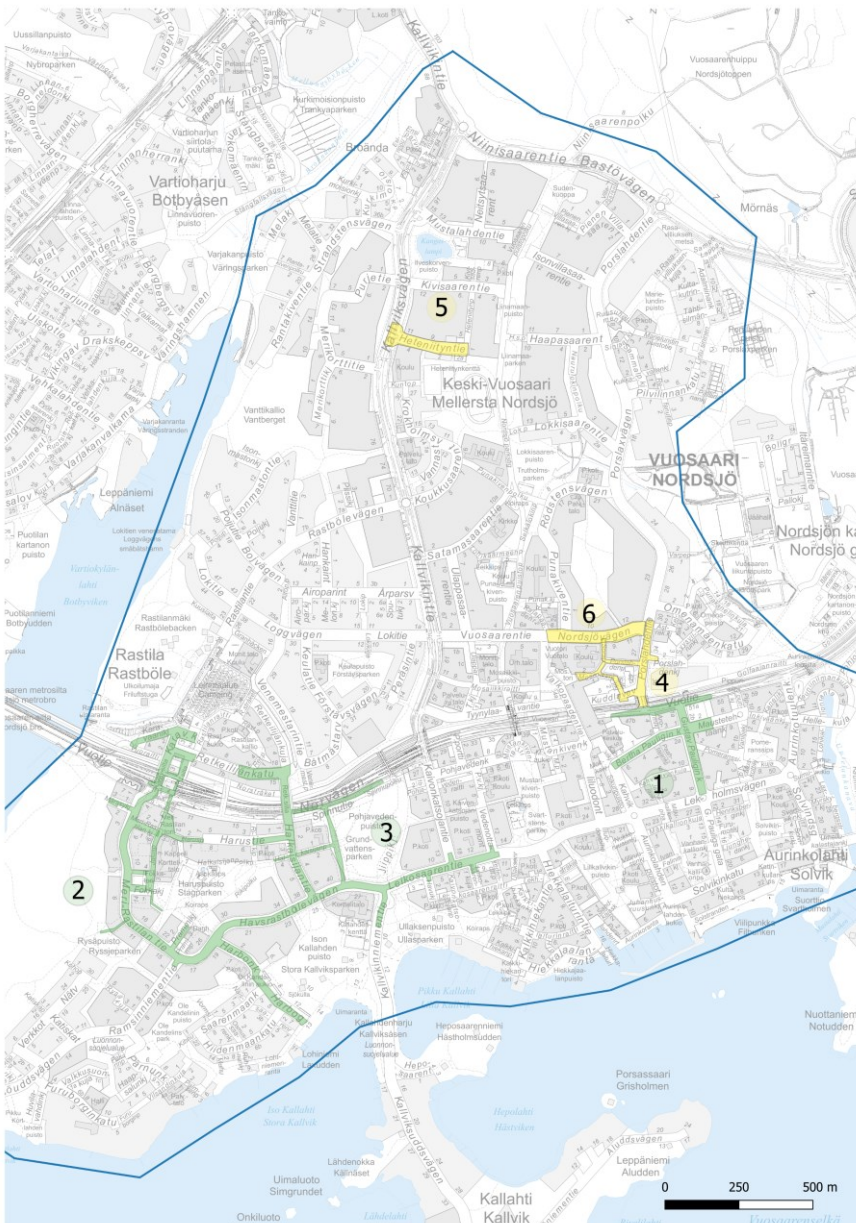
Suurimmat moottoriajoneuvojen liikennemäärät tarkastelualueella ovat Vuotiellä, jossa syksyn keskimääräinen arkivuorokauden liikenne (KAVL) vuonna 2019 oli noin 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa Retkeilijänsillan länsipuolella ja noin 11 000 itäpuolella. Niinisaarentien liikennemäärä Kallvikintien länsipuolella oli 11 500 ja itäpuolella 2100–6000. Kallvikintien liikennemäärä oli 8300–9800 ja Kaivonkatsojantien 5500. Porslahdentien liikennemäärä Vuotien ja Vuosaarentien välillä oli 6600 ja muilla osuuksilla noin 2800. Meri-Rastilan tien ja Leikosaarentien liikennemäärä oli 1700–3800. Alueen muiden katujen liikennemäärät ovat edellä mainittuja määriä pääsääntöisesti pienempiä. Kuvassa 2.9 on esitetty liikennemääräkartta vuodelta 2019.



Kuva 2.9. Syksyn keskimääräinen arkivuorokausiliikenne vuonna 2019 (Helsingin kaupunki 2023).

2.6 Muut suunnitelmat

Tässä luvussa on esitelty tiiviisti Vuosaaren alueen merkittävimpiä liikennehankkeita, joilla on vaikutuksia alueen liikenneturvallisuuteen. Kuvassa 2.10 on esitetty vihreällä värillä jo hyväksytyjä liikennehankkeita ja keltaisella värillä suunnittelu/luonnosvaiheessa olevia liikennehankkeita.

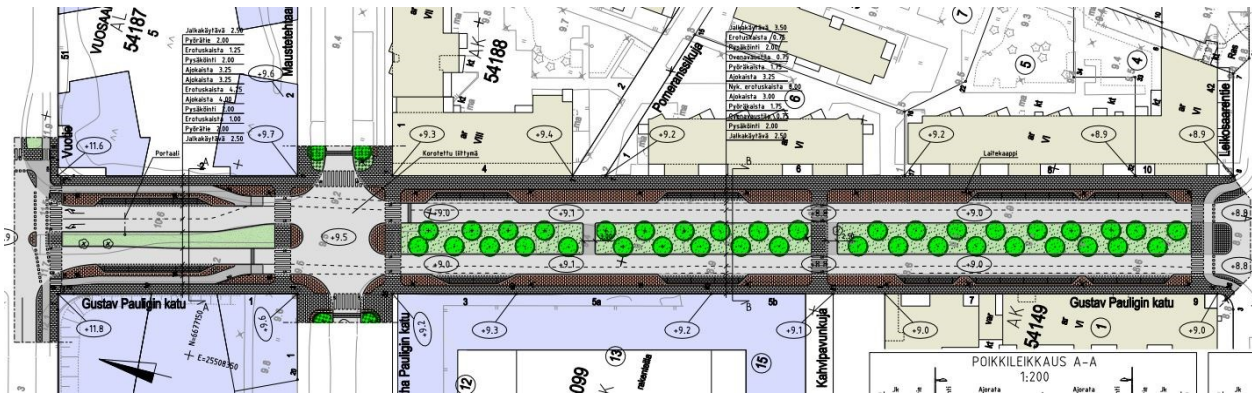


Kuva 2.10. Vuosaaren alueen merkittävimpiä liikenneturvallisuuden vaikuttavia hankkeita.

Katuverkon jo hyväksytyt hankkeet:

1. Gustav Pauligin katu ja Bertha Pauligin katu

Alueen täydennysrakentamisen myötä Gustav Pauligin kadun Vuotien ja Leikosaarentien väliselle osuudelle, Vuotien eteläreunaan, Maustetehtaan kadulle ja Bertha Pauligin kadulle on Kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytty 15.6.2021 katusuunnitelmat. Niiden myötä Vuotien ja Gustav Pauligin kadun risteykseen rakennetaan uudet liikennevalot sekä Gustav Pauligin ja Bertha Pauligin kadun risteys korotetaan. Gustav Pauligin kadun ajokaistoja vähennetään ja rakennetaan yksisuuntaiset pyöräkaistat (Kuva 2.11). Katujen rakentaminen on tarkoitus aloittaa lähialueen tonttien rakennushankkeiden valmistuttua.



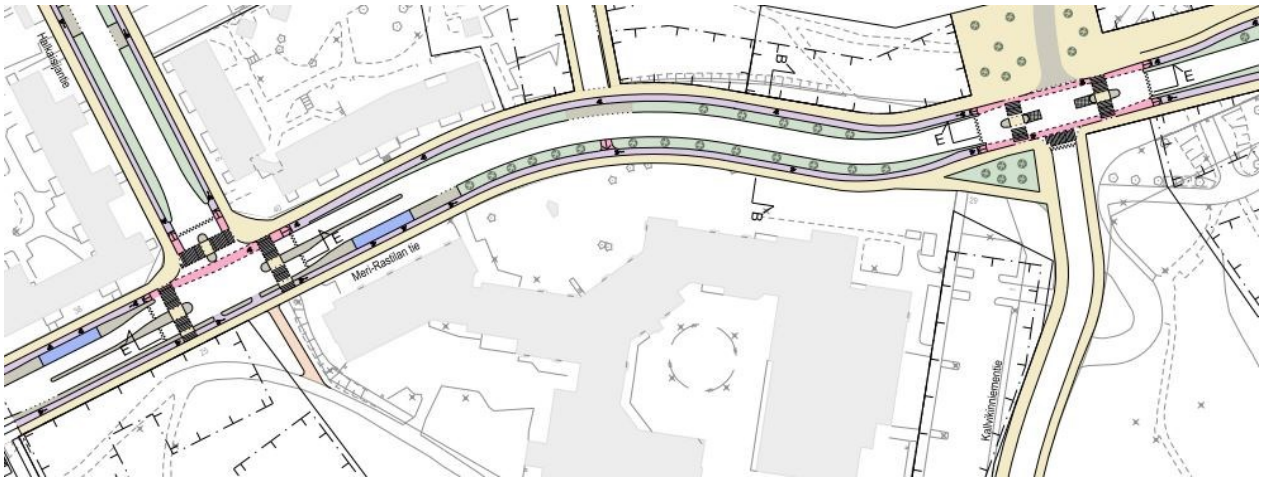
Kuva 2.11. Gustav Pauligin kadun hyväksyty katusuunnitelma (Helsingin kaupunki 2021b)

2. Meri-Rastilan länsiosan kadut

Alueelle on hyväksyty kaupunkiympäristölautakunnassa 6.10.2020 liikennesuunnitelma 6987 kaavamuutoksen yhteydessä, jonka pohjalta on käynnistetty katusuunnitelmien laatiminen (Helsingin kaupunki 2020). Alueelle on suunniteltu täydennysrakentamista sekä palveluja lisäämistä. Meri-Rastilan tien poikkileikkausta muutetaan ajorataa kaventamalla ja lisäämällä vieras- ja asiointipysäköintiä istutusten välisille alueille sekä rakentamalla yksisuuntaiset pyörätiejärjestelyt kadulle. Liikennesuunnitelmassa on myös esitetty Retkeilijäkadulle hidastetta Matkailijansillan suojatien kohdalle. Meri-Rastilan tien ja Ramsinniementien risteysalue korotetaan linja-autoliikenteelle sopivalla hidasteella. Meri-Rastilan tiehen liittyvät tonttikadut toteutetaan ylijatketulla jalkakäytävällä. Jalankulun ja pyöräilyn ylityskohdista sekä reittien jatkuvuutta on tarkasteltu laajamittaisesti alueella ja niistä on pyritty luomaan mahdollisimman turvalliset ja sujuvat.

3. Meri-Rastilan itäosan kadut

Alueelle on laadittu kaavamuutoksen yhteydessä hyväksyty liikennesuunnitelma 7017 (Kaupunkiympäristölautakunta 4.5.2021). Liikennesuunnitelmassa esitetään Meri-Rastilan tielle sekä Leikosaarentielle rakennettavaksi yksisuuntaisia pyörätiejärjestelyitä, jotka jatkuvat yhdenmukaisina Rastilan metroasemalta länteen päin. Meri-Rastilan tien poikkileikkausta muutetaan siten, että se jatkuu sujuvana Meri-Rastilan tien länsiosasta itäosaan. Meri-Rastilan tielle Halkaisijantien ja Kallvikinniementien risteysalueille esitetään korotettuja liittymiä (Kuva 2.12).



Kuva 2.12. Ote Meri-Rastilan itäosan liikennesuunnitelmasta 7017, jossa Halkaisijantien ja Kallvikniementien kohdalle on esitetty korotetut risteysalueet (Helsingin kaupunki 2021c)

Katuverkon luonnos/suunnitteluvaiheessa olevat hankkeet:

4. Kulttuurikorttelin alue

Kulttuurikorttelin asemakaavamuutoksen laatiminen on käynnistynyt, jonka yhteydessä laaditaan liikennesuunnitelma alueen lähikaduille. Liikennesuunnitelmassa tarkastellaan etenkin jalankulun ja pyöräilyn turvallisia ja sujuvia reittejä Vuotalon ympäristössä sekä lähialueilla. Porslahdentien eteläosan poikkileikkausta on myös tarkoitus muuttaa siten, että sinne saadaan järjestettyä yksisuuntaiset pyörätiejärjestelyt.

5. Heteniityn koulu

Heteniityn koulun alueelle on käynnissä asemakaavahanke, jonka yhteydessä tarkastellaan liikenteellisiä ratkaisuja ja laaditaan liikennesuunnitelma. Liikennesuunnitelmassa tarkastellaan etenkin koululaisten turvallisia reittejä lähialueilta koululle ja niitä parannetaan. Heteniityntien etelälaidalle rakennetaan uusi jalkakäytävä.

6. Vuosaarentien pyöräkaistat

Vuosaarentiellä on toteutettu yksisuuntaiset pyöräkaistajärjestelyt Kallvikintien ja Valkopäädentien välisellä osuudella. Valkopäädentiestä itään päin Porslahdentielle pyöräily on jalankulun kanssa vielä yhdistetty. Vuosaarentielle tälle osuudelle on suunniteltu jatkettavan yksisuuntaisia pyöräkaistoja siten, että koko Vuosaarentielle saadaan yhdenmukaiset järjestelyt. Näiden järjestelyiden tarkempi suunnittelu ja toteutus odottaa Kulttuurikorttelin asemakaavamuutoksen etenemistä.

2.7 Erikoiskuljetusreitit

Vuosaareissa tarkastelualueella on yksi katu (Niinisaarentie), joka toimii osana erikoiskuljetusreitistöä (Kuva 2.13.). Niinisaarentie erikoiskuljetusreitti kuuluu tavoiteluokkaan 40 x 7 x 7 metriä (pituus x leveys x korkeus). Reitistöt vaikuttavat jonkin verran siihen, millaisia ratkaisuja voidaan esittää toimenpiteiksi reittikaduille kuten hidasteisiin ja ajoradan kavennuksiin.



Kuva 2.13. Erikoiskuljetusreitit Vuosaaren alueella. Reitit on esitetty vihreällä värillä.

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 2017–2021). 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 2023).

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

Taulukko 3.1. Risteykset, joissa on tapahtunut lukumääräisesti eniten onnettomuuksia (vuodet 2017–2021) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).

PISTE	LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
782	5	0,68	KARAVAANISILTA	RAMPPI KARAVAANISILLALTA VUOTIELLE
4290	5	0,2	KALLVIKINTIE	RAMPPI VUOTIELTÄ KALLVIKINTIELLE
2969	4	0,48	VUOTIE	MUSTANKIVENKATU
1636	4	0,32	VUOTIE	RAMPPI VUOTIELTÄ KARAVAANISILLALLE
5296	3	0,44	NIINISAARENTIE	PORSLAHDENTIE
2279	3	0,12	VUOTIE	POHJAVEDENPORTTI
3008	3	0,12	KALLVIKINTIE	RAMPPI KALLVIKINTIELTÄ VUOTIELLE

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

Taulukko 3.2. Risteykset, joissa on suurin IND5-luku (vuodet 2017–2021) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).

PISTE	LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
782	5	0,68	KARAVAANISILTA	RAMPPI KARAVAANISILLALTA VUOTIELLE
2969	4	0,48	VUOTIE	MUSTANKIVENKATU
5296	3	0,44	NIINISAARENTIE	PORSLAHDENTIE
1517	2	0,4	LEIKOSAARENTIE	HAVUKUJA
1636	4	0,32	VUOTIE	RAMPPI VUOTIELTÄ KARAVAANISILLALLE
1296	2	0,24	MERI-RASTILAN TIE	RAMPPI VUOTIELTÄ MERI-RASTILAN TIELLE
977	2	0,24	MERI-RASTILAN TIE	MERI-RASTILAN KUJA
1302	2	0,24	LEIKOSAARENTIE	HIEKKALAITURINTIE
2563	2	0,24	PORSLAHDENTIE	TYYNLAAVANTIE

Eniten onnettomuuksia lukumääräisesti ja suurin IND5-luku on Karavaanisillan ja Vuotielle johtavan rampin risteyksessä. Vuosina 2017–2021 risteyksessä tapahtui viisi onnettomuutta, joista kolme oli henkilövahinko-onnettomuuksia. Kaikki onnettomuudet olivat moottoriajoneuvojen välisiä onnettomuuksia (esim. risteävät ajosuunnat) tai yksittäisonnettomuuksia (esim. suistuminen). Kahdessa risteävien ajosuuntien onnettomuudessa Vuotien rampilta risteykseen tulleen ajoneuvon arvioidaan jättäneen noudattamatta liikennemerkillä osoitettua väistämismääräistä velvollisuutta. Yksittäisonnettomuuksien tapahtumiseen arvioidaan vaikuttaneen kuljettajan ajokuntoon liittyviä tekijöitä. Risteyksen onnettomuusmäärä on 257. suurin ja IND5-luku 108. suurin Helsingin kaikista risteyksistä. Risteysalueen järjestelyitä parannetaan Meri-Rastilan tien länsiosan kadut -liikennesuunnitelman mukaisesti. Liikennesuunnitelmassa esitetään esimerkiksi kaistojen määrän vähentämistä risteyksessä. Lisäksi Meri-Rastilan tielle rakennettaisiin yksisuuntaiset pyöräliikennejärjestelyt.

Lisäksi Kallvikintien ja Vuotieltä johtavan rampin risteyksessä tapahtui myös viisi onnettomuutta. Onnettomuudet olivat omaisuusvahinko-onnettomuuksia, joten IND5-luku on verrattain pieni (0,2). Onnettomuuksista neljä oli moottoriajoneuvojen välisiä peräänajo- tai risteävien ajosuuntien onnettomuuksia. Näistä ainakin kolmessa tapauksessa toisen onnettomuudessa osallisena olleista ajoneuvoista arvioidaan ajaneen risteykseen punaisen liikennevalon aikana. Risteyksen onnettomuusmäärä on 341. suurin ja IND5-luku 680. suurin Helsingin kaikista risteyksistä. Turvallisuuden parantamiseksi tarkastellaan mahdollisuutta sijoittaa automaattista liikennevalvontaa risteysalueelle

esimerkiksi Vuotieltä Kallvikintielle pohjoiseen kääntyvien kaistalle. Muissa tarkastelualueen risteyksissä suurin onnettomuusmäärä on korkeintaan neljä ja IND5-luku korkeintaan 0,48.

Kuvassa 3.2. on esitetty alueen liikennevaloristeykset. Kallvikintiellä on liikennevalot Lokitien / Vuosaarentien risteyksessä sekä suojatievalot Koukkusaarenpolun ja Satamasaarentien risteyksissä. Kaivonkatsojantiellä on liikennevalot Vuotien rampin risteyksessä ja suojatievalot Kaivonkatsojanpuiston kohdalla. Erilliset suojatievalot sijaitsevat koulujen läheisyydessä. Meri-Rastilan tien ja Vuotien rampin sekä Vuotien ja Porslahdentien risteyksissä on myös liikennevalot.



Kuva 3.2. Liikennevaloristeykset (Helsingin kaupunki 2023).

Vuosaassa ei ole muita sellaisia risteysalueita, joissa olisi tapahtunut useita samantyyppisiä onnettomuuksia tarkastelujakson aikana. Onnettomuustarkastelun perusteella ei siten ole tunnistettavissa selkeitä muita toimenpide-ehtotuksia risteysalueilla. Luvuissa 4. ja 5. on käsitelty jalankulki- ja polkupyöräonnettomuuksia tarkemmin, minkä perusteella on tehty toimenpide-ehtotuksia myös risteysalueille.

4 Jalankulku

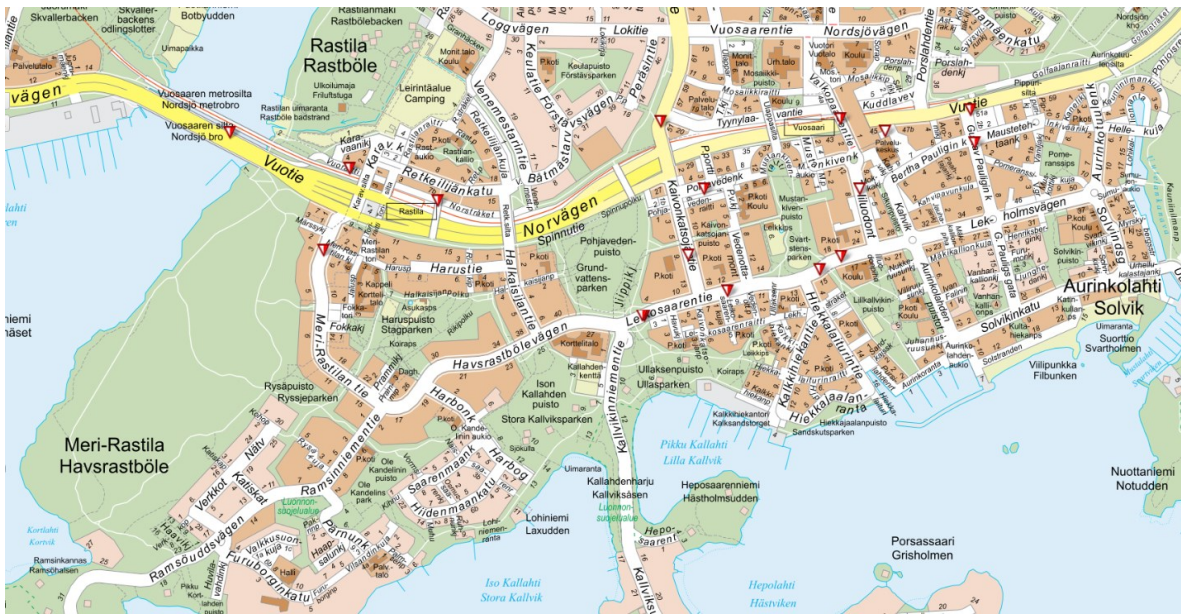
Tässä luvussa on käsitelty paikat, joissa on tapahtunut 10 viimeisimmän vuoden aikana eniten jalankulkijaonnettomuuksia. Lisäksi on käsitelty suojateiden ja muiden kadunylitysjärjestelyjen turvallisuuksia.

4.1 Jalankulkijaonnettomuuspaikat

Jalankulkijaonnettomuuksia tapahtui vuosina 2012–2021 yhteensä 20, joista 16 oli loukkaantumiseen johtaneita. Onnettomuuksista kymmenen tapahtui suojatiellä, viisi ajoradalla, kolme yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä sekä kaksi muulla paikalla kuten pysäköintialueella. Jalankulkijaonnettomuuksien määrä väheni kahdella onnettomuudella viisivuotiskauskojen 2012–2016 ja 2017–2021 välillä 11 onnettomuudesta yhdeksään onnettomuuteen. Kuvissa 4.1. ja 4.2. on esitetty jalankulkijaonnettomuudet kartalla vuosina 2012–2021 kolmioilla. Puoliksi valkoinen ja punainen kolmio tarkoittaa loukkaantumiseen johtanutta ja kokonaan valkoinen omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Lähes kaikki jalankulkijaonnettomuudet ovat tapahtuneet yksittäisissä kohteissa. Ainoastaan Leikosaarentien linja-autopysäkkien (Kallvikinniementie) kohdalla on tapahtunut kaksi onnettomuutta. Leikosaarentiellä on tapahtunut yhteensä viisi jalankulkijaonnettomuutta, joista kaksi tapahtui suojatiellä ja kolmessa tapauksessa jalankulkija ylitti ajoradan muualta kuin suojatieltä.

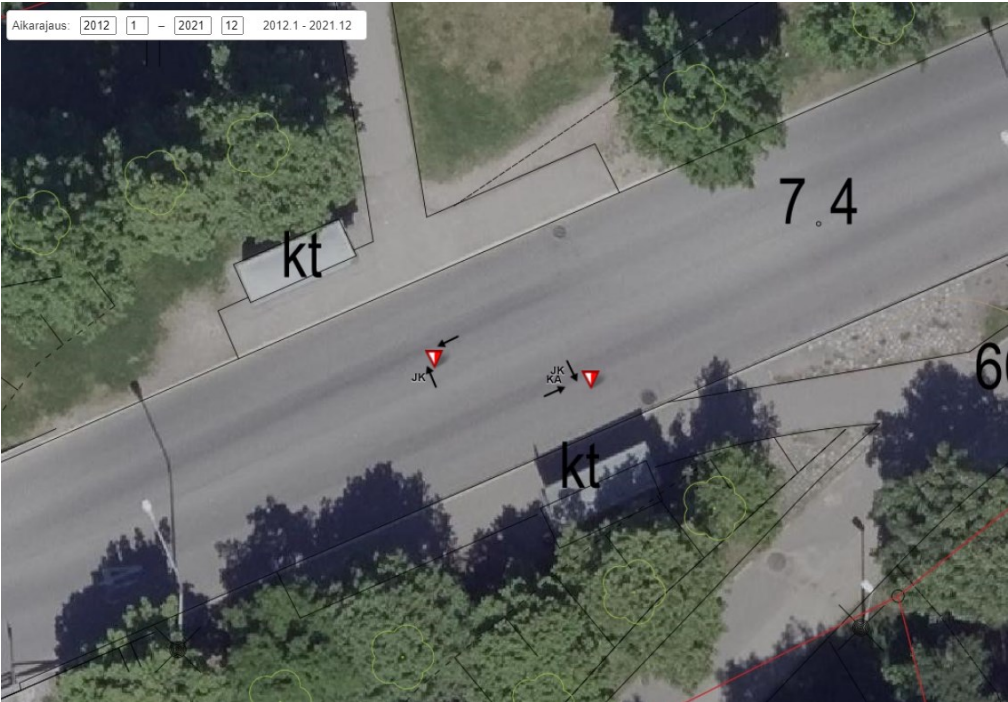


Kuva 4.1. Jalankulkijaonnettomuudet tarkastelualan pohjoisosassa vuosina 2012–2021 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).



Kuva 4.2. Jalankulkijaonnettomuudet tarkastelualueen eteläosassa vuosina 2012–2021 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).

Eniten jalankulkijaonnettomuuksia, yhteensä kaksi, on tapahtunut Leikosaarentiellä ajoradan molemmin puolin sijaitsevien linja-autopysäkkien (Kallvikinniementie) kohdalla (kuva 4.3.). Molemmissa tapauksissa jalankulkija ylitti ajoradan suojatien ulkopuolelta. Lisäksi molemmissa tapauksissa jalankulkija ylitti ajoradan pysäkillä pysähtyneen linja-auton takaa, jolloin linja-auton ajosuuntaan nähden vastakkaisesta ajosuunnasta tulleella moottoriajoneuvon kuljettajalla ei ollut mahdollista havaita jalankulkijaa kuin vasta hetki ennen törmäystä. Molemmat pysäkit ovat poistumassa Meri-Rastilan tien itäosan liikennesuunnitelman mukaisesti. Liikennesuunnitelma on osa alueen asemakaavan muutosta.



Kuva 4.3 Kallvikinniementien linja-autopysäkit Leikosaarentiellä ja jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2012–2021 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).

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 oleville punaisen luokan järjestelyille pyritään tunnistamaan toimenpide, jotta luokitus parantuisi vihreäksi tai keltaiseksi. (Helsingin kaupunki, 2019b)

Vuosaaren alueella sijaitsee vuoden 2023 tilanteessa 26 punaisen luokan suojetietä. Nämä suojetiet on ympäröity punaisella kartalle kuvissa 4.4. ja 4.5. Kuvissa on esitetty alueen kaikki suojetiet tummilla viivoilla. Suojatieaineisto on päivitetty viimeksi vuonna 2014, joten aineisto ei sisällä viimeisien vuosien aikana tapahtuneita muutoksia, mutta se sisältää kaikki punaisen luokan suojetiet.



Kuva 4.4. Suojateiden sijainnit tarkastelualueen pohjoisosassa mustilla viivoilla. Punaisen luokituksen suojetiet on ympäröity punaisella.



Kuva 4.5. Suojateiden sijainnit tarkastelualueen eteläosassa mustilla viivoilla. Punaisen luokituksen suojatiet on ympäröity punaisella.

Vuosaaren lähes kaikki punaisen luokituksen suojatiet sijaitsevat 40 km/h nopeusrajoitusalueella ilman turvallisuutta lisääviä rakenteellisia toimenpiteitä kuten hidastetta tai keskisaareketta. Osassa punaisen luokituksen suojateistä on keskisaareke, mutta suojatie ylittää vähintään kaksi samansuuntaista ajokaistaa. Tällaisia kohteita on erityisesti Vuotien risteyksissä. Punaisia suojateita on eniten Aurinkolahdessa Iiluodontielle, Gustav Pauligin kadulla ja Leikosaarentiellä. Lisäksi Porslahdentiellä ja Vuotien liittymässä on useita punaisen luokituksen suojateita.

Punaisen luokituksen suojateiden turvallisuutta ehdotetaan parannettavan seuraavilla toimenpiteillä:

- Vuotien ja Gustav Pauligin kadun risteuksen suojatiet: Gustav Pauligin kadun katusuunnitelmassa kääntymiskaistojen vähentäminen kolmesta kahteen ja liikennevalot
- Gustav Pauligin kadun ylittävät suojatiet Bertha Pauligin kadun / Maustetehtaankadun risteyksessä: kääntyvien kaistojen poisto Gustav Pauligin kadun katusuunnitelmassa
- Vuotien ja Aurinkotuulenkadun risteuksen suojatiet: ratkaisu tarkentuu myöhemmin
- Vuotien rampin ja Karavaanisillan risteuksen suojatiet (länsi- ja itähaarat): Meri-Rastilan länsiosan katujen liikennesuunnitelmassa itähaaran suojatie toteutetaan korotettuna ja ajorataa kavennetaan
- Kallvikintien ja Tyynylaavantien risteuksen suojatiet: loiva hidaste Kallvikintielle ja toisen kääntymiskaistan poistaminen Tyynylaavantieltä
- Leikosaarentien ylittävä suojatie Leikosaarenkujan risteyksessä: suojatien siirtäminen Kainonkatsojantien risteykseen ja toteuttaminen keskisaarekkeellisena Meri-Rastilan tien itäosan liikennesuunnitelmassa

- Leikosaarentien ja liluodontien / liluodonpihan risteyksen suojatiet (länsi- ja pohjoishaarat): kaistojen vähentäminen yhteen, risteyksen kaventaminen ja korottaminen sekä 30 km/h nopeusrajoitus Leikosaarentielle välillä Mustankivenpolun länsipuolen alikulku ja Gustav Pauligin katu sekä liluodontielle
- Leikosaarentien ylittävä suojatie Jauhajankujan / Mäkikallionpihan risteyksessä: 30 km/h nopeusrajoitus Leikosaarentielle välillä Mustankivenpolun länsipuolen alikulku ja Gustav Pauligin katu
- Mustankivenkadun ja liluodontien ylittävät suojatiet (4 kpl): Mustankivenkadun ja liluodontien nopeusrajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa. Lisäksi toinen kääntymiskaista poistetaan Vuotien risteyksessä (Vuotien alustavassa liikennesuunnitelmassa) ja liluodontien ylittävä suojatie liluodontie 6 kohdalla poistetaan.
- Vuosaarentien ylittävä suojatie Sorapolun kohdalla: Vuosaarentien nopeusrajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa
- Vuosaarentien ja Ulappasaarentien risteyksen suojatie (länsihaara): Vuosaarentien nopeusrajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa
- Vuosaarentien ylittävä suojatie Porslahdentien risteyksessä: Vuosaarentien nopeusrajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa
- Porslahdentien ylittävät suojatiet Tyynylaavantien ja Porslahdenkujan risteyksissä: Porslahdentie muutetaan 1+1-kaistaiseksi välillä Tyynylaavantie ja Porslahdenkuja Vuosaaren keskuksen yleissuunnitelmassa
- Porslahdentien ylittävä suojatie Porslahdentie 28 kohdalla: keskisaareke
- Porslahdentien ylittävä suojatie Pilvilinnankadun risteyksessä: suojatien poisto
- Porslahdentien ylittävä suojatie Pienen Villasaarentien risteyksessä: keskisaareke.

4.3 Muut kadunylitysjärjestelyt

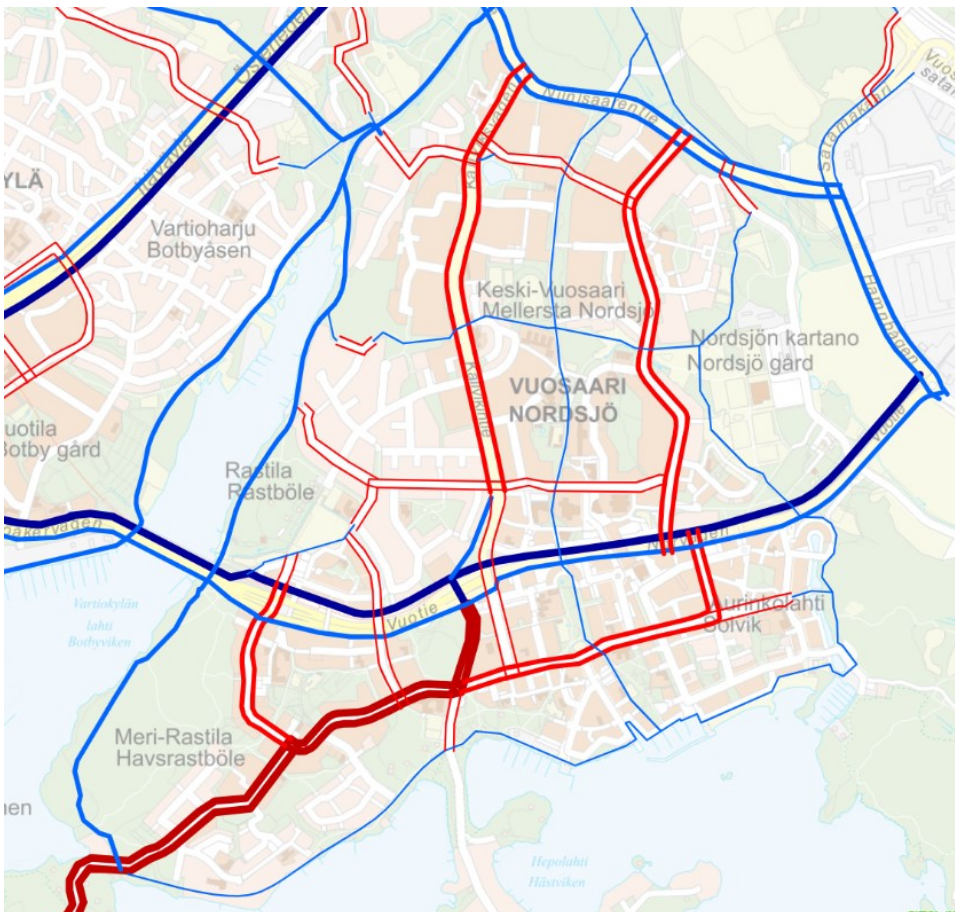
Muut suojatiet Vuosaaren alueella saavat keltaisen tai vihreän luokituksen. Suurin osa suojateistä sijaitsee tonttikaduilla 30 km/h tai paikallisilla kokoojakaduilla 40 km/h nopeusrajoitusalueella. Suojatiet ovat pääosin valo-ohjaamattomia. Paikallisilla kokoojakaduilla on käytetty monissa kohteissa keskisaarekkeita ja joidenkin suojatien yhteydessä myös hidasteita. Kolmella suojatiellä on erilliset suojatieliikennevalot.

5 Pyöräliikenne

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

5.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Vuosaaren pyöräliikenteen nykyverkko koostuu pääasiassa kaksisuuntaisista pyöräteistä, joko yhdistetyistä jalkakäytävistä ja pyöräteistä tai rinnakkain olevista jalkakäytävistä ja pyöräteistä, jotka on erotettu pääosin tiemerkinällä. Pyöräteitä on pääosin kokoojakaduilla. Lisäksi Vuosaaren puistopolku on puistossa ja osittain metsäisellä alueella kulkeva pohjois-eteläsuuntainen reitti. Tonttikuilla pyöräliikenne on pääosin ohjattu ajoradalle. Näillä osuuksilla pyöräliikenteen turvallisuutta voidaan parantaa erityisesti rauhoittamalla moottoriajoneuvoliikennettä. Pyöräliikenteen tavoiteverkko on esitetty kuvassa 5.1. Tavoiteverkon mukaisia yksisuuntaisia ratkaisuja ei ole vielä toteutettu tarkastelualueella Vuosaarentien länsiosaa lukuun ottamatta.



Kuva 5.1. Pyöräliikenteen tavoiteverkko. Tummansiniset ja -punaiset viivat kuvaavat baanatasoisia yhteyksiä, kirkkaanpunaiset ja -siniset pääreitit. Punaiset viivat ovat yksisuuntaisia järjestelyjä ja siniset viivat kaksisuuntaisia järjestelyjä. (Helsingin kaupunki 2023)

5.2 Polkupyöräonnettomuuspaikat

Polkupyöräonnettomuuksia tapahtui vuosina 2012–2021 yhteensä 32. Näistä 19 tapahtui suoja-
tiellä tai pyörätien jatkeella. Onnettomuuksista 19 johti loukkaantumiseen ja 13 tapauksesta aiheu-
tui vain omaisuusvahinkoja. Polkupyöräonnettomuuksien määrä on laskenut kymmenellä onnetto-
muudella viisivuotisjaksojen 2012–2016 ja 2017–2021 välillä 21 onnettomuudesta 11 onnettomuu-
teen. Kuvissa 5.2. ja 5.3. on esitetty polkupyöräonnettomuudet kartalla vuosina 2012–2021 neli-
öillä. Puoliiksi valkoinen ja punainen neliö tarkoittaa loukkaantumiseen johtanutta ja kokonaan val-
koinen omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Kolmiolla esitetty onnettomuus tarkoittaa
polkupyöräonnettomuutta, jossa on ollut osallisena myös jalankulkija. Onnettomuudet ovat tapahtu-
neet useassa eri paikassa. Useampia polkupyöräonnettomuuksia on kasaantunut Kallvikinktien ja
Rastilantien / Koukkusaarentien risteykseen (5 kpl), Leikosaarentien ja Hiekkalaiturintien risteyk-
seen (3 kpl) ja Halkaisijantien ylittävälle suoja tielle Retkeilijänsillan eteläpuolella (2 kpl).



Kuva 5.2. Polkupyöräonnettomuudet alueen pohjoisosassa vuosina 2012–2021 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).



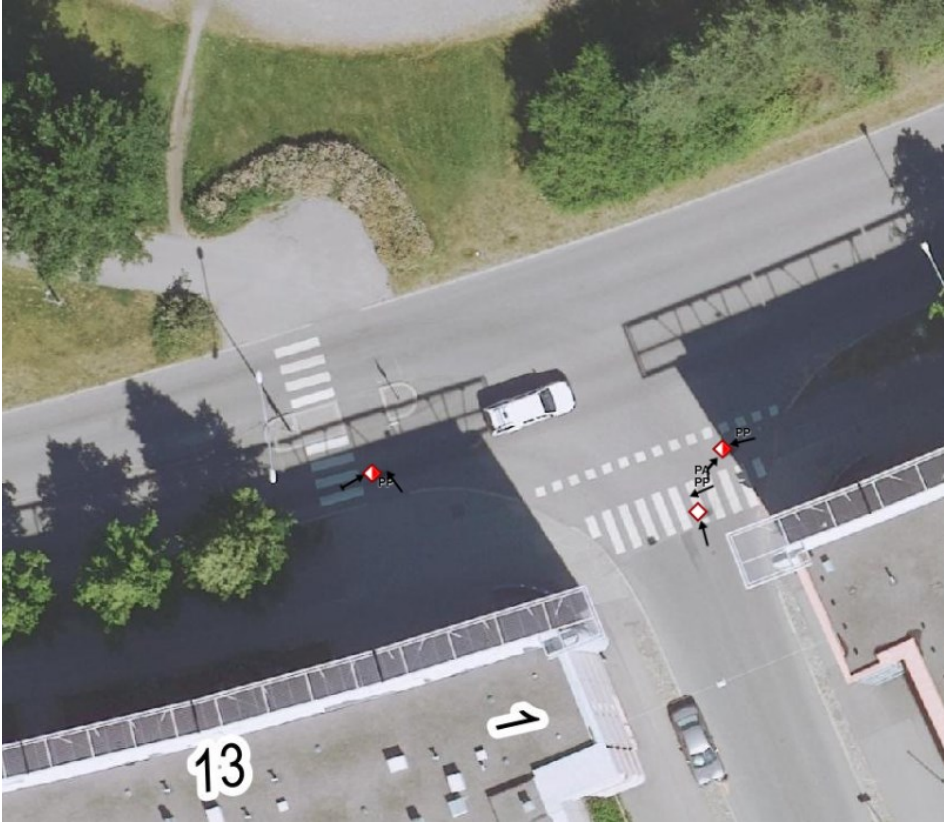
Kuva 5.3. Polkupyöräonnettomuudet alueen eteläosassa vuosina 2012–2021 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).

Eniten polkupyöräonnettomuuksia on sattunut Kallvikintien ja Rastilantien / Koukkusaarentien liittymässä (kuva 5.4.). Neljässä tapauksessa viidestä onnettomuus tapahtui liittymän länsihaaran suojatiellä, jossa autoilija oli kääntymässä Rastilantieltä oikealle Kallvikintielle. Näissä tapauksissa pyöräilijä oli kulkenut suoraan Kallvikintietä pohjoiseen ja saapunut risteykseen autoilijasta katsottuna oikealta. Onnettomuuspaikan nelihaaraliittymä on edellä kuvattujen onnettomuuksien tapahtumisen jälkeen muutettu liikenneympyräksi, minkä jälkeen tilastoituja polkupyöräonnettomuuksia ei ole tapahtunut. Kallvikintielle on lisäksi pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisesti suunnitteilla yksisuuntaiset pyörätiet nykyisten kaksisuuntaisen pyöräteiden tilalle, minkä oletetaan edelleen parantavan turvallisuutta erityisesti risteysalueilla. Pyöräteiden toteuttamisajankohdasta ei kuitenkaan ole tarkempaa arviota tiedossa. Kallvikintien risteyksissä tapahtui myös kaksi muuta polkupyöräonnettomuutta, jossa autoilija oli kääntymässä sivusuunnasta pääsuunnan kadulle ja pyöräilijä saapui risteykseen autoilijasta katsottuna oikealta. Yksisuuntaiset pyöräliikennejärjestelyt auttaisivat estämään tämäntyyppisiä onnettomuuksia.



Kuva 5.4. Polkupyöräonnettomuudet Kallvikintien ja Rastilantien / Koukkusaarentien liikenneympyrässä vuosina 2012–2021 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).

Leikosaarentien ja Hiekkalaiturintien risteyksessä on tapahtunut kolme polkupyöräonnettomuutta vuosina 2012–2021 (Kuva 5.5.). Onnettomuuksista kaksi tapahtui Hiekkalaiturintien ylittävällä pyörätien jatkeella, kun autoilija oli kääntymässä sivusuunnasta pääsuunnan kadulle ja pyöräilijä saapui risteuksen autoilijasta katsottuna oikealta. Yksisuuntainen pyöräliikenne auttaisi estämään vastaavanlaisia risteysonnettomuuksia, sillä pyöräilijä tulisi risteykseen autoilijasta katsoen samasta suunnasta kuin muutkin ajoneuvot. Pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisesti Leikosaarentielle on tulossa yksisuuntaiset pyörätiet. Toteuttamisajankohdasta ei ole kuitenkaan vielä arviota. Yhdessä tapauksessa polkupyöräilijä ylitti Leikosaarentien pyörätien jatkeelta ja törmäsi suoraan ajaneen autoilijan kanssa.



Kuva 5.5. Polkupyöräonnettomuudet Leikosaarentien ja Hiekkalaiturintien risteyksessä vuosina 2012–2021 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).

Halkaisijantien ylittävällä suojatiellä Retkeilijänsillan eteläpuolella on myös tapahtunut useampi (2 kpl) polkupyöräonnettomuus tarkastelujakson aikana (Kuva 5.6.). Näissä tapauksissa väistämisvelvollinen pyöräilijä saapui suojatielle idän suunnasta ja autoilija ajoi suoraan. Tapauksiin liittyviä tekijöitä olivat puutteet havainnoinnissa ja päätöksenteossa sekä liian suuri tilannenopeus. Halkaisijantiellä nopeat rajoitus on 30 km/h. Halkaisijantien ylittävä suojatie yhdistää yhden keskeisen Vuosaaren länsi-itäsuuntaisen pyöräliikenteen pääreitit. Toimenpide-ehdotus on esitetty luvussa 9.5.



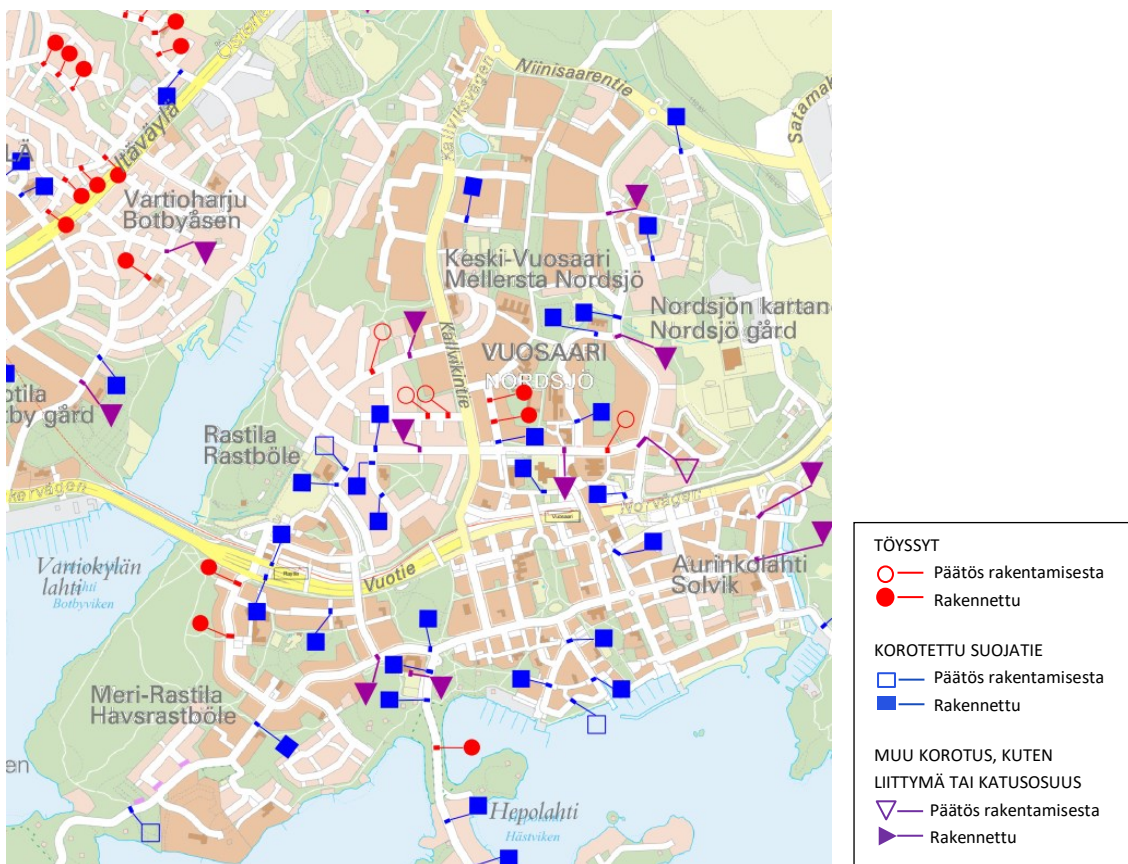
Kuva 5.6. Polkupyöraonnettomuudet Halkaisijantien ylittävällä suojiatiellä Retkeilijänsillan eteläpuolella vuosina 2012–2021 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2023).

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 toimenpideohjelmassa esitetyn mukaisesti aloitettu liikenteen rauhoittamista koskevien periaatteiden päivitys Helsingissä. Jatkossa tavoitteena on myös alueellisten liikenteen rauhoittamissuunnitelmien laatiminen. (Helsingin kaupunki 2022) Periaatteet ja menetelmä alueellisen rauhoittamissuunnitelman laatimiseksi eivät ole vielä valmistuneet, joten tässä alueellisessa liikenneturvallisuukselvityksessä ei laadita vielä koko kaupunginosaa kattavaa liikenteen rauhoittamissuunnitelmaa. Tämä selvitys on rajattu siten, että tässä luvussa kartoitetaan nykyiset liikenteen rauhoittamistoimenpiteet ja esitetään yleisellä tasolla mahdollisia toimenpidetarpeita, joita käsitellään jatkotyönä varsinaisissa liikenteen rauhoittamissuunnitelmissa.

6.1 Hidasteet ja muut katurakenteet

Vuosaaren alueella sijaitsevat rakenteelliset hidasteet vuoden 2017 tilanteessa on esitetty kuvassa 6.1.



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

Jatkotyönä alueellisissa liikenteen rauhoittamissuunnitelmissa on tarpeen selvittää rakenteellisten hidasteiden käyttömahdollisuuksia laajemminkin. Lisäksi suojateiden kavennukset voisivat olla hyvä tapa parantaa jalankulkijoiden havaittavuutta suojateillä. Myös ylijatsettujen jalkakäytävien käyttö risteyksissä, joissa tonttikatu ja kokoojakatu risteävät, parantaisi kadunylitysten turvallisuutta sekä viestisi autoilijalle selkeästi katuluokan ja kadun käyttötarkoituksen muuttumisesta.

6.2 Kameravalvonta

Vuonna 2018 Kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytyssä yleissuunnitelmassa Vuosaaren on esitetty yksi automaattinen liikennevalvontapiste, joka on rakennettu vuonna 2022. Valvontapiste sijaitsee Kallvikintiellä Vuosaarentien risteyksessä (Kuva 6.2.). (Helsingin kaupunki 2018b)



Kuva 6.2. Automaattisen liikennevalvonnan pisteet vuoden 2018 yleissuunnitelmassa (Helsingin kaupunki 2018b).

Automaattisen liikennevalvonnan 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 salamavalon aiheuttaman häikäisyn vuoksi. Vuosaaren alueella keskeisimmät kriteerit täyttäviä katuja ovat Vuotie ja Kallvikintie. Mahdollinen kohde tulevaisuudessa voi olla esimerkiksi Kallvikintien pohjoisosassa etelään suuntautuvalla kaistalla sekä Vuotien rampin ja Kallvikintien risteyksessä Vuotieltä Kallvikintielle pohjoiseen kääntyvällä kaistalla tai Vuotiellä itään suuntautuville kaistoille Kallvikintien kohdalla.

6.3 Nopeusnäytöt

Tarkastelualueella sijaitsee nykytilassa kuusi nopeusnäyttöä: Meri-Rastilan tiellä, Leikosaarentiellä, Vuosaarentiellä, Koukkusaarentiellä, Aurinkotuulenkadulla ja Gustav Pauligin kadulla. Nopeusnäytöt sopivat hyvin kaduille, joilla ei voi käyttää rakenteellisia hidasteita, esimerkiksi tärinän vuoksi.

Mahdollinen kohde uudelle nopeusnäytölle voi olla esimerkiksi Porslahdentiellä. Koska tarkastelualueella on jo useita nopeusnäyttöjä, uusien nopeusnäyttöjen lisääminen ei olettavasti merkittävästi alentaisi ajonopeuksia koko kaupunginosan alueella. Nopeusnäyttöjä käyttämällä ajonopeudet voivat kuitenkin alentua pistemäisesti.

7 Koulujen ympäristöt

Vuosaaren alueella sijaitsee 11 koulujen toimipistettä, joissa annetaan perusopetusta: Vuoniityn peruskoulu (opetusta kolmessa toimipisteessä), Merilahden peruskoulu (opetusta kahdessa toimipisteessä), Puistopolun peruskoulu (opetusta kahdessa toimipisteessä), Nordsjö lågstadieskola (opetusta yhdessä toimipisteessä) ja Aurinkolahden peruskoulu (opetusta kolmessa toimipisteessä) (kuva 7.1.). Osa-alueista Rastila ja Keski-Vuosaaren pohjoisosa kuuluvat Vuoniityn peruskoulun oppilaaksiottoalueeseen (lukuvuosi 2022–2023). Keski-Vuosaaren eteläosa ja osa Kallahtea kuuluvat Puistopolun peruskoulun oppilaaksiottoalueeseen. Meri-Rastila ja osa Kallahdesta kuuluvat Merilahden peruskoulun oppilaaksiottoalueeseen. Aurinkolahti kuuluu Aurinkolahden peruskoulun oppilaaksiottoalueeseen. Oppilaaksiottoalueiden laajuudesta johtuen voidaan arvioida, että lasten koulureittejä sijaitsee lähes jokaisella tarkastelualueen kadulla. Tässä selvityksessä on keskitytty alueella sijaitseviin kouluihin ja niihin rajautuvien katujen tai lähialueiden tarkasteluun.



Kuva 7.1. Koulujen sijainnit kartalla.

7.1 Vuoniityn peruskoulu

Koukkusaarentien toimipiste

Ala- ja yläkouluna toimiva Vuoniityn peruskoulun Koukkusaarentien toimipiste sijaitsee päättyvän tonttikadun varrella Keski-Vuosaaren osa-alueessa. Koukkusaarentien nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä noin 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Koukkusaarentien molemmin puolin on jalkakäytävä (Kuva 7.2.). Kadulla on säännöllistä linja-autoliikennettä päiväsaikaan. Kadunvarsipysäköinti on sallittua lukuun ottamatta kuorma- ja linja-autoja. Koukkusaarentie risteää kadun länsipäässä Kallvikintiehen, joka on alueellinen kokoojakatu. Kallvikintien nopeusrajoitus on 40 km/h. Koulun itäpuolelta on pääsy eri puolille Keski-Vuosaarta puistoreittejä pitkin.



Kuva 7.2. Koukkusaarentien toimipiste kuvan keskiosassa Kallvikintien liittymän suunnasta kuvattuna.

Koukkusaarentie on tonttikaduksi verrattain leveä. Kadun kaareva linjaus ja kadunvarsipysäköinti kuitenkin rauhoittavat ajonopeuksia. Koulun edessä olevalla suojatiellä liikenneturvallisuuksi lisääviä toimenpiteitä (esim. hidaste) ei ole (Kuva 7.3.), joten suojatien ja koulun edustan liikenneturvallisuuksi ehdotetaan parannettava korotetulla alueella.



Kuva 7.3. Koukkuasaarentien toimipiste Koukkuasaarentieltä kuvattuna.

Koulun lähialueella on tapahtunut yksi poliisin tietoon tullut liikenneonnettomuus vuosina 2017–2021. Kyseessä oli Koukkuasaarentiellä tapahtunut omaisuusvahinko-onnettomuus, jossa oli osallisena vain moottoriajoneuvoja.

Venemestarintien toimipiste

Alakouluna toimiva koulu sijaitsee Rastilassa Venemestarintiellä, joka on Lokitiehen liittyvä vähäliikenteinen tonttikatu, sillä kadun liikennemäärä on noin 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kadun itäreunalla on jalkakäytävä, ja kadun nopeusrajoitus on 30 km/h. Vaikka katu ei ole suunniteltu läpiajoliikenteelle, katu kuitenkin mahdollistaa läpiajoliikenteen, sillä koulun eteläpuolella Venemestarintie muuttuu Keulatiksi, joka liittyy toisessa kohdassa Lokitiehen. Läpiajoliikenteen osuuden arvioidaan kuitenkin olevan vähäistä, sillä läpiajoreitti on selvästi pidempi ja hitaampi kuin Lokitietä suoraan ajettaessa. Kadunvarsipysäköinti Venemestarintiellä on sallittu, ja koulun edustalla on lisäksi noin 20 pysäköintipaikkaa, joista osa on aikarajoitettu. Maastokäynnin aikana kaikki kadulla pysäköidyt autot Lokitien ja koulun välillä oli pysäköity erillisiin pysäköintipaikkoihin. Kuvassa 7.4. on näkyä koulun suuntaan Lokitieltä kuvattuna.



Kuva 7.4. Venemestarintien toimipisteen edustan erilliset pysäköintipaikat ja suojatie Lokitien suunnasta kuvattuna. Koulu sijaitsee pysäköintipaikkojen takana.

Venemestarintien toimipisteen edessä on korotettu suojatie (kuva 7.5.), mutta Lokitien suunnasta koulua lähestyttäessä ennen koulua on jalkakäytävän ja koulun pihan välillä suojatie ilman turvallisuutta lisääviä toimenpiteitä (kuva 7.4.). Suojatie ehdotetaan toteutettavan korotettuna suojatienä liikenneturvallisuuden parantamiseksi koulun lähialueella.



Kuva 7.5. Venemestarintien toimipaikan edessä oleva korotettu suojatie Venemestarin eteläpäähän suunnasta kuvattuna.

Koulun edustalla on aukio (kuva 7.5.), jonka eteläreunalta lähtee Rastilanraitti kohti Rastilan metroasemaa. Rastilanraitti on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Venemestarintiellä ei ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2017–2021.

Heteniityntien toimipiste

Alakouluna toimiva Heteniityntien toimipiste sijaitsee Keski-Vuosaassa Heteniityntien ja Kallvikintien kulmassa. Heteniityntie on vähäliikenteinen tonttikatu, jolla kadun liikennemäärä on noin 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Heteniityntien päässä sijaitsee Heteniityn urheilukenttä. Heteniityntien pohjois- ja eteläreunalla on jalkakäytävä koulun ja Kallvikintien välillä, ja pohjoisreunan jalkakäytävä jatkuu koko Heteniityntien matkalla. Koulun piha-alueelle on sisäänkäynti myös Kallvikintien jalkakäytävältä ja pyörätieltä koulun kohdalla sijaitsevan Kallvikintien alikulun kohdalta. Alikulku on keskeinen reitti Kallvikintien ylittämiseen saavuttaessa koululle Kallvikintien länsipuolelta. Heteniityntien nopeusrajoitus on 30 km/h ja Kallvikintien 40 km/h. Kuvassa 7.6. on esitetty Heteniityntien toimipiste Heteniityntien suunnasta kuvattuna.



Kuva 7.6. Heteniityntien toimipiste Heteniityntieltä kuvattuna.

Kallvikintien ylittävällä suojatielle Heteniityntien risteyksessä on keskisaareke, mutta Heteniityntien ylityksessä ei ole erillisiä liikenneturvallisuutta lisääviä toimenpiteitä (Kuva 7.7.). Alueen liikennejärjestelyitä tullaan tarkastelemaan Heteniityntien asemakaavan laatimisen yhteydessä. Heteniityntien ylittävän suojatien turvallisuutta saataisiin parannettua muuttamalla se esimerkiksi ylijatketuksi jalakäytäväksi ja pyörätieksi.



Kuva 7.7. Kallvikintien ja Heteniityntien risteuksen suojatie Heteniitynkadulta kuvattuna.

Koulun lähialueella on tapahtunut kolme poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2017–2021. Kaikki onnettomuudet ovat olleet omaisuusvahinko-onnettomuuksia, joissa on ollut osallisena vain moottoriajoneuvoja.

7.2 Merilahden peruskoulu

Kallvikinniementien toimipiste

Ala- ja yläkouluna toimiva koulu sijaitsee Kallvikinniementien ja Meri-Rastilan tien kulmassa. Kallvikinniementie on Meri-Rastilan tieltä Kallahteen johtava tonttikatu. Kallvikinniementien liikennemäärä koulun kohdalla on noin 900 ja Meri-Rastilan tiellä noin 3500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Meri-Rastilan tie on paikallinen kokoojakatu, jossa on mm. säännöllistä linja-autoliikennettä. Molempien katujen nopeusrajoitus on koulun kohdalla 30 km/h, mutta Meri-Rastilan tien nopeusrajoitus on muualla kuin koulun kohdalla 40 km/h. Meri-Rastilan tiellä on jalankulun ja kaksisuuntaisen pyöräliikenteen väylät kadun molemmin puolin. Kallvikinniementiellä on koulun kohdalla jalkakäytävä ja kaksisuuntainen pyörätie rinnakkain kadun länsireunalla. Kuvassa 7.8. on esitetty Kallvikinniementien toimipiste Meri-Rastilan tieltä kuvattuna.



Kuva 7.8. Kallvikinniementien toimipiste kuvan oikeassa reunassa Meri-Rastilan tieltä kuvattuna.

Meri-Rastilan tien ja Kallvikinniementien risteyksessä Meri-Rastilan tien ylittävä suojatie on korotettu ja Kallvikinniementien ylittävällä suojatielle on keskisaareke. Risteysalue on suunniteltu muutettavan korotetuksi risteykseksi Meri-Rastilan tien itäosan liikennesuunnitelmassa, mikä parantaisi Kallvikinniementien ylittävän suojatien turvallisuutta. Liikennesuunnitelma on osa alueen asemakaavan muutosta. Risteuksen itäpuolella on myös alikulku Meri-Rastilan tien alitse. Kallvikinniementiellä noin 100 metrin etäisyydellä risteyksestä koulun pysäköintialueen kohdalla on korotettu suojatie. Poliisiin tietoon tulleita onnettomuuksia ei ole tapahtunut edellä mainituilla suojateilla vuosina 2017–2021. Lähin onnettomuuspaikka on Leikosaarentiellä sijaitsevien Kallvikinniementien linja-autopysäkkien kohdalla, jossa on tapahtunut yksi jalankulkijaonnettomuus. Molemmat pysäkit on suunniteltu poistettavan Meri-Rastilan tien itäosan liikennesuunnitelman mukaisesti.

Jaluspolun toimipiste

Alakouluna toimiva Jaluspolun toimipiste Meri-Rastilassa sijaitsee Meri-Rastilan kujan ja Fokkakujan välisellä alueella, jossa on myös asuintaloja. Meri-Rastilan kujan yhteydessä on myös liiketiloja ja Fokkakujan yhteydessä laaja pysäköintialue. Nämä kadut ovat päätyviä tonttikatuja, ja ne risteävät länsipäässä Meri-Rastilan tien kanssa, joka on paikallinen kokoojkatu. Meri-Rastilan kujan ja Fokkakujan liikennemäärät ovat noin 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Meri-Rastilan tien liikennemäärä on noin 3500. Kaikkien mainittujen katujen nopeusrajoitus on 40 km/h. Meri-Rastilan tien Fokkakujan pysäköintialueen pohjoispuolella sijaitsee Fokkapolku, joka toimii kävely- ja pyöräliikenneyhteytenä Meri-Rastilan tieltä koulun suuntaan (kuva 7.9.). Koulun itäpuolella sijaitsevasta Haruspuistosta on myös puistoreittejä eri puolille Meri-Rastilaa.



Kuva 7.9. Jaluspolun toimipisteen rakennus kuvassa keskellä Fokkapolulta kuvattuna Meri-Rastilan tien suunnasta. Koulu sijaitsee kuvassa keskellä näkyvän valkoisen rakennuksen keskiosassa. Kuvassa näkyvässä rakennuksen eteläpäässä on päiväkot.

Jaluspolun toimipisteen edustalla kulkeva Jaluspolku on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, jossa moottoriajoneuvolla ajaminen on kielletty. Autoliikenteen yhteydet koululle ovat Meri-Rastilan kujan ja Fokkakujan kautta. Kuvassa 7.10. on esitetty koulurakennuksen pohjoispää Meri-Rastilan kujalta kuvattuna. Meri-Rastilan kujalla on leveä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.



Kuva 7.10. Jaluspolun toimipisteen rakennuksen pohjoispää kuvassa keskellä kuvattuna Meri-Rastilan polulta Meri-Rastilan tien suunnasta.

Meri-Rastilan tien ylittävällä suojatiellä Meri-Rastilan kujan kohdalla on tapahtunut yksi jalankulkijan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus vuosina 2017–2021. Lisäksi Meri-Rastilan kujalla on vastaavalla ajanjaksolla tapahtunut yksi omaisuusvahinko-onnettomuus, jossa on ollut osallisena vain moottoriajoneuvoja.

Koulun lähialueelle on suunnitteilla liikenneturvallisuutta parantavia toimia Meri-Rastilan tien katusuunnitelmassa. Meri-Rastilan tielle Fokkapolun ja Fokkakujan välille on katusuunnitelmassa suunnitteilla korotettu alue, jonka pintamateriaalina on kiveys. Tonttikatujen ylitykset Meri-Rastilan tien risteyksissä tullaan lisäksi toteuttamaan ylijatkettuina jalkakäytävinä. Liikenneturvallisuutta parantaisi myös koulun lähialueen tonttikatujen nopeusrajoituksen laskeminen 30 kilometriin tunnissa, jolloin nopeusrajoitus olisi asuinalueiden tonttikatujen nopeusrajoitusperiaatteiden mukainen. Nopeusrajoituksen alentamista tullaan tarkastelemaan Meri-Rastilan tien katusuunnitelman yhteydessä tehtävässä liikenteen ohjaussuunnitelmassa. Edellä kuvatut toimenpiteet rauhoittaisivat ajoneuvoja koulun lähialueella ja parantaisivat liikenneturvallisuutta.

7.3 Puistopolun peruskoulu

Punakiventien toimipiste

Alakouluna toimiva Punakiventien toimipiste sijaitsee tonttikadun varrella Keski-Vuosaassa. Kadun läpiajoa Vuosaarentien ja Porslahdentien välillä ei ole rakenteellisesti estetty, mutta läpiajon hillitsemiseksi Punakiventien katutyypä on päätetty muuttaa pihakaduksi kuvassa 7.11. keskellä näkyvästä poikittaissuuntaisesta reunakivestä pohjoisen suuntaan lähes Porslahdentielle asti. Kadun liikennemäärä on noin 1200 ajoneuvoa vuorokaudessa ja nopeusrajoitus 30 km/h. Pysäköinti on kielletty kadun itäreunassa.



Kuva 7.11. Punakiventien toimipiste kadun pohjoispään suunnasta kuvattuna sekä ajonopeuksia ja kadun läpiajoa hillitsevä poikittaissuuntainen reunakiveys kadun keskiosassa.

Punakiventiellä on koulun edustalla yksi suojatie, joka on toteutettu korotettuna suojatienä (Kuva 7.12.). Vuosaarentien risteyksessä on lisäksi suojatie Vuosaarentien ja Punakiventien ylitse. Näillä suojateilla ei ole erillisiä turvallisuustoimenpiteitä, mutta Vuosaarentien nopeusrajoitus on tällä kohdalla 30 km/h. Vuosaarentiellä Vuotalon kohdalla, noin 40 metriä Punakiventien risteyksestä länteen, on kuitenkin korotettu suojatie ja risteysalue. Koulun länsipuolella sijaitsevalta Vuosaaren puistopolulta, joka on puistomainen reitti, on yhteys Keski-Vuosaaren eri osiin.



Kuva 7.12. Punakiventien ylittävä korotettu suojatie Punakivenkujan risteyksessä kuvattuna koulun edustalta Vuosaarentien suuntaan.

Punakiventiellä tai Vuosaarentien ja Punakiventien risteysalueella ei ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2017–2021.

Pohjavedenkadun toimipiste

Yläkouluna toimiva Pohjavedenkadun toimipiste sijaitsee tonttikadun päässä Kallahdessa. Pohjavedenkadulle on pääsy sen länsipäästä Kaivonkatsojantieltä, joka on paikallinen kokoojaku (Kuva 7.13.). Pohjavedenkatu risteää myös sen keskivaiheilla Pohjavedenportin kanssa, joka on myös tonttikatu. Pohjavedenportti risteää kadun pohjoispäässä Vuotien kanssa, joten Pohjavedenkatu ja -portti mahdollistavat läpiajon Vuotien ja Kaivonkatsojantien välillä. Koululle on myös jalkakulku- ja pyöräliikenneyhteys Mustankivenpuistosta kauppakeskus Columbuksen ja Leikosaarentien suunnista. Pohjavedenkadun ja -portin liikennemäärät ovat noin 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja nopeusrajoitus on 30 km/h. Pohjavedenkadun pohjoisreunalla on jalkakäytävä ja kaksisuuntainen pyörätie rinnakkain ja eteläreunalla yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Ajouradan ja yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien välissä on asuintalojen pysäköintialue koko kadun matkalla. Pohjavedenkadulla on aikarajoitettua kadunvarsipysäköintiä.



Kuva 7.13. Pohjavedenkadun ylittävä suojatie Kaivonkatsojantien liittymässä. Koulu sijaitsee noin 150 metriä suojatiestä Pohjavedenkatua itään.

Pohjavedenkadun ylittävä suojatie Kaivonkatsojantien risteyksessä on pitkä, sillä Pohjavedenkadulta kääntyville on kaksi kääntymiskaistaa. Toimenpide-ehdotus koulun lähialueen kaduille on esitetty luvussa 9.3. Koulun edustalla on kääntöpaikka, jota käytetään myös koulun saattoliikenteeseen (Kuva 7.14.).



Kuva 7.14. Koulu ja sen edustalla oleva kääntöpaikka Pohjavedenkadulta kuvattuna.

Pohjavedenkadulla on vuosina 2017–2021 tapahtunut yksi loukkaantumiseen johtanut polkupyörä-onnettomuus ja kaksi moottoriajoneuvojen välistä onnettomuutta, joista toinen oli henkilövahinkoonnettomuus.

7.4 Nordsjö lågstadieskola

Alakouluna toimiva Nordsjö lågstadieskola sijaitsee Ulapparaitilla Keski-Vuosaassa. Ulapparaitti toimii yhteytenä koululle pohjoisen suunnasta, ja se on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie (Kuva 7.15.). Koululle on myös yhteys idästä ja lännestä Mosaiikkiraitilta, joka on jalankulun ja pyöräliikenteen väylä. Etelästä koululle on yhteys Tyynylaavankujaa, joka on vähäliikenteinen tonttikatu. Tyynylaavankujan liikennemäärä on noin 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tyynylaavankuja päättyy koulun eteläpuolelle, ja kadun nopeusrajoitus on 30 km/h.



Kuva 7.15. Ulapparaitti Vuosaarentien suunnasta kuvattuna. Kuvassa vasemmalla näkyy nuorisotalo Rastis, jonka takana Nordsjö lågstadieskola sijaitsee.

Kuvassa 7.16. on esitetty näkymä Tyynylaavankujalle koulun edustalla olevalta aukiolta kuvattuna. Tyynylaavankujalla on aikarajoitettuja pysäköintipaikkoja ja sisäänkäyntejä asuintaloihin. Tyynylaavankuja risteää etelässä Tyynylaavantien kanssa.



Kuva 7.16. Tyynylaavankuja Nordsjö lågstadieskolan eteläpuolelta kuvattuna

Koulun lähialueella on tapahtunut yksi poliisin tietoon tullut liikenneonnettomuus vuosina 2017–2021. Onnettomuus tapahtui Tyynylaavankujalla, ja se oli moottoriajoneuvojen välinen onnettomuus. Koulun lähialueella Vuosaarentiellä Ulappasaarentien risteyksessä on punaisen luokituksen suojatie. Toimenpide-ehdotus suojatielle on esitetty luvussa 4.2.

7.5 Aurinkolahden peruskoulu

Aurinkokoulu, liluodonpihan toimipiste

Ala- ja yläkouluna toimiva liluodonpihan toimipiste sijaitsee Leikosaarentien ja liluodonpihan kulkussa Aurinkolahdessa. Koulun kohdalla Leikosaarentien yli on kaksi suojatietä, joista toinen on liluodonpihan risteyksessä ja toinen lännempänä Mustankivenpolun kohdalla. Molemmilla suoja-teilla on keskisaarekkeet, mutta liluodonpihan risteuksen suojatie saa punaisen luokituksen, sillä suojatie ylittää kaksi samansuuntaista kaistaa ja kadun nopeusrajoitus on 40 km/h. Myös liluodonpihan nopeusrajoitus on 40 km/h. Mustankivenpolun suojatien länsipuolella on myös alikulku Leikosaarentien kadun alitse. Alikulku mahdollistaa sujuvan yhteyden Mustankivenpuiston ja Lillkallvikinpuiston välillä, jotka sijaitsevat Leikosaarentien molemmin puolin.

Leikosaarentie on paikallinen kokoojkatu ja sen liikennemäärä on noin 2800 ajoneuvoa vuorokaudessa. liluodonpiha on noin 30 metriä pitkä tonttikatu. liluodonpihan liikennemäärä on vähäinen, sillä kadulla on autoliikennettä pääasiassa vain koulun ja asuintalon pysäköintialueelle. Kadulla on myös aikarajoitettuja pysäköintipaikkoja (Kuva 7.17.). Leikosaarentien molemmin puolin ja liluodonpihan länsireunalla on jalankulun ja pyöräliikenteen väylät.



Kuva 7.17. Näkymä koulun edestä liliuodonpihan eteläpäästä Leikosaarentien ja liliuodontien suuntaan.

Leikosaarentien jalkakäytävän jatkuvuutta on korostettu liliuodonpihan ylittävän suojatien kohdalla madalletulla reunakivellä (Kuva 7.18.). Vaikka madallettu reunakivi voi rauhoittaa ajonopeuksia, ratkaisu ei kuitenkaan takaa alhaista nopeutta suojatien kohdalla. Toimenpide-ehdotus koulun lähi-alueen liikennejärjestelyiden kehittämiseksi on esitetty luvussa 9.1.



Kuva 7.18. Näkymä Leikosaarentietä länteen lilluodonpihan risteyksestä. lilluodonpihan toimipiste on kuvassa vasemmalla Leikosaarentien ja lilluodonpihan kulmassa.

Leikosaarentien ja lilluodonpihan risteysalueella on tapahtunut kaksi moottoriajoneuvojen välistä omaisuusvahinko-onnettomuutta vuosina 2017–2021. Lisäksi Leikosaarentien ylittävällä suoja tiellä Mustankivenpolun kohdalla on tapahtunut yksi jalankulkijan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus.

Auringonpilkku, Villiruusunkujan toimipiste

Alakouluna toimiva Villiruusunkujan toimipiste sijaitsee Aurinkolahdessa Villiruusunkujan ja Aurinkolahden puistotien kulmassa. Villiruusunkuja on päättävä vähäliikenteinen tonttikatu, jolta on yhteys koulun ja asuintalojen pysäköintipaikoille (Kuva 7.19.). Aurinkolahden puistotie on tonttikatu, joka risteää pohjoisessa Leikosaarentien kanssa, ja jonka jatkeena olevien Solvikin- ja Aurinkotulenkadun kautta voi ajaa Aurinkolahden läpi Leikosaarentien itäpäähän. Villiruusunkujan ja Aurinkolahden puistotien nopeusrajoitus on 30 km/h, ja puistotien liikennemäärä on noin 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Koulun länsipuolella sijaitsee Lillkallvikinpuisto. Aurinkolahden puistotiellä on aikarajoitettua pysäköintiä. Aurinkolahden puistotiellä on jalkakäytävä ja pyörätie rinnakkain kadun molemmin puolin asuintalojen reunassa ja lisäksi ajoradan länsipuolella on jalkakäytävä. Ajoradan länsipuolen jalkakäytävän ja erotellun jalkakäytävän ja pyörätien välissä on viheralue.



Kuva 7.19. Näkymä Lillkallvikinpuistosta Villiruusunkujalle. Koulu on kuvassa keskellä.

Aurinkolahden puistotien ja Villiruusunkujan risteyksessä on suojatiet risteyksen pohjois- ja länsihaaralla (Kuva 7.20.). Suojatiet on korostettu ajoradan tasoon madalletuilla reunakivillä, mutta suojateilla ei ole varsinaisia turvallisuustoimenpiteitä kuten hidasteita. Toimenpide-ehdotus Aurinkolahden puistotien ylittävälle suojatielle on esitetty luvussa 9.5. Koulun eteläpuolella Aurinkolahden puistotiellä olevien linja-autopysäkkien alue on toteutettu korotettuna pysäkkialueena.



Kuva 7.20. Aurinkolahden puistotien ja Villiruusunkujan risteys koulun itäpuolen piha-alueelta kuvattuna.

Koulun lähialueella ei ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2017–2021.

Kanava, Aurinkotuulenkadun toimipiste

Alakouluna toimiva Aurinkotuulenkadun toimipiste sijaitsee vähäliikenteisen tonttikadun varrella Aurinkolahdessa (Kuva 7.21.). Kadun nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä noin 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Aurinkotuulenkatu risteää pohjoisessa Leikosaarenkadun kanssa liikenneympyrässä ja jatkuu edelleen pohjoiseen kohti Vuotietä. Liikenneympyrä on toteutettu korotettuna. Etelässä Aurinkotuulenkatu muuttuu Solvikinkaduksi ja myöhemmin lännessä Aurinkolahden puistotieksi. Aurinkotuulenkadun itäreunalla on jalkakäytävä ja pyörätie rinnakkain ja länsireunalla jalkakäytävä. Kadulla on aikarajoitettua kadunvarsipysäköintiä. Koulun länsipuolella on Solvikinpuisto, josta on puistoreitti etelän ja pohjoisen suuntiin.



Kuva 7.21. Aurinkotuulenkatu kuvattuna Leikosaarentien ja Aurinkotuulenkadun kulmasta. Kanavan koulu on kuvassa oikealla.

Aurinkotuulenkadun ylittävä suojatie koulun edustalla on toteutettu keskisaarekkeellisena suojatienä ja sivuttaissiirtymällä (Kuva 7.22.).



Kuva 7.22. Aurinkotuulenkadun ylittävä suojatie Kanavan koulun eteläreunalla

Koulun lähialueella on tapahtunut yksi poliisin tietoon tullut omaisuusvahinkoon johtanut liikenneonnettomuus vuosina 2017–2021. Onnettomuudessa oli osallisena vain moottoriajoneuvoja.

Yhteenvetona voidaan todeta, että liikenneturvallisuus on hyvällä tasolla Vuosaassa sijaitsevien koulujen lähikaduilla, kun tarkastellaan viime vuosina tapahtuneiden onnettomuuksien määrää. Monen koulun kohdalla kuitenkin tunnistettiin toimenpiteitä, joilla liikenneturvallisuutta voitaisiin edelleen parantaa liikennejärjestelyjä kehittämällä. Koulujen välittömässä läheisyydessä olevat suojatiet ehdotetaan pääsääntöisesti tai on jo olemassa olevissa suunnitelmissa suunniteltu toteuttavan esim. korotettuina suojateinä tai ylijatkettuina jalkakäytävinä, jotka parantavat kadunylityksen turvallisuutta verrattaessa suojateihin ilman turvallisuutta lisääviä toimenpiteitä. Korotetut suojatiet ja muut ajoradan pistemäiset korotukset alentavat myös ajonopeuksia. Ajonopeuksien alentamiseksi muutamilla kouluja lähellä olevilla kaduilla nopeusrajoitusta ehdotetaan lisäksi laskettavan 30 kilometriin tunnissa. Nopeusrajoituksen alentaminen perustuu nopeusrajoitusperiaatteisiin, joiden mukaan asuinalueiden tonttikaduilla nopeusrajoitus on 30 km/h. Lisäksi paikallisilla kokoojakaduilla nopeusrajoitukseksi voidaan asettaa 30 km/h, kun katu sijaitsee esimerkiksi koulun läheisyydessä tai alueella on paljon jalankulkijoita.

8 Asukaskysely ja maastokäynnit

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

8.1 Kyselytulokset

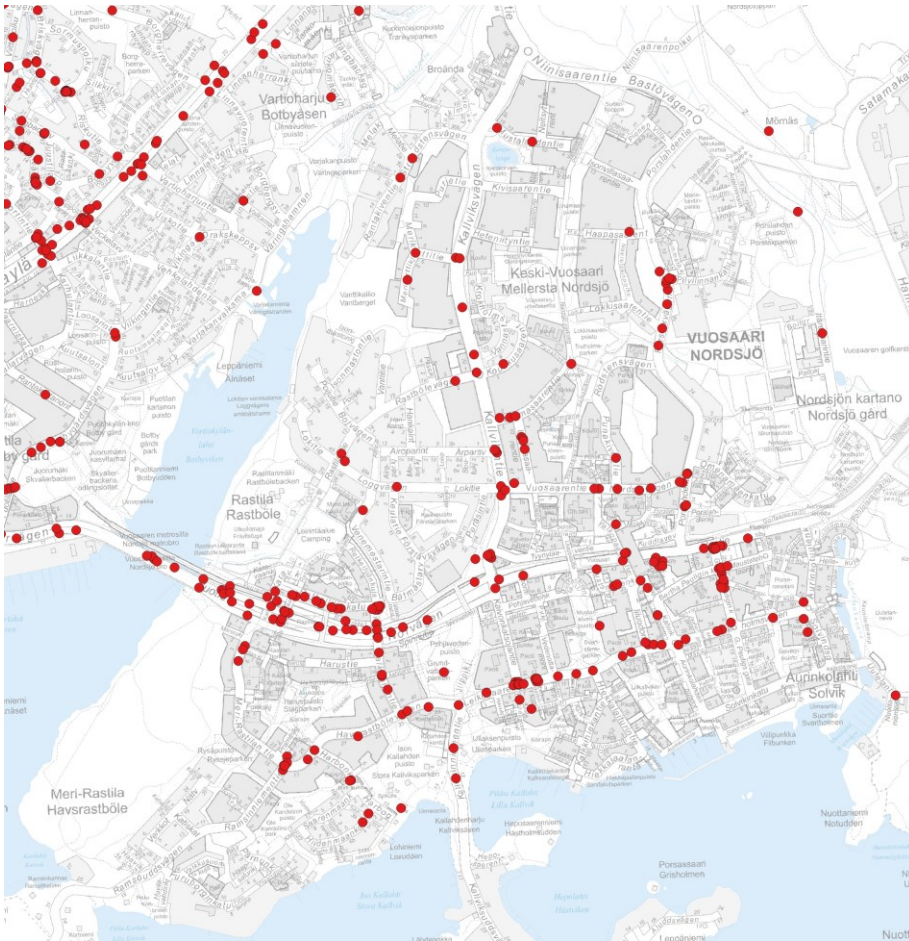
Syyskuussa 2020 toteutettiin Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman päivitystyön yhteydessä Helsingin asukkaille suunnattu liikenneturvallisuuskysely, jossa sai merkitä kartalle kokemiaan vaaranpaikkoja. Kyselyyn vastasi kaikkiaan 5 990 vastaajaa ja karttapisteitä merkittiin yhteensä 28 937. Karttapisteisiin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

Vuosaaren tarkastelualueeseen kuuluvat postinumeroalueet Pohjois-Vuosaari (00960), Etelä-Vuosaari (00980) ja Aurinkolahti (00990). Pohjois-Vuosaaren postinumeron ilmoitti kyselyyn vastaneista oman asuinpaikkansa postinumerokseen 19 vastaajaa, Etelä-Vuosaaren 54 vastaajaa ja Aurinkolahden 28 vastaajaa. Postinumero oli vapaaehtoinen tieto ja kartalle sai merkitä kokemiaan vaaranpaikkoja koko Helsingin alueelle asuinpaikasta riippumatta. Vuosaaren kaupunginosan alueelle merkittiin kyselyssä karttapisteitä taulukon 8.1. mukaisesti. Yhteensä pisteitä merkittiin 248 kpl. Karttapisteen tyypeistä eniten merkittiin aiheeseen ”korkeat ajonopeudet” (60 kpl), toiseksi eniten ”läheltä piti” (58 kpl) ja kolmanneksi eniten ”turvaton tienylityspaikka” (35 kpl). Vähiten vastauspisteitä tuli aiheeseen ”onnettomuus” (1 kpl).

Taulukko 8.1. Asukaskyselyssä merkittyjen karttapisteiden määrä Vuosaaren alueella.

Karttapisteen tyyppi	Lukumäärä
Hankala tai turvaton risteys tai liittymä	34
Turvaton tienylityspaikka	35
Korkeat ajonopeudet	60
Pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka	22
Työmaaajärjestelyihin liittyvä vaaranpaikka	10
Puutteita väylän kunnossa tai kunnossapidossa	10
Puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa	9
Muu ongelma	9
Onnettomuus	1
Läheltä piti	58
Yhteensä	248

Kuvassa 8.1. on esitetty kaikki vastauspisteet kartalla. Vuosaaren eteläosasta kyselyssä nousi esille vastauskeskittymiä lähes koko Leikosaarentien osuuksilla ja monissa kohdissa Vuotietä. Gustav Pauligin kadulle, Retkeilijänsillalle ja Halkaisijantielle / Retkeilijänsillalle oli myös sijoitettu useita vastauspisteitä. Vuosaaren keski- ja pohjoisosissa oli vastauskeskittymiä Vuosaarenkadulla ja Kallvikintiellä. Porslahdentielle oli myös sijoitettu useita vastauspisteitä Pilvilinnankadun risteyksen lähetyville. Tonttikaduilla oli koko Vuosaaren alueella vain yksittäisiä vastauspisteitä, joten niillä ei vaikuttaisi olevan useiden vastaajien kokemia turvallisuusongelmia.

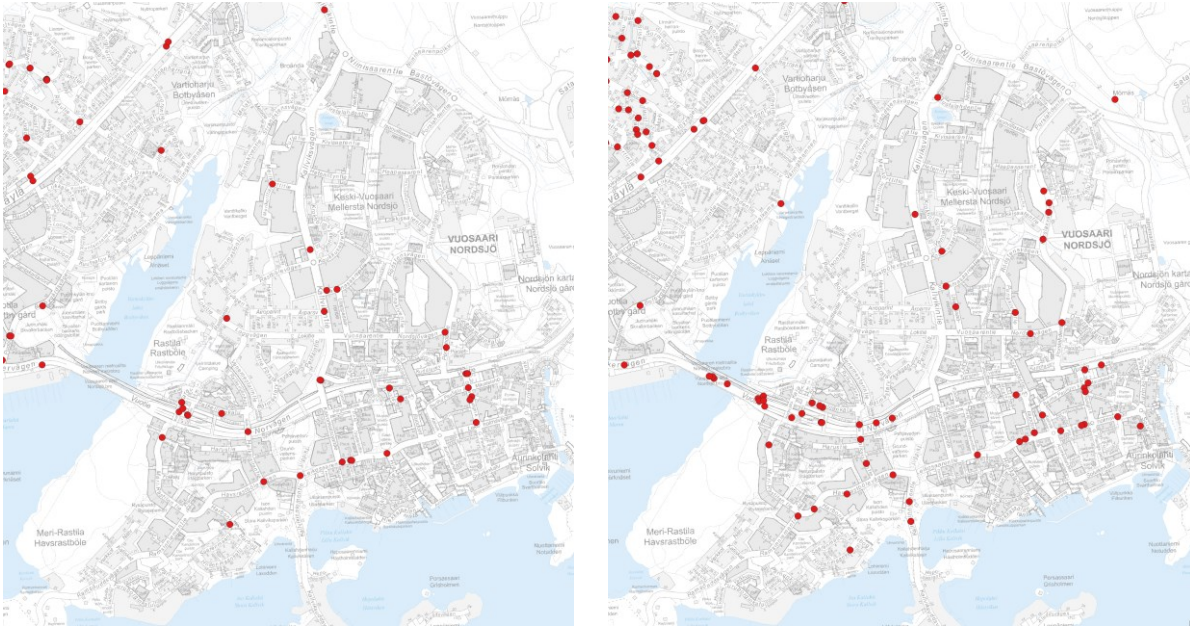


Kuva 8.1. Kaikki vastauspisteet kartalla.

Seuraaviin kuviin on koottu merkittävimmät keskittymät vastauksista. Kaikkiin karttapisteiden tyyppiin 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 Vuotien ramppien ylittävälle suojaiteille Karavaanisillan ja Torisillan kohdilla. Gustav Pauligin kadun ylittävälle suojaiteille oli myös sijoitettu useampi vastauspiste. Edellä mainittujen kohteiden turvallisuuspuutteita on tarkasteltu selvityksen aiemmissa osioissa.

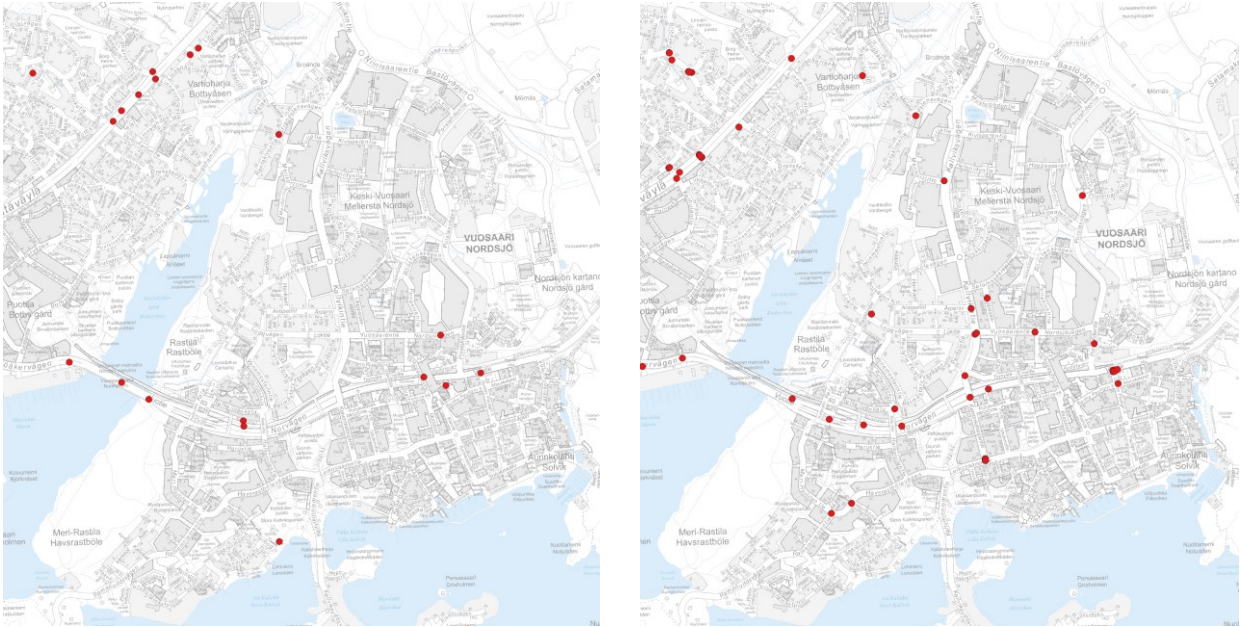
Korkeiden ajonopeuksien osalta yksittäisiä vastauksia annettiin useisiin eri kohteisiin. Merkittävimmät vastauskeskittymät olivat Vuotien länsipäässä, Retkeilijänkadulla, Gustav Pauligin kadulla ja Leikosaarentiellä.



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” (oikea kuva). Väylän laadun tai jatkuvuuden puutteiden osalta vastauspisteet kohdistuivat lähes ainoastaan Vuotien eri osuuksille.

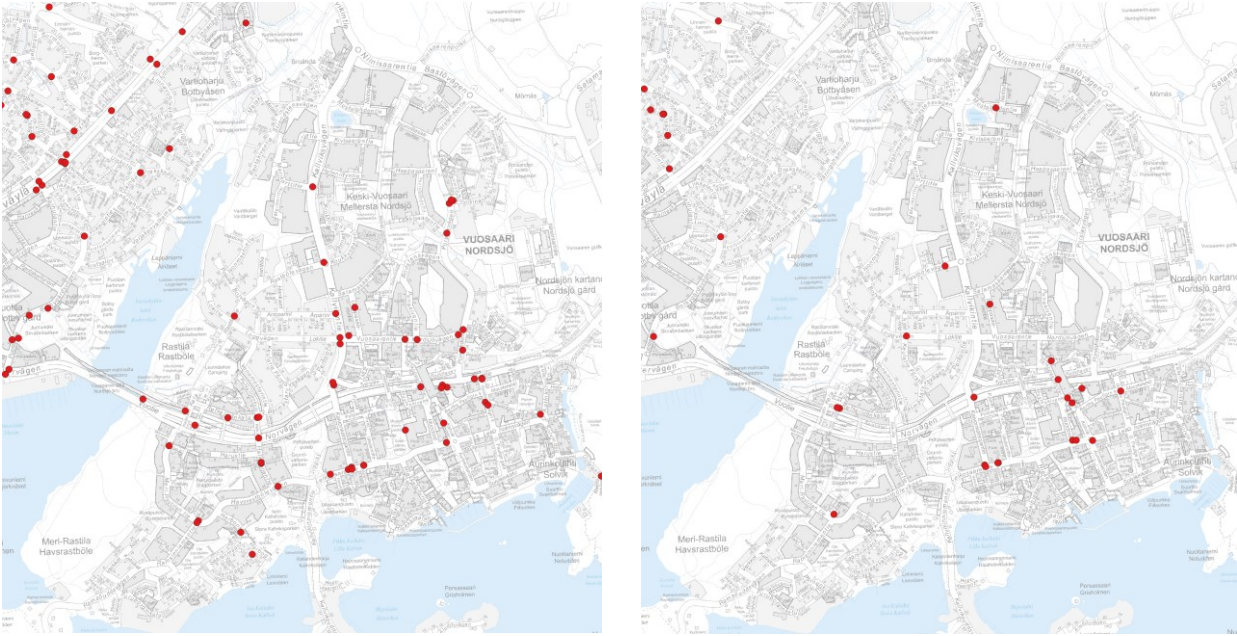
Hankalan tai turvattoman risteuksen tai liittymän osalta vastaukset olivat tyypillisesti yksittäisiä vastauksia eri puolella Vuosaarta. Ainoastaan Vuotien ja Gustav Pauligin kadun risteykseen oli sijoitettu useita vastauksia. Risteuksen järjestelyitä tullaan parantamaan Gustav Pauligin kadun katusuunnitelman mukaisesti mm. ajokaistojen määrää vähentämällä.



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 ”Pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka” (oikea kuva). Läheltä piti -tilanteita on vastauspisteiden mukaan tapahtunut eniten Meri-Rastilan tiellä / Leikosaarentiellä ja Kallvikintiellä, mutta lähes kaikki vastauspisteet on sijoitettu yksittäisiin kohteisiin eri puolilla Vuosaarta. Risteysalueista korostuu Leikosaarentien ja Kaivonkatsojantien risteys, Kallvikintien ja Lokitien / Vuosaarentien risteys sekä Porslahdentien ja Pilvilinnankadun risteys. Edellä mainituissa kohteissa oli useimmiten kysymys läheltä piti -tilanteesta kävellessä. Kallvikintien ja Lokitien / Vuosaarentien risteykseen on kyselyyn vastaamisen jälkeen lisätty automaattista liikennevalvontaa pohjoisen suuntaan meneville, ja Porslahdentien ja Pilvilinnankadun risteuksen suojatielle on ehdotettu toimenpidettä luvussa 4.2.

Pysäköintiin liittyviä vaaranpaikkoja koskevia vastauspisteitä on sijoitettu pääosin yksittäisiin kohteisiin Vuosaaren alueella. Eniten vastauspisteitä on sijoitettu Leikosaarentielle ja Kauppakeskus Columbuksen ympäristöön. Leikosaarentien ja Kaivonkatsojantien risteykseen sijoitetut vastauspisteet liittyvät mahdollisesti risteysalueella sijaitsevan kioskin asiointi- tai tavaraliikenteeseen.



Kuva 8.4. ”Läheltä piti -tilanteet” vasemmalla ja ”pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka” oikealla.

Yhteenvedona voi todeta, että asukaskyselyn vastaukset keskeisistä turvattomuutta aiheuttavista paikoista ovat pääosin samat kuin onnettomuustilastojen ja turvattomien tienlylytyspaikkojen analyysin perusteella tehty havainnot selvityksen aiemmissa osioissa. Lisäksi on todettava, että huomattava osa asukaskyselyn vastauksista on yksittäisiä vastauspisteitä eri puolilla Vuosaarta.

8.2 Maastokäynti

Alueelle tehtiin maastokäynti vuonna 2023. Maastokäynneillä havainnoitiin onnettomuusaineiston ja asukaskyselyn perusteilla nousseiden ongelmapaikkojen tilannetta. Lisäksi luotiin yleiskatsaus koko kaupunginosan katu ympäristöön ja liikennejärjestelyihin. Maastokäyntien perusteella havaittiin pääosin vastaavia asioita, mitä onnettomuusaineiston, asukaskyselyn ja muiden aineistojen perusteella oli jo tässä selvityksessä käsitelty.

Muita maastokäynnillä havaittuja asioita olivat:

- Karavaanikadulla, erityisesti Rastilan leirintäalueen edustalla, on autoliikenteen määrään ja katuluokitukseen nähden tarpeettoman leveä ajorata ja monta ajokaistaa. Ajorataa tullaan kaventamaan Meri-Rastilan tien länsiosan liikennesuunnitelman mukaisesti.
- Mustanlahdentien tonttikadun päässä oleva ajorata on leveä. Alueella on liikerakennuksia ja pysäköintialue. Ajorataa kaventamalla ja jalankulkijoiden aluetta laajentamalla sekä pysäköintipaikkoja vähentämällä liikennettä saataisiin rauhoitettua ja alueen viihtyisyyttä parannettua.
- Useilla Meri-Rastilan tien ja Leikosaarentien kanssa risteävillä tonttikaduilla on nopeusrajoituksena 40 km/h. Kyseiset kadut ovat asuinalueiden tonttikatuja, joten niiden nopeusrajoitus tullaan nopeusrajoitusperiaatteiden mukaisesti laskemaan 30 kilometriin tunnissa.

- Kaupunki on saanut palautetta, että kuljettaessa Vuosaarentieltä pohjoiseen Kallvikintielle osa autoilijoista ohittaa Vuosaarentien ja Kallvikintien risteyksessä olevat liikennevalot käyttämällä Ulappasaarentien ja Satamasaarentien tonttikatuja kokoojakatuyhteyksien (Vuosaarentie-Kallvikintie) sijaan. Asukkaat ovat kokeneet toiminnan häiritsevänä erityisesti yöaikaan. Palautteen mukaan ilmiö on ollut havaittavissa myös toiseen ajosuuntaan. Kaupunki selvittää ongelman laajuutta.
- Kauppakeskus Columbuksen eteläpuolella sijaitseva Sokeritori on aukiomainen alue, jossa on mm. pyöräpysäköintiä ja kesäisin ravintolan terassi. Sokeritorilla on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty, mutta huoltoajo on sallittu. Sokeritorilla on kuitenkin havaintojen mukaan sinne kuulumatonta moottoriajoneuvoliikennettä ja pysäköintiä. Kaupunki selvittää ajoesteiden käyttämisen mahdollisuutta Sokeritorille kuulumattoman autoliikenteen vähentämiseksi.
- Kaupunki on saanut palautetta Rantakiventien eteläpäähän jalankulkuolosuhteista ja erityisesti siitä, että kadun eteläpäässä ei ole jalkakäytävää. Rantakiventie on vähäliikenteinen tonttikatu, joka sijaitsee Keski-Vuosaaren osa-alueessa. Rantakiventie päättyy kadun eteläpäässä ulkoilureittiin. Pysäköinti on sallittu kadun länsireunalla, ja kadulla liikennöi lähibussi muutaman kerran päivässä. Vastaavilla poikkileikkaukseltaan verrattain kapeilla kaduilla ei ole aina voitu tehdä jalkakäytävää kapean katutilan vuoksi. Rantakiventiellä jalkakäytävän rakentaminen saattaisi tarkoittaa kadunvarsipysäköinnin kieltämistä, jotta jalkakäytävälle olisi riittävästi tilaa. Jalankulku Rantakiventiellä katsotaan nykyisellään turvalliseksi, sillä katu on vähäliikenteinen ja kapea ajorata tukee alhaisia ajonopeuksia.

9 Toimenpide-ehdotukset

Tässä osiossa esitetään selvityksen perusteella tehdyt toimenpide-ehdotukset liikenneturvallisuuden parantamiseksi Vuosaaren kaupunginosassa. Toimenpiteiden priorisointi koko kaupungin tasolla suhteessa muihin kaupunginosaan tehdään erikseen. Kohteissa voi olla esitettynä useita pienempiä toimenpiteitä, jotka voidaan toteuttaa erikseen tai kaikki yhdessä. Toimenpidetaulukoiden sarakkeissa on esitetty toimenpiteet, hankkeen tyyppi ja toteutusjärjestys toimenpiteille.

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 aiemmillä toimenpiteillä riittäväksi.

9.1 Leikosaarentien liikennejärjestelyt

Leikosaarentien ja liluodontien / liluodonpihan risteyksen länsi- ja pohjoishaaran suojatiet saavan punaisen luokituksen, sillä katujen nopeusrajoitus on 40 km/h ja suojatiet ylittävät kaksi samansuuntaista ajokaistaa. Lisäksi Leikosaarentien ja liluodonpihan kulmassa sijaitsee Aurinkolahden peruskoulun toimipiste, joten risteysalueen turvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Erityisesti jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi ehdotetaan samansuuntaisten ajokaistojen määrän vähentämistä kahdesta yhteen risteysalueen pohjois- ja länsihaaralla, ajoratojen kaventamista risteysalueella ja risteysalueen muuttamista korotetuksi risteykseksi sekä nopeusrajoituksen alentamista 30 kilometriin tunnissa Leikosaarentiellä Mustankivenpolun kohdalla olevan suojatien länsipuolelta Gustav Pauligin kadun risteykseen asti. Nopeusrajoituksen alentamisen myötä Leikosaarentien ylittävältä suojatieltä Jauhajankujan / Mäkikallionpihan kohdalta poistuu punainen luokitus. Lisäksi liluodonpihan ylittävä suojatie ehdotetaan toteuttavan ylijatkettuna jalkakäytävänä ja Leikosaarentien ylittävälle suojatielle Mustankivenpolun kohdalla ehdotetaan tynnyhidasteita. Toimenpiteiden tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaiset pyöräliikenteen yksisuuntaiset järjestelyt Leikosaarentielle.

Taulukko 9.1. Toimenpide-ehdotukset Leikosaarentielle.

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUSJÄRJESTYS
Nopeusrajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa Leikosaarentiellä Mustankivenpolun länsipuolella olevan alikulun ja Gustav Pauligin kadun välillä	LKSP	1.
Risteysalueella samansuuntaisten kaistojen vähentäminen yhteen sekä risteysalueen kaventaminen ja korottaminen	Investointi	2.
Tynnyhidasteet Leikosaarentien ylittävälle suojatielle Mustankivenpolun kohdalla	Investointi	2.
Ylijatkettu jalkakäytävä liluodonpihan ylittävälle suojatielle	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 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

9.2 Mustankivenkadun ja liluodontien ylittävät suojatiet

Mustankivenkadulla on punaisen luokan suojatie Vuotien risteyksessä ja linjaosuudella Mustankivenkatu 2 kohdalla. liluodontiella on kaksi linjaosuudella olevaa punaisen luokan suojatietä. liluodontiella on kolmaskin punaisen luokan suojatien Leikosaarentien risteyksessä, johon toimenpide-ehdotus on esitetty luvussa 9.1. liluodontiella ja Mustankivenkadulla on paljon jalankulkijoita, sillä alueen läheisyydessä sijaitsee esim. kauppakeskus ja Vuosaaren metroasema. Suojateiden turvallisuutta ehdotetaan parannettavan alentamalla nopeusrajoitusta 30 kilometriin tunnissa Mustankivenkadulla ja liluodontiella. Lisäksi Mustankivenkadulta ehdotetaan poistettavan toinen kääntymiskaista Vuotien risteyksestä. liluodontie 6 kohdalla oleva suojatie ehdotetaan poistettavan, sillä liluodontiella suojateita on nykyisellään tiheästi.

Taulukko 9.2. Toimenpide-ehdotukset Mustankivenkadun ja liluodontien ylittävälle suojateille

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Nopeusrajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa Mustankivenkadulla ja liluodontiella	LKSP	1.
Mustankivenkadun toisen kääntymiskaistan poistaminen Vuotien risteyksessä	Investointi	2.
Suojatien poisto (liluodontien ylittävä suojatie liluodontie 6 kohdalla)	LKSP	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 Pohjavedenkadun ja Pohjavedenportin liikenteen rauhoittaminen

Pohjavedenkatu ja Pohjavedenportti muodostavat yhdessä läpiajoreitin Vuotien ja Kaivonkatsojantien välillä. Pohjavedenkadun ja -portin ajoradat ovat liikennemäärään ja katuluokitukseen nähden ylimitoitettut, ja kadunylitysmatka Vuotien ja Kaivonkatsojantien risteyksissä olevilla suojateilla on pitkä. Pohjavedenkadulla sijaitsee Puistopolun peruskoulun toimipiste, joten liikennettä on perusteltua rauhoittaa. Pohjavedenkadun ylittävä suojatie Kaivonkatsojantien risteyksessä ja Pohjavedenportin ylittävä suojatie Vuotien risteyksessä ehdotetaan toteutettavan ylijatkettuna jalkakäytävinä. Lisäksi Pohjavedenkadulle ja Pohjavedenportin risteykseen ehdotetaan korotettua risteystä. Toimenpiteillä parannetaan kadunylitysten turvallisuutta, alennetaan ajonopeuksia ja pyritään vähentämään läpiajoliikennettä koulun lähialueella. Ylijatketut jalkakäytävät kuitenkin mahdollistavat läpiajoliikenteen Vuotien ja Kaivonkatsojantien välillä.

Taulukko 9.3. Toimenpide-ehdotukset Pohjavedenkadulla ja Pohjavedenportille

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Ylijatketut jalkakäytävät (Kaivonkatsojantien ja Vuotien risteykset)	Investointi	1.
Korotettu risteys (Pohjavedenkadun ja Pohjavedenportin risteys)	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 Porslahdentien ja Vuosaarentien ylittävät punaisen luokan suojatiet

Porslahdentiellä on useita punaisen luokan suojateita, joihin ehdotetaan toimenpiteitä erityisesti jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi. Porslahdentien ylittävälle suojateille Porslahdentie 28 kohdalla ja Pienen Villasaaren tien risteyksessä ehdotetaan keskisaarekettä. Lisäksi Pilvilinnankadun risteyksessä oleva suojatie ehdotetaan poistettavan, sillä suojatien tarpeelle ei ole selkeää perustetta ja suojatien molemmin puolin on 50–90 metrin etäisyydellä keskisaarekkeelliset suojatiet. Lisäksi osana Vuosaaren keskustan yleissuunnitelman toteuttamista Porslahdentie muuttuu 1+1-kaistaiseksi välillä Tyynylaavantie ja Porslahdenkuja. Tämän myötä parantuu myös Porslahdentien ylittävien suojateiden turvallisuus Tyynylaavantien ja Porslahdenkujan risteyksissä.

Vuosaarentiellä on myös useita punaisen luokan suojateita. Suojateiden turvallisuutta ehdotetaan parannettavan alentamalla Vuosaarentien nopeusrajoitus 30 kilometriin tunnissa koko kadulla. Kadun nopeusrajoitus on tällä hetkellä pääosin alueellinen 40 km/h, mutta Vuosaaren keskustan kohdalla nopeusrajoitus on pistemäisesti 30 km/h. Suojateiden turvallisuuden parantamisen lisäksi alemmaa nopeusrajoitusta tukee myös runsas jalankulkijoiden määrä kadun lähialueella. Vuosaarentiehen liittyvillä kaduilla sijaitsee myös kaksi koulua.

Taulukko 9.4. Toimenpide-ehdotukset Porslahdentien ja Vuosaarentien suojateille

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Keskisaarekkeet (Porslahdentie 28 kohta ja Pienen Villasaaren tien risteys)	LKSP	1.
Suojatien poisto (Pilvilinnankadun risteys)	LKSP	1.
Nopeusrajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa Vuosaarentiellä	LKSP	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 Muut toimenpidemahdollisuudet

Tähän lukuun on kerätty selvityksessä nousseita pienempiä toimenpidemahdollisuuksia. Toimenpiteitä voidaan poimia toteutettavaksi esimerkiksi muiden suunnitelmien yhteydessä tai kun toteutetaan laajempia toimenpidekokonaisuuksia (esimerkiksi koko kaupungin kattava automaattivalvontahankinta). Nämä toimenpiteet vaativat vielä tarkemman kohdekohtaisen suunnitelman ennen toteuttamista.

TOIMENPIDE	MAHDOLLISET SIJAINNIT
Loiva hidaste ja sivukadulta toisen kääntymiskaistan poistaminen	Kallvikintien ja Tyynylaavantien risteuksen suojatiet
Korotettu suojatie	Halkaisijantien ylittävä suojatie Retkeilijän sillan eteläpuolella
Korotettu suojatie	Venemestarintiellä koulun pohjoispuolella
Korotettu suojatie	Aurinkolahden puistotien ylittävä suojatie Villiruusunkujan risteyksessä
Korotettu alue	Koukkusaarentielle koulun edustalle
Automaattinen liikennevalvontapiste	Kallvikintie (etelän suunta) tai Vuotieltä Kallvikintielle kääntyvä kaista

10 Lähdeluettelo

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

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/Paa-tos/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-to-teutussuunnitelma-2019.pdf>

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

Helsingin kaupunki (2020). Meri-Rastilan tien länsiosan liikennesuunnitelma. Saatavissa: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/25/254d5cf0e2d496466e9b091611fb6076bbaa98f3.pdf>

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

Helsingin kaupunki (2021b). Gustav Pauligin katu välillä Vuotie-Leikosaarentie katusuunnitelma. Saatavissa: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/7d/7dadbcd1b175428ca384f669112d6ac892d7cb93.pdf>

Helsingin kaupunki (2021c). Meri-Rastilan tien itäosan liikennesuunnitelma. Saatavissa: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/5c/5cb20e2f41e86ca20b0b58bf0677401e79e8fb7d.pdf>

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

Helsingin kaupunki (2023). Helsingin karttapalvelu. Saatavissa: kartta.hel.fi

Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri (2023). Rajoitettu saatavuus.

Kuvailulehti

Tekijä	Roni Utriainen ja Susanna Ratinen
Nimike	Vuosaaren alueellinen liikenneturvallisuusselvitys
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2023:13
Julkaisuaika	12/2023
Sivuja	68
Liitteitä	-
ISBN	978-952-386-365-1
ISSN	2489-4257 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	suomi
Kieli, yhteenveto	suomi

Tiivistelmä:

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Vuosaaren kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuonna 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, asukkaille tehtyä liikenneturvallisuuskyselyä ja maastokäyntiä alueelle. Poliisin tietoon tulleiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt vuosien 2012–2016 ja 2017–2021 välillä noin 23 % Vuosaaren alueella.

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

Avainsanat:

Vuosaari, liikenneturvallisuus, kaupunginosa, toimenpide, liikenneonnettomuus, risteysalue, suojatie, jalankulku, pyöräliikenne

Helsinki

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