

Helsinki

Kaupunkiympäristön aineistoja 2024:15

Veräjämäen ja Veräjälaksen alueellinen liikenneturvallisusselvitys

Roni Utriainen ja Katariina Kasvinen



Kaupunkiympäristön aineistoja 2024:15

Veräjämäen ja Veräjälakson alueellinen liikenneturvallisuus selvitys

Roni Utriainen ja Katariina Kasvinen

Kannen kuva | Roni Utriainen

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-503-7

ISSN | 2489-4257

Sisällys

1	Johdanto	4
2	Lähtötiedot.....	5
2.1	Aluerajaus	5
2.2	Onnettomuusmäärien kehitys (2013–2017 ja 2018–2022).....	6
2.3	Katuverkon luokittelu.....	8
2.4	Nopeusrajoitukset.....	9
2.5	Liikennemäärät.....	11
2.6	Muut suunnitelmat	12
3	Risteysalueet	14
4	Jalankulku.....	17
4.1	Jalankulkijaonnettomuuspaikat.....	17
4.2	Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt	18
4.3	Muut kadunylitysjärjestelyt.....	19
5	Pyöräliikenne	20
5.1	Pyöräliikenteen tavoiteverkko	20
5.2	Polkupyöräonnettomuuspaikat	21
6	Liikenteen rauhoittaminen	23
6.1	Katuverkon jäsentely	23
6.2	Hidasteet ja muut katurakenteet.....	24
6.3	Automaattinen liikennevalvonta.....	24
6.4	Nopeusnäytöt.....	25
7	Koulujen ympäristöt.....	26
7.1	Oulunkylän ala-asteen koulu	27
8	Asukaskysely ja maastokäynnit	29
8.1	Kyselytulokset.....	29
8.2	Maastokäynti	33
9	Toimenpide-ehdotukset	35
9.1	Jokiniementien ja Otto Brandtin tien liikennejärjestelyt	35
10	Lähdeluettelo	37
	Kuvailulehti	38

1 Johdanto

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Veräjämäen ja Veräjälakson osa-alueisiin Oulunkylän kaupunginosassa. Selvitys on laadittu vuonna 2024.

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.

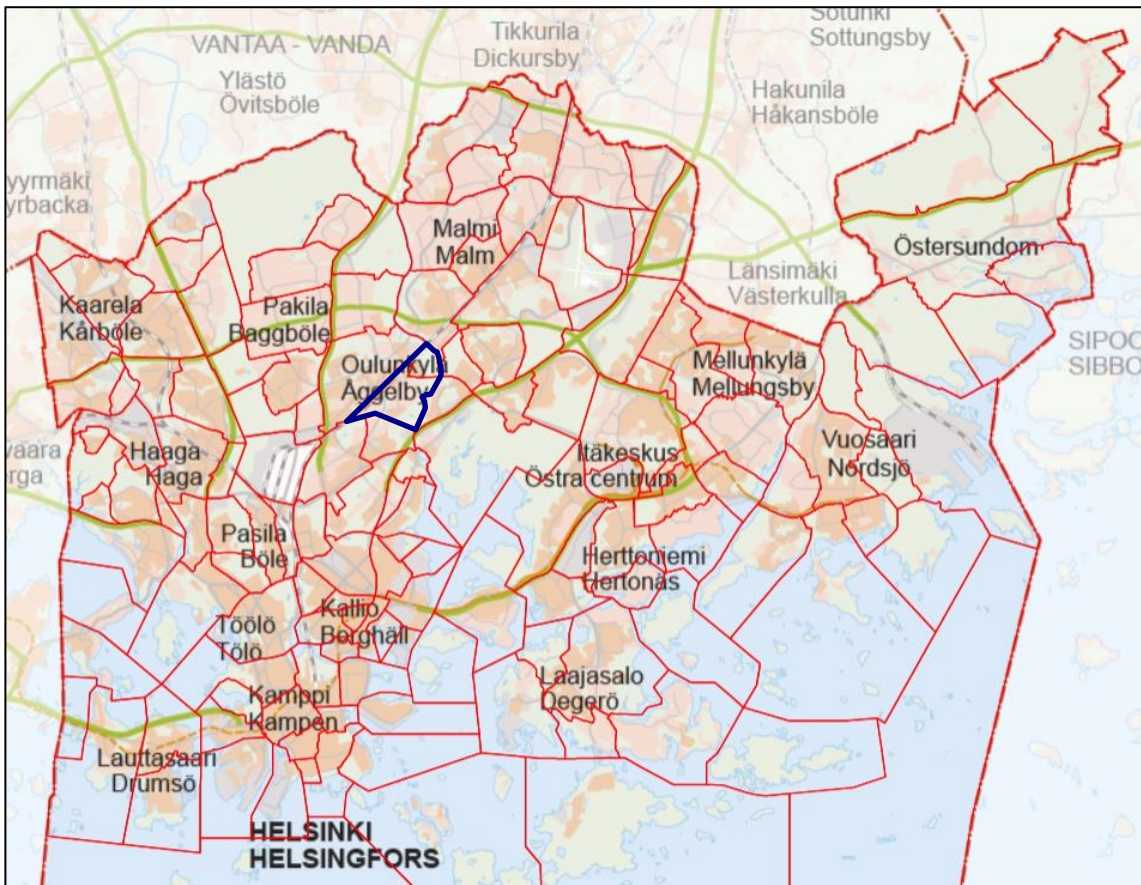
Raportissa esitetyt onnettomuustiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin tieliikenneonnettomuuksiin ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy ilmoittamiin raitiovaunuonnettomuuksiin, jos ei toisin mainita.

2 Lähtötiedot

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

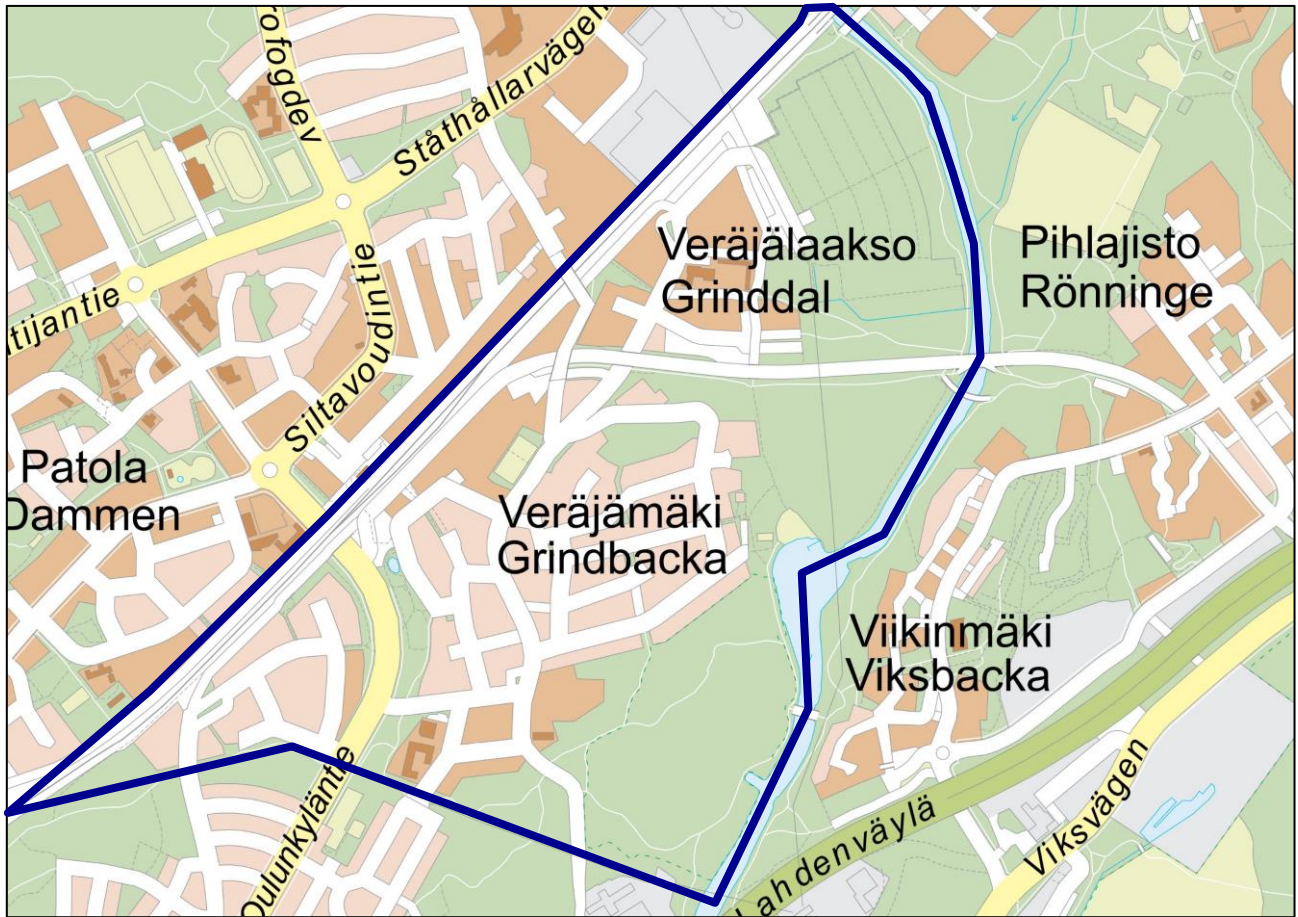
2.1 Aluerajaus

Tässä selvityksessä on käsitelty Veräjämäen ja Veräjälakson osa-alueita, jotka sijaitsevat Oulunkylän (kaupunginosanumero 28) kaupunginosassa. Tarkastelualue sijaitsee pohjoisessa suurpiirissä. Tarkka sijainti kaupungissa on esitetty kuvassa 2.1. sinisellä rajauksella.



Kuva 2.1. Veräjämäen ja Veräjälakson sijainti Helsingissä merkittynä sinisellä rajauksella (Helsingin kaupunki 2024).

Kuvassa 2.2. on esitetty alueen opaskartta ja selvityksessä tarkasteltavan alueen aluerajaus sinisellä ääriivilla.



Kuva 2.2. Veräjämäen ja Veräjäläakson kartta ja tarkastelualueen raja-
 us sinisellä ääriviivalla (Helsingin kaupunki 2024).

2.2 Onnettomuusmäärien kehitys (2013–2017 ja 2018–2022)

Poliisin tietoon tulleiden tieliikenneonnettomuuksien jakaumat vakavuuden mukaan on esitetty taulukossa 2.1. Koko Helsingin alueella tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt viisivuotisjaksojen 2013–2017 ja 2018–2022 välillä noin 22 %. Veräjämäen ja Veräjäläakson alueilla tapausten määrä on kasvanut yhdellä tapauksella (20 %) vastaavalla aikavälillä. Tarkastelualueella ei ole tapahtunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tarkasteluajana.

Taulukko 2.1. Onnettomuudet vakavuuden mukaan vuosina 2013–2017 ja 2018–2022

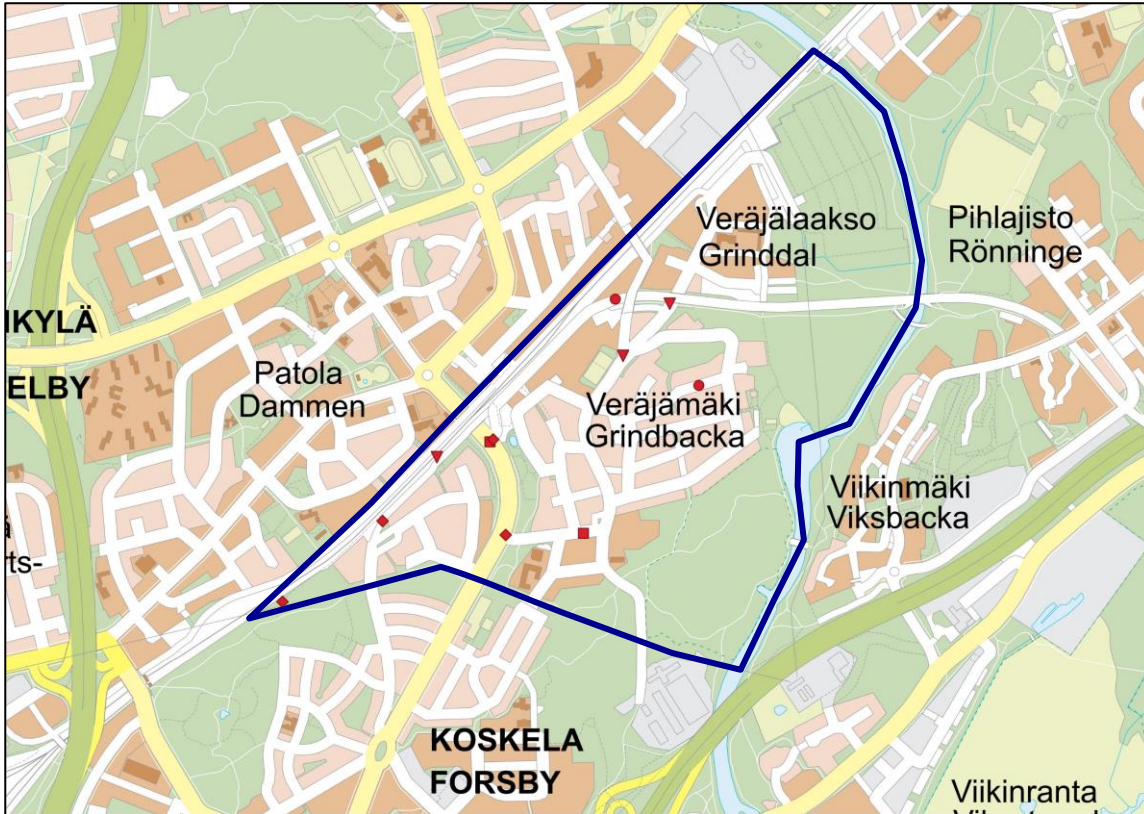
VAKAVUUS	MÄÄRÄ 2013–2017	MÄÄRÄ 2018–2022	MUUTOS (MUUTOS-%)
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	0	0	0 (0 %)
Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	5	6	1 (20 %)
Omaisusvahinko-onnettomuudet	11	8	-3 (-27 %)
Yhteensä	16	14	-2 (-13 %)

Onnettomuuksien jakauma onnettomuuslajien mukaan on esitetty taulukossa 2.2. Tilastoitujen onnettomuuksien määrä Veräjämäen ja Veräjälakson alueella on ollut kokonaisuudessaan vähäinen, joten onnettomuuksien määrä onnettomuuslajeittain on myös ollut pieni. Onnettomuuksien määrä onnettomuuslajeittain on muuttunut enintään kahdella tapauksella viisivuotiskauskojen välillä. Näin pienet muutokset voivat johtua satunnaisvaihtelusta tai siitä, että erityisesti omaisuusvahinko-onnettomuudet tulevat nykyisin aiempaa harvemmin tilastoiduksi. Yleisesti on lisäksi 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 2013–2017 ja 2018–2022

ONNETTOMUUSLAJI	MÄÄRÄ 2013–2017	MÄÄRÄ 2018–2022	MUUTOS (MUUTOS-%)
Jalankulkijaonnettomuudet	1	2	1 (100 %)
Polkupyöräonnettomuudet	2	3	1 (50 %)
Mopo-onnettomuudet	2	0	-2 (-100 %)
Moottoripyöräonnettomuudet	1	0	-1 (-100 %)
Raitiovaunuonnettomuudet	0	0	0 (-)
Linja-auto-onnettomuudet	0	2	-2 (-)
Pakettiauto-onnettomuudet	2	2	0 (0 %)
Kuorma-auto-onnettomuudet	2	0	-2 (-100 %)
Muu ajoneuvo -onnettomuudet	2	1	-1 (-50 %)
Vain henkilöautoja	4	4	0 (0 %)
Eläinonnettomuus	0	0	0 (-)
Yhteensä	16	14	-2 (-13 %)

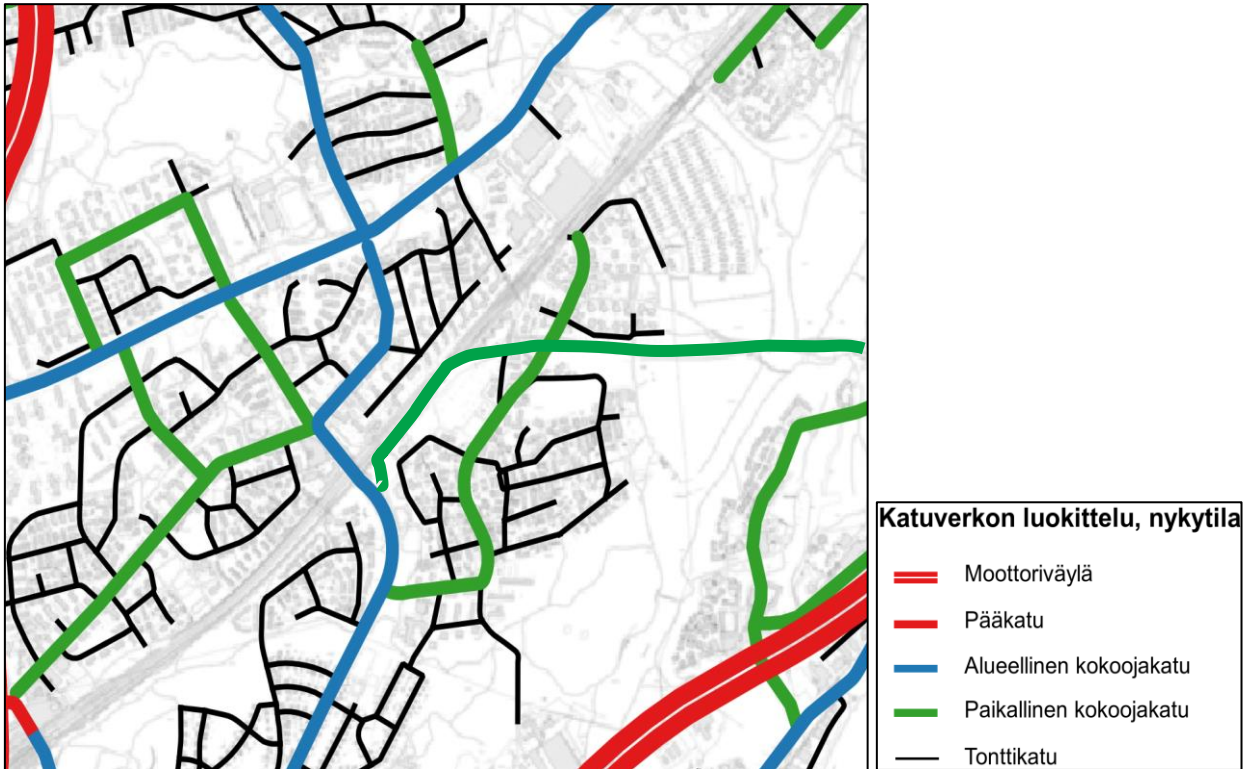
Henkilövahinko-onnettomuudet (kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet) vuosina 2013–2022 on esitetty kuvassa 2.3. Kuvioista kolmio tarkoittaa jalankulkijaonnettomuutta, vioneliö polkupyöräonnettomuutta, neliö mopo-onnettomuutta ja ympyrä moottoriajoneuvo-onnettomuutta, jossa ei ole ollut osallisena edellä mainittuja tienkäyttäjiä. Veräjämäessä ja Veräjälaksonsa tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet ovat pääosin sijoittuneet yksittäisiin kohteisiin. Ainoastaan Oulunkyläntien ja Maaherrantien liittymässä on tapahtunut kaksi henkilövahinko-onnettomuutta. Kaikkiaan Oulunkyläntiellä, kun tarkastellaan vain tarkastelualueelle kuuluvaa osuutta, on tapahtunut kolme henkilövahinko-onnettomuutta. Jokiniementiellä ja sen jatkeena olevalla Otto Brandtin tiellä on tapahtunut yhteensä kaksi henkilövahinko-onnettomuutta. Onnettomuuspaikkoja on käsitelty tarkemmin luvuissa 3., 4. ja 5. sekä kehittämistoimenpiteiden osalta luvussa 9.



Kuva 2.3. Tarkastelualueen henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024). Tarkastelualueen rajaus sinisellä ääriiviällä.

2.3 Katuverkon luokittelu

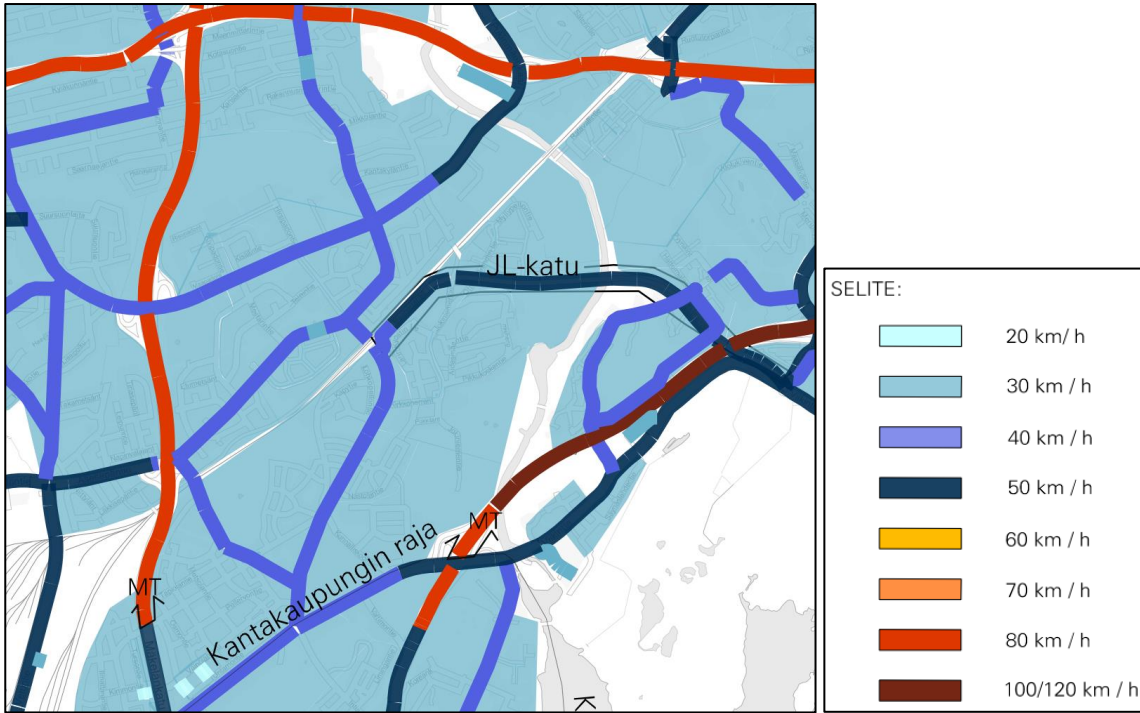
Veräjämäen ja Veräjäläakson tarkastelualueen keskeinen pääverkon katu on alueen länsireunassa sijaitseva Oulunkyläntie, joka yhdistää alueen etelässä Koskelaan ja Käpylään sekä pohjoisessa Oulunkylän muihin osiin. Oulunkyläntien on alueellinen kokoojakatu. Tarkastelualueen etelä- ja itäpuolella sijaitsee myös Lahdenväylä (E75-tie), joka on luokitukseltaan moottoriväylä. Lahdenväylän tienpitäjänä toimii Uudenmaan ELY-keskus. Oulunkyläntietä lukuun ottamatta tarkastelualueen sisäpuolella on ainoastaan paikalliskatuja. Alueella kulkee pääosin etelä-pohjoissuuntainen Jokiniementie ja Otto Brandtin tie, joka yhdistyy Kirkkoherrantieltä Oulunkyläntiehen. Kadut ovat paikallisia kokoojakatuja. Myös Maaherrantie, joka on ainoastaan raitiovaunujen sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käytössä oleva katu, on luokiteltu paikalliseksi kokoojakaduksi. Muut alueen kadut ovat tonttikatuja, jotka risteävät jonkin edellä mainitun kadun kanssa. Kuvassa 2.4. on esitetty katuverkon luokitus kartalla.



Kuva 2.4. Katuverkon luokitus (Helsingin kaupunki 2021a).

2.4 Nopeusrajoitukset

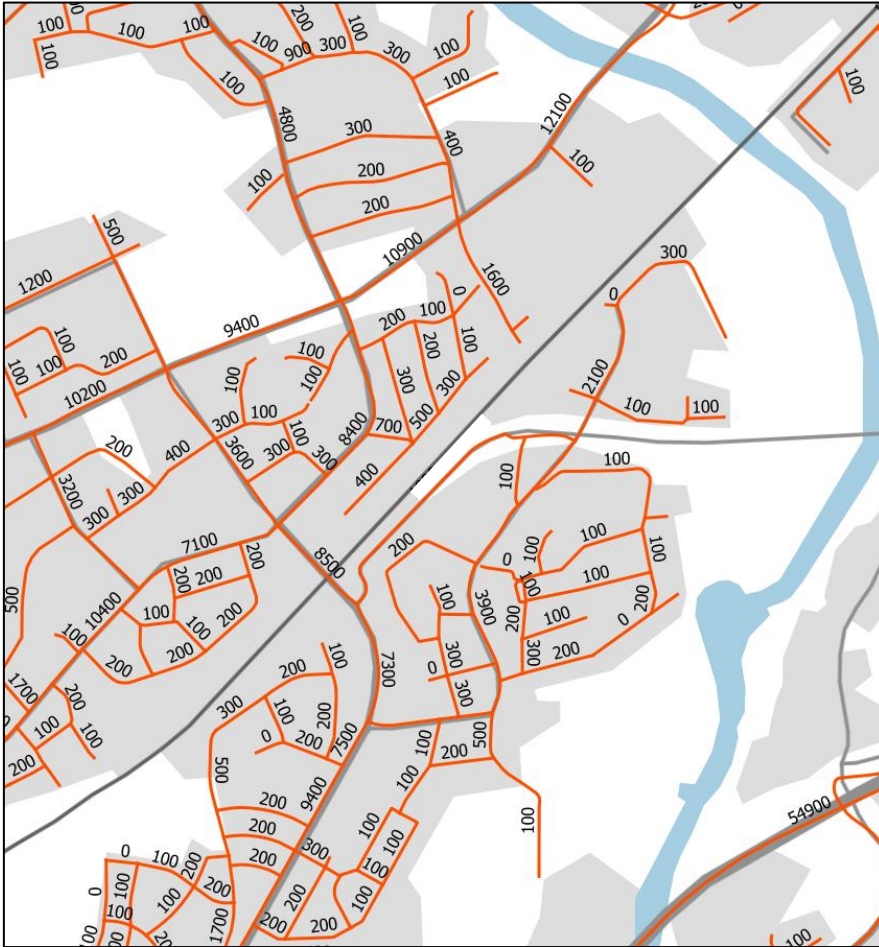
Veräjämäen ja Veräjälakson katujen nopeusrajoituksena on pääosin alueellinen 30 km/h -rajoitus, ja Oulunkyläntien nopeusrajoitus on 40 km/h. Maaherrantie on ainoastaan raitiovaunun sekä jalan- kulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttämä katu. Raitiovaunun nopeusrajoitukset vaihtelevat kadun eri osissa. Kuvassa 2.5. on esitetty nopeusrajoitukset vuoden 2020 tilanteessa.



Kuva 2.5. Nopeusrajoitukset vuoden 2020 tilanteessa (Helsingin kaupunki 2019a).

2.5 Liikennemäärät

Suurimmat moottoriajoneuvojen liikennemäärät tarkastelualueella ovat Oulunkyläntiellä, jossa syksyn keskimääräinen arkivuorokauden liikenne (KAVL) oli 7300–8500 ajoneuvoa vuorokaudessa tarkastelualueen kohdalla vuoden 2019 laskennassa. Jokiniementien ja Otto Brandtin tien liikennemäärä oli enimmillään noin 3900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tarkastelualueen tonttikatujen liikennemäärät ovat olleen noin 100–500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kuvassa 2.6 on esitetty liikennemääräkarta vuodelta 2019.



Kuva 2.6. Liikennemäärät vuoden 2019 tilanteessa (Helsingin kaupunki 2023).

Viimeisin liikennemääräkarta kuvaa tilannetta ennen raitiotielinjan avaamista ja Maaherrantien sulkemista ajoneuvoliikenteeltä. Nykytilanteen kartoittamiseksi huhtikuussa 2024 suoritettiin liikennemäärälaskenta kahdessa alueen risteyksessä. Kirkkoherrantien ja Oulunkyläntien risteyksen laskennan perusteella Oulunkyläntiellä liikennemäärä oli noin 6100 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Kirkkoherrantiellä noin 4900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Jokiniementien ja Otto Brandtin tien risteyksen laskennan perusteella Jokiniementien liikennemäärä ennen Otto Brandtin tien ja Jokiniementien risteystä on noin 2500 ajoneuvoa vuorokaudessa, Jokiniementien loppupään liikennemäärä noin 450 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Otto Brandtin tien alkupään liikennemäärä noin 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

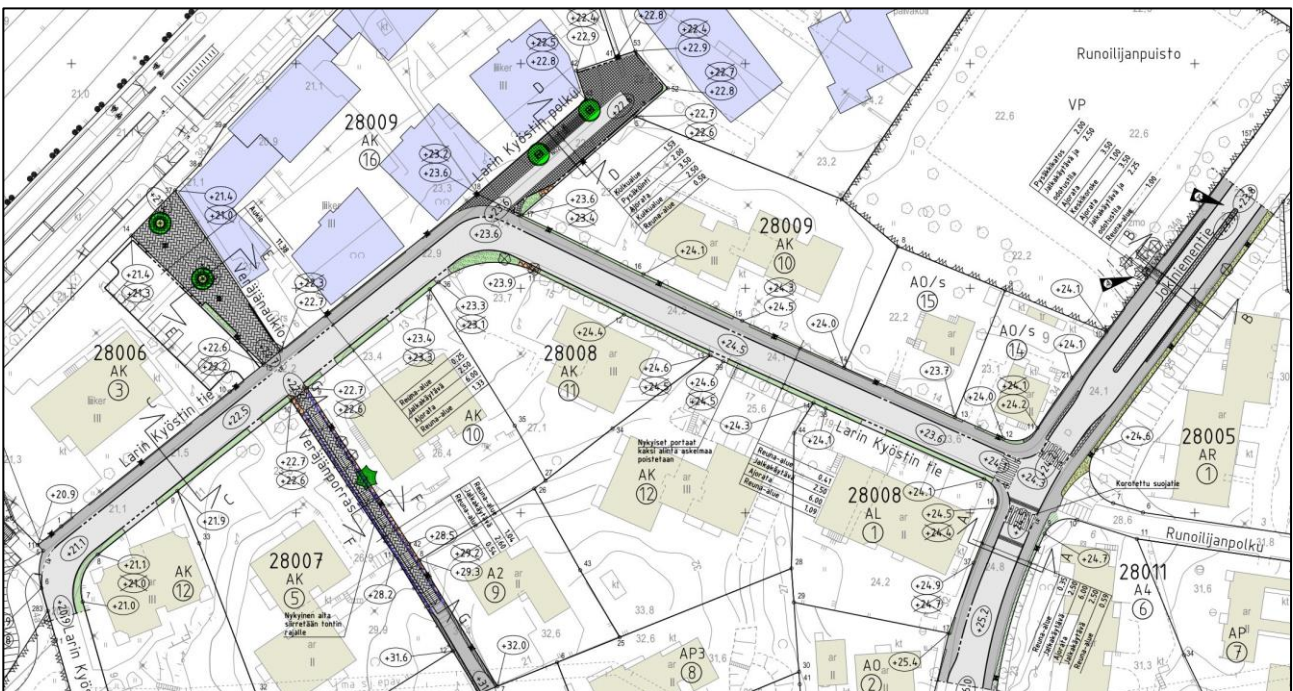
2.6 Muut suunnitelmat

Tässä osiossa on esitetty tärkeimpiä Veräjämäkeen ja Veräjälaksoon liittyviä suunnitelmia, jotka vaikuttavat liikenneturvallisuuteen. Osa suunnitelmista on jo hyväksytty, kun taas osa on vasta luonnosasteella.

Katuverkon jo hyväksytyt hankkeet:

1. Larin Kyöstin tien ympäristön kadut

Alueelle on laadittu asemakaavan 12527 yhteydessä hyväksytty liikennesuunnitelma 6887, jonka mukaiset katusuunnitelmat on hyväksytty maankäyttöjohtajan päätöksellä 14.12.2021 § 159 ja kaupunkiympäristölautakunnan päätöksellä 18.1.2022 § 26. Katujen parannukset mahdollistavat asemakaavan mukaisen täydennysrakentamisen. Veräjänportaan perusparannuksessa jalkakäytävän pituuskaltevuutta loivennetaan ja lisätään käsijohteet sekä vaunuluiska (kuva 2.7.). Larin Kyöstin tien kunnostus parantaa jalankulkuyhteyksiä jalkakäytävän leventyessä. Jokiniementielle parannetaan jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta korottamalla suojatie Larin Kyöstin tien risteyksessä. Jokiniementielle sijoitetaan uudet bussipysäkit Larin Kyöstin tien risteuksen pohjoispuolelle. Ajorata-pysäkillä pysähtyneen bussin ohittaminen estetään rakentamalla pysäkkien välille keskikoroke. Osa katusuunnitelman mukaisista muutoksista on jo toteutettu ja loppujen alueen muutosten on arvioitu olevan valmiita joulukuuhun 2025 mennessä.



Kuva 2.7. Larin Kyöstin tien, Jokiniementien, Larin Kyöstin polun, Veräjänaukion ja Veräjänportaan katusuunnitelmien koostepiirustus (piir. 31441/2 /8.2.2021)

Katuverkon luonnos- tai suunnitteluvaiheessa olevat hankkeet:

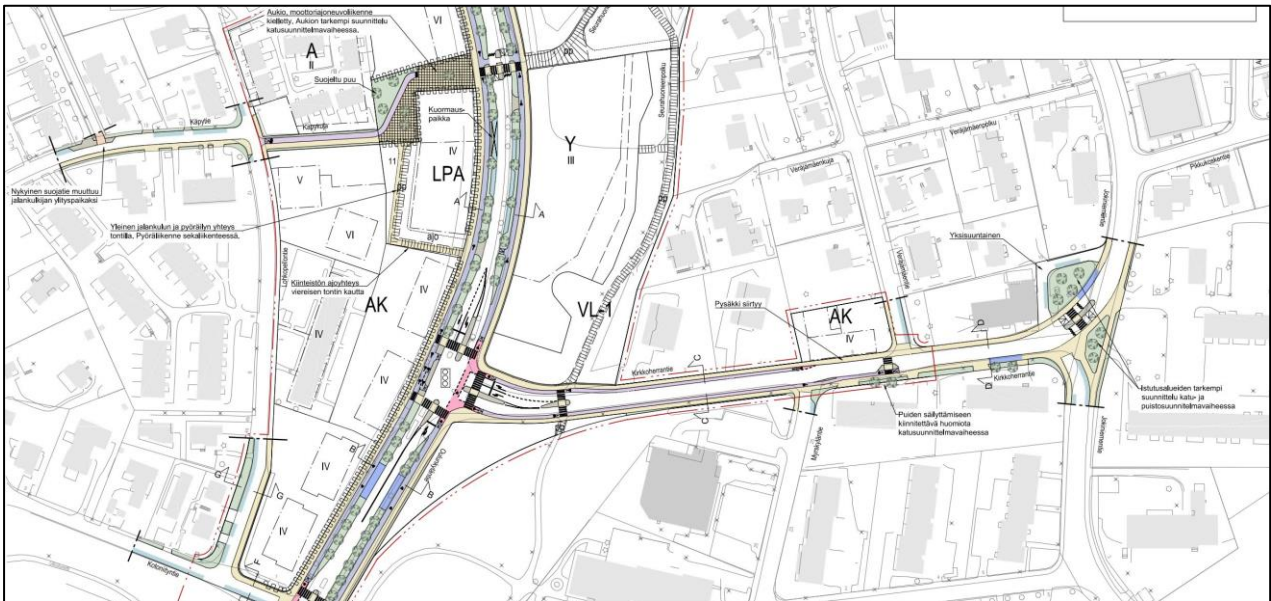
2. Pohjoisbaana

Pohjoisbaana on pyöräliikenteen runkoyhteys Käpylän asemalta Vantaan rajalle kulken pääradan linjausta myötäillen. Pohjoisbaanan yleissuunnitelma hyväksyttiin 15.2.2024 kaupunginvaltuutuksessa. Pohjoisbaanan pyöräliikenteen ja jalankulun erottelu parantaa molempien kulkumuotojen turvallisuutta. Tarkempi suunnittelu ja toteutus etenee vaiheittain. Maaherrantien ja Kestipuiston välinen osuus valmistui vuoden 2023 lopulla ja Maaherrantien varren osuus jo aikaisemmin pikaraitiotien rakentamisen yhteydessä. Muiden osuusten rakentaminen voi alkaa arviolta 2025.

3. Oulunkyläntien ympäristön asemakaava ja liikennesuunnitelma

Oulunkyläntien ympäristössä on käynnissä asemakaavahanke, jonka yhteydessä tarkastellaan liikenteellisiä ratkaisuja ja laaditaan liikennesuunnitelma (kuva 2.8.). Asemakaavaehdotus ja sen liitteenä liikennesuunnitelma olivat nähtävillä 13.5.–11.6.2024. Liikennesuunnitelmassa on esitetty seuraavia liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä:

- Oulunkyläntien ajorata kapenee 7 metrin levyiseksi
- Kirkkoherrantien ja Oulunkyläntien risteys muutetaan liikennevalo-ohjatuksi
- Oulunkyläntien pyörätiet muutetaan yksisuuntaisiksi ja ne tasoerotellaan jalkakäytävistä
- Oulunkyläntien ylittävä suojatie Käpykujan ja Seurahuoneenkujan välillä korotetaan toispuoleisin bussiliikenteelle soveltuvin korotuksin
- Kirkkoherrantielle Oulunkyläntien ja Myrskyläntien välille rakennetaan yksisuuntaiset pyörätiet ja Kirkkoherrantien ajorata kapenee tällä välillä 6,5 metrin levyiseksi
- Jokiniementien ja Kirkkoherrantien risteuksen linjausta muutetaan siten, että pääsuunnaksi muuttuu Kirkkoherrantieltä Jokiniementielle pohjoiseen kääntyvä suunta ja Jokiniementie etelästä päin muuttuu liittyväksi suunnaksi. Risteykseen rakennetaan keskisaarekkeellinen toispuoleisesti korotettu suojatie.
- Larin Kyöstin tielle lisätään jalkakäytävä ja seurahuoneen edusta muuttuu aukiomaiseksi
- Käpytielle asemalle johtavan reitin kohdalle rakennetaan kadun kavennus
- Lohkopellontielle Käpykujan kohdalle rakennetaan kadun kavennus



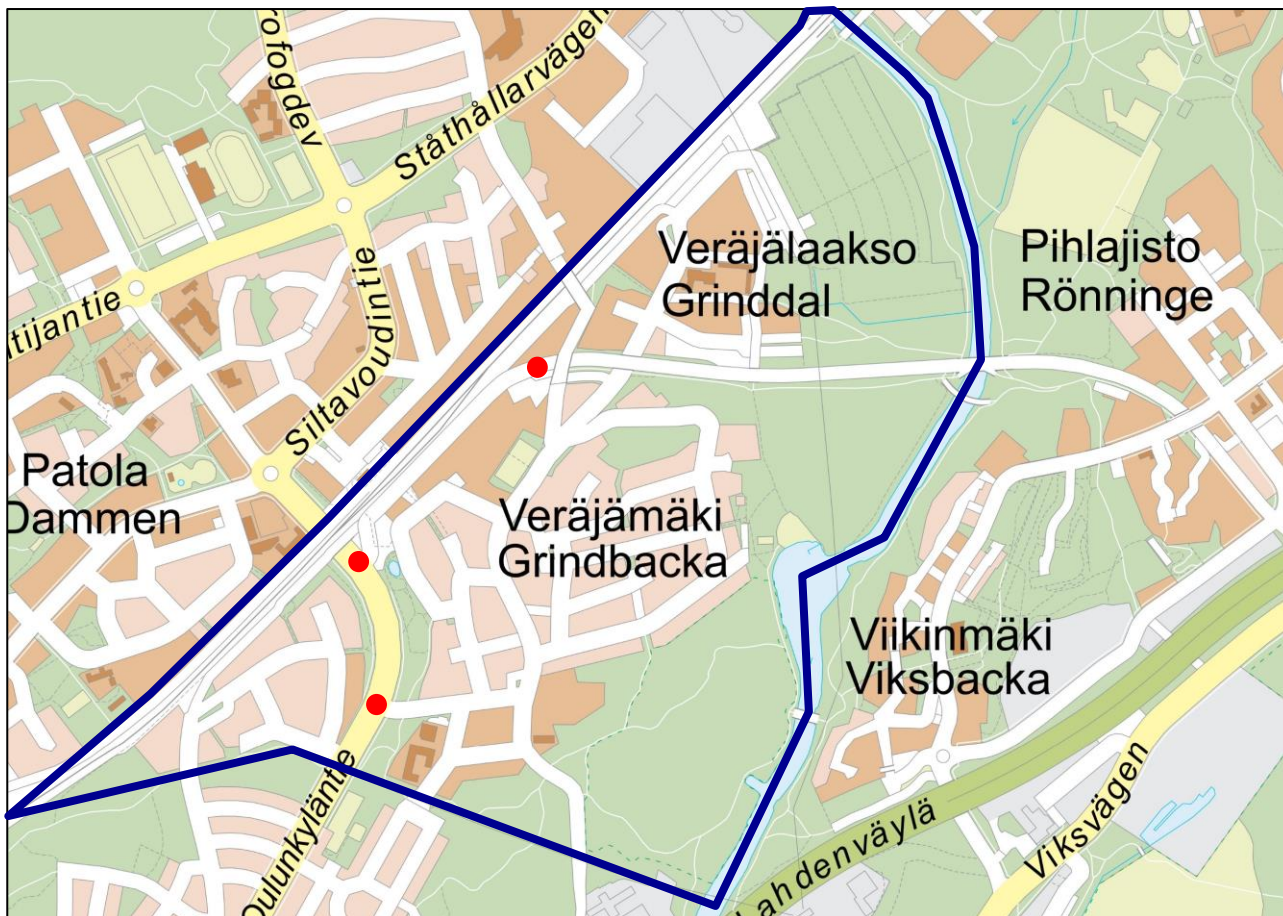
Kuva 2.8. Ote Oulunkyläntien liikennesuunnitelmaehdotuksesta (piir. 7325/nähtävillä 29.4.2024).

4. Jokiniementie 31 asemakaava ja liikennesuunnitelma

Jokiniementie 31 asemakaavoituksen yhteydessä tarkastellaan Jokiniementien päädyn liikennetarkaisuja Otto Brandtin tien ja Veräjän välillä.

3 Risteysalueet

Risteysalueiden turvallisuutta on analysoitu onnettomuuksien lukumäärän ja niiden vakavuuden sekä tapauskohtaisen tarkastelun avulla. Kuvassa 3.1. on ympyräsymbolilla korostettu risteykset, joissa on tapahtunut kaksi tai useampia poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2013–2022.



Kuva 3.1. Tarkastelualueen risteykset, joissa on tapahtunut useita onnettomuuksia vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024). Tarkastelualueen rajaus sinisellä ääriviivalla.

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

Taulukko 3.1. Risteykset, joissa on tapahtunut lukumääräisesti eniten onnettomuuksia (vuodet 2013–2022) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).

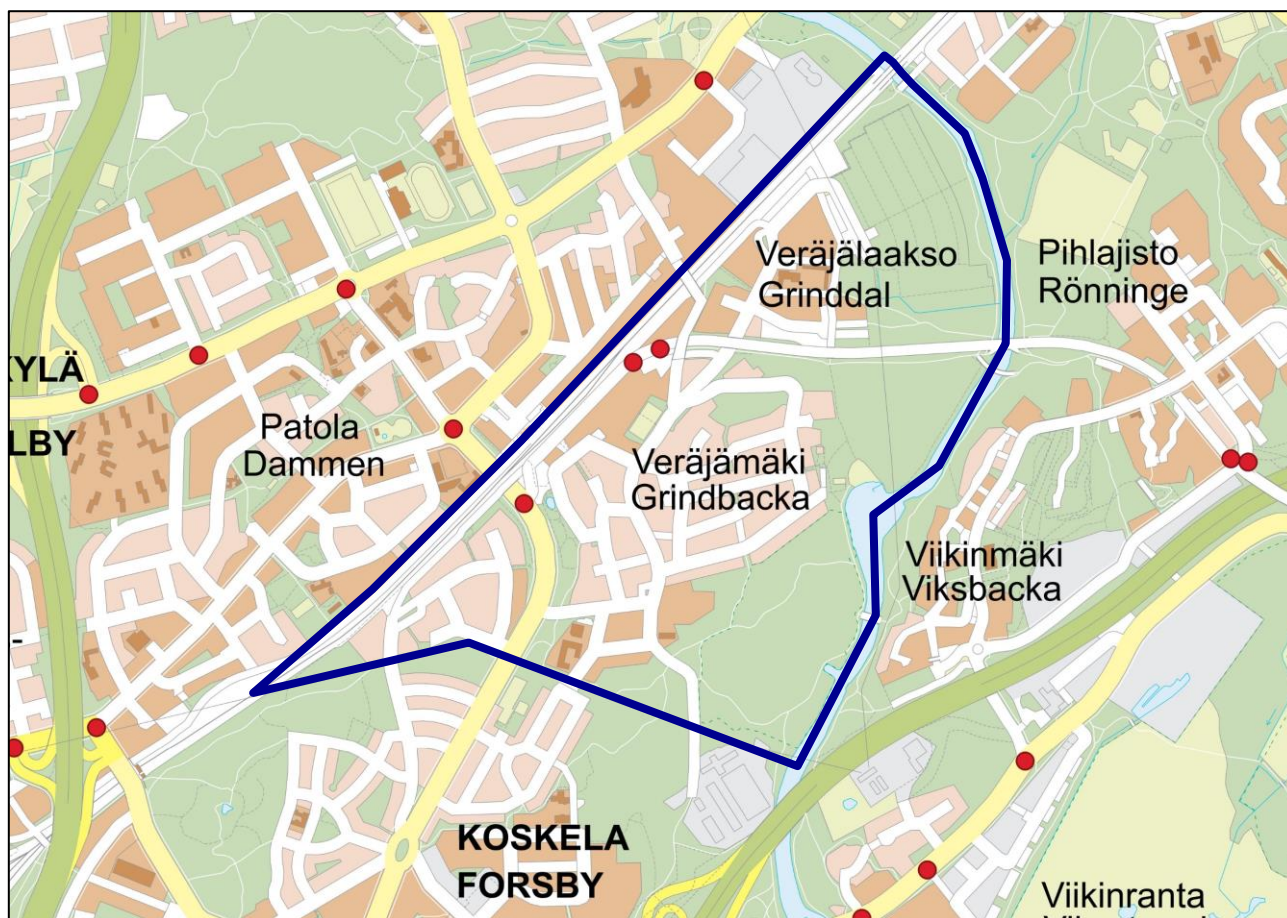
PISTE	LKM	HENKILÖVAHINKOJEN LKM	KATU	RISTEÄVÄ KATU
3065	3	2	OULUNKYLÄNTIE	MAAHERRANTIE
1844	3	1	OULUNKYLÄNTIE	KIRKKOHERANTIE
1230	2	1	MAAHERRANTIE	VERÄJÄ

Oulunkyläntien ja Maaherrantien risteyksessä on vuosina 2013–2022 tapahtunut kolme liikenneonnettomuutta, joista kaksi johti henkilövahinkoihin. Kaikissa tapauksissa toinen osapuoli oli kääntymässä ja toinen kulkemassa suoraan. Henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista toinen oli mopo- ja toinen polkupyöräonnettomuus. Kaikissa onnettomuuksissa oli toisena osapuolena tai molempina osallisina moottoriajoneuvon kuljettaja. Risteyksiin on tehty merkittäviä muutoksia viimeisimmän tilastoidun onnettomuuden jälkeen. Nykyisin moottoriajoneuvolla ajo on kiellettyä huoltoliikennettä lukuun ottamatta Maaherrantiellä, mikä vähentää risteävien ajoneuvojen kohtaamisia risteyksessä. Samalla Maaherrantielle on kuitenkin rakennettu raitiotie. Pohjoisen ajosuunnan liikennettä ohjataan liikennevaloin raitiotien saapuessa risteykseen, mikä sujuvoittaa raitioliikennettä ja auttaa estämään risteysonnettomuuksia. Tehtyjen muutosten jälkeen tilastoituja liikenneonnettomuuksia ei ole tapahtunut.

Oulunkyläntien ja Kirkkoherrantien risteyksessä on vuosina 2013–2022 tapahtunut kolme liikenneonnettomuutta, joista yksi johti henkilövahinkoon. Kahdessa tapauksessa oli kyse kahden ajoneuvon törmäyksestä, joissa toinen osapuoli oli kääntymässä. Tapauksista toinen johti polkupyöräilijän loukkaantumiseen. Yhdessä tapauksessa oli kyse moottoriajoneuvon kuljettajan yksittäisonnettomuudesta. Kaikissa onnettomuuksissa oli ainakin yhtensä osallisena moottoriajoneuvon kuljettaja. Risteysalueelle ja laajemmin Oulunkyläntielle on suunnitteilla merkittäviä liikenneturvallisuutta parantavia muutoksia Oulunkylän ympäristön asemakaavan yhteydessä laaditun liikennesuunnitelman mukaisesti. Esimerkiksi risteys on suunniteltu toteutettavan liikennevalo-ohjattuna. Lisäksi Oulunkyläntielle on suunnitteilla yksisuuntaiset pyörätiet, joiden arvioidaan parantavan pyöräilijöiden turvallisuutta erityisesti risteysalueilla. Oulunkyläntien ajorataa myös kavennetaan.

Maaherrantien ja Veräjän risteyksessä on vuosina 2013–2022 tapahtunut kaksi liikenneonnettomuutta, joista toinen johti henkilövahinkoon. Molemmista tapauksissa henkilöauton kuljettaja kääntyi Veräjältä vasemmalle Maaherrantielle törmäten Maaherrantietä idän suuntaan ajavaan linja-auttoon. Moottoriajoneuvoliikenne Maaherrantiellä on viimeisimmän tilastoidun onnettomuuden jälkeen kielletty raitiotien rakentamisen yhteydessä, joten riski vastaavien kääntymisonnettomuuksien tapahtumiselle arvioidaan selvästi pienentyneen. Risteysalueella on kuitenkin edelleen raitiotien ylityspaikka ajoneuvoille ja jalankulkijoille, sillä Veräjä toimii yhteytenä risteysalueen pohjoispuolella sijaitseville kiinteistöille. Raitiotien ylitys on kuitenkin valo-ohjattu, mikä parantaa raitiotien ylityksen turvallisuutta.

Kuvassa 3.2. on esitetty alueen liikennevaloristeykset punaisilla ympyröillä. Kaikki alueen liikennevaloristeykset sijaitsevat raitiotien yhteydessä Maaherrantien risteyksissä tai ylityspaikoilla.



Kuva 3.2. Liikennevaloristeykset punaisilla ympyröillä ja tarkastelualan rajaus sinisellä ääri viivalla (Helsingin kaupunki 2023).

4 Jalankulku

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

4.1 Jalankulkijaonnettomuuspaikat

Jalankulkijaonnettomuuksia tapahtui vuosina 2013–2022 yhteensä kolme, jotka kaikki olivat loukkaantumiseen johtaneita. Tarkastelualueella on alustavien tilastotietojen mukaan tapahtunut yksi loukkaantumiseen johtanut jalankulkijaonnettomuus myös vuonna 2024. Neljästä tapauksesta kolme tapahtui suojaatiellä ja yksi yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä. Kuvassa 4.1. on esitetty jalankulkijaonnettomuudet kartalla punaisilla kolmioilla vuosina 2013–2022. Kaikki jalankulkijaonnettomuudet ovat tapahtuneet yksittäisissä kohteissa.



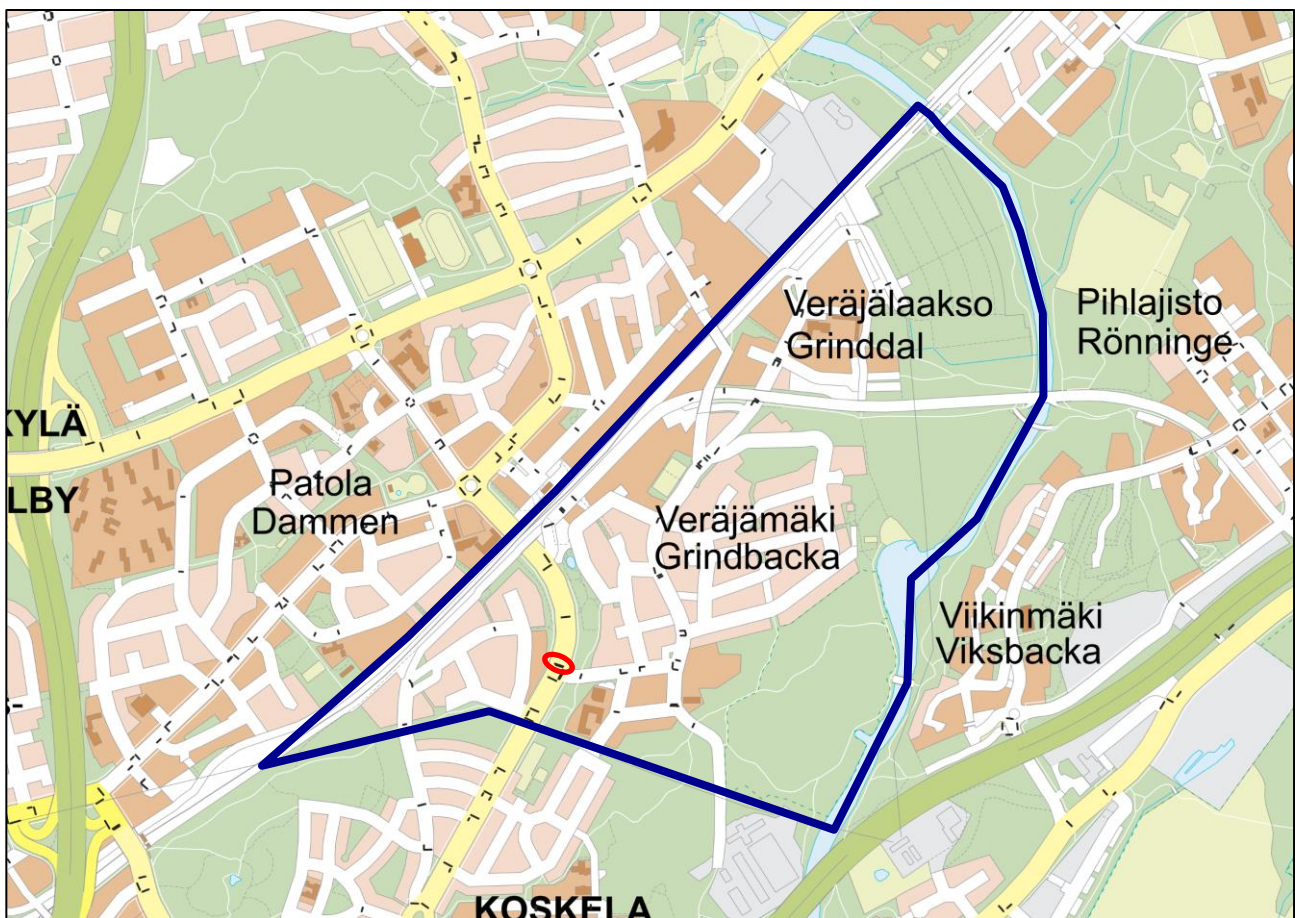
Kuva 4.1. Jalankulkijaonnettomuudet tarkastelualueella vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024). Tarkastelualueen rajausta sinisellä ääri viivalla.

Suojatiellä tapahtuneissa törmäyksissä autoilija ei huomannut katua ylittänyttä jalankulkijaa riittävän ajoissa. Näistä tapauksista kahdessa autoilija oli ollut kääntymässä törmätessään jalankulkijan kanssa. Yhdessä tapauksessa autoilija ajoi suoraan. Jalankulkijaonnettomuuksista kaksi tapahtui Jokiniementiellä ja sen jatkeena olevalla Otto Brandtin tiellä, joten näiden katuosuuksien tarkasteluun kiinnitetään selvityksessä erityistä huomiota.

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)

Veräjämäen ja Veräjälakso alueella sijaitsee vuoden 2024 tilanteessa yksi punaisen luokan suoja-tietä. Suojatie on ympyröity punaisella kartalle kuvassa 4.2. Kuvassa on myös esitetty alueen kaikki suojatiet mustilla viivoilla. Suojatieaineisto on päivitetty viimeksi vuonna 2014, joten aineisto ei sisällä viimeisien vuosien aikana tapahtuneita muutoksia, mutta se sisältää kaikki punaisen luokan suojatiet.



Kuva 4.2. Suojateiden sijainnit tarkastelualueella mustilla viivoilla. Punaisen luokituksen suoja-tiet on ympyröity punaisella. Tarkastelualueen rajaus on esitetty sinisellä ääri viivalla.

Ainoa punaisen luokituksen suojatie sijaitsee Oulunkyläntiellä Kirkkoherrantien risteyksessä. Suojatie saa punaisen luokituksen keskisaarekkeesta huolimatta, koska suojatie sijaitsee 40 km/h -nopeusrajoitusalueella, ja suojatie ylittää kaksi samansuuntaista ajokaistaa. Oulunkylän ympäristön asemakaavan yhteydessä tehtävässä liikennesuunnitelmassa risteykseen on suunnitteilla liikennevalot, mikä parantaa kadunylitysjärjestelyiden turvallisuutta muuttaen luokituksen punaisesta keltaiseksi.

4.3 Muut kadunylitysjärjestelyt

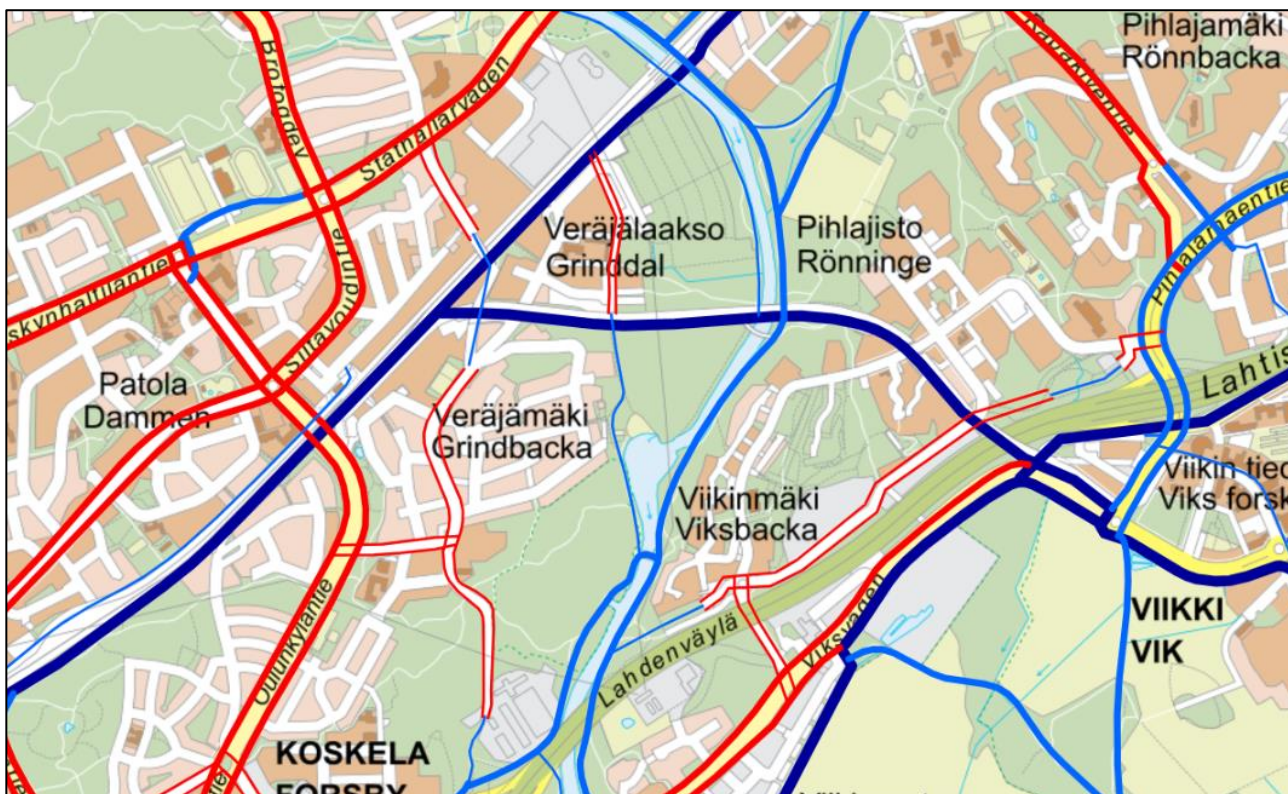
Muut tarkastelualueen suojatiet saavat keltaisen tai vihreän luokituksen. Suurin osa suojateista sijaitsee tonttikaduilla tai paikallisilla kokoojakaduilla 30 km/h nopeusrajoitusalueella. Suojateilla ei ole pääsääntöisesti käytetty rakenteellisia turvallisuustoimenpiteitä. Yksittäisillä suojateilla on kuitenkin käytetty keskisaarekettä tai ajoradan kavennusta. Oulunkyläntien ylittävillä suojateilla on käytetty aina keskisaarekettä, kun tarkastellaan kadun tarkastelualueeseen rajautuvaa osuutta. Tarkastelualueella sijaistaa myös raitiotien suojatiettömiä ylityspaikkoja, joista osa on valo-ohjattuja. Valo-ohjaamattomat ylityspaikat sijaitsevat Oulunkylän aseman ja Veräjämäen pysäkkien yhteydessä. Ajoradasta omille katuosuuksilleen eroteltuja valo-ohjaamattomia raitiotien ylityspaikkoja ei luokitella punaisen luokan kadunylitysjärjestelyiksi. Raitiovaunujen nopeudet ovat matalat pysäkkien läheisyydessä, ja raitiovaunuja saapuu ylityspaikalle raitiotien aiheuttaman estevaikutuksen näkökulmasta suhteellisen harvoin, joten raitiotien ylittäminen valo-ohjaamattomilla ylityspaikoilla arvioidaan turvalliseksi.

5 Pyöräliikenne

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

5.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Veräjämäen ja Veräjälakson alueella pyöräliikenne on lähes kaikilla kaduilla ohjattu ajoradalle, joten pyöräliikenteen verkko koostuu nykytilanteessa pääosin ajoratojen muodostamista yhteyksistä. Tonttikaduilla moottoriajoneuvoliikenteen rauhoittaminen on keskeinen keino pyöräliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Ajoradasta erotellut pyöräliikennejärjestelyt ovat nykytilanteessa ainoastaan Oulunkyläntiellä, jossa kadun molemmin puolin on rinnakkain jalkakäytävä ja pyörätie, jotka on eroteltu toisistaan tiemerkinillä. Oulunkyläntielle ja Kirkkoherrantielle on kuitenkin suunnitteilla erilliset yksisuuntaiset pyöräliikennejärjestelyt Oulunkyläntien ympäristön asemakaavan yhteydessä laaditun liikennesuunnitelman mukaisesti. Maaherrantiellä ja pääradan vieressä kulkee myös kaksisuuntainen baanatasoinen pyöräliikenteen yhteys. Katuverkon lisäksi pyöräteitä on myös puistoreiteillä. Alueella on myös vain jalankululle ja pyöräliikenteelle tarkoitettuja polkuyhteyksiä erityisesti Oulunkylän ala-asteen koulun ympäristössä.



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

5.2 Polkupyöräonnettomuuspaikat

Polkupyöräonnettomuuksia tapahtui vuosina 2013–2022 yhteensä kuusi, joista viisi johti loukkaantumiseen. Tapauksista yksi oli jalankulkijan ja polkupyöräilijän välinen törmäys, joka käsiteltiin osiossa 4.1., joten tapausta ei enää käsitellä erikseen polkupyöräonnettomuuksien yhteydessä. Tarkastelualueella on alustavien tilastotietojen mukaan tapahtunut yksi omaisuusvahinkoon johtanut polkupyöräonnettomuus myös vuonna 2024. Edellä mainituista seitsemästä tapauksesta kolme tapahtui yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä, kaksi pyörätien jatkeella, yksi suojatiellä ja yksi raitiotien ylityspaikalla. Kuvassa 5.2. on esitetty polkupyöräonnettomuudet kartalla vinoneliöillä ja kolmioilla vuosina 2013–2022. Kokonaan punainen vinoneliö tarkoittaa henkilövahinkoon johtanutta ja valkoinen vinoneliö punaisella reunaviivalla omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Kolmio tarkoittaa polkupyöräonnettomuutta, jossa jalankulkija on ollut osallisena. Vinoneliöillä esitetyissä tapauksissa osallisena on ollut joku muu kuin jalankulkija. Kaikki polkupyöräonnettomuudet ovat tapahtuneet yksittäisissä kohteissa.



Kuva 5.2. Polkupyöräonnettomuudet tarkastelualueella vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024). Tarkastelualueen rajaus sinisellä ääriviivalla.

Yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä tapahtuneissa onnettomuuksissa oli kahdessa tapauksessa kyse pyöräilijöiden välisestä törmäyksestä ja yhdessä törmäyksestä jalankulkijan kanssa. Tapauksiin liittyi mahdollisesti havaintovirheitä. Kaikki tapaukset sijoittuvat tulevaisuudessa kehitettävän Pohjoisbaanan alueelle Veräjämäen luoteisosaan. Pyöräliikenneyhteyden kehittämisen arvioidaan parantavan pyöräliikenteen turvallisuutta alueella.

Pyörätien jatkeella tai suojamiellä tapahtuneissa kolareissa polkupyöräilijä törmäsi autoilijan kanssa. Törmäysten tapahtumiseen vaikutti erilaisia tekijöitä. Tapauksille oli kuitenkin yhteistä se, että autoilija ei havainnut pyöräilijää riittävän ajoissa. Yksi onnettomuuksista tapahtui Oulunkyläntien ja Maaherrantien risteyksessä. Risteyksen järjestelyitä on muutettu onnettomuuden tapahtumisen jälkeen siten, että moottoriajoneuvoliikenne Maaherrantiellä on nykyisin kielletty huolto liikennettä lukuun ottamatta, minkä arvioidaan pienentävän vastaavan törmäyksen riskiä huomattavasti. Lisäksi yksi onnettomuus tapahtui Oulunkyläntien ja Kirkkoherrantien risteyksessä. Risteykseen on suunnitteilla liikennevalot, ja Oulunkyläntielle on lisäksi suunnitteilla yksisuuntaiset pyöräliikennejärjestelyt. Molempien toimenpiteiden arvioidaan vähentävän vastaavan onnettomuuden tapahtumisen riskiä.

6 Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittaminen Helsingissä perustuu tällä hetkellä vuonna 2021 hyväksytyihin katuverkon toiminnallista luokitusta koskeviin periaatteisiin (Helsingin kaupunki 2021b). Katuluokitusjärjestelmän mukaan kadut jaetaan pääverkkoon ja paikallisverkkoon. Periaatteiden mukaan paikalliskadut, joita ovat paikalliset kokoojakadut ja tonttikadut, suunnitellaan hitaalle vauhdille ja vähäisille liikennemäärille katujen aiheuttaman estevaikutuksen pienentämiseksi. Liikenteen rauhoittamisen toimenpiteet painottuvat erityisesti paikalliskaduille.

Tässä osiossa arvioidaan tarkastelualueen katuverkon jäsentelyn toimivuutta ja ehdotetaan tämän perusteella tarvittaessa muutoksia katujen toiminnallisiin luokkiin tai liikennejärjestelyihin. Lisäksi tässä osiossa esitetään nykyiset liikenteen rauhoittamistoimenpiteet, ja arvioidaan tarpeita uusille hidasteille, nopeusnäytöille tai automaattisille liikennevalvontapisteille ajonopeuksien rauhoittamiseksi katuverkon eri osissa. Koulujen ympäristöjen liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä tarkastellaan lisäksi tarkemmin luvussa 7.

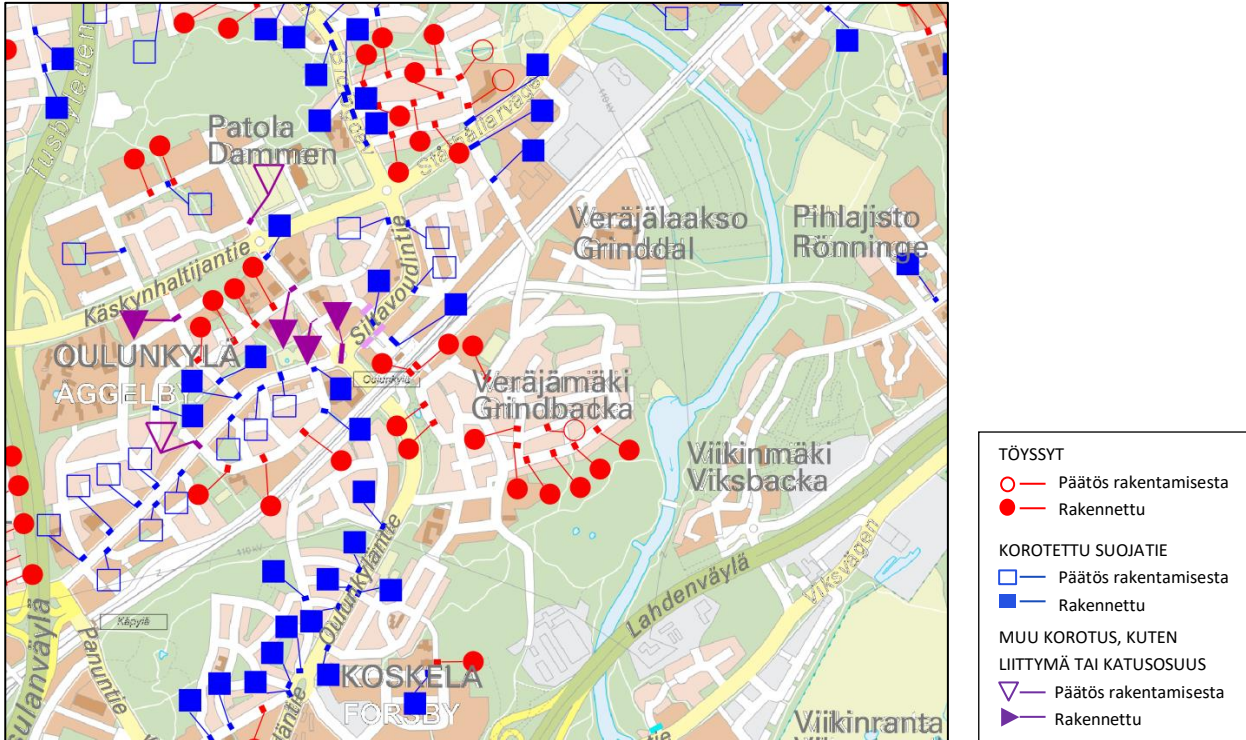
6.1 Katuverkon jäsentely

Katuverkon toiminnallinen luokittelu luo edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja onnistuneelle paikalliskatujen liikenteen rauhoittamiselle. Katuympäristön tulee lisäksi näyttää kadulle asetetun luokituksen mukaiselta siten, että kadunkäyttäjät ymmärtävät kadun käyttötarkoituksen ja sen muuttumisen erityisesti pääverkon ja paikallisverkon muutoskohdissa. Pääverkko (pääkadut ja alueelliset kokoojakadut) muodostaa autoliikenteen rungon välittäen paikalliskatuja (paikalliset kokoojakadut ja tonttikadut) suurempia liikennemääriä. Nopeusrajoitus on myös yleensä pääverkolla suurempi kuin paikalliskaduilla. Paikalliskatujen liikenteellinen tehtävä on luoda yhteyksiä tonteille matkan alussa ja lopussa, jolloin automatkat paikallisverkolla ovat tyypillisesti lyhyitä. Paikallisverkon kadut suunnitellaan pääverkon katuihin verrattuna alemmille nopeuksille ja pienemmille liikennemäärille. Paikalliskadut tulisi myös suunnitella siten, että niitä ei hyödynnetä läpiajoon.

Veräjämäen ja Veräjälakson alueen katuverkon rungon muodostaa etelä-pohjoissuuntainen Oulunkyläntie, joka kuuluu pääverkkoon. Tarkastelualueella Oulunkyläntien kanssa risteää ainoastaan yksi tonttikatu sekä Kirkkoherrantien, Jokiniementien ja Otto Brandtin tien muodostama yhtenäinen paikallinen kokoojakatuyhteys, joka kokoaa useiden tonttikatujen liikennettä pääverkolle. Oulunkyläntien kanssa risteää myös Maaherrantie, jolla moottoriajoneuvoliikenne on kielletty huoltoajoa lukuun ottamatta. Nykyistä katuverkon rakennetta voidaan pitää toimivana, sillä pääverkon ja paikallisverkon välisiä liittymiä on verrattain vähän. Lisäksi katuverkon jäsentymisen siten, että paikallinen kokoojakatu kokoaa tonttikatujen liikennettä yhteen, on tarkoituksenmukainen tarkastelualueen laajuus huomioiden. Jokiniementien ja Otto Brandtin tien muodostamaa paikalliskatuyhteyttä voidaan kuitenkin pitää myös verrattain pitkänä katuyhteytenä, mikä voi houkutella autoilijoita suurempiin ajonopeuksiin.

6.2 Hidasteet ja muut katurakenteet

Tarkastelualueella sijaitsevat rakenteelliset hidasteet vuoden 2017 tilanteessa on esitetty kuvassa 6.1.

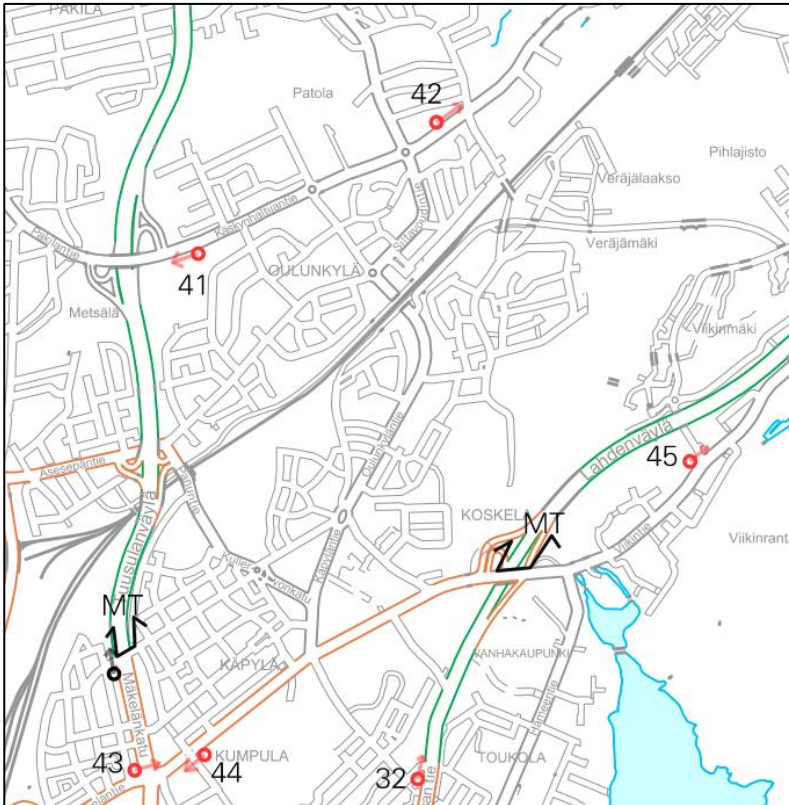


Kuva 6.1. Hidasteiden nykytila tarkastelualueella ja sen ympäristössä (päivitetty vuonna 2017).

Korotetut suojatiet ja muut hidasteet sijaitsevat tyypillisesti tonttikaduilla, kuten kuvasta 6.1. on nähtävissä. Tarkastelualueella hidasteita on käytetty pääosin yksittäisillä tonttikatuosuuksilla, mutta niiden käytössä ei ole systemaattisuutta. Paikallisista kokoojakaduista Jokiniementiellä on käytetty yksittäistä loivaa hidastetta. Saatujen asukaspalautteiden sekä selvitystyön aikana tehtyjen havaintojen ja tarkasteltujen aineistojen perusteella mahdollisia kohteita yksittäisille tai useammille ajonopeutta hidastaville ratkaisuille ovat ensisijaisesti Kirkkoherrantie, Jokiniementien ja Otto Brandtin tie. Jokiniementielle on tulossa korotettu suojatien Larin Kyöstin tien liittymän eteläpuolelle ja ajonopeuksia hidastava pysäkkiratkaisu liittymän pohjoispuolelle. Myös Kirkkoherrantielle on suunnitella toimenpiteitä Oulunkyläntien ympäristön asemakaavan laatimisen yhteydessä.

6.3 Automaattinen liikennevalvonta

Vuonna 2018 Kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytyssä yleissuunnitelmassa (Helsingin kaupunki 2018) ei ole esitetty automaattisen liikennevalvontaa tarkastelualueelle. Suunnitelmassa on kuitenkin esitetty automaattista liikennevalvontaa tarkastelualueen läheisyyteen Käskynhaltijantielle, Koskelantielle ja Viikintielle (Kuva 6.2.) Toinen Käskynhaltijantielle suunnitelluista kohteista on vielä toteutumatta, mutta muut kohteet ovat jo toteutuneet.



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

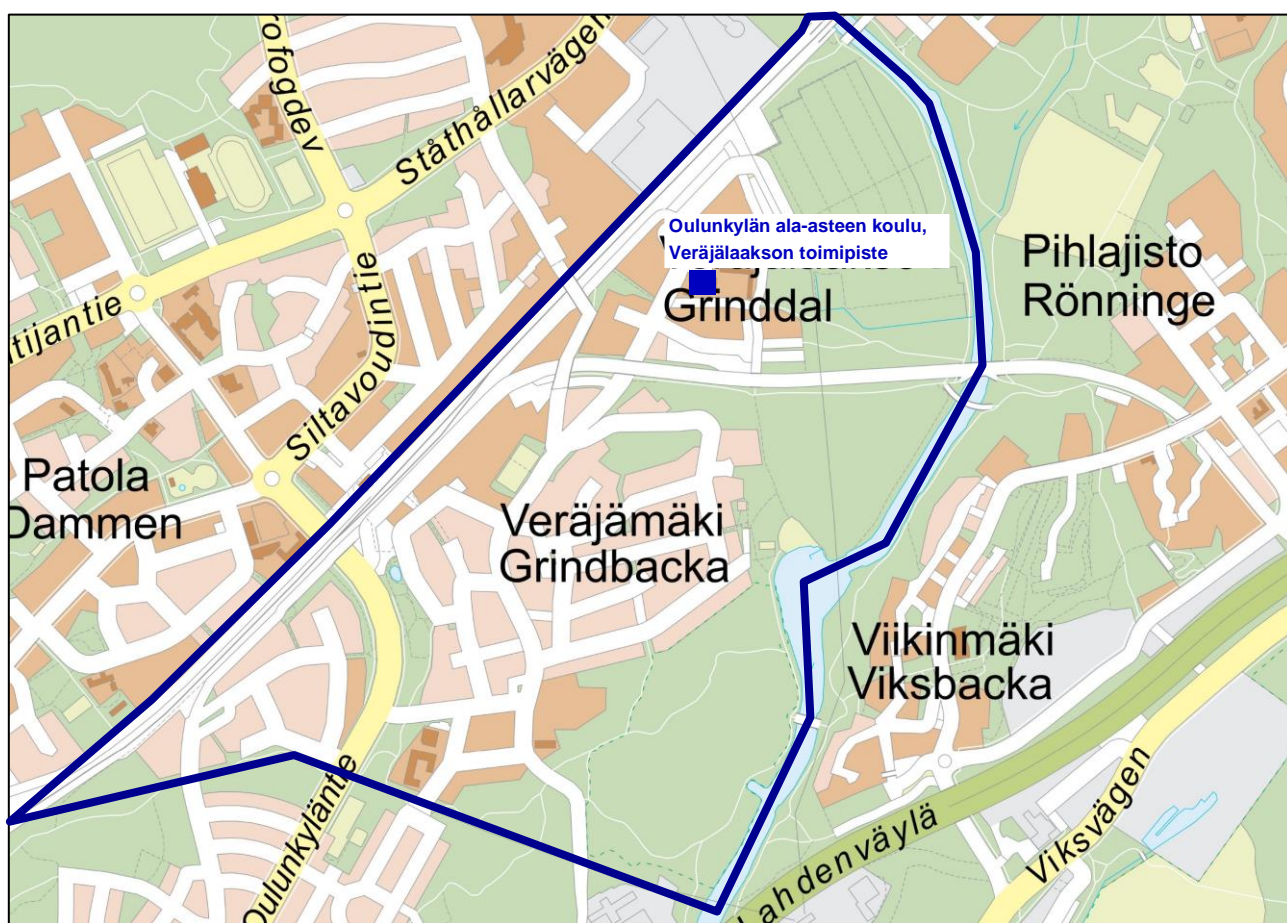
Automaattisen kameravalvonnan sijoittamisperiaatteiden mukaan kameravalvontaa käytetään pääasiassa pääkaduilla tai alueellisilla kokoojakaduilla sekä kaduilla, joilla nopeusrajoitus on vähintään 40 km/h. Kameravalvontaa ei voida käyttää myöskään tiiviin asutuksen keskellä salamavalon aiheuttaman häikäisyn vuoksi. Veräjämäessä ja Veräjäläaksossa kriteerit täysin täyttävä katu on ainoastaan Oulunkyläntie. Oulunkyläntielle on suunnitteilla merkittäviä parannuksia liikennejärjestelyihin luvussa 2.6. kuvatus mukaisesti, joten automaattiselle liikennevalvonnalle ei tällä hetkellä arvioida olevan merkittävää perustetta.

6.4 Nopeusnäytöt

Nopeusnäytöt sopivat kaduille, joilla ei voi käyttää rakenteellisia hidasteita, esimerkiksi tärinän tai raitiovaunukiskojen vuoksi. Tarkastelualueella on tällä hetkellä nopeusnäyttö Oulunkyläntiellä Kirkkoherrantien risteuksen pohjoispuolella ja Jokiniementiellä Pikkukoskentien pohjoispuolella. Tarkastelualueen vilkkaimmilla kaduilla sijaitsee jo nykytilanteessa nopeusnäytöt, joten mahdollisilla uusilla nopeusnäytöillä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta ajonopeuksiin.

7 Koulujen ympäristöt

Veräjämäen ja Veräjälakson alueella sijaitsee yksi peruskoulun toimipiste: Oulunkylän ala-asteen koulun Veräjälakson toimipiste (kuva 7.1.). Tarkastelualue kuuluu lähes kokonaan Oulunkylän ala-asteen koulun oppilaaksiottoalueeseen (lukuvuosi 2024–2025). Ainoastaan Kirkkoherrantie ja sen eteläpuolella olevat kadut kuuluvat tarkastelualueelta Koskelan ala-asteen koulun oppilaaksiottoalueeseen. Veräjämäkeen on myös suunnitteilla uusi koulu Oulunkyläntien ja Larin Kyöstin tien väliselle osuudelle. Koulun rakentamisen yhteydessä alueen liikennejärjestelyjä parannetaan Oulunkyläntien ympäristön asemakaavan yhteydessä laaditun liikennesuunnitelman mukaisesti.



Kuva 7.1. Koulun sijainti tarkastelualueella sinisellä neliöllä.

Oppilaaksiottoalueiden laajuuden vuoksi voidaan arvioida, että lasten koulureittejä sijaitsee lähes jokaisella tarkastelualueen kadulla ja erityisesti koulun läheisyydessä kuten Otto Brandtin tiellä. Tässä selvityksessä on keskitytty tarkastelualueella sijaitsevaan kouluun ja siihen rajautuvien katu-ten tai koulun lähialueiden tarkasteluun.

7.1 Oulunkylän ala-asteen koulu

Oulunkylän ala-asteen koulun Veräjäläakson toimipiste sijaitsee Otto Brandtin tien pohjoispäässä. Koulun yhteydessä toimii myös päiväkotiki ja korttelitalo. Otto Brandtin tie on paikallinen kokoojatie, jonka nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä noin 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Otto Brandtin tie jatkuu etelässä Jokiniementienä ja Kirkkoherrantienä, joka risteää pääverkkoon kuuluvan Oulunkyläntien kanssa. Koulun pohjoispuolella Otto Brandtin tie muuttuu Myllypellontieksi, joka on päättävä tonttikatu. Koulun eteläpuolella Otto Brandtin tiellä on kaksipuoleinen kavennus suoja-tien kohdalla (Kuva 7.2.). Suojatie toimii kadunylityspaikkana metsäreitin ja koulun eteläreunalla kulkevan E.J. Nyströmin polun välillä.



Kuva 7.1. Näkymä Otto Brandtin tien ylittävälle suoja-tien kavennukselle koulun eteläpuolella.

Otto Brandtin tiellä on jalkakäytävät kadun molemmilla reunoilla. Erillisiä pyöräliikennejärjestelyjä ei ole, joten pyöräliikenne on ohjattu ajoradalle (Kuva 7.3.). Pysäköinti kadulla on kiellettyä. Kadulla kulkee myös yksi HSL:n bussilinja, jonka päätepysäkki sijaitsee Otto Brandtin tiellä koulun pohjoispuolella.

Otto Brandtin tien lisäksi koululle voi saapua myös länsipuolelta käyttäen Otto Brandtin polkua tai E. J. Nyströmin polkua, jotka ovat kävely- ja pyöräliikennereittejä. E. J. Nyströmin polku kulkee koulun eteläpuolella, ja polkua pitkin on myös yhteys koulusta itään Patolan suuntaan.



Kuva 7.2. Oulunkylän ala-asteen koulu kuvattuna Otto Brandtin tien ja koulun pysäköintialueelle johtavan katuyhteyden risteyksestä.

Koulun lähialueella on tapahtunut kolme poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2018–2022. Tapauksista kaksi oli autoilijoiden välisiä törmäyksiä ja yksi autoilijan ja pyöräilijän välinen törmäys. Onnettomuuksista ei aiheutunut henkilövahinkoja.

Hidastetöyssyn rakentamista Otto Brandtin tien suojatien yhteyteen E. J. Nyströmin polun kohdalle tullaan vielä arvioimaan erityisesti koulun ja päiväkodin läheisyydessä liikkuvien lasten liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Nykyisin ajorata on kavennettu suojatien kohdalla eri suuntaan ajavien autojen kohtaamisen estävällä ratkaisulla, mikä myös parantaa kadun ylityksen turvallisuutta verrattuna tilanteeseen ilman kavennusta. Hidastetöyssy kuitenkin rauhoittaisi ajonopeuksia tätäkin ratkaisua enemmän. Ajonopeuksien hillitseminen parantaisi myös pyöräliikenteen turvallisuutta, kun pyöräliikenne on ohjattu ajoradalle.

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.

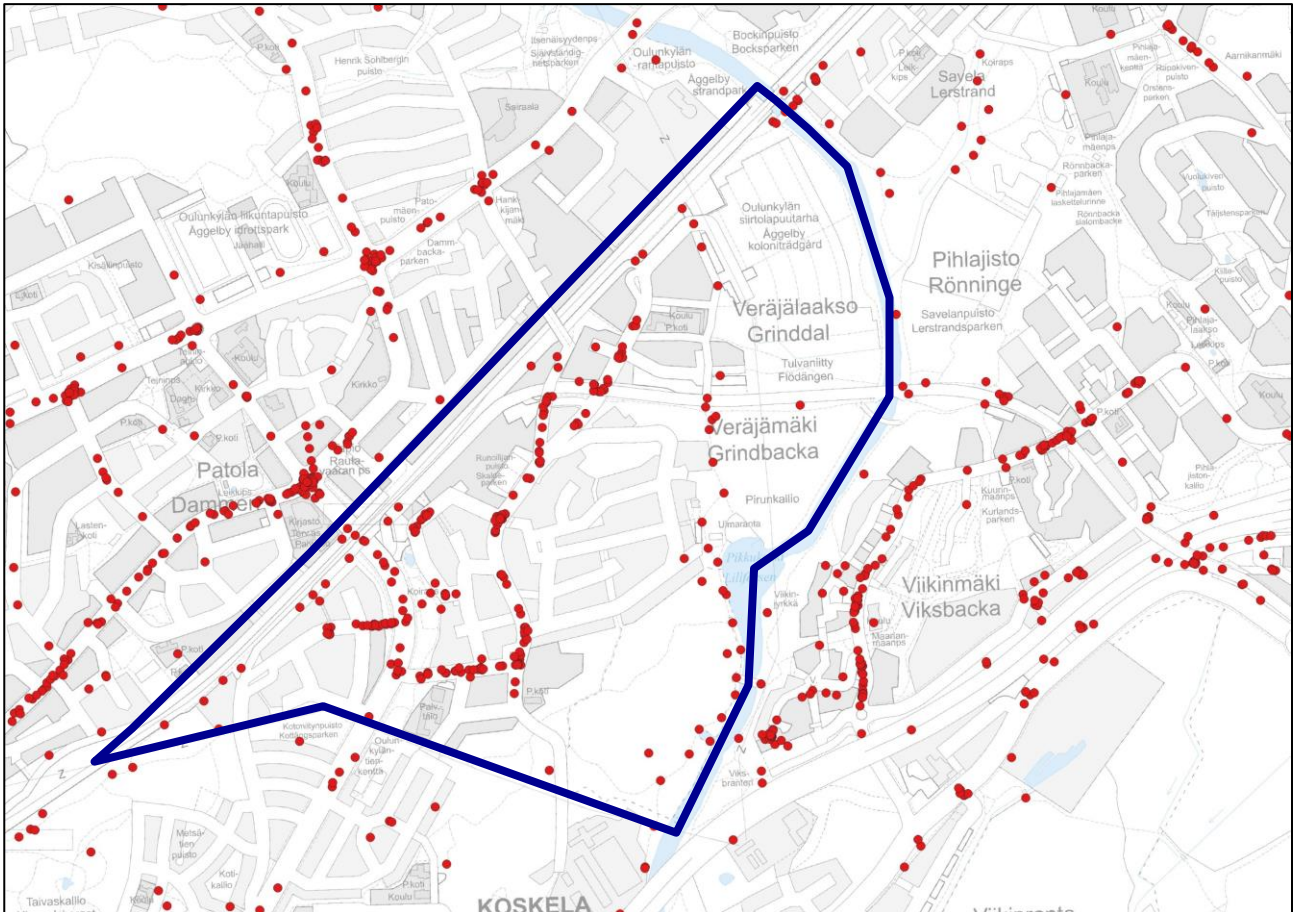
Tarkastelualue koostuu Veräjämäen postinumeroalueesta 00650. Pieni osa postinumeroalueesta rajautuu tarkastelualueen ulkopuolelle. Veräjämäen postinumeroalueen 00650 ilmoitti kyselyyn vastanneista oman asuinpaikkansa postinumerokseen 54 vastaajaa. Postinumero oli vapaaehtoinen tieto ja kartalle sai merkitä kokemiaan vaaranpaikkoja koko Helsingin alueelle asuinpaikasta riippumatta. Veräjämäen ja Veräjälakson alueelle merkittiin kyselyssä karttapisteitä taulukon 8.1. mukaisesti. Yhteensä pisteitä merkittiin 238 kpl. Karttapisteen tyypeistä eniten merkittiin aiheeseen ”läheltä piti” (44 kpl) ja toiseksi eniten ”korkeat ajonopeudet” (34 kpl) ja ”puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa” (34 kpl). Vähiten vastauspisteitä tuli aiheisiin ”onnettomuus” (2 kpl) ja ”muu ongelma” (11 kpl).

Taulukko 8.1. Asukaskyselyssä merkittyjen karttapisteiden määrä Veräjämäen ja Veräjälakson alueella.

Karttapisteen tyyppi	Lukumäärä
Hankala tai turvaton risteys tai liittymä	26
Turvaton tienylityspaikka	20
Korkeat ajonopeudet	34
Pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka	12
Työmaajärjestelyihin liittyvä vaaranpaikka	33
Puutteita väylän kunnossa tai kunnossapidossa	22
Puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa	34
Muu ongelma	11
Onnettomuus	2
Läheltä piti	44
Yhteensä	238

Kuvassa 8.1. on esitetty kaikki vastauspisteet kartalla.

Vastauskeskittymiä sijoittui erityisesti alueen kokoojakaduille kuten Oulunkyläntielle, Kirkkoherrantielle, Jokiniementielle ja Otto Brandtien tielle. Vastauspisteissä painottuivat erityisesti risteysalueet, mutta pisteitä oli sijoitettu myös kadun linjaosuuksille. Alueen ulkoilu- ja puistoreiteille oli myös sijoitettu useita pisteitä. Tonttikaduille oli sijoitettu pääosin yksittäisiä vastauspisteitä.

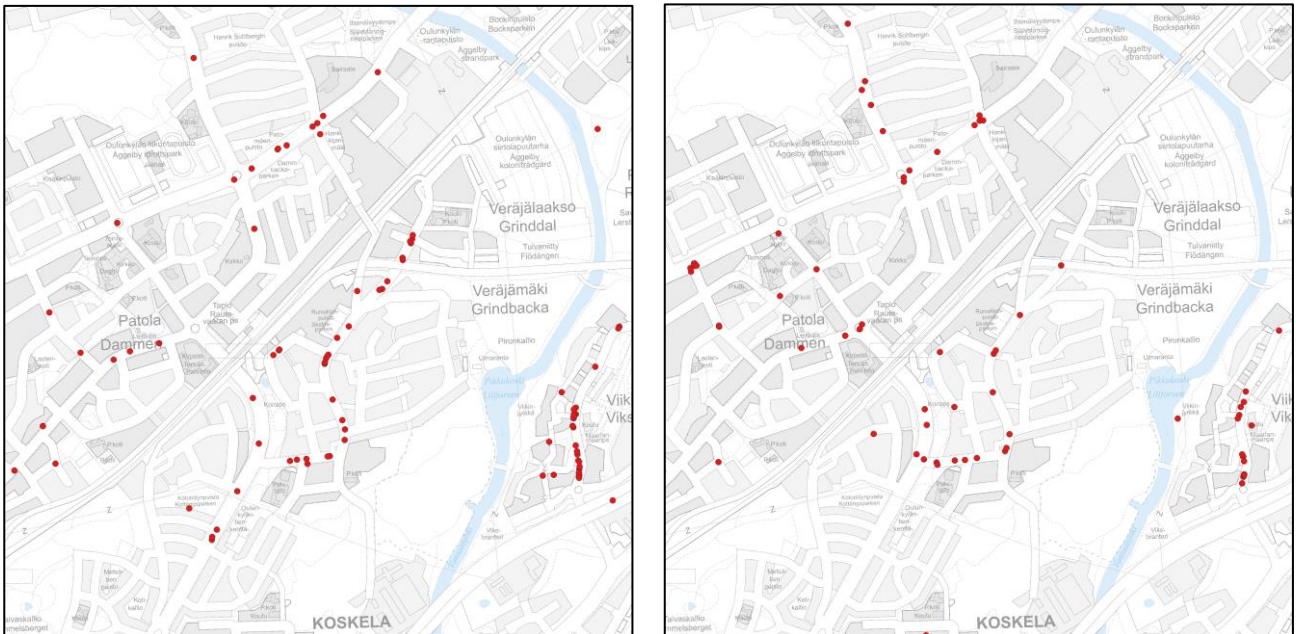


**Kuva 8.1. Kaikki vastauspisteet kartalla. Tarkastelualueen rajaus on esitetty sinisellä ääri-
viivalla.**

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

Kuvassa 8.2. on esitetty pisteet aiheista ” Korkeat ajonopeudet” (vasen kuva) ja ”Turvaton tienylityspaikka” (oikea kuva). Korkeiden ajonopeuksien osalta vastauksia annettiin erityisesti Kirkkoherrantielle, Jokiniementielle ja Otto Brandtin tielle. Jokiniementielle on tulossa ajonopeuksia rauhoittava korotettu suoja tie Larin Kyöstien kohdalle. Lisäksi Jokiniementielle ja Otto Brandtin tielle ehdotetaan myös muita hidasteratkaisuja osion 6.2. mukaisesti. Kirkkoherrantien liikennejärjestelyihin on myös suunnitteilla muutoksia osana Oulunkyläntien ympäristön asemakaavan yhteydessä laadittua liikennesuunnitelmaa.

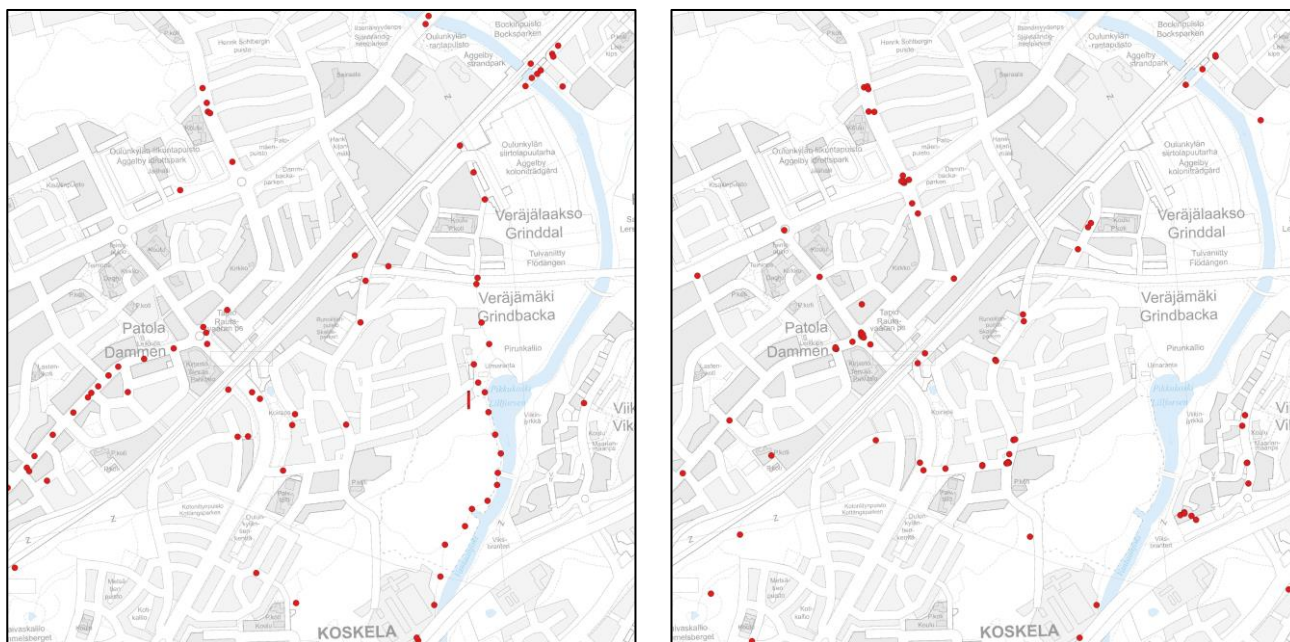
Turvattomien tienylityspaikkojen osalta vastauspisteitä keskittyi erityisesti Kirkkoherrantielle ja Jokiniementielle. Edellisessä tekstikappaleessa käsiteltyjen hidasteratkaisujen ja osiossa 2.6. tarkasteltujen Kirkkoherrantien liikennejärjestelyjen kehittämisen arvioidaan parantavan myös tienylityspaikkojen turvallisuutta.



Kuva 8.2. ”Korkeat ajonopeudet” vasemmalla ja ”turvaton tienylityspaikka” oikealla.

Kuvassa 8.3. on esitetty pisteet aiheista ”Puutteita väylän laadussa ja jatkuvuudessa” vasemmalla ja ”Hankala tai turvaton risteys tai liittymä” oikealla. Väylän laadun tai jatkuvuuden puutteiden osalta vastaukset olivat pääosin yksittäisiä vastauspisteitä eri puolilla tarkastelualuetta. Vantaanjoen länsipuolella kulkevalle puistoreitille oli kuitenkin sijoitettu useita vastauspisteitä.

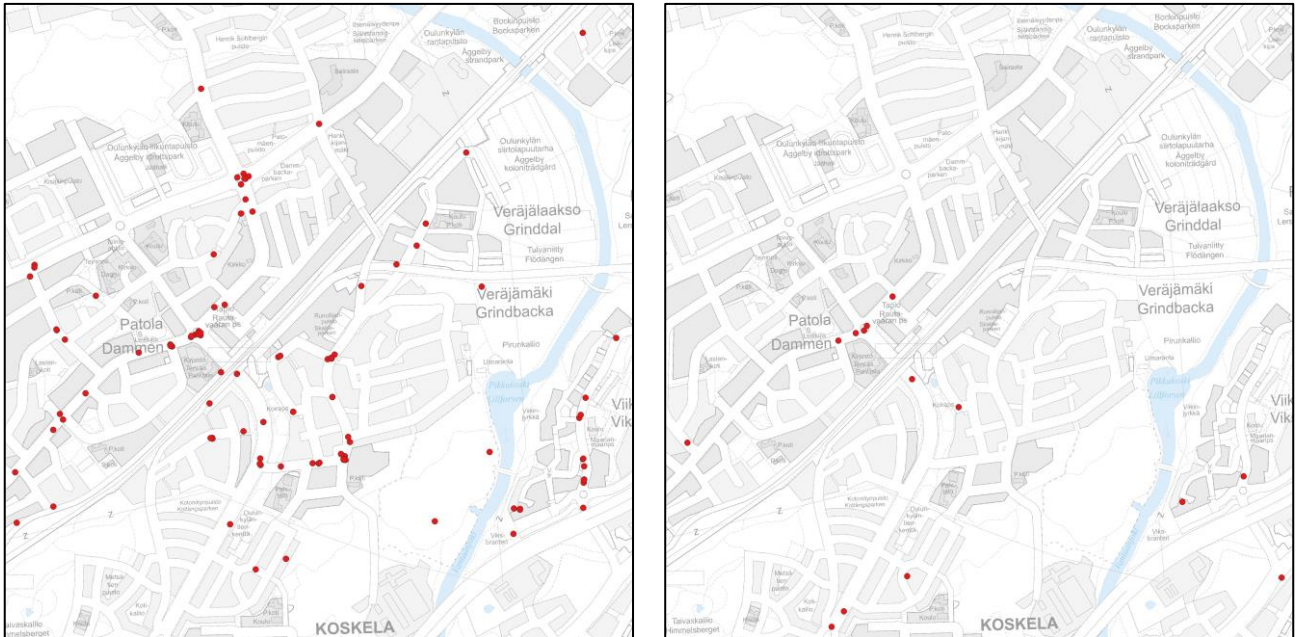
Hankalan tai turvattoman risteuksen tai liittymän osalta vastauspisteiden keskittymä oli erityisesti Kirkkoherrantien ja Jokiniementien risteyksessä. Risteuksen järjestelyjä tullaan parantamaan luvussa 2.6. esitetyn mukaisesti. Yksittäisiä vastauspisteitä oli sijoitettu myös muihin Kirkkoherrantien, Jokiniementien ja Otto Brandtin tien risteyksiin. Edellä mainittujen katujen toimenpidetarpeita on käsitelty selvityksen aiemmissa osioissa.



Kuva 8.3. ”Puutteita väylän laadussa tai 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 painottunut pääosin Kirkkoherrantielle, Oulunkyläntielle ja Jokiniementielle. Näiden katujen ongelmakohtia ja toimenpidetarpeita on jo käsitelty muiden vastauspisteiden osalta ja selvityksen aiemmissa osioissa.

Onnettomuus pisteitä tarkastelualueelle on merkitty huomattavasti vähemmän kuin läheltä piti -tilanteita, sillä pisteitä oli merkitty yhteensä kaksi. Onnettomuus pisteet sijaitsevat yksittäisissä paikoissa. Tapauksista toinen oli merkitty tapahtuneeksi jalankulkijana ja toinen polkupyöräilijänä. Onnettomuuspaikkoja on tarkasteltu laajemmalla aineistolla osioissa 3–6.



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

Yhteenvetona voi todeta, että asukaskyselyn vastaukset keskeisistä turvattomuutta aiheuttavista paikoista ovat pääosin samat kuin onnettomuustilastojen ja muiden havaintojen perusteella tehdyt johtopäätökset selvityksen aiemmissa osioissa. Vastauksissa painottui erityisesti Oulunkyläntie, Kirkkoherrantie, Jokiniementie ja Otto Brandtin tie, joille on kaikille suunnitteilla liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä.

8.2 Maastokäynti

Alueelle tehtiin maastokäynti vuonna 2024. Maastokäynnillä havainnoitiin onnettomuusaineiston, asukaskyselyn ja muun saadun palautteen perusteella tunnistettujen ongelmapaikkojen tilannetta. Lisäksi luotiin yleiskatsaus koko kaupunginosan katu ympäristöön ja liikennejärjestelyihin. Maastokäynnin perusteella havaittiin pääosin vastaavia asioita, mitä onnettomuusaineiston, asukaskyselyn ja muiden aineistojen perusteella oli jo havaittu.

Muita maastokäynnillä tai asukaspalautteiden perusteella havaittuja asioita olivat:

- Saatujen palautteiden ja tehtyjen havaintojen mukaan Jokiniementiellä ja Otto Brandtin tiellä ajonopeudet nousevat paikoin nopeusrajoitusta huomattavasti korkeammalle tasolle. Jokiniementielle on tulossa ajonopeuksia hillitsevä korotettu suojatie Larin Kyöstin tien kohdalle, mutta selvityksessä (katso luku 9.1.) ehdotetaan hidastetta myös Larin Kyöstin tien kohtaa etelämmäksi Jokiniementiellä ja Otto Brandtin tielle.

- Jokiniementien ja Kirkkoherrantien risteuksen liikennejärjestelyjä kehitetään Oulunkyläntien ympäristön asemakaavan yhteydessä tehtävän liikennesuunnitelman mukaisesti. Nopeampana parannustoimenpiteenä on tunnistettu risteuksen läheisyydessä olevien keräysastioiden siirto, sillä keräysastiat aiheuttavat näkemäesteen. Keräysastioiden sijoittelun muuttamisesta on oltu yhteydessä keräysastioiden haltijaan.
- Otto Brandtin tiellä Oulunkylän ala-asteen koululle etelän suunnasta saavuttaessa on lapsia-liikennemerkki Maaherrantien pohjoispuolella. Liikennemerkki peittyy kesäisin osittain puiden lehtien taakse. Kunnossapitoa on pyydetty parantamaan liikennemerkin havaittavuutta.
- Saaduissa palautteissa on todettu tarve jalkakäytävän toteuttamiselle Veräjänkorvalle. Veräjänkorva on lyhyt, vähäliikenteinen ja verrattain kapea katu, joten jalkakäytävää ei ole kadulle toteutettu. Jalkakäytävän tarvetta tullaan kuitenkin vielä tarkastelemaan, sillä alueelle on rakentumassa uusi koulu.
- Saaduissa palautteissa on toivottu Jokiniementien pyöräliikennejärjestelyjen kehittämistä. Paikalliskaduilla, kuten Jokiniementiellä, pyöräliikenne on yleensä ohjattu ajoradalle. Pyöräliikenteen turvallisuutta Jokiniementien ajoradalla tuetaan osiossa 9.1. ehdotettavilla ajonopeutta hillitsevillä ratkaisuilla, mutta jatkosuunnittelussa arvioidaan lisäksi muitakin keinoja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseksi.
- Kaupunki on saanut alueen asukailta toiveen Maaherrantien avaamisesta autoliikenteelle. Maaherrantie on aiemmin ollut autoliikenteelle avoinna, mutta pikaraitiotien rakentamisen yhteydessä Maaherrantie rajattiin vain raitio- ja pyöräliikenteen sekä jalankulkijoiden käyttöön. Maaherrantien liikenneratkaisut on kehitetty edellä mainittuun tarkoitukseen raitiotien rakentamisen yhteydessä, eikä kaupungilla ole suunnitteilla muutoksia kadun käyttötarkoituksen muuttamiseksi.

9 Toimenpide-ehdotukset

Toimenpide-ehdotukset on esitetty tärkeysjärjestyksessä vaikuttavuudessa liikenneturvallisuuden paranemiseen kaupunginosan sisällä. Priorisointi koko kaupungin tasolla suhteessa muihin kaupunginosiin 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 pienhköjä 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 Jokiniementien ja Otto Brandtin tien liikennejärjestelyt

Saatujen asukaspalautteiden, tehtyjen havaintojen ja tarkasteltujen nopeusmittausaineistojen perusteella Jokiniementiellä ja Otto Brandtin tiellä moottoriajoneuvojen ajonopeudet ylittävät huomattavasti katujen nopeusrajoituksen. Kadut ovat paikallisia kokoojakatuja, joiden nopeusrajoitus on 30 km/h. Katujen varrella sijaitsee päiväkoteja sekä Oulunkylän ala-asteen koulu. Erityisesti alueen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuden ja turvallisuuden tunteen parantamiseksi kaduille esitetään ajonopeutta hidastavia ratkaisuja (taulukko 9.1). Ratkaisut voivat olla hidastetöysyjä tai pistemäisiä ajoradan kavennuksia.

Osana Larin Kyöstin tien ympäristön katujen katusuunnitelmaa on jo Jokiniementielle päätetty rakentaa korotettu suojatie Larin Kyöstin tien eteläpuolelle ja ajokaistoja kaventava keskikorokkeellinen pysäkkiratkaisu Larin Kyöstin tien pohjoispuolelle. Uusina toimenpiteinä selvityksessä ehdotetaan bussiliikenteen huomioivaa hidasteratkaisua myös Jokiniementielle (välille Pikkukoskentie ja Veräjänkorva) sekä Jokiniementielle tai Otto Brandtin tielle (välille Larin Kyöstin tie ja Veräjä). Pikkukoskentien ja Veräjänkorvan väliselle osuudelle mahdollinen ratkaisu olisi ajoradan kavennus ja tyynyhidaste Veräjänkorvan kohdan suojatielle. Vaihtoehtoisena ratkaisuna olisi hidasteen toteuttaminen Pikkukoskentien kohdalle, mutta Veräjänkorvan kohta arvioidaan ajonopeuksien hillitsemisen kannalta tärkeämmäksi kohteeksi. Toisen hidasteen mahdollinen sijainti olisi esimerkiksi Jokiniementie 34b kohdalla, jonka yhteyteen on suunnitteilla päiväkoti. Edellä kuvattujen lisäksi Otto Brandtin tielle ehdotetaan tarkasteltavan ajoradan korotusratkaisua kuten tyynyhidastetta myös E.J. Nyströmin polun kohdalla olevan ajoradan kavennuksen yhteyteen.

Jokiniementien ja Veräjänkorvan sekä Otto Brandtin tien ja Aidasmäentien liittymäratkaisuja ehdotetaan lisäksi parannettavan siten, että kaarresäteet olisivat nykyistä pienemmät ja jalankulkijoiden kadunylitysmatkat lyhyemmät. Mahdollisia ratkaisuja ovat esimerkiksi ylijatketun jalkakäytävän toteuttaminen ja ajoradan kaventaminen sivukadulle tai sivukadun linjauksen muuttaminen liittymäalueella. Toimenpiteillä parannettaisiin erityisesti jalankulkijoiden turvallisuutta katua ylitettäessä.

Taulukko 9.1. Toimenpide-ehdotukset Jokiniementien ja Otto Brandtin tien liikennejärjestyksi.

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS- JÄRJESTYS
Hidasteet Jokiniementielle välille Pikkukoskentie ja Veräjänkorva sekä Jokiniementielle tai Otto Brandtin tielle välille Larin Kyöstin tie ja Veräjä	Investointi	1.
Hidaste Otto Brandtin tielle E.J. Nyströmin polun kohdalle	Investointi	1.
Jokiniementien ja Veräjänkorvan sekä Otto Brandtin tien ja Aidasmäentien liittymien parannukset	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 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

10 Lähdeluettelo

Helsingin kaupunki (2018). 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-toeutussuunnitelma-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). Katuverkon toiminnallista luokitusta koskevat periaatteet. Saatavissa: <https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2021-010056/d42af53e-36c8-4c2c-9a28-ce5b85b376b7>

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 (2024). Rajoitettu saatavuus.

Kuvailulehti

Tekijät	Roni Utriainen ja Katariina Kasvinen
Nimike	Veräjämäen ja Veräjälakson alueellinen liikenneturvallisuukselvitys
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2024:15
Julkaisuaika	15/2024
Sivuja	38
Liitteitä	-
ISBN	978-952-386-503-7
ISSN	2489-4257 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	suomi
Kieli, yhteenveto	suomi

Tiivistelmä:

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuukselvitys Veräjämäelle ja Veräjälaksoon Oulunkylän kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuonna 2024. Alueellinen liikenneturvallisuukselvitys laaditaan yleensä kaupunginosakohtaisesti. Alueellisissa liikenneturvallisuukselvityksissä tutkitaan määrämuotoisen mallipohjan perusteella liikenneturvallisuukseseen liittyvät asiat ja kartoitetaan kehittämistarpeet alueittain. Kun kehittämistarpeet on löydetty, suunnitellaan tärkeimpiin kohteisiin toimenpide-ehdotukset. Alueellisten liikenneturvallisuukselvitusten pohjalta kerätään lista koko Helsingin toimenpide-ehdotuksista. Nämä ehdotukset priorisoidaan tärkeysjärjestykseseen. 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 liikenneturvallisuukselviä ja maastokäyntiä alueelle. Veräjämäessä ja Veräjälaksoissa tilastoitujen henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on kasvanut yhdellä tapauksella viidestä kuuteen vuosien 2013–2017 ja 2018–2022 välillä.

Toimenpide-ehdotuksina on esitetty toimenpiteitä Jokiniementielle ja Otto Brandtin tielle. Ehdoteista toimenpiteistä laaditaan vielä tarkemmat suunnitelmat ennen toteuttamista.

Avainsanat:

Veräjämäki, Veräjälakso, liikenneturvallisuus, kaupunginosa, toimenpide, liikenneonnettomuus, risteysalue, suojatie, jalankulku, pyöräliikenne



Helsinki

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