

# Mellunkylän alueellinen liikenneturvallisuus selvitys

Roni Utriainen, Janne Antila ja Jussi Jääskä



Kaupunkiympäristön aineistoja 2024:16

# **Mellunkylän alueellinen liikenneturvallisuus selvitys**

Roni Utriainen, Janne Antila ja Jussi Jääskä

Kannen kuva | Roni Utriainen

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-504-4

ISSN | 2489-4257

# Sisällys

1	Johdanto .....	5
2	Lähtötiedot.....	6
2.1	Aluerajaus .....	6
2.2	Onnettomuusmäärien kehitys (2013–2017 ja 2018–2022).....	7
2.3	Katuverkon luokittelu.....	10
2.4	Nopeusrajoitukset.....	12
2.5	Liikennemäärät.....	13
2.6	Muut suunnitelmat .....	14
2.7	Erikoiskuljetusreitit.....	18
3	Risteysalueet .....	19
3.1	Risteysalueilla tapahtuneet onnettomuudet .....	19
3.2	Liikennevalo-ohjatut liittymät .....	21
4	Jalankulku.....	23
4.1	Jalankulkijaonnettomuuspaikat.....	23
4.2	Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt .....	27
4.3	Muut kadunylitysjärjestelyt.....	29
5	Pyöräliikenne .....	30
5.1	Pyöräliikenteen tavoiteverkko .....	30
5.2	Polkupyöräonnettomuuspaikat .....	31
6	Liikenteen rauhoittaminen .....	35
6.1	Katuverkon jäsentely .....	35
6.2	Hidasteet ja muut katurakenteet.....	37
6.3	Automaattinen liikennevalvonta.....	37
6.4	Nopeusnäytöt.....	38
7	Koulujen ympäristöt.....	39
7.1	Vesalan peruskoulu .....	39
7.2	Keinutien ala-asteen koulu .....	43
7.3	Kontulan ala-asteen koulu.....	47
7.4	Helsingin yhteislyseo.....	49
7.5	Laakavuoren ala-asteen koulu.....	51
7.6	Naulakallion koulu.....	53
7.7	Mellunmäen ala-asteen koulu.....	55
8	Asukaskysely ja maastokäynnit .....	58

8.1	Kyselytulokset.....	58
8.2	Maastokäynti .....	62
9	Toimenpide-ehdotukset .....	63
9.1	Kontulankaaren ja Kivikonkaaren liittymä .....	63
9.2	Porttitien ja Humikkalantien liikennejärjestelyt .....	64
9.3	Mellunkylän koulujen ympäristöjen liikennejärjestelyt .....	64
9.4	Muut toimenpidemahdollisuudet.....	65
10	Lähdeluettelo .....	66
	Kuvailulehti .....	67

# 1 Johdanto

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Mellunkylän kaupunginosaan. Aluerajaukseen sisältyvät Mellunmäki, Vesala, Kontula, Kurkimäki ja osa Kivikosta. 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.

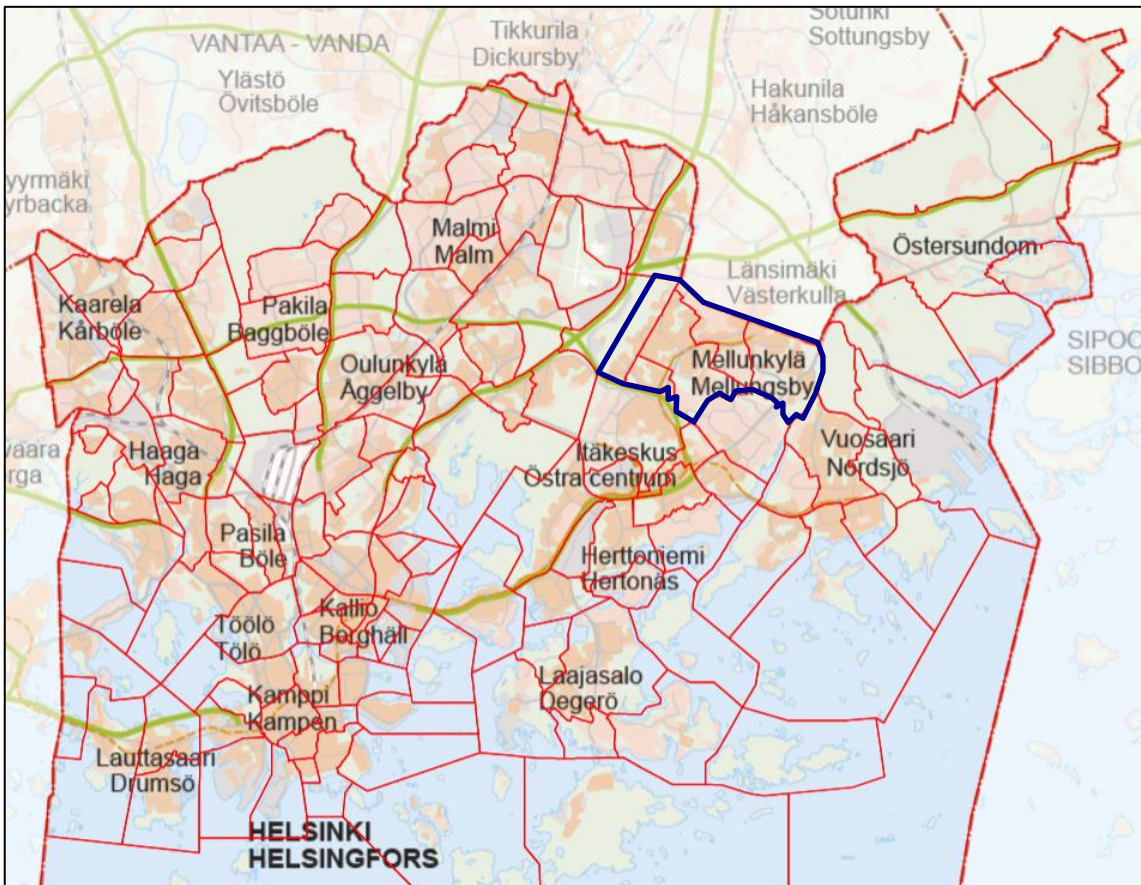
Raportissa esitetyt onnettomuustiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin, jos ei toisin mainita.

# 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 Mellunmäen, Vesalan, Kontulan, Kurkimäen ja osittain Kivikon osa-alueita, jotka sijaitsevat Mellunkylän kaupunginosassa (kaupunginosanumero 47). Mellunkylä sijaitsee itäisessä suurpiirissä. Tarkastelualueen sijainti kaupungissa on esitetty kuvassa 2.1. sinisellä rajauksella.



**Kuva 2.1. Liikenneturvallisuusselvityksessä tarkasteltavan Mellunkylän alueen sijainti Helsingissä merkittynä sinisellä rajauksella (Helsingin kaupunki 2024a).**

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



**Kuva 2.2. Mellunkylän kartta ja tarkastelualueen rajausta sinisellä ääriviivalla, joka on pääosin sama kuin kaupunginosan rajausta (Helsingin kaupunki 2024a).**

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

Poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien jakaumat vakavuuden mukaan on esitetty taulukossa 2.1. Koko Helsingin alueella tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt viisivuotiskauskojen 2013–2017 ja 2018–2022 välillä noin 22 %. Mellunkylässä henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on kuitenkin vastaavana aikana kasvanut noin 45 %, joten kehitys henkilövahinko-onnettomuuksien määrässä on päinvastainen koko Helsingin alueeseen verrattuna. Onnettomuuslajeista kasvua on erityisesti loukkaantumiseen johtaneissa polkupyörä- ja moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrissä, joten näitä onnettomuuslajeja tarkastellaan selvityksessä tarkemmin. Mellunkylässä on tapahtunut viisi kuolemaan johtanutta onnettomuutta tarkastelujaksolla. Tapauksista kaksi oli jalankulkijan ja yksi pyöräilijän kuolemaan johtanut onnettomuus, joissa jalankulkija tai pyöräilijä törmäsi moottoriajoneuvon kuljettajan kanssa. Toinen jalankulkijaonnettomuudesta tapahtui suojatiellä. Näiden lisäksi on tapahtunut kaksi moottoriajoneuvo-onnettomuutta, joissa kuoli moottoriajoneuvon matkustaja.



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

VAKAVUUS	MÄÄRÄ 2013–2017	MÄÄRÄ 2018–2022	MUUTOS (MUUTOS-%)
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	2	3	1 (50 %)
Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	38	55	17 (45 %)
Omaisuuksivahinko-onnettomuudet	191	143	-48 (-25 %)
<b>Yhteensä</b>	<b>231</b>	<b>201</b>	<b>-30 (-13 %)</b>

Onnettomuuksien jakauma onnettomuuslajien mukaan on esitetty taulukossa 2.2. Lukumääräisesti eniten on vähentynyt henkilöauto-onnettomuudet. Vähemmän arvioidaan johtuvan erityisesti siitä, että poliisi ei ole enää vuodesta 2020 alkaen yleensä käynyt onnettomuuspaikoilla, kun onnettomuudesta ei ole aiheutunut henkilövahinkoja, jolloin omaisuusvahinkoihin johtaneet tapaukset eivät tule enää yhtä kattavasti tilastoiduksi kuin ennen vuotta 2020. Yksittäisten onnettomuuslajien määrät henkilöauto-onnettomuuksia lukuun ottamatta ovat melko vähäisiä, joten muissa onnettomuuslajeissa muutokset voivat selittyä satunnaisvaihtelulla. Polkupyöräonnettomuuksien määrä on kuitenkin suhteellisesti ja lukumääräisesti lisääntynyt melko paljon viisivuotiskauskojen välillä, joten tapauksiin kiinnitetään erityistä huomiota selvityksessä.

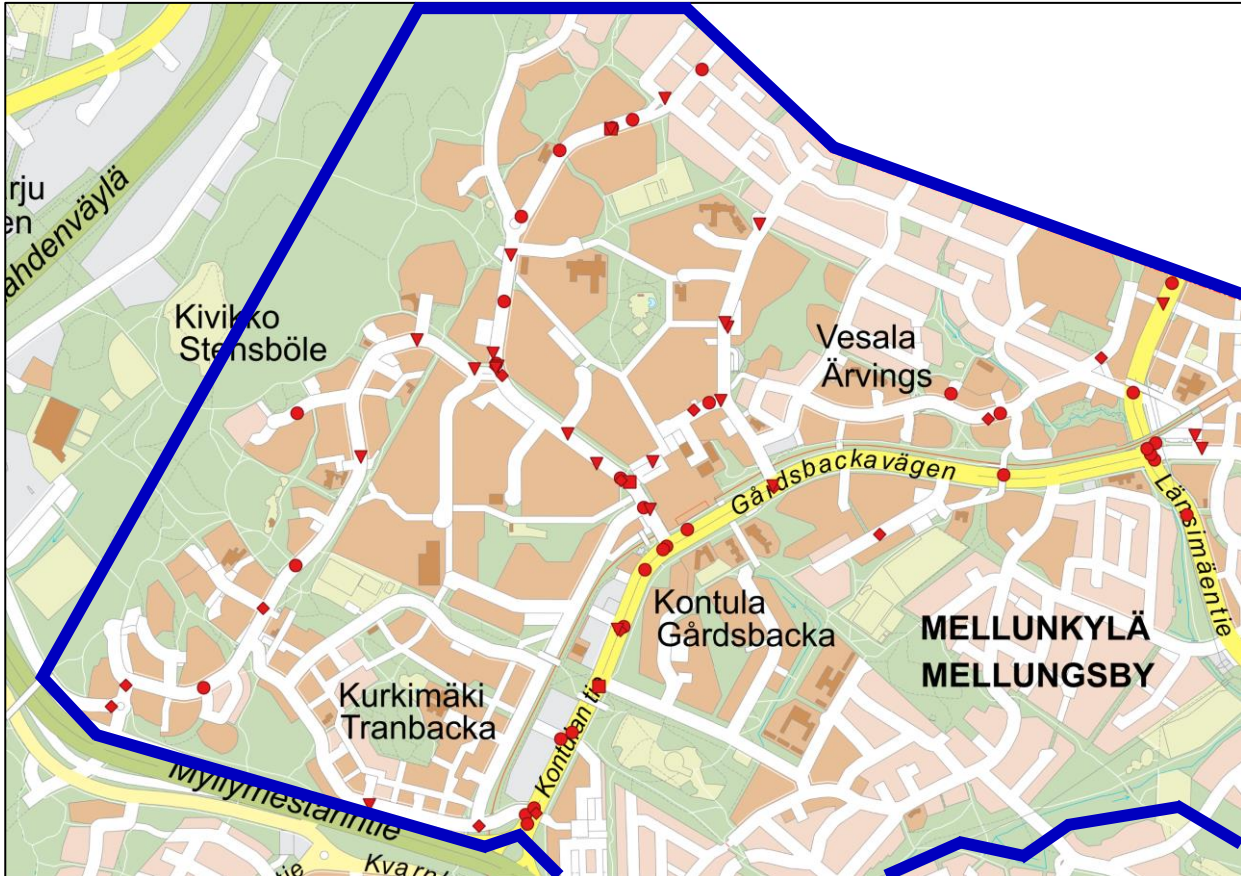
Yleisesti on tiedossa, että erityisesti pyöräilijöiden, sähköpotkulautailijoiden ja mopoilijoiden yksittäisonnettomuuksia ilmoitetaan harvoin poliisille, jolloin ne jäävät virallisten tilastojen ulkopuolelle. Taulukossa 2.2. esitetyt tapaukset ovat siten pääosin törmäyksiä toisten tienkäyttäjien kanssa. Jalankulkijoiden yksittäisonnettomuuksia, kuten liukastumisia ja kaatumisia, ei tilastoida liikenneonnettomuuksina.

**Taulukko 2.2. Onnettomuudet onnettomuuslajin mukaan vuosina 2013–2017 ja 2018–2022**

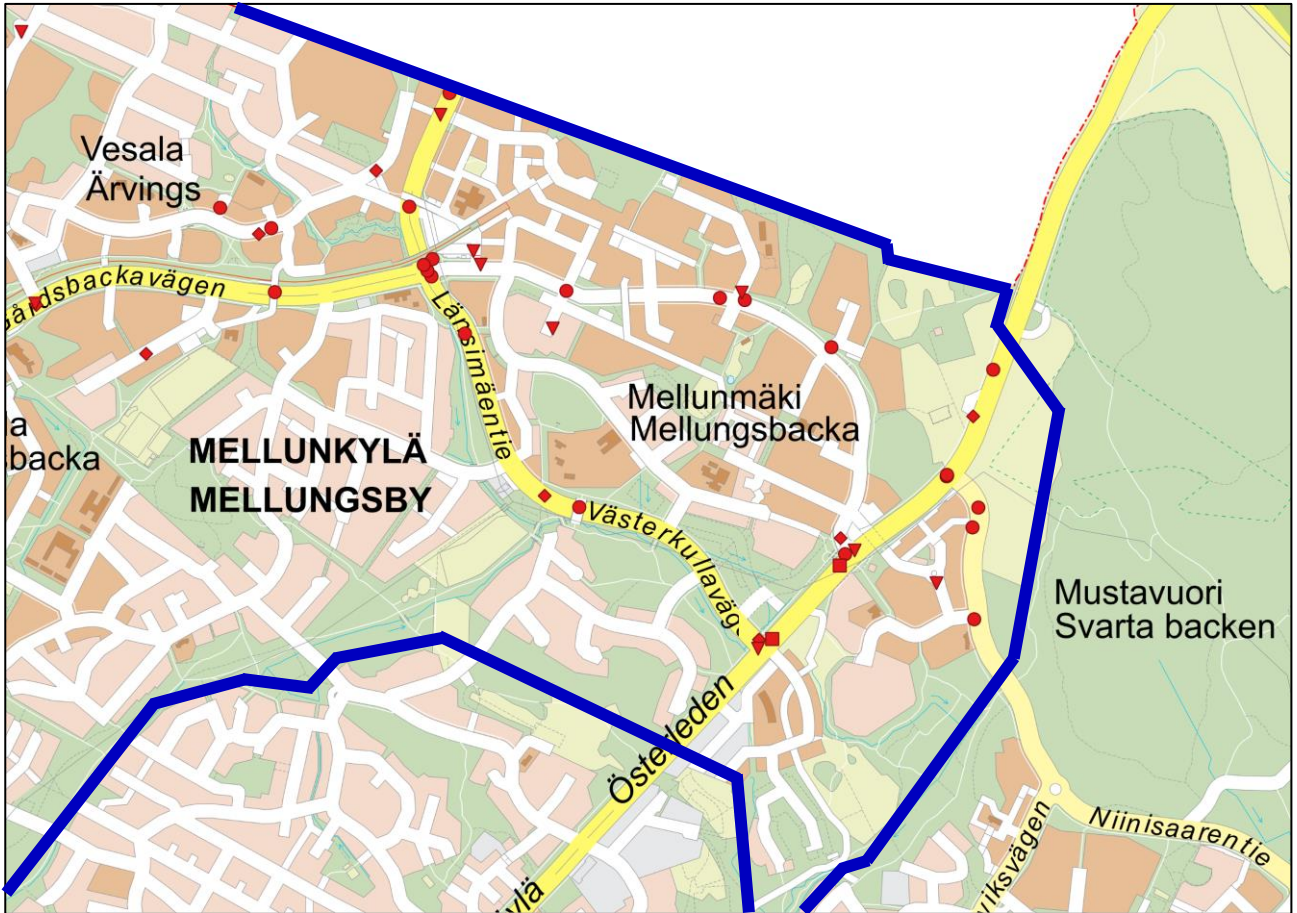
ONNETTOMUUSLAJI	MÄÄRÄ 2013–2017	MÄÄRÄ 2018–2022	MUUTOS (MUUTOS-%)
Jalankulkijaonnettomuudet	17	14	-3 (-18 %)
Polkupyöräonnettomuudet	9	17	8 (89 %)
Mopo-onnettomuudet	10	3	-7 (-70 %)
Moottoripyöräonnettomuudet	4	4	0 (0 %)
Raitiovaunuonnettomuudet	0	0	0 (0 %)
Linja-auto-onnettomuudet	14	15	1 (7 %)
Pakettiauto-onnettomuudet	18	23	5 (28 %)
Kuorma-auto-onnettomuudet	10	6	-4 (-40 %)
Muu ajoneuvo -onnettomuudet	2	2	0 (0 %)
Vain henkilöautoja	146	115	-31 (-21 %)
Eläinonnettomuus	1	2	1 (100 %)
<b>Yhteensä</b>	<b>231</b>	<b>201</b>	<b>-30 (-13 %)</b>

Henkilövahinko-onnettomuudet (kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet) vuosina 2013–2022 on esitetty kuvissa 2.3.–2.4 punaisilla kuvioilla. Kuvioista kolmio tarkoittaa jalankulkijaonnettomuutta, vinoneliö polkupyöräonnettomuutta, neliö mopo-onnettomuutta ja ympyrä moottorijoneuvo-onnettomuutta, jossa ei ole ollut osallisena edellä mainittuja tienkäyttäjiä.

Suurin osa Mellunkylässä tapahtuneista henkilövahinko-onnettomuuksista on sijoittunut neljälle eri kadulle ja niiden risteysalueille kymmenen vuoden tarkastelujaksolla. Eniten onnettomuuksia on tapahtunut Kontulankaaren linjaosuuksilla ja risteysalueilla (22 kpl). Seuraavaksi eniten onnettomuuksia on tapahtunut Kontulantiellä (19 kpl), Länsimäentiellä (13 kpl) ja Itäväylällä (12 kpl), kun mukaan lasketaan myös näiden katujen risteysalueet. Yksittäisistä risteysalueista eniten henkilövahinko-onnettomuuksia kymmenen vuoden tarkastelujaksolla on tapahtunut Kontulankaaren ja Kivikonkaaren (5 kpl), Kontulantien ja Länismäentien (4 kpl) sekä Itäväylän ja Länsimäentien (4 kpl) risteysalueilla. Kasaumapaikat on käsitelty tarkemmin luvuissa 3., 4. ja 5. sekä kehittämistoimenpiteiden osalta luvussa 9.



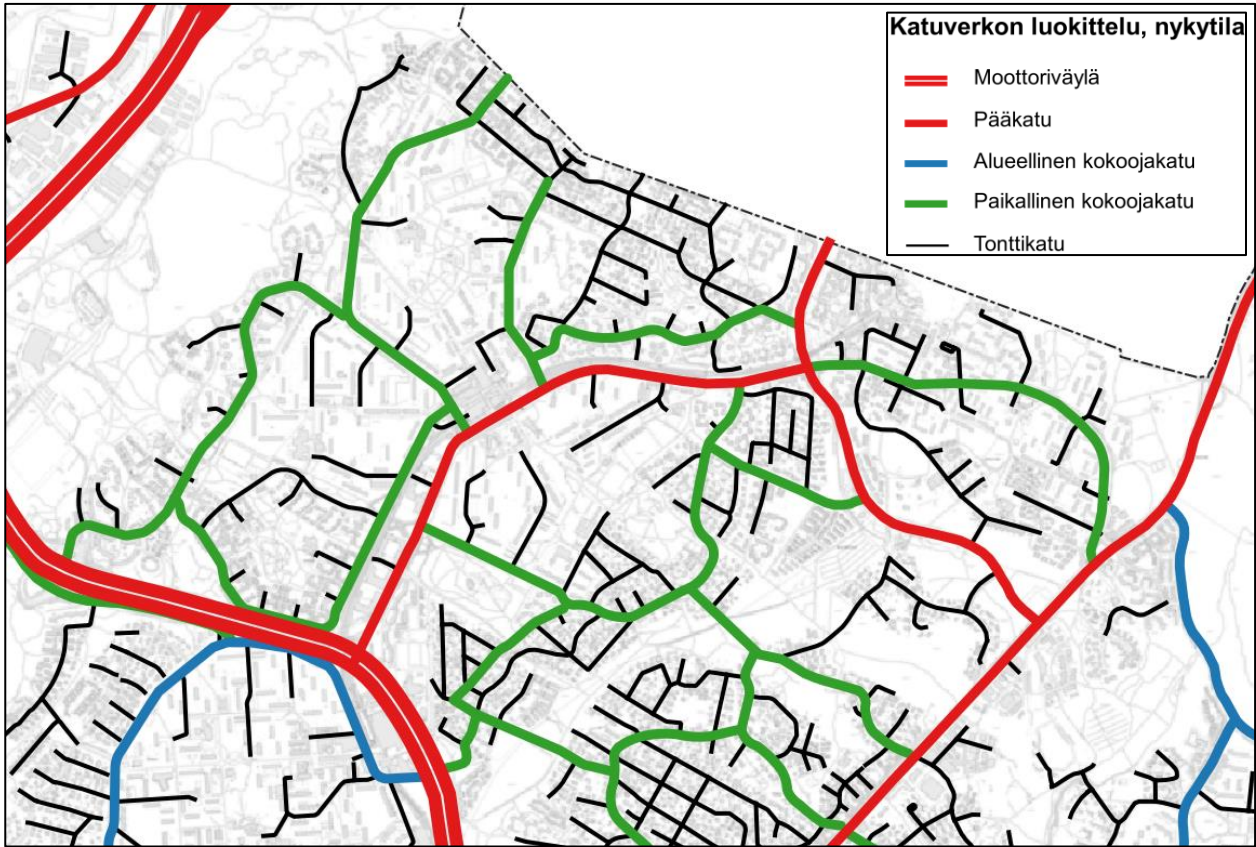
**Kuva 2.3.** Alueen pohjois-, etelä- ja länsiosan henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024). Tarkastelualueen rajaus on esitetty sinisellä ääriiviivalla. Kuvassa ei esitetä sellaisia onnettomuuksia, jotka ovat tapahtuneet Mellunkylän tarkastelualueen ulkopuolella.



Kuva 2.4. Alueen itäosan henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024). Tarkastelualueen rajaus on esitetty sinisellä ääriiviivalla. Kuvassa ei esitetä sellaisia onnettomuuksia, jotka ovat tapahtuneet Mellunkylän tarkastelualueen ulkopuolella.

## 2.3 Katuverkon luokittelu

Mellunkylän kaupunginosan eteläpuolella keskeinen väylä on Kehä I ja länsipuolella Lahdenväylä. Molemmat väylät ovat luokitukseltaan moottoriväyliä, ja niiden tienpitäjänä toimii Uudenmaan ELY-keskus. Kehä I ja Lahdenväylä jäävät tämän liikenneturvallisusselvityksen tarkastelualueen ulkopuolelle. Alueen itäreunalla keskeinen pohjois-eteläsuuntainen katu on Itäväylä (tienpitäjä Uudenmaan ELY-keskus), joka on katuverkon luokitukseltaan pääkatu Mellunkylän kohdalla. Alueen itäreunalla on myös tarkastelualueeseen osittain kuuluva alueellinen kokoojakatu (Kallvikintie), joka toimii yhteytenä Itäväylän ja Vuosaaren välillä. Tarkastelualueen keskiosissa on pääkaduista Länsimäentie ja Kontulantie, jotka muodostavat Mellunkylän sisäisen katuverkon rungon. Lisäksi tarkastelualueella on useita paikallisia kokoojakatuja, jotka välittävät Mellunkylän asuinalueiden liikennettä edellä mainituille pääväylille. Kuvassa 2.5. on esitetty katuverkon luokitus kartalla.



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

## 2.4 Nopeusrajoitukset

Mellunkylän tonttikatujen nopeusrajoituksena on alueellinen 30 km/h -rajoitus, mikä on myös yleisin nopeusrajoitus tarkastelualueella. Pääkaduista Länsimäentiellä ja Kontulantiellä nopeusrajoitus on 50 km/h ja Itäväylällä 60 km/h. Kallvikintiellä, joka on alueellinen kokoojakatu, nopeusrajoitus on 50 km/h. Paikallisilla kokoojakaduilla nopeusrajoitus on 40 km/h Untamalantien 30 km/h -nopeusrajoitusta ja Kivikonkaaren pistemäistä 30 km/h -nopeusrajoitusta lukuun ottamatta. Kuvassa 2.6. on esitetty nopeusrajoitukset vuoden 2020 tilanteessa.



Kuva 2.6. Nopeusrajoitukset vuoden 2020 tilanteessa (Helsingin kaupunki 2019a).

Mellunkylän nopeusrajoitukset ovat pääosin vuonna 2018 hyväksytyjen nopeusrajoitusperiaatteiden mukaiset. Linnoittajantien nopeusrajoitus tullaan alentamaan 30 kilometriin tunnissa, jolloin se vastaa nopeusrajoitusperiaatteissa tonttikaduille asetettua nopeusrajoitusta.

## 2.5 Liikennemäärät

Suurimmat moottoriajoneuvojen liikennemäärät tarkastelualueen pääverkolla ovat Kontulantiellä, jossa syksyn keskimääräinen arkivuorokauden liikenne (KAVL) vuonna 2019 oli noin 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa kadun eteläpäässä ja noin 10 000 kadun pohjoispäässä. Alueen muilla pääverkon kaduilla liikennemäärät ovat myös olleet yli 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ainakin joillain katuosuuksilla, sillä Itäväylän tarkastelualueeseen sisältyvällä osuudella liikennemäärä oli noin 17 000, Kallvikintiellä noin 12 000 ja Länsimäentiellä noin 6000–12 000. Tarkastelualueen liikenneverkon kannalta keskeisillä, mutta alueen ulkopuolelle rajautuvilla Lahdenväylällä ja Kehä I:llä liikennemäärät olivat yli 50 000 ajoneuvoa vuorokaudessa vuonna 2019.

Tarkastelualueen paikallisten kokoojakatujen liikennemäärät ovat olleet noin 1000–8000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärät ovat olleet suurimmat Kontulankaarella (7000–8500) ajoneuvoa vuorokaudessa) ja Mellunmäentiellä (6000–8000) sekä pienimmät Sorharjuntiellä, Klamintiellä ja Humikkalantiellä (1000–2000). Tonttikaduilla liikennemäärät ovat olleet enimmillään noin 1500 ajoneuvoa vuorokaudessa, mutta useimmilla tonttikaduilla liikennemäärä on ollut noin 100–500. Tonttikatujen liikennemäärä perustuu kuitenkin useimmiten arvioon kadun liikennemäärästä todellisen liikennelaskennan tuloksen sijasta. Kuvassa 2.7. on esitetty liikennemääräkartta vuodelta 2019.



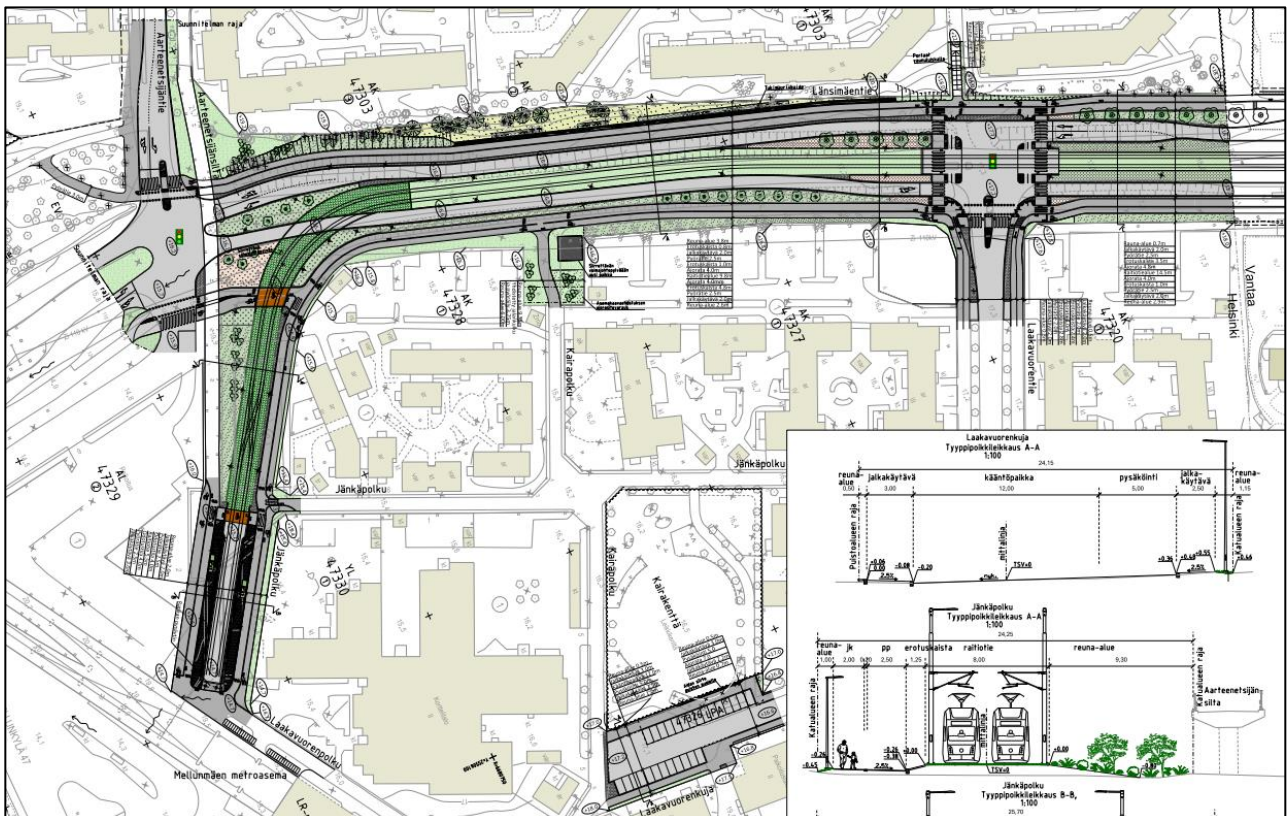
**Kuva 2.7. Syksyn keskimääräinen arkivuorokausiliikenne kaduittain vuonna 2019 (Helsingin kaupunki 2023).**

## 2.6 Muut suunnitelmat

Tässä luvussa on esitelty tiiviisti Mellunkylän alueen merkittävimpiä kaavoitus- ja katusuunnitteluhankkeita, joilla on vaikutuksia alueen liikenneturvallisuuteen. Osa suunnitelmista on jo hyväksytyjä liikennehankkeita ja osa on suunnittelu- tai luonnosvaiheessa.

### 1. Vantaan raitiotie

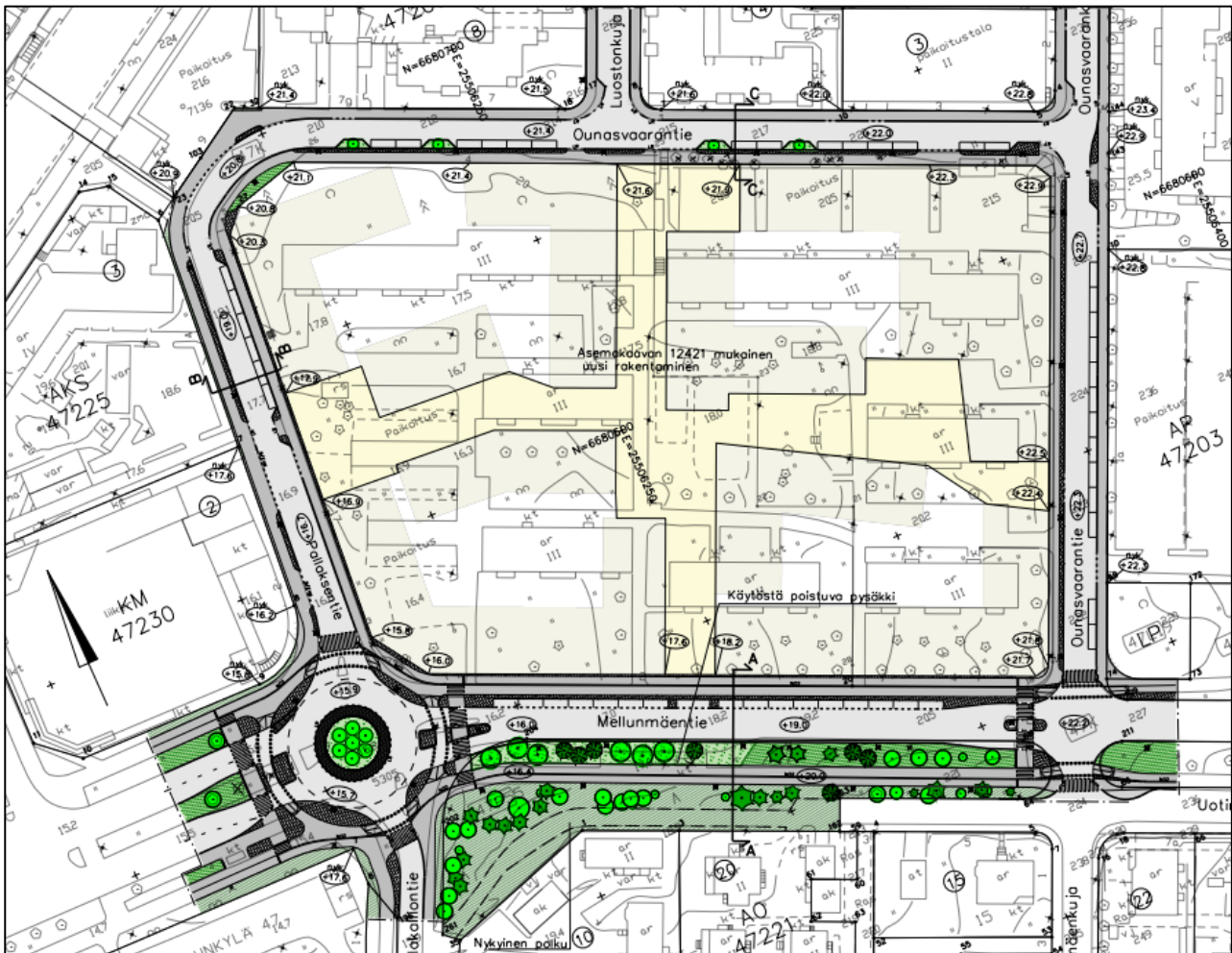
Vantaan raitiotiehen liittyvä asemakaavaehdotus on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 23.4.2024. Raitiotiehen liittyvistä katujärjestelyistä on laadittu katusuunnitelmaluonnos (Kuva 2.8). Suunnitelma sisältää raitiotien lisäksi tarvittavat katujärjestelyt. Länsimäentielle rakennetaan erotellut jalkakäytävät ja pyörätiet. Raitiotien päätepysäkki rakennetaan Jänkäpolulle Aarteenetsijäntien sillan pohjoispuolelle. Radan pohjoispuolelle rakennetaan eroteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Hankkeeseen liittyvänä toimenpiteenä Laakavuorentien yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie muutetaan erotelluksi välillä Länsimäentie Korvatunturinpolku. Toteutusaikataulu riippuu Vantaan raitiotien toteutusaikataulusta. Rakennustöiden arvioidaan valmistuvan aikaisintaan vuonna 2029.



Kuva 2.8. Katusuunnitelmaluonnos Länsimäentielle (Helsingin kaupunki 2024b).

## 2. Ounasvaarantien ympäristö

Ounasvaarantien ympäristöön on laadittu asemakaava purkavan uudisrakentamisen toteuttamiseksi. Vanhojen rakennusten purku on aloitettu, mutta korttelin toteutuksen arvioidaan kokonaisuudessaan kestävän useita vuosia. Kortteleiden ympäröiville kaduille on laadittu katusuunnitelma (Kuva 2.9.). Suunnitelmaan sisältyvät kadut ovat Mellunmäentie, Ounasvaarantie ja Pallaksentie. Mellunmäentiellä jalankulku ja pyöräily erotellaan toisistaan. Ounasvaarantiellä jalkakäytäviä parannetaan ja täydennetään siltä osin kuin ne puuttuvat rakennettavan korttelin reunoilta. Pallaksentiellä katu kunnostetaan. Katujen reunalle rakennetaan asiointipysäköintiä. Ounasvaarantiellä ja Pallaksentiellä suojatiet korvataan ylityspaikoilla. Suunnitelma on hyväksytty 6.2.2024 kaupunkiympäristölautakunnassa.

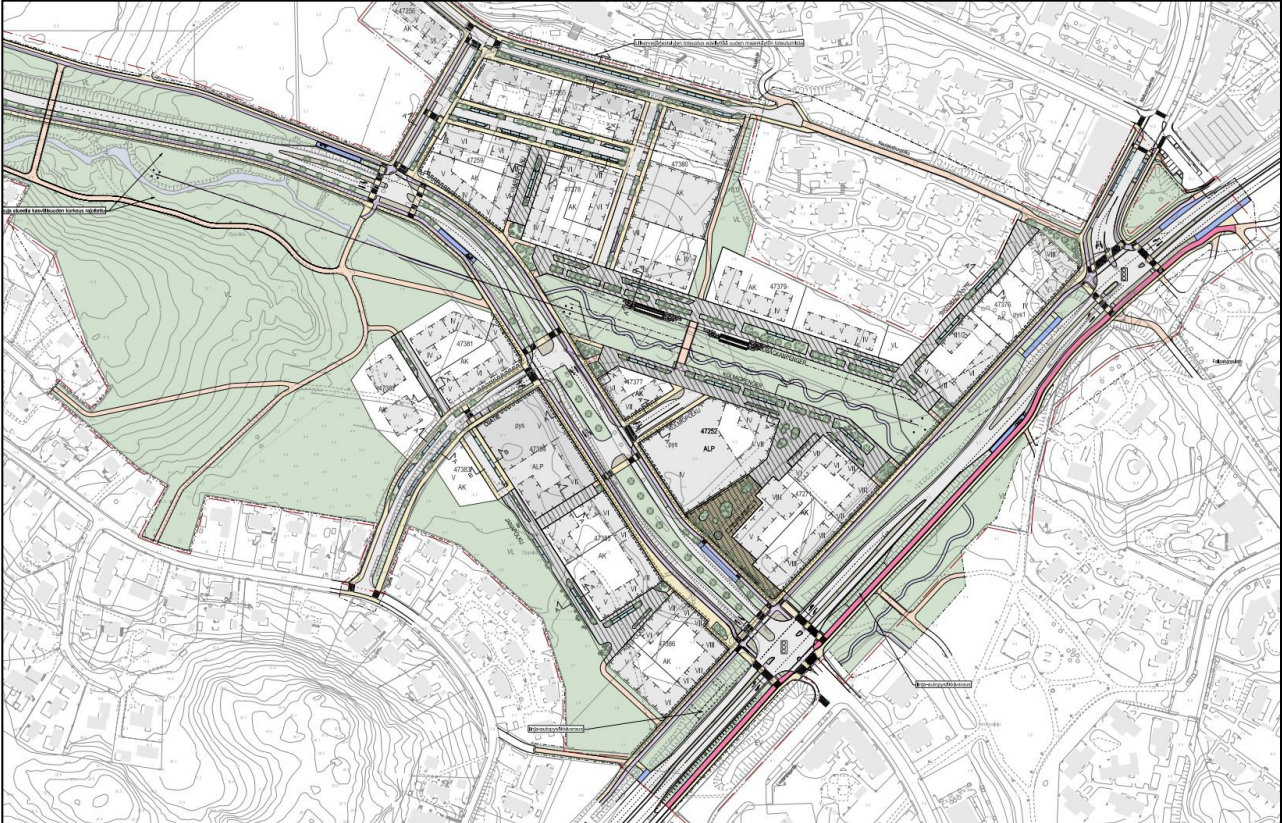


Kuva 2.9. Ote Ounasvaarantien ympäristön katusuunnitelmasta (Helsingin kaupunki 2024c).



### 3. Bredbackan asuntoalue

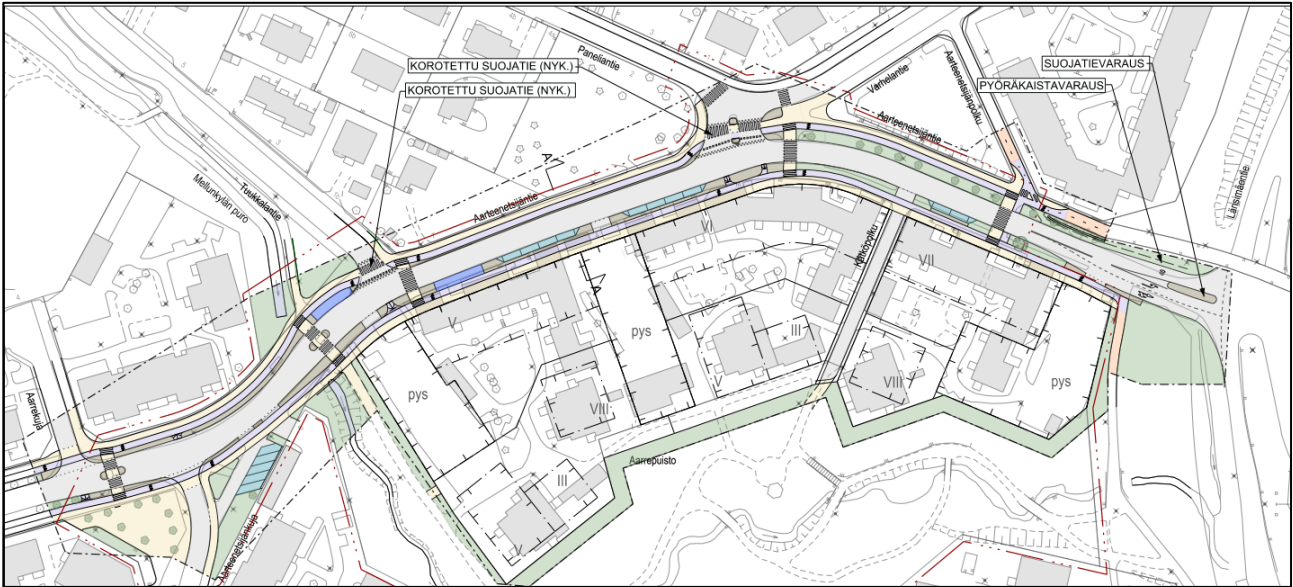
Itäväylän ja Länsimäentien risteuksen läheisyyteen kaavoitetaan asuntoalue arviolta 2500 asukkaalle. Alueen kaikki kadut rakennetaan uusiksi, koska tonttien tasoa ja katujen korkeustasoa joudutaan muuttamaan. Asemakaavan on tarkoitus edetä kaupunkiympäristölautakuntaan tarkistettuna ehdotuksena syksyllä 2024. Oletettavasti asuntorakentaminen alkaa 2030-luvun alkupuolella, sillä alue vaatii perusteellista esirakentamista. Asuntorakentamisen oletetaan päättyvän 2030-luvun loppupuolella. Alustavassa liikennesuunnitelmassa on suunnittelu esimerkiksi korotetun liittymän rakentamista Vaarnatien ja Naulakalliontien liittymään sekä jalkakäytävän rakentamista Naulakalliontien pohjoispuolelle (Kuva 2.10.).



**Kuva 2.10. Bredbackan alueen liikennesuunnitelmaluonnos (Helsingin kaupunki 2024d).**

#### 4. Aartenetsijäntien itäpää

Aartenetsijäntielle on laadittu uusi asuntokaava, jossa nykyisen kerrostalokorttelin rakennukset korvataan uudella asuntorakentamisella. Kaavan liitteeksi laaditussa liikennesuunnitelmassa esitetään Aartenetsijäntien eteläreunalle rakennettavaksi tavoiteverkon mukainen pyörätie (Kuva 2.11.). Aartenetsijäntien katusuunnittelu on käynnistynyt. Hankkeen toteutuminen saattaa kuitenkin pitkittyä, sillä kaavoitus saatetaan aloittaa uudelleen.



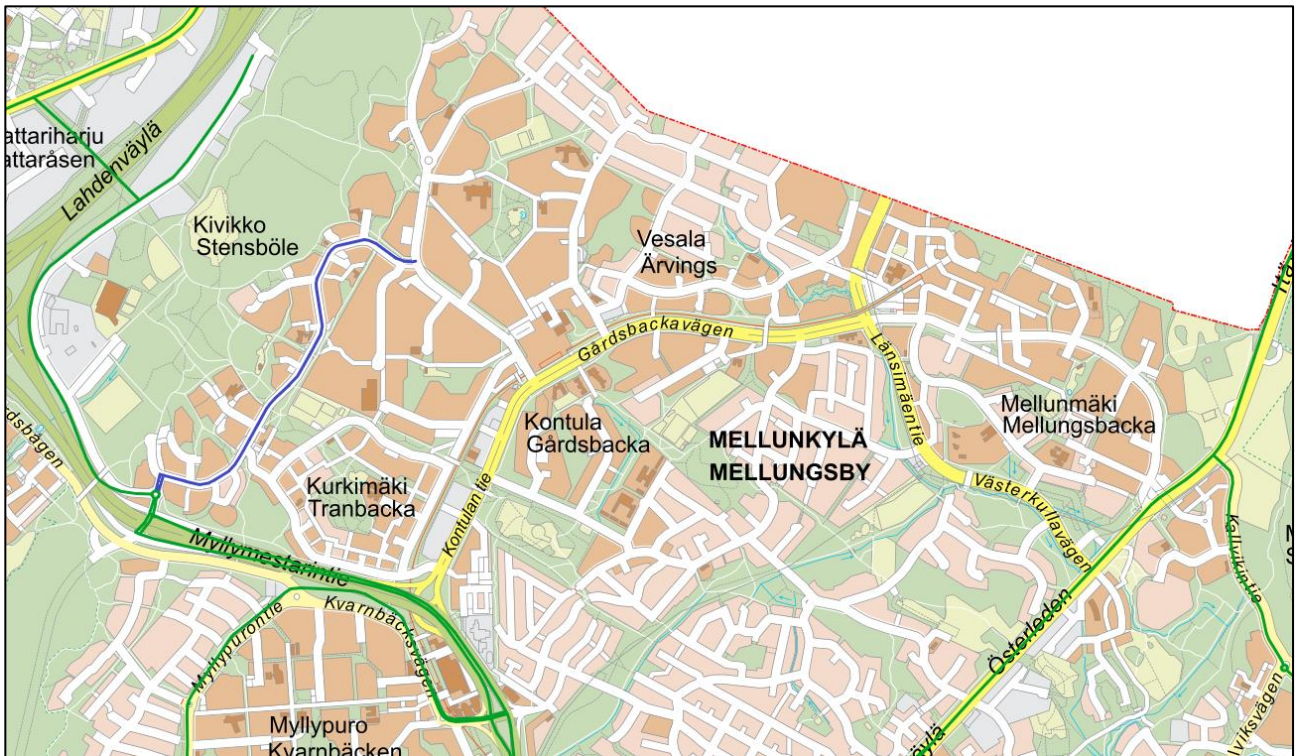
**Kuva 2.11. Aartenetsijäntien itäpään liikennesuunnitelma (Helsingin kaupunki 2022).**

#### 5. Mellunmäen keskuksen asemakaava ja liikennesuunnitelma

Mellunmäen keskuksessa tutkitaan uudenlaisia maankäyttö- ja liikenneratkaisuja aiemman maankäyttövaihtoehdon toteutumisedellytysten osoittauduttua toteuttamiskelvottomiksi. Kaavoitustyö on alkuvaiheessa, joten kaavan mukaisten ratkaisujen toteutuminen tulee viemään useita vuosia. Kortteleihin rajautuvat kadut tullaan rakentamaan uudestaan.

## 2.7 Erikoiskuljetusreitit

Mellunkylässä tarkastelualueella on kolme katua, jotka toimivat osana erikoiskuljetusreitistöä (Kuva 2.12.). Kivikonkaaren erikoiskuljetusreitti kuuluu tavoiteluokkaan 35 x 5 x 6 metriä (pituus x leveys x korkeus). Itäväylä ja Kallvikintie kuuluvat tavoiteluokkaan 40 x 7 x 7 metriä. Reitistöt vaikuttavat joiltain osin siihen, millaisia ratkaisuja voidaan esittää toimenpiteiksi reittikaduille kuten hidasteisiin ja ajoradan kavennuksiin.

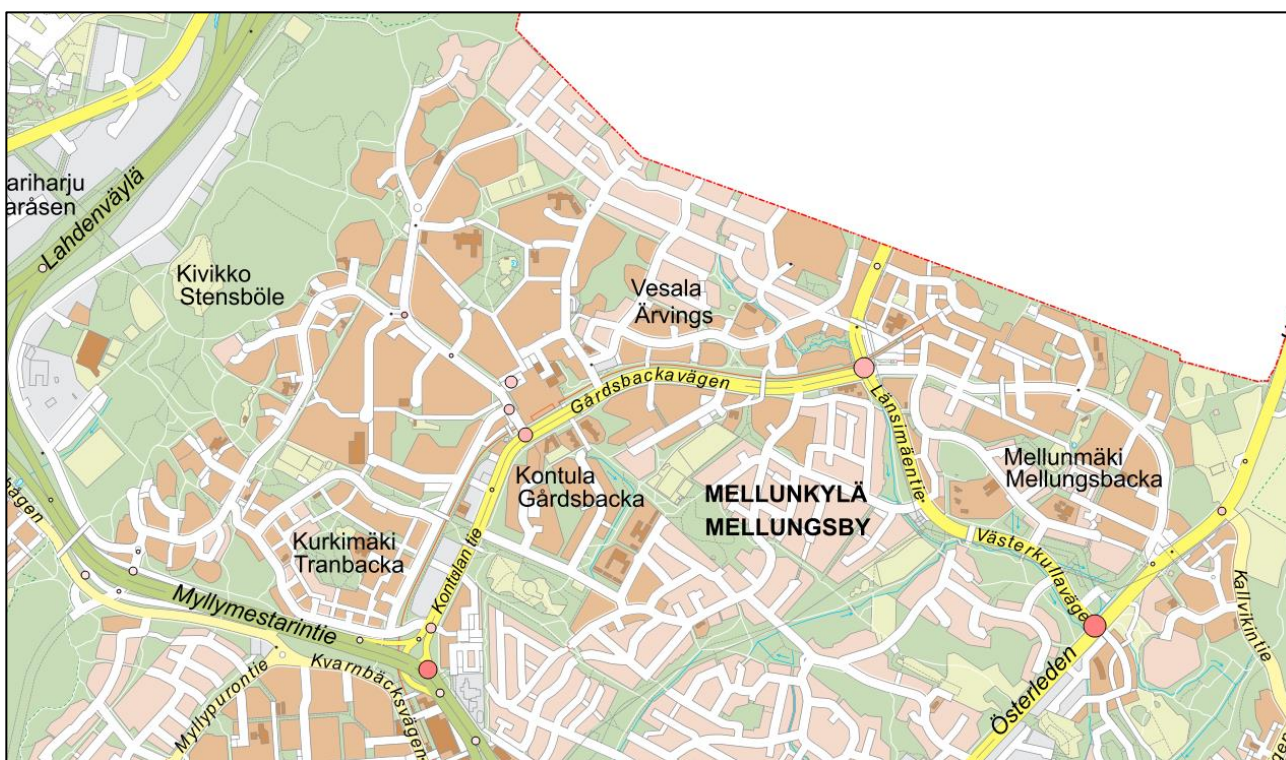


Kuva 2.12. Erikoiskuljetusreitit Mellunkylän alueella. Reitit on esitetty sinisellä (tavoitepituus 35 m) ja vihreällä värillä (40 m).

# 3 Risteysalueet

## 3.1 Risteysalueilla tapahtuneet onnettomuudet

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 2018–2022). 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 2024).

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

**Taulukko 3.1. Risteykset, joissa on tapahtunut lukumääräisesti eniten onnettomuuksia (vuodet 2018–2022) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).**

PISTE	LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
4875	12	1,12	ITÄVÄYLÄ	LÄNSIMÄENTIE
3317	11	0,76	KONTULANTIE	LÄNSIMÄENTIE
630	8	0,64	KONTULANTIE	KONTULANKAARI
4459	6	0,56	KONTULANTIE	KURKIMÄENTIE
4450	6	0,4	KONTULANKAARI	KEINULAUDANTIE
2510	5	0,52	ITÄVÄYLÄ	KALLVIKINTIE
-	5	0,36	KONTULANKAARI	KONTULAN OSTOSKESKUKSEN PYSÄKÖINTIALUE
5735	5	0,36	KIVIKONTIE	KEHÄ 1 RAMPPI
2	4	0,64	KONTULANKAARI	KIVIKONKAARI
5415	4	0,32	LÄNSIMÄENTIE	LAAKAVUORENTIE

Taulukossa 3.2. on esitetty risteykset, joissa on suurin onnettomuuksien vakavuutta kuvaava IND5-luku Mellunkylän alueella.

**Taulukko 3.2. Risteykset, joissa on suurin IND5-luku (vuodet 2018–2022) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).**

PISTE	LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
4875	12	1,12	ITÄVÄYLÄ	LÄNSIMÄENTIE
3317	11	0,76	KONTULANTIE	LÄNSIMÄENTIE
630	8	0,64	KONTULANTIE	KONTULANKAARI
2	4	0,64	KONTULANKAARI	KIVIKONKAARI
4459	6	0,56	KONTULANTIE	KURKIMÄENTIE
2510	5	0,52	ITÄVÄYLÄ	KALLVIKINTIE
4450	6	0,4	KONTULANKAARI	KEINULAUDANTIE
3827	2	0,4	MELLUNMÄENTIE	SAARISELÄNTIE

Eniten onnettomuuksia lukumääräisesti ja suurin IND5-luku on Itäväylän ja Länsimäentien liikennevalo-ohjatussa liittymässä. Itäväylän tienpitäjänä toimii Uudenmaan ELY-keskus. Vuosina 2018–2022 liittymässä tapahtui yhteensä 12 poliisin tietoon tullutta tieliikenneonnettomuutta, joista neljä johti henkilövahinkoihin. Liittymän onnettomuusmäärä on 31. suurin ja IND5-luku 21. suurin Helsingin kaikista liittymistä. Liittymässä tapahtuneista onnettomuuksista yhdeksän oli moottoriajoneuvojen välisiä peräänajo-onnettomuuksia, joista useimmissa tapauksissa oli kyse riittämättömästä turvaetäisyydestä edellä olevaan ajoneuvoon tai ajohallintalaitteen virheellisestä käytöstä. Tämän perusteella ei esitetä muutoksia liikenneympäristöön. Kolmessa muussa tapauksessa oli kyse henkilövahinkoon johtaneesta moottoriajoneuvon ja jalankulkijan tai pyöräilijän välisestä törmäyksestä suojaatiellä tai pyörätien jatkeella, joissa moottoriajoneuvon kuljettaja oli kääntymässä. Kaikissa tapauksissa väistämisvelvollinen autoilija ei huomannut risteävää jalankulkijaa tai pyöräilijää. Liikennevalo-opaste näytti molemmille osapuolille vihreää valoa. Valo-ohjauksen vaiheistaminen siten, että opaste näyttäisi eri aikaan vihreää valoa kääntyville autoille ja suoraan kulkeville jalankulkijoille ja pyöräilijöille voisi auttaa vastaavien törmäysten estämisessä. Vastaavissa liittymissä ei ole kuitenkaan yleensä tarkoituksenmukaista lisätä vaiheistuksia valo-ohjaukseen odotusaikojen pidentyessä, koska tämä saattaisi vähentää valo-opasteen noudattamista ja siten lisätä törmäysriskiä.

Kontulantien ja Länsimäentien liittymässä oli tapahtunut lähes yhtä paljon onnettomuuksia kuin Itäväylän ja Länsimäentien liittymässä, sillä vuosina 2018–2022 liittymässä tapahtui 11 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta. Kaikki onnettomuudet olivat moottoriajoneuvojen välisiä törmäyksiä tai moottoriajoneuvon yksittäisonnettomuuksia. Tapauksista kaksi johti henkilövahinkoon. Molemmissa oli kyse moottoriajoneuvon kuljettajan loukkaantumisesta. Liittymän onnettomuusmäärä on 35. suurin ja IND5-luku 57. suurin Helsingin kaikista liittymistä. Liittymässä tapahtuneista onnettomuuksista kuusi oli onnettomuustyyppiltään risteävien ajoneuvojen välisiä onnettomuuksia, joista kaikissa tapauksissa moottoriajoneuvot ajoivat risteyksessä suoraan. Tapauksista kolmeen liittyi liikennevalojen epäkunto, sillä opastimet näyttivät vilkkuvaa keltaista valoa. Muissa tapauksissa opastin näytti törmäyksen toiselle osapuolelle punaista valoa. Muut tapaukset olivat onnettomuustyyppiltään peräänajo-, suistumis- tai peruutusonnettomuuksia, joista osaan liittyi kuljettajan päihteiden käyttö. Liittymän kehittämistoimenpiteitä tarkastellaan myöhemmin Mellunmäen keskuksen asemakaavan laatimisen yhteydessä.

Kontulantien ja Kontulankaaren liittymässä tapahtui kahdeksan poliisin tietoon tullutta onnettomuutta vuosina 2018–2022. Kaikki onnettomuudet olivat moottoriajoneuvojen välisiä törmäyksiä tai yksittäisonnettomuuksia, joista kaksi johti henkilövahinkoon. Liittymän onnettomuusmäärä on 93. suurin ja IND5-luku 77. suurin Helsingin kaikista liittymistä. Liittymässä tapahtuneista onnettomuuksista kolme oli peräänajo-onnettomuuksia ja kolme kylkikosketus- tai kaistanvaihto-onnettomuuksia. Lisäksi tapahtui yksi suistumis- ja yksi risteävien ajosuuntien onnettomuus. Tapahtuneet onnettomuudet ovat onnettomuustyypeiltään erilaiset ja niihin liittyy keskenään erilaisia taustatekijöitä. Esimerkiksi osa tapauksista liittyi kuljettajan ajokuntoon tai ajokäyttäytymiseen. Liittymän järjestelyihin ei ole näillä perusteilla tunnistettu lyhyen aikavälin kehitystarpeita. Pidemmällä aikavälillä mahdollinen turvallisuutta parantava toimenpide olisi vähentää ajokaistojen määrää Kontulantiellä.

Muissa tarkastelualueen liittymissä onnettomuuksia on tapahtunut enintään kuusi ja IND5-luku on ollut enintään 0,64. Näitä liittymiä ei käsitellä tässä osiossa tarkemmin. Osa näistä liittymistä käsitellään kuitenkin luvuissa 4 ja 5 jalankuljija- ja polkupyöräonnettomuuksien tarkastelun yhteydessä. Luvuissa 4 ja 5 on esitetty toimenpide-ehdotuksia myös sellaisiin liittymiin, joita ei tässä osiossa käsitellä.

## 3.2 Liikennevalo-ohjatut liittymät

Kuvassa 3.2. on esitetty alueen liikennevalo-ohjatut liittymät. Kontulantiellä (6 kpl) ja Itäväylällä (4 kpl) on useat liikennevalot. Lisäksi Länsimäentiellä on kahdet liikennevalot ja Kontulankaarella yhdet liikennevalot. Kontulankaarella on lisäksi yhdet suojaatieliikennevalot. Kaikkiaan tarkastelualueella on 12 liikennevalot, jotka sijoittuvat pääosin pääkatujen välisiin tai pääkatujen ja kokoojakatujen välisiin liittymiin.



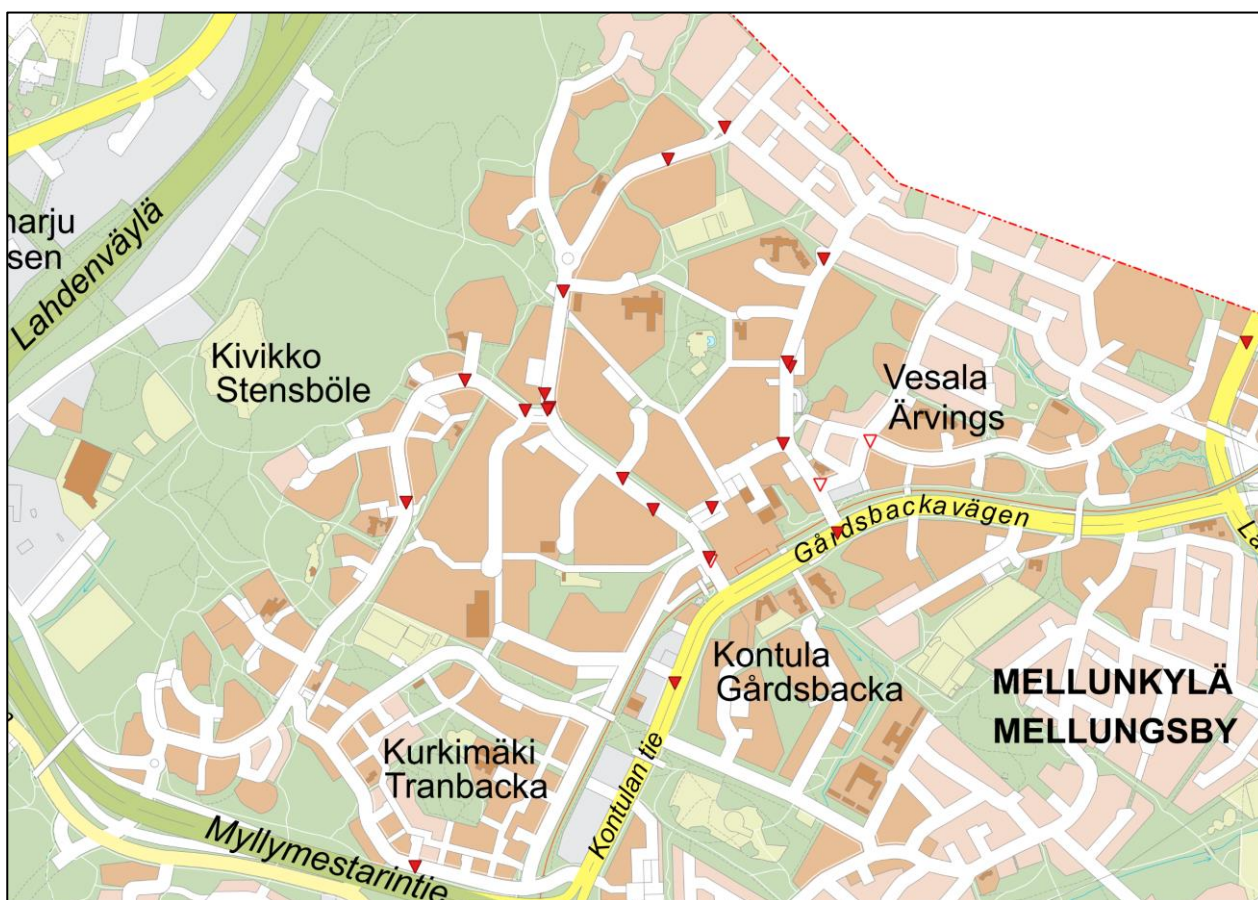
**Kuva 3.2. Liikennevaloristeykset kartalla punaisilla pisteillä (Helsingin kaupunki 2024).**

# 4 Jalankulku

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

## 4.1 Jalankulkijaonnettomuuspaikat

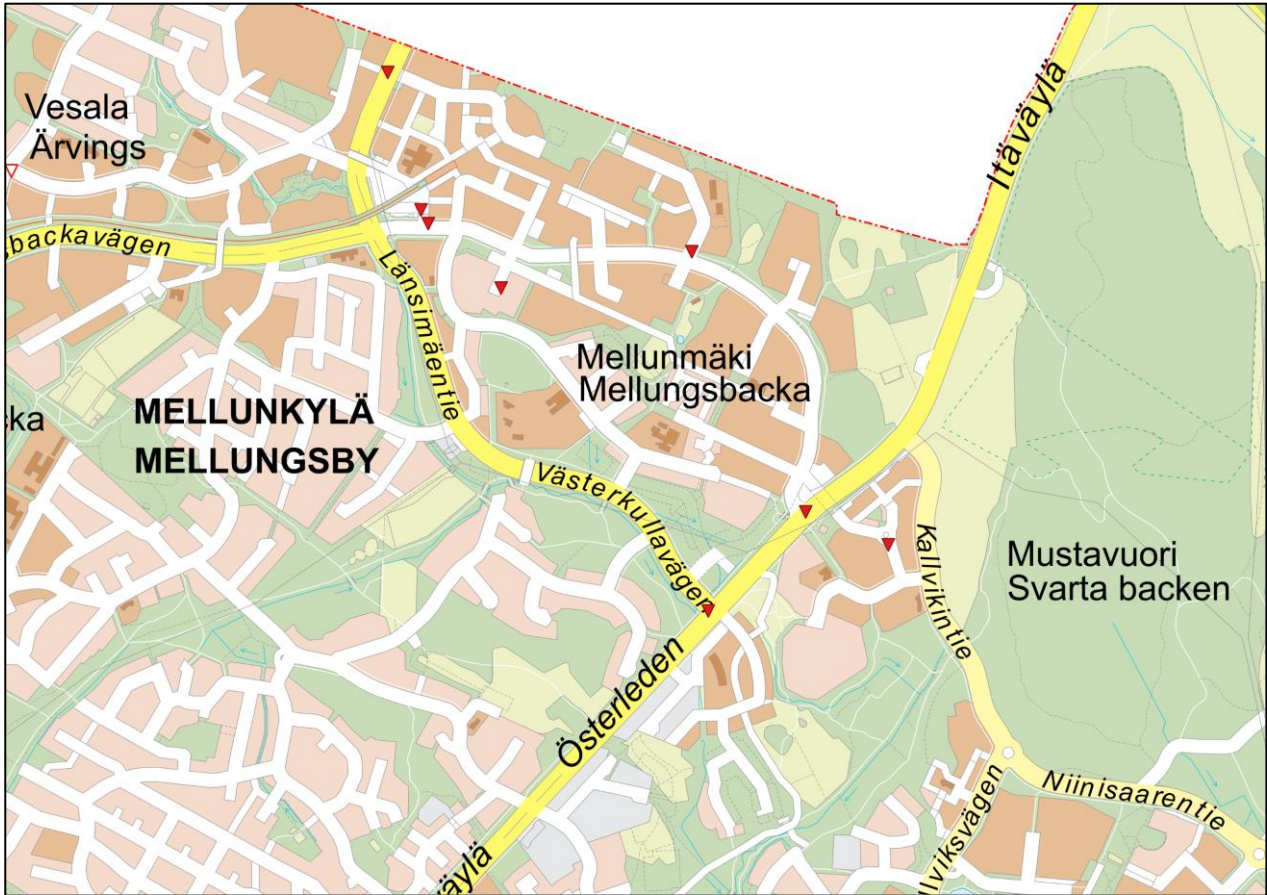
Jalankulkijaonnettomuuksia tapahtui vuosina 2013–2022 yhteensä 31, joista 28 oli henkilövahinkoon johtaneita. Näistä kaksi johti jalankulkijan kuolemaan. Jalankulkijaonnettomuuksista 20 tapahtui suojaiteella, viisi ajoradalla, neljä jalkakäytävällä sekä kaksi muulla paikalla kuten pysäköintialueella. Jalankulkijaonnettomuuksien määrä väheni kolmella onnettomuudella viisivuotiskausien 2013–2017 ja 2018–2022 välillä 17 onnettomuudesta 14 onnettomuuteen. Kuvissa 4.1. ja 4.2. on esitetty jalankulkijaonnettomuudet kartalla vuosina 2013–2022 kolmioilla. Kokonaan punainen kolmio tarkoittaa henkilövahinkoon johtanutta ja valkoinen kolmio punaisella reunaviivalla omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta.



Kuva 4.1. Jalankulkijaonnettomuudet tarkastelualueen pohjois-, etelä- ja länsiosissa vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).

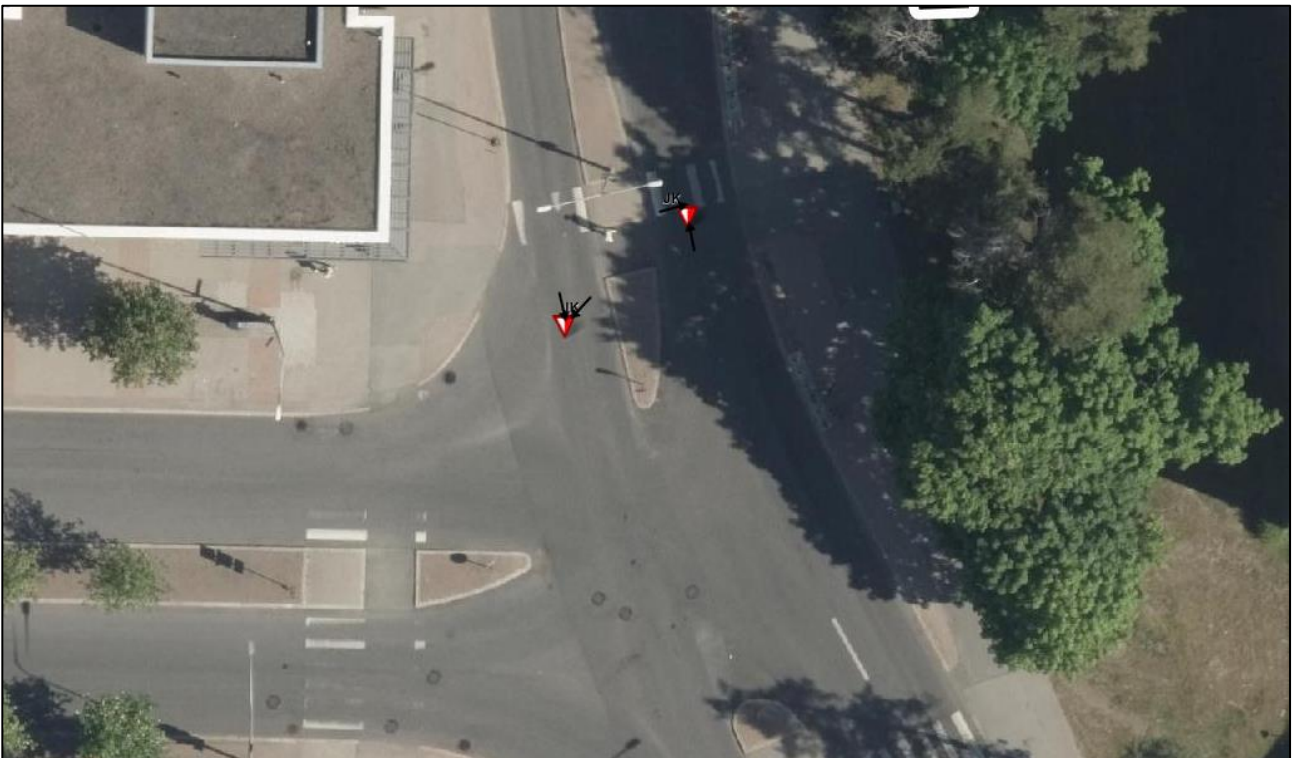


Lähes kaikki jalankulkijaonnettomuudet ovat tapahtuneet yksittäisissä kohteissa. Ainoastaan Kontulankaarella Kontulan ostoskeskuksen kohdalla olevalla jalkakäytävällä ja Kontulankaaren ylittävällä suojatiellä Kivikonkaaren kohdalla on molemmissa tapahtunut kaksi onnettomuutta lähes samassa kohdassa. Kaikkiaan Kontulankaarella on tapahtunut kymmenen jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2013–2022, joten kadun liikenneturvallisuutta ja erityisesti jalankulkijoiden turvallisuutta parantaviin järjestelyihin kiinnitetään selvityksessä erityistä huomiota. Useita jalankulkijaonnettomuuksia on tapahtunut myös Kotikonnuntiellä, joissa tapauksia oli tarkastelujaksolla yhteensä viisi.



Kuva 4.2. Jalankulkijaonnettomuudet tarkastelualueen itäosassa vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).

Kontulankaaren ylittävällä keskisaarekkeellisella suojatiellä Kivikonkaaren kohdalla tapahtui yhteensä kaksi jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2013–2022 (kuva 4.3.). Molemmissa tapauksissa autoilija ei havainnut tietä ylittänyttä jalankulkijaa riittävän ajoissa. Toisessa tapauksessa jalankulkijan käyttäytymisessä oli myös havaittavissa sellaisia tekijöitä, jotka vaikuttivat kuljettajan mahdollisuuteen estää törmäys. Kadunylitysjärjestelyihin on onnettomuustapausten lisäksi perusteltua kiinnittää huomioita, koska Kontulankaaren liikennemäärä on verrattain suuri. Lisäksi suojatie on alueen keskeinen kadunylityspaikka, sillä sen jatkeena sijaitsee päivittäistavarakauppa. Lähellä on myös bussipysäkkejä. Kontulankaaren ja Kivikonkaaren liittymään ehdotetaan lisättävän ajonopeutta hillitseviä toimenpiteitä (esim. korotettu liittymä), jotta ajonopeudet olisivat turvallisella tasolla suojatien kohdalla ja koko liittymäalueella. Liittymässä on tapahtunut myös muita onnettomuuksia, joten koko liittymäalueen korottaminen yksittäisen suojatien korottamisen sijaan tukee paremmin turvallista liikennekäyttäytymistä liittymäalueella. Toimenpide-ehdotus on esitetty myös luvussa 9.1.



**Kuva 4.3** Kontulankaarella Kivikonkaaren kohdalla tapahtuneet jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).

Kontulankaarella Kontulan ostoskeskuksen kohdalla tapahtui yhteensä kaksi jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2013–2022 (kuva 4.4.). Toisessa tapauksessa jalankulkija lähti ylittämään katua kohdasta, jossa ei ole suojatietä, jolloin jalankulkija törmäsi viereiseltä katutyömaalta samaan aikaan liikkeelle lähteneen kuorma-auton kuljettajan kanssa. Toisessa tapauksessa henkilöauton kuljettaja törmäsi pysäkillä pysähtyneen linja-auton takaa katua ylittämään lähteeseen jalankulki-jaan suojatiellä. Onnettomuuspaikan liikennejärjestelyt ovat muuttuneet onnettomuuksien tapahtu-misen jälkeen muun muassa siten, että suojatien paikka on vaihtunut etelämmäksi, jolloin linja-au-tojen pysäkillä pysähtyminen ei enää aiheuta näkemäestettä suojatien kohdalla. Nykyisissä Kontu-lankaaren liikennejärjestelyissä on huomionarvoista, että Kontulankaarella on 2+2 (paikoin 2+3) ajokaistaa Kontulantien ja Kivikonkaaren välisellä osuudella, mikä on ylimitoitettua kadun liikenne-määrään ja toiminnalliseen luokkaan nähden. Kadun muuttamista 1+1-kaistaiseksi tullaan tulevai-suudessa tarkastelemaan viimeistään mahdollisen raitiotien suunnittelun yhteydessä. Ajokaistojen vähentäminen parantaisi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta kadunylityksissä.

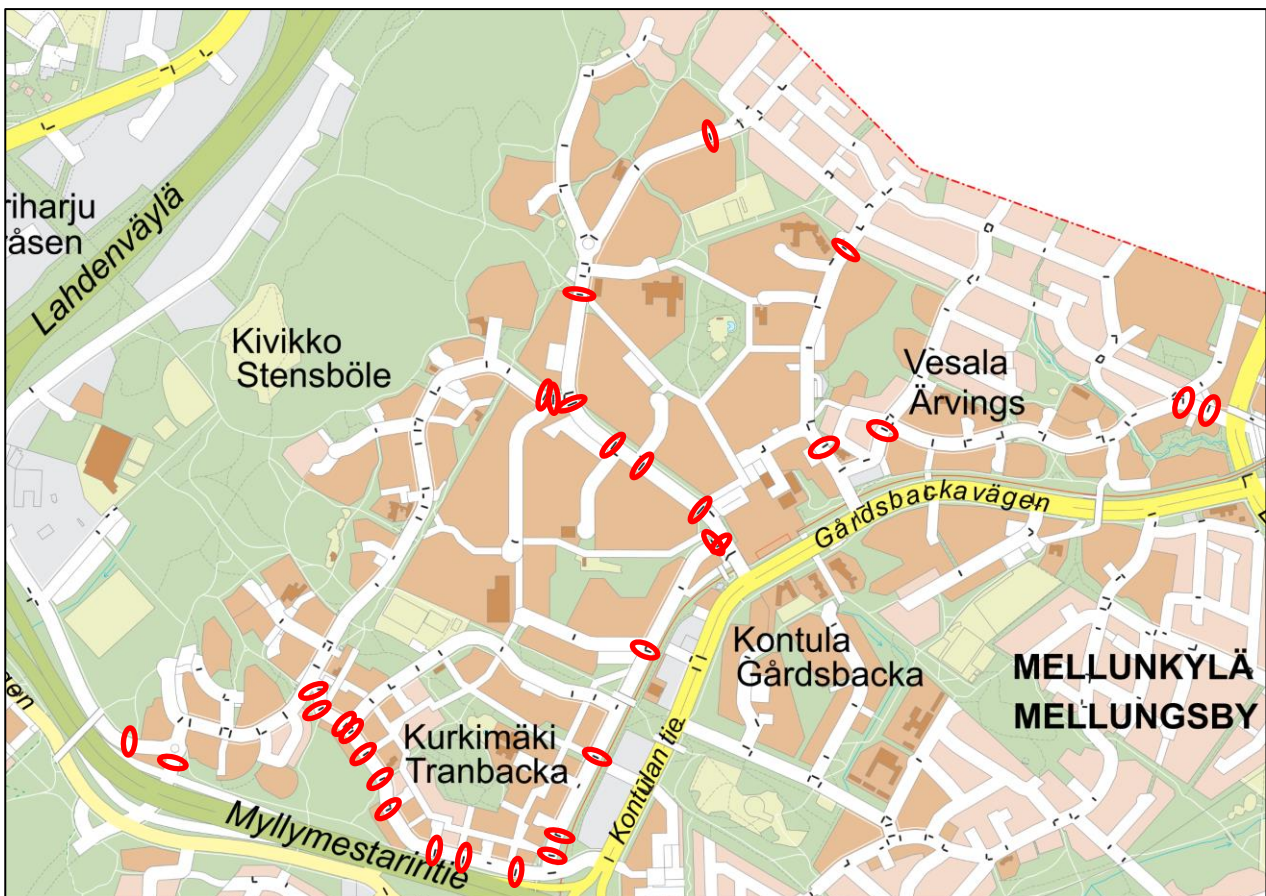


**Kuva 4.4 Kontulankaarella Kontulan ostoskeskuksen kohdalla tapahtuneet jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2013–2022 vuoden 2017 ilmakuvan päällä, joka kuvaa nykytilannetta paremmin onnettomuuksien tapahtumisen aikaisia liikennejärjestelyitä (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).**

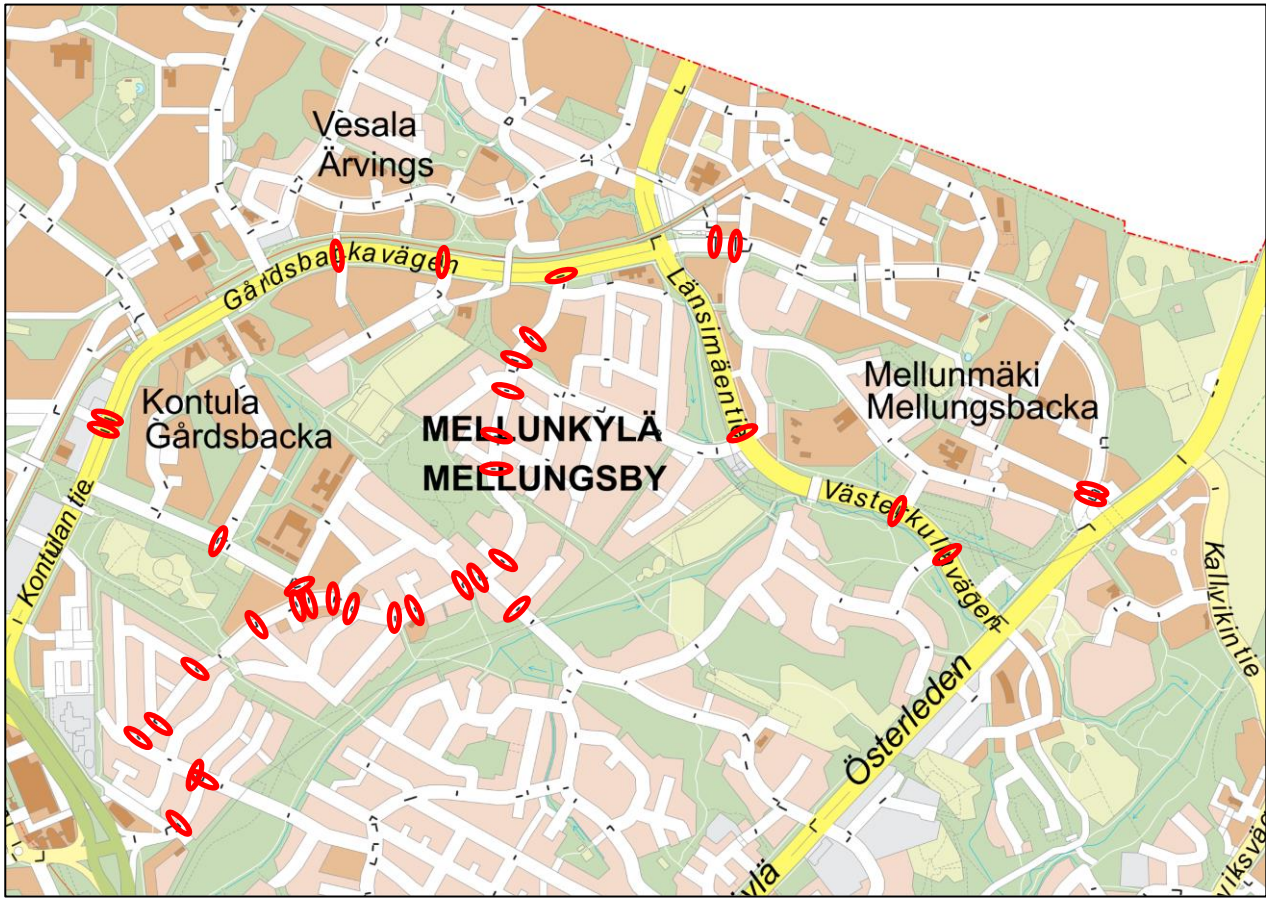
## 4.2 Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt

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 (tyyydyttävä) 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)

Mellunkylän alueella sijaitsee vuoden 2024 tilanteessa 67 punaisen luokan suojatietä. Nämä suojatiet on ympäröity punaisella kartalle kuvissa 4.4. ja 4.5. Kuvissa on esitetty alueen kaikki suojatiet tummilla viivoilla.



Kuva 4.4. Suojateiden sijainnit tarkastelualueen pohjois-, etelä- ja länsiosissa mustilla viivoilla. Punaisen luokituksen suojatiet on ympäröity punaisella.



**Kuva 4.5.** Suojateiden sijainnit tarkastelualueen itäosassa mustilla viivoilla. Punaisen luokituksen suojatiet on ympyröity punaisella.

Mellunkylässä useimmat punaisen luokituksen suojatiet sijaitsevat 40 km/h nopeusrajoitusalueella ilman turvallisuutta lisääviä rakenteellisia toimenpiteitä kuten hidastetta tai keskisaarekettä, mikä toimii perusteena luokitukselle. Osassa punaisen luokituksen suojateista on keskisaareke, mutta suojatie ylittää vähintään kaksi samansuuntaista ajokaistaa. Tällaisia kohteita on erityisesti Kontulantiellä ja Kontulankaarella. Punaisia suojateita on eniten Kurkimäessä Kurkimänttiellä ja Karpalantiellä sekä Kontulassa ja Vesalassa Humikkalantiellä, Kontulankaarella ja Kontulantiellä.

Punaisen luokituksen suojateiden turvallisuutta ehdotetaan tulevaisuudessa parannettavan seuraavilla toimenpiteillä:

- Kontulankaaren ylittävät suojatiet Kontulankaari 24 kohdalla ja Lampipolun kohdalla: nopeusrajoitus 30 km/h Lampipolun eteläpuolelta Jäkäräntielle
- Kontulankaaren ja Kivikonkaaren risteuksen suojatiet risteuksen länsi- ja etelähaaroilla: korotettu liittymä tai korotetut suojatiet loivilla poistumisluisilla
- Kontulankaaren ylittävä suojatie Kontulan ostoskeskuksen pysäköintialueen kohdalla: korotettu suojatie loivalla poistumisluisilla
- Kotikonnutien ylittävä suojatien Paneliantien bussipysäkin eteläpuolella: nopeusrajoituksen 30 km/h aloittaminen noin 100 m nykyistä etelämpää.
- Kotikonnutien ylittävä suojatie Kilpolanreunan kohdalla: keskisaareke

- Aarteenetsijäntien ylittävä suojatie Varhelantie ja Paneliantien risteyksessä: tarkastellaan alueen katusuunnittelun yhteydessä (mahdollisesti korotettu suojatie)
- Kivikonkaaren ylittävä suojatie Keinutien risteyksessä: toimenpide tarkastellaan Kontulan-kaaren ja Kivikonkaaren liittymän parannustoimenpiteiden suunnittelun yhteydessä
- Porttitien ylittävä suojatie Naapurintien risteyksessä: keskisaareke
- Porttitien ylittävä suojatie Rintinpolun risteyksessä: liittymän toteuttaminen korotettuna tai keskisaareke ja tyynyhidasteet sekä nopeusrajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa välillä Naapurintie ja Humikkalantie
- Humikkalantien ylittävät suojatiet: nopeusrajoitus 30 km/h välillä Porttitie ja Linnanpellonpolku sekä kääntymiskaistan poisto Untamalantien risteyksestä
- Mellunmäentien ylittävät suojatiet Rukatunturintien risteyksessä: nopeusrajoitus 30 km/h välillä Itäväylä ja Kaunispääntie
- Kontulantien ylittävä suojatie Pallaksentien risteyksessä: kiertoliittymä
- Kontulantien ylittävä suojatie Mellunmäenraiton risteyksessä: loiva korotettu suojatie ja ajoradan muuttaminen 1+2-kaistaiseksi

### 4.3 Muut kadunylitysjärjestelyt

Muut suojatiet Mellunkylän alueella saavat keltaisen tai vihreän luokituksen. Suurin osa suojateista sijaitsee tonttikaduilla 30 km/h -nopeusrajoitusalueella tai paikallisilla kokoojakaduilla 40 km/h -nopeusrajoitusalueella. Paikallisilla kokoojakaduilla on käytetty monissa kohteissa keskisaarekkeita. Joidenkin suojateiden yhteydessä on käytetty myös korotusta. Yksittäisissä kohteissa on käytetty myös kadun kavennusta tai tyynyhidastetta. Suojatiet ovat pääosin valo-ohjaamattomia. Kolmella suojatiellä on kuitenkin erilliset suojatieliikennevalot.

# 5 Pyöräliikenne

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

## 5.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

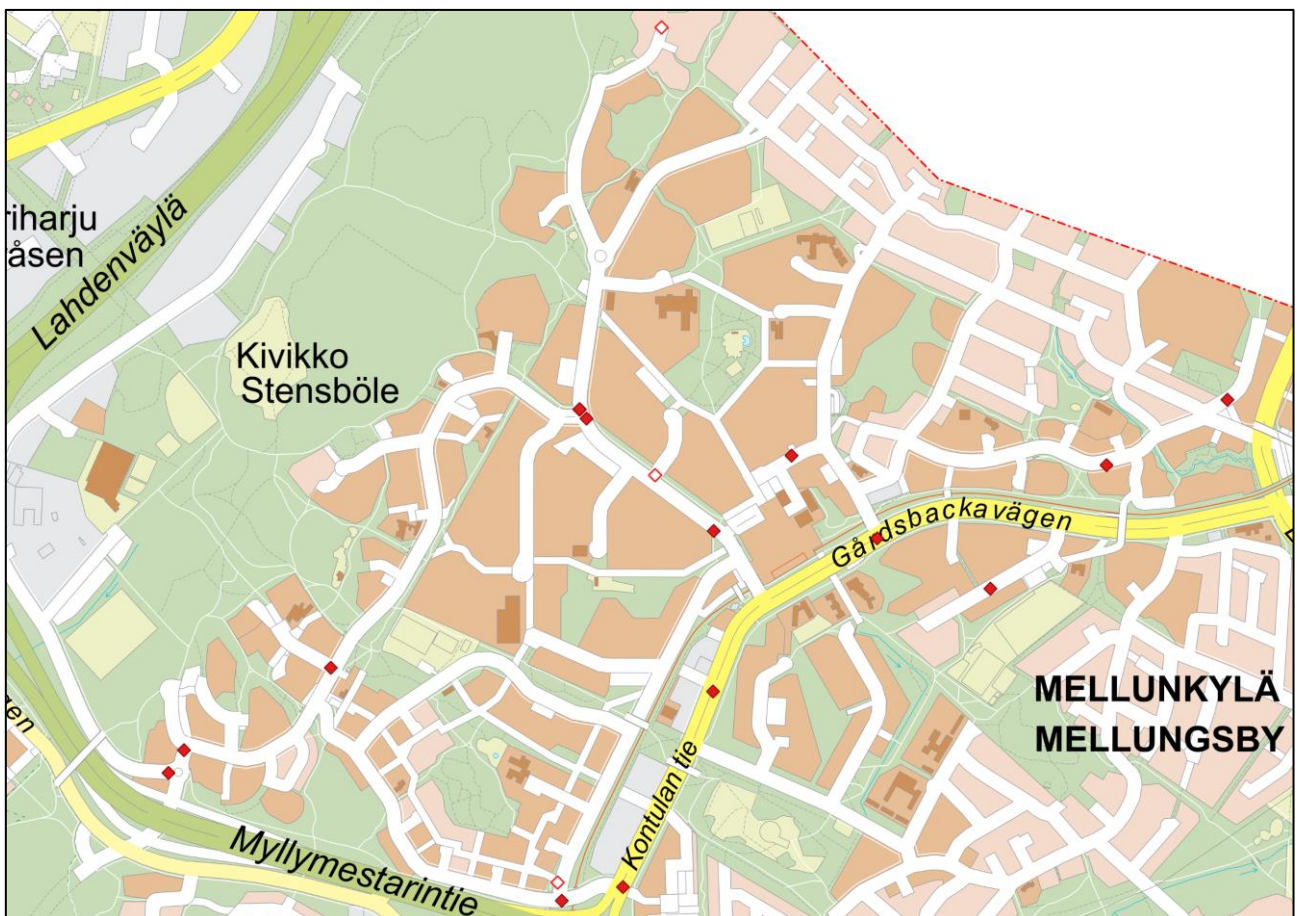
Mellunkylän pyöräliikenteen nykyverkko koostuu pääasiassa kaksisuuntaisista pyöräteistä, joko yhdistetyistä jalkakäytävistä ja pyöräteistä tai rinnakkain olevista jalkakäytävistä ja pyöräteistä, jotka on erotettu tiemerkinällä. Pyöräteitä on pääosin alueen pääkaduilla ja kokoojakaduilla. Tonttaka-  
duilla pyöräliikenne on yleensä ohjattu ajoradalle. Kun pyöräliikenne on ohjattu ajoradalle, voidaan pyöräliikenteen turvallisuutta parantaa rauhoittamalla moottoriajoneuvoliikenteen ajonopeuksia. Pyöräliikenteen tavoiteverkko on esitetty kuvassa 5.1. Tavoiteverkon mukaisia yksisuuntaisia ratkaisuja ei ole vielä toteutettu tarkastelualueella. Kaduilla, joilla pyöräliikenne on ohjattu ajoradalle, pyöräliikenteen yksisuuntaisuus kuitenkin jo toteutuu.



Kuva 5.1. Pyöräliikenteen tavoiteverkko. Paksuimmat tummansiniset viivat kuvaavat baana-  
tasoisia yhteyksiä, kirkkaanpunaiset ja -siniset pääreittejä sekä ohuimmat punaiset ja sini-  
set viivat muita pyöräliikenteen reittejä. Punaiset viivat ovat yksisuuntaisia järjestelyjä ja si-  
niset viivat kaksisuuntaisia järjestelyjä. (Helsingin kaupunki 2024)

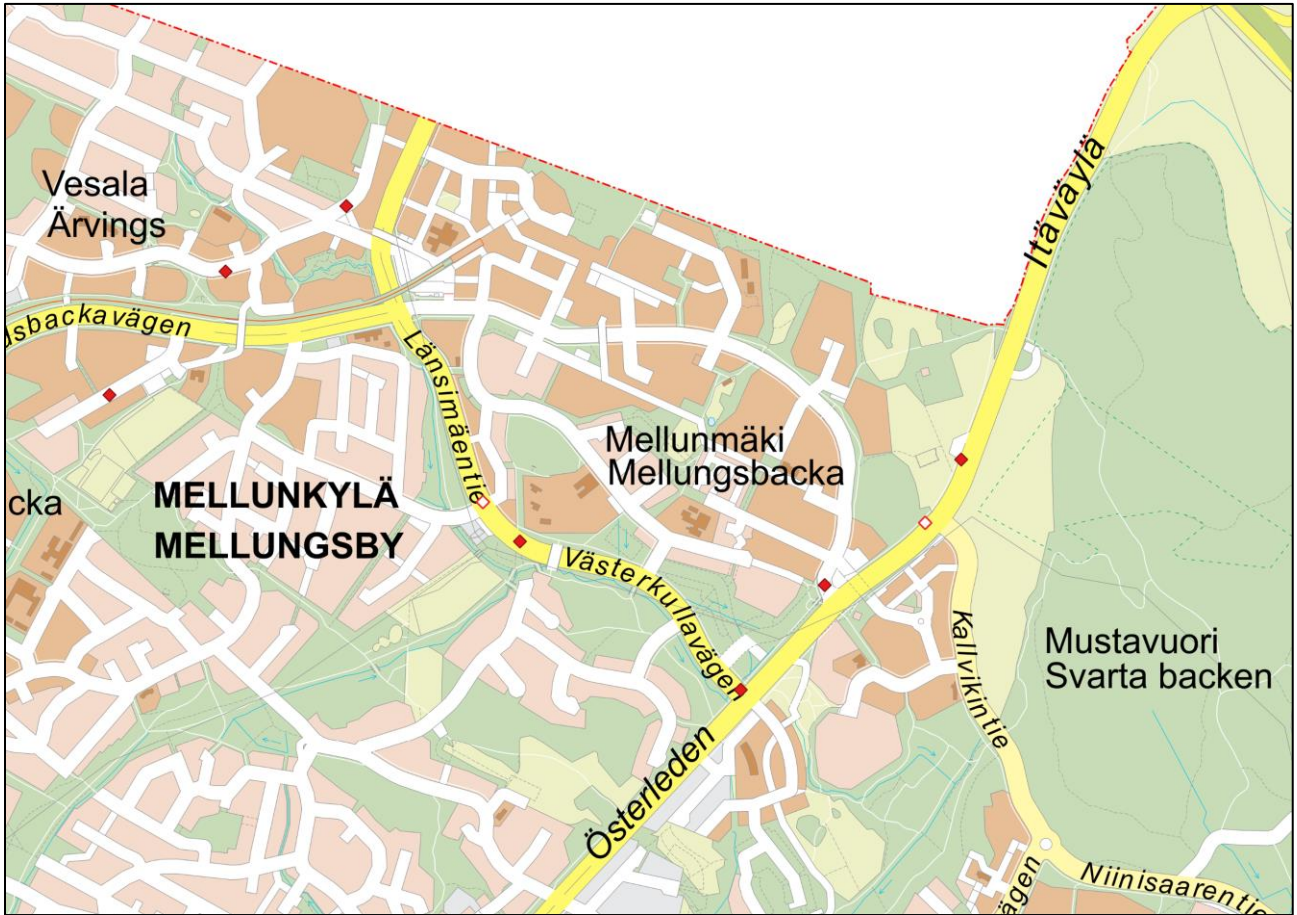
## 5.2 Polkupyöräonnettomuuspaikat

Tarkastelualueella tapahtui yhteensä 26 polkupyöräonnettomuutta vuosina 2013–2022. Näistä 18 tapahtui suojatiellä tai pyörätien jatkeella. Onnettomuuksista 19 johti henkilövahinkoon ja seitsemän tapausta vain omaisuusvahinkoihin. Henkilövahinko-onnettomuuksista yksi johti pyöräilijän kuolemaan. Kuolemaan johtanut onnettomuus tapahtui, kun autoilija törmäsi Länsimäentietä ylittämässä olleeseen pyöräilijään. Kaikkiaan polkupyöräonnettomuuksien määrä on noussut kahdeksalla tapauksella viisivuotiskauskojen 2013–2017 ja 2018–2022 välillä yhdeksästä onnettomuudesta 17 onnettomuuteen. Kuvissa 5.2. ja 5.3. on esitetty polkupyöräonnettomuudet kartalla vuosina 2013–2022 vinoneliöillä. Kokonaan punainen vinoneliö tarkoittaa henkilövahinkoon johtanutta ja valkoinen vinoneliö punaisella reunaviivalla omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Onnettomuudet ovat tapahtuneet useassa eri paikassa. Useampia polkupyöräonnettomuuksia on tapahtunut Kontulankaaren ja Kivikonkaaren risteyksessä (3 kpl) ja Länsimäentien ja Itäväylän risteyksessä (2 kpl).



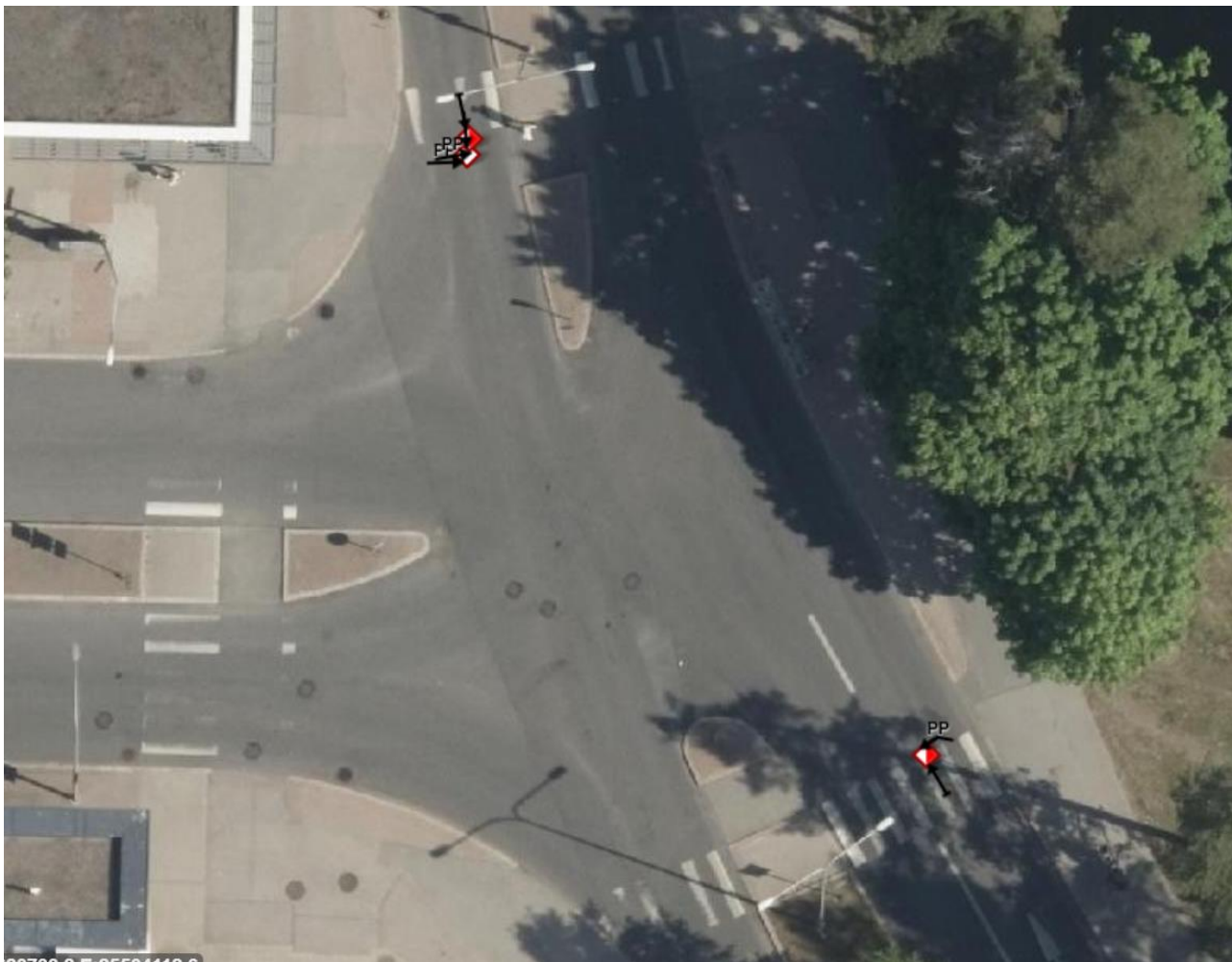
Kuva 5.2. Polkupyöräonnettomuudet alueen pohjoisosassa vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).





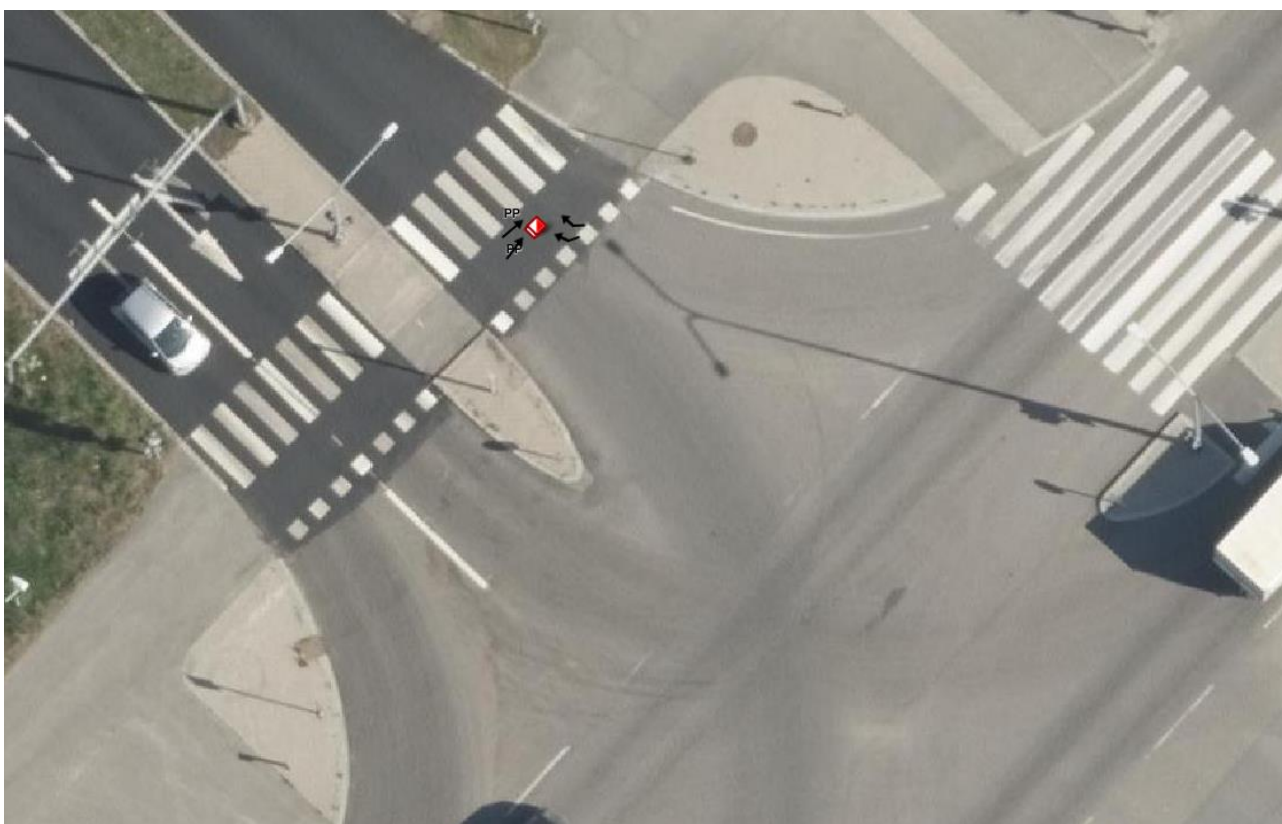
Kuva 5.3. Polkupyöräonnettomuudet alueen itäosassa vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).

Eniten polkupyöräonnettomuuksia (3 kpl) on tapahtunut Kontulankaaren ja Kivikonkaaren liittymässä (kuva 5.4.). Kaikki onnettomuudet tapahtuivat Kontulankaaren ylittävillä pyörätien jatkeilla törmäyksessä henkilöauton kuljettajan kanssa. Pyörätien jatkeiden merkinnät on poistettu tieliikennelain päivityksen jälkeen. Onnettomuuksista kaksi tapahtui liittymän pohjoishaaralla ja yksi etelähaaralla. Tapauksille on yhteistä se, että törmäykset tapahtuivat pian sen jälkeen, kun väistämisvelvollinen pyöräilijä oli katua ylittäessään tullut ajoradalle, jolloin autoilijalle saattoi jäädä liian vähän aikaa tilanteen ennakoimiseen ja törmäyksen estämiseen. Osassa tapauksista pyöräilijä tuli ajoradalle näkemäesteen takaa tai autoilija ei muuten osannut ennakoida pyöräilijän siirtymistä ajoradalle, minkä arvioidaan vaikuttaneen törmäyksiä tapahtumiseen. Toimenpide-ehdotus risteysalueelle on esitetty luvussa 9.1.



**Kuva 5.4. Polkupyöräonnettomuudet Kontulankaaren ja Kivikonkaaren välisessä liittymässä vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).**

Itäväylän ja Länsimäentien risteyksessä on tapahtunut kaksi polkupyöräonnettomuutta vuosina 2013–2022 (kuva 5.5.). Molemmissa tapauksissa Itäväylää Helsingin keskustan suuntaan kulke-  
massa ollut henkilöauton kuljettaja kääntyi liittymässä oikealle Länsimäentielle törmäten samalla  
vastakkaisesta ajosuunnasta Länsimäentietä ylittäneeseen pyöräilijään. Molemmissa tapauksissa  
kääntymässä ollut väistämisvelvollinen autoilija ei huomannut risteävää pyöräilijää. Liikennevalo-  
opaste näytti molemmille osapuolille vihreää valoa. Valo-ohjauksen vaiheistaminen siten, että  
opaste näyttäisi nykyistä ratkaisua huomattavammin eri aikaan vihreää valoa kääntyville autoille ja  
suoraan meneville jalankulkijoille ja pyöräilijöille voisi auttaa vastaavien törmäysten estämisessä.  
Vastaavissa liittymissä ei ole kuitenkaan yleensä tarkoituksenmukaista lisätä vaiheistuksia valo-  
ohjaukseen odotusaikojen pidentyessä, koska tämä saattaisi vähentää valo-opasteen noudatta-  
mista ja siten lisätä törmäysriskiä. Pyöräliikenteen yksisuuntaistaminen voisi lisäksi auttaa estä-  
mään autoilijan ja pyöräilijän välisiä törmäyksiä, sillä näissä tilanteissa pyöräilijä saapui liittymään  
muuhun ajoneuvoliikenteeseen nähden vastakkaisesta ajosuunnasta. Itäväylälle ei ole kuitenkaan  
suunnitteilla yksisuuntaisia pyöräliikennejärjestelyjä. Itäväylää hallinnoi Uudenmaan ELY-keskus.



**Kuva 5.5. Polkupyöräonnettomuudet Itäväylän ja Länsimäentien välisessä liittymässä vuosina 2013–2022 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).**

# 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

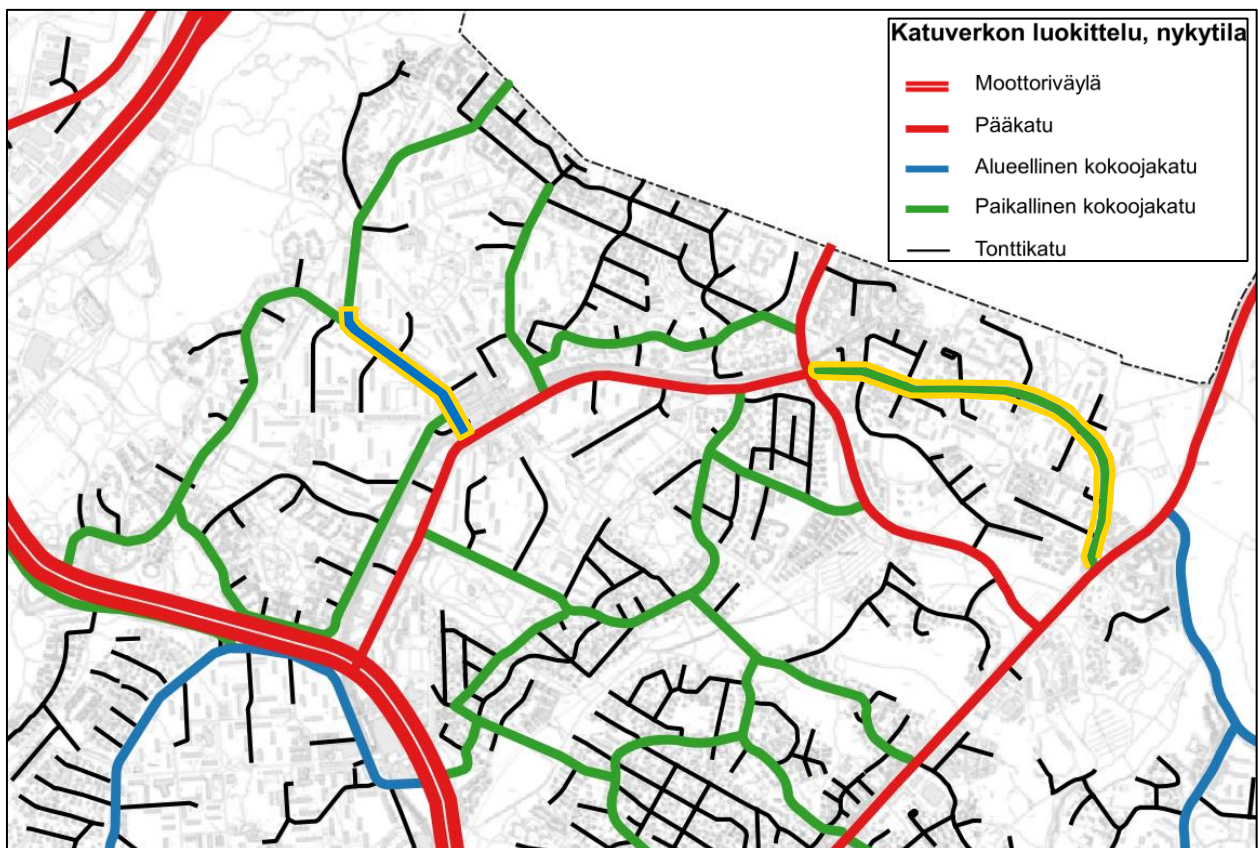
Katuverkon toiminnallinen luokittelu luo edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja onnistuneelle paikalliskatujen liikenteen rauhoittamiselle. Katuympäristön tulee lisäksi näyttää kadulle asetetun luokituksen mukaiselta siten, että kadunkäyttäjät ymmärtävät kadun käyttötarkoituksen ja sen muuttumisen 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. Paikalliskatujen muodostamat alueet tulisi myös suunnitella siten, että niitä ei hyödynnetä läpiajoon.

Seuraavaksi on esitetty selvitystyössä tunnistettuja mahdollisia muutostarpeita katuverkon toiminnallisiin luokkiin ja liikenneympäristöön (kuva 6.1.). Laajemmat muutostarpeet tulee sovittaa osaksi alueen tulevia kaavoitushankkeita, mutta pieniä toimia on tarvittaessa mahdollista toteuttaa nopeammin. Muutosten arvioitaisiin parantavan Mellunkylän alueen katuverkon toimivuutta, mikä myös tukisi tavoitetta liikenneturvallisuuden parantumisesta. Tunnistetut muutostarpeet:

- **Mellunmäentien liikenne- ja katuympäristön muuttaminen enemmän paikallisen kokoojakadun ominaispiirteiden mukaiseksi.** Muutos tarkoittaisi esimerkiksi ajoradan kaventamista ainakin pistemäisesti. Ajorata- tai hidastinpysäkkien käyttö pysäkkisyvennyksien sijaan tukisi myös rauhallisempia ajonopeuksia. Nykyisin Mellunmäentie toimii vastinparina läheiselle Länsimäentielle, sillä molemmat kadut muodostavat ajoyhteyden Itäväylältä samaan risteykseen Kontulantien kanssa. Länsimäentie on pääkatu, joten alueen läpiajo on tarkoituksenmukaista ohjata Länsimäentielle. Mellunmäentie on paikalliskatu, joten houkuttelevuutta Mellunmäentien läpiajoon ilman määränpäättä kadun varrella tulisi vähentää. Linja-autoliikenteen sujuvuus on kuitenkin jatkossakin varmistettava.
- **Kontulankaaren (välillä Kontulantie ja Kivikonkaari) toiminnallisen luokituksen muuttaminen alueelliseksi kokoojakaduksi (nykyinen luokka: paikallinen kokoojakatu).** Kontulankaaren liikennemäärä on paikalliskaduksi verrattain suuri, ja katuun liittyy myös

muita paikallisia kokoojakatuja, joten kadulla on pääverkon kadulle ominaisia piirteitä. Kontulan pohjois- ja länsiossa, jossa Kontulankaari sijaitsee, on lisäksi suhteellisen laaja alue, jolta puuttuu nykytilanteessa pääverkon kadu.

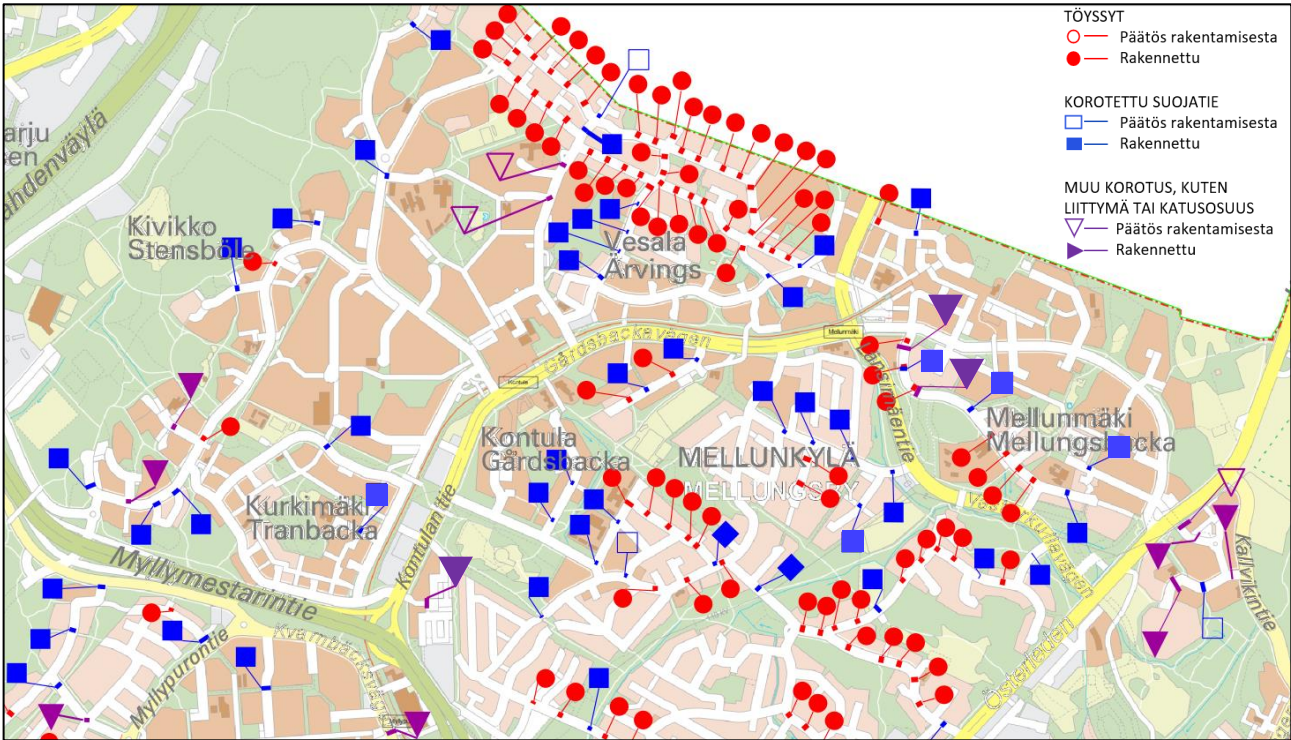
- **Kontulankaaren liikenne- ja katu ympäristöön muutokset.** Kontulankaari välillä Kontulantie ja Kivikonkaari on 2+2-kaistaisena katuna ylimitoitettu kadun liikennemäärään ja kadun toiminnalliseen luokittukseen nähden. Kokoojakaduilla tarkoituksenmukainen ajokaistojen määrä on yhteensä kaksi, joten Kontulankaari olisi ainakin pidemmän aikavälin toimenpiteenä perusteltua muuttaa 1+1-kaistaiseksi. Lisäksi risteyksistä tulisi poistaa erilliset kääntymiskaistat ja lisätä tonttikatujen risteysiin ylijatketut jalkakäytävät.



Kuva 6.1. Katuverkon toiminnalliset luokat tarkastelluilla muutoksilla. Muutettavat katu-  
luokat ja tunnistetut tarpeet liikenneympäristön muuttamiselle on korostettu keltaisella  
reunaviivalla.

## 6.2 Hidasteet ja muut katurakenteet

Mellunkylän alueella sijaitsevat rakenteelliset hidasteet vuoden 2023 tilanteessa on esitetty kuvassa 6.2.

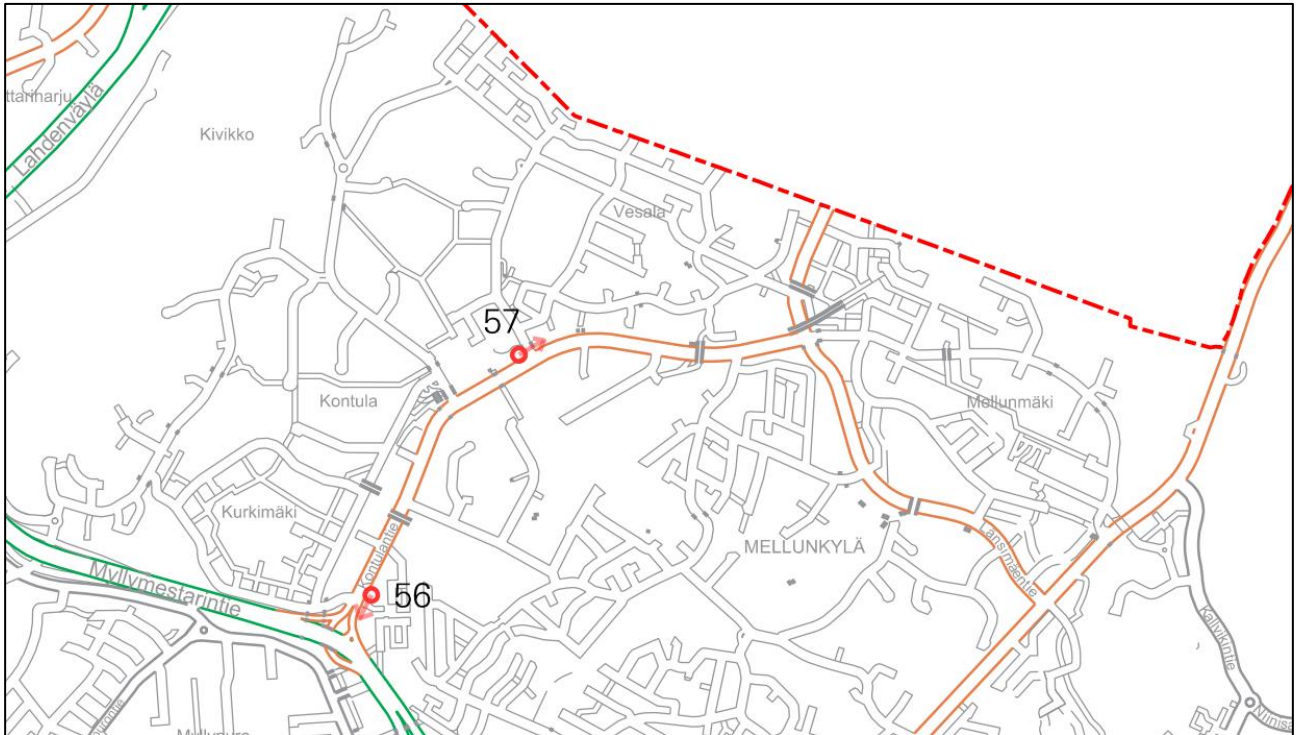


Kuva 6.2. Hidasteiden nykytila Mellunkylässä.

Korotetut suojatiet ja muut hidasteet sijaitsevat tyypillisesti tonttikaduilla, kuten kuvasta 6.2. on nähtävissä myös tarkastelualueella. Mellunkylässä on tyypillisesti käytetty useita hidasteita läpiajattavilla tonttikatuosuuksilla, mutta lyhyemmällä ja päättyvillä tonttikatuosuuksilla hidasteita ei tyypillisesti käytetä yksittäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta. Hidasteita on yleensä käytetty myös koulujen lähellä olevilla kaduilla. Muilla kaduilla kuin tonttikaduilla käytettävät ratkaisut ovat tyypillisesti yksittäisiä suojatiekorotuksia tai pidemmän katualueen korotuksia. Saatujen asukaspalautteiden sekä selvitystyön aikana tehtyjen havaintojen ja tarkasteltujen aineistojen perusteella mahdollisia kohteita yksittäisille tai useammille hidasteille tai korotetuille suojateille ovat ensisijaisesti Humikkalantie (Linnanherrantiestä pohjoiseen) ja Kontulankaari (välille Keunulaudantie ja Kivikonkaari). Uusien hidasteiden käyttömahdollisuuksiin vaikuttaa kuitenkin käytettävissä olevat resurssit ja tarkemman suunnittelun aikana selvitettävät mahdolliset rajoitteet hidasteiden käytölle.

## 6.3 Automaattinen liikennevalvonta

Vuonna 2018 Kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytyssä yleissuunnitelmassa Mellunkylään on esitetty kahta automaattista liikennevalvontapistettä, jotka on rakennettu vuonna 2022. Valvontapisteen sijainti on Kontulantien ja Kurkimäentien risteyksessä ja Kotikonnuntien risteyksessä (Kuva 6.3.). (Helsingin kaupunki 2018)



**Kuva 6.3. Automaattisen liikennevalvonnan pisteet Mellunkylän alueella 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. Mellunkylän alueella kriteerit parhaiten täyttäviä katuja ovat Kontulan tie ja Länsimäentie, mutta paikallisista kokoojakaduista Kontulankaari tai Mellunmäentie voisivat olla myös soveltuvia kohteita automaattivalvonnalle. Mahdollinen kohde tulevaisuudessa voisi olla esimerkiksi Kontulankaarella etelään suuntautuvilla kaistoilla lähellä Isännänpolkua tai Kaarenjalkaa.

## 6.4 Nopeusnäytöt

Tarkastelualueella sijaitsee nykytilassa neljä nopeusnäyttöä: Kontulankaarella, Porttitiellä, Länsimäentiellä ja Mellunmäentiellä. Nopeusnäytöt sopivat kaduille, joilla ei voida käyttää rakenteellisia hidasteita esimerkiksi tärinän vuoksi. Mahdollinen kohde uudelle nopeusnäytölle voi olla esimerkiksi Kurkimäentiellä tai Karpalotiellä. 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

Mellunkylän alueella sijaitsee yhdeksän koulujen toimipistettä, joissa annetaan perusopetusta: Vesalan peruskoulu (opetusta kahdessa toimipisteessä), Keinutien ala-asteen koulu (opetusta kahdessa toimipisteessä), Kontulan ala-asteen koulu, Laakavuoren ala-asteen koulu, Naulakallion koulu, Mellunmäen ala-asteen koulu ja Helsingin yhteislyseo (kuva 7.1.). Osa-alueista Kontula ja Kaantuu Kontulan ala-asteen koulun, Keinutien ala-asteen koulun ja Vesalan peruskoulun oppilaaksiottoalueisiin (lukuvuosi 2023–2024). Vesala kuuluu pääosin Vesalan peruskoulun ja Kontulan ala-asteen koulun oppilaaksiottoalueisiin. Kivikko jakaantuu Keinutien ala-asteen koulun ja Vesalan peruskoulun oppilaaksiottoalueisiin. Kurkimäki kuuluu Keinutien ala-asteen koulun oppilaaksiottoalueeseen. Mellunmäki kuuluu Mellunmäen ala-asteen koulun ja Laakavuoren ala-asteen koulun oppilaaksiottoalueisiin. 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 Vesalan peruskoulu

### Sakaran toimipiste

Ala- ja yläkouluna toimiva Vesalan peruskoulun Sakaran toimipiste sijaitsee päätyvän tonttikadun varrella Kontulan osa-alueessa. Samalla kadulla sijaitsee myös päiväkotia Sakara. Sakaran nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä noin 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kadun pohjoispuolella on jalkakäytävä ja eteläpuolella yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Kadulla on aluepysäköintikielto. Sakara risteää kadun länsipäässä Kontulankaaren kanssa, joka on paikallinen kokoojakatu. Kontulankaaren nopeusrajoitus on 40 km/h. Sakaran ylittävällä suojatiellä Kontulankaaren risteyksessä on korotettu suojatie (Kuva 7.2.). Lisäksi Kontulankaaren ylittävillä suojateilla Sakaran kohdalla on



keskisaarekkeet. Sakaran eteläpuolella on myös Kontulankaaren alittava alikulku. Sakaran lisäksi kouluun on pääsy myös Kontulan itä- ja eteläosista Lampipolulta, joka on puistoreitti. Kontulankaaren nopeusrajoitusta ehdotetaan laskettavan 30 kilometriin tunnissa Lampipolun kohdalla olevan suojatien eteläpuolelta Kontulankaaren pohjoisosaan asti, jossa on nykyisinkin jo nopeusrajoituksena 30 km/h. Toimenpiteellä parannettaisiin erityisesti kadun varrella sijaitsevassa Vesalan peruskoulun kahdessa toimipisteessä ja kahdessa päiväkodissa käyvien lasten liikenneturvallisuuksi. Linnoittajantien nopeusrajoitus ehdotetaan myös laskettavan 30 kilometriin tunnissa kaupungin nopeusrajoitusperiaatteiden mukaisesti.



**Kuva 7.2. Näkymä Kontulankaarelta Sakaralle ja Sakaran ylittävälle korotetulle suojatielle.**

Sakaran itäpäässä on koulun edustalla kääntöpaikka, jota käytetään koulun saattoliikenteeseen (kuva 7.3.). Koulun pihassa on myös saattoliikenteeseen tarkoitettuja pysäköintipaikkoja. Sakara on verrattain lyhyt tonttikatu, jonka ympäristössä on koulun ja päiväkodin lisäksi vain asuintaloja, joten kadulla on verrattain vähän autoliikennettä ja ajonopeudet pysyvät pääosin nopeusrajoituksen mukaisena.



**Kuva 7.3. Näkymä Sakaralta sen itäpäässä olevalle kääntöpaikalle. Sakaran toimipiste on kuvassa oikealla.**

Koulun lähialueella on tapahtunut neljä poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2018–2022. Kaikki onnettomuudet ovat tapahtuneet Kontulankaarella. Tapauksista kolme oli autoilijoiden yksittäisonnettomuuksia (esim. suistuminen), ja yhdessä tapauksessa oli kyse jalankulkijan loukkaantumiseen johtaneesta onnettomuudesta. Jalankulkijaonnettomuus tapahtui Kontulankaaren ylittävällä suojatiellä Sakaran kohdalla.

### **Ruudin toimipiste**

Ala- ja yläkouluna toimiva Vesalan peruskoulun Ruudin toimipiste sijaitsee Kivikossa Kontulankaarella, joka on paikalliseksi kokoojakaduksi verrattain vilkasliikenteinen. Kadun liikennemäärä on noin 6000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja nopeusrajoitus 40 km/h. Koulun edustalla on lyhytaikaiseen pysäköintiin varattuja pysäköintipaikkoja, jotka mahdollistavat koulun saattoliikenteen (Kuva 7.4.). Kontulankaaren länsipuolella on jalkakäytävä ja itäpuolella jalkakäytävä ja pyörätie rinnakkain. Kontulankaaren lisäksi koululle kulkee myös puistoreitti koulun länsipuolella. Ruudin toimipisteeseen lisäksi alueella toimii myös päiväkotia.



**Kuva 7.4. Näkymä Kontulankaarelta Ruudin toimipisteelle.**

Koulun edustalla on yksi Kontulankaaren ylittävä suojatie, jolla kadun ylittämistä ohjataan liikennevaloin (kuva 7.5.). Kontulankaarella koulun edustalla ajonopeudet ovat pääsääntöisesti nopeusrajoituksen mukaisia, mutta nopeusrajoituksen selvästi ylittäviä ajonopeuksia on myös havaittu. Kontulankaaren nopeusrajoitus ehdotetaan laskettavan 30 kilometriin tunnissa koulun edustalla, minkä arvioidaan parantavan erityisesti koettua turvallisuutta koulun ympäristössä. Nopeusrajoitusta ehdotetaan alennettavan Kontulankaarella myös Sakaran toimipisteen edustalla kuten edellä Sakaran toimipisteen kuvauksen yhteydessä ehdotettiin. Kontulankaari on keskeinen bussiliikenteeseen käytetty katu, mutta pistemäisen muutoksen ei arvioida merkittävästi hidastavan bussiliikennettä.



**Kuva 7.5. Näkymä Ruudin toimipisteelle ja sen edustalla olevalle liikennevalo-ohjatulle suojatielle Kontulankaarella.**

Koulun lähialueella on tapahtunut kaksi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2018–2022. Toinen oli autoilijan yksittäisonnettomuus ja toinen autoilijan ja mopoilijan välinen törmäys. Molemmat tapahtuivat Kontulankaarella, mutta kumpikaan tapauksista ei tapahtunut koulun välittömässä läheisyydessä.

## **7.2 Keinutien ala-asteen koulu**

### **Keinutien toimipiste**

Alakouluna toimiva Keinutien ala-asteen koulu sijaitsee Kontulassa kahden päättyvän kadun Keinutien ja Keinulaudantien välisellä alueella. Molemmat kadut ovat tonttikatuja, joiden nopeusrajoitus on 30 km/h. Keinulaudantien liikennemäärä on noin 1000 ja Keinutien noin 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Keinulaudantiellä on jalkakäytävät kadun molemmilla puolilla. Koulun edustalla kadun päässä on kääntöpaikka, jota voidaan käyttää myös koulun saattoliikenteeseen (kuva 7.6.). Keinulaudantien pohjoisreunalla on pysäköinti kielletty. Koululle on myös pääsy etelästä Kurkisuontien suunnasta Keinupolulta, joka on jalankulun ja pyöräliikenteen reitti. Kurkisuontien kohdalla oleva suojatie Keinupolulla on toteutettu korotettuna suojatienä. Keinupolku kulkee myös koulun kohdalla sen itäpuolelle yhdistäen Keinulaudantien ja Keinutien.



**Kuva 7.6. Näkymä Keinulaudantieltä Keinutien toimipisteelle ja sen edustalla olevalle kääntöpaikalle. Keinupolku sijoittuu kääntöpaikan ja toimipisteen väliin jatkuen kuvassa oikealle.**

Koulun pohjoispuolella sijaitsevalla Keinutiellä on jalkakäytävä kadun molemmin puolin. Kadun eteläpäässä on Keinulaudantien tavoin kääntöpaikka, jota voidaan käyttää koulun saattoliikenteeseen (kuva 7.7.). Keinutiellä on myös säännöllistä bussiliikennettä. Koulua lähin pysäkki sijaitsee kadun eteläpäässä olevalla kääntöpaikalla.



**Kuva 7.7. Näkymä Keinutien käänntöpaikalle ja käänntöpaikan yhteydessä olevalla keskisaarekkeelliselle suojatielle. Keinutien toimipiste ja Keinupolku sijaitsevat kuvassa käänntöpaikan takana.**

Koulun lähellä sijaitsevien Keinulaudantien ja Keinutien ajoradat ovat tonttikaduiksi verrattain leveitä, mutta kadunvarsipysäköinti kuitenkin rauhoittaa ajonopeuksia. Tulevaisuudessa mahdollisen katujen peruskorjauksen yhteydessä on tarpeen arvioida ajoradan kaventamisen ja muiden liikenteen rauhoittamisen toimenpiteiden tarvetta.

Koulun lähialueella on tapahtunut yksi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuus vuosina 2018–2022. Kyseessä oli omaisuusvahinko-onnettomuus, joka tapahtui Keinulaudantien itäpäässä. Onnettomuudessa oli osallisena ainoastaan henkilöautoja.

### **Nallin toimipiste**

Alakouluna toimiva Keinutien ala-asteen Nallitien toimipiste sijaitsee Kivikossa päättyvän kadun varrella. Nallitie on vähäliikenteinen tonttikatu, jonka nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä noin 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kadun molemmilla puolilla on jalkakäytävä. Nallitie risteää Kivikonkaaren kanssa. Kivikonkaari on paikallinen kokoojakatu, jolla on myös säännöllistä bussiliikennettä. Kivikonkaaren nopeusrajoitus on 40 km/h, mutta nopeusrajoitusta on alennettu pistemäisesti 30 kilometriin tunnissa Nallitien kohdalla ja lähialueilla. Kivikonkaaren ylittävällä suojatiellä Nallitien kohdalla on tyynihidasteet ja keskisaareke, jotka parantava kadunylityksen turvallisuutta (kuva 7.8.)



**Kuva 7.8. Näkymä Kivikonkaarelta Nallitien risteykseen, jossa on keskisaa-  
rekkeellinen ja tyynyhidasteilla varustettu suojatie.**

Nallitien länsipäässä, jossa koulu sijaitsee, katu päättyy käänköpaikkaan ja Nalliaukioon (kuva 7.9.). Käänköpaikkaa voidaan myös käyttää koulun saattoliikenteeseen. Ennen käänköpaikkaa Nallikatku risteää jalankulkijoille ja pyöräliikenteelle tarkoitettun Nallipolun kanssa. Nallipolun kohdalla on myös Nallitien ylittävä suojatie, jonka kohdalla ajorataa on korotettu. Nallitien eteläreunalla on aikarajoitettua kadunvarsipysäköintiä. Pysäköinti kaventaa ajokaistoja, mikä tukee ajonopeuksien pysymistä nopeusrajoituksen mukaisella tasolla.



**Kuva. 7.9. Näkymä Nallitieltä kadun länsipäässä olevalle käänträpaikalle, Nallin toimipisteen rakennukseen ja sen edustalla olevalla Nalliaukiolla.**

Koulun lähialueella on tapahtunut yksi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuus vuosina 2018–2022. Tapauksessa oli kyse moottoriajoneuvojen välisestä henkilövahinko-onnettomuudesta, joka tapahtui Kivikonkaarella.

### **7.3 Kontulan ala-asteen koulu**

Alakouluna toimiva Kontulan ala-asteen koulu sijaitsee Rintinpolulla Kontulan osa-alueessa. Rintinpolku on vähäliikenteinen tonttikatu. Rintinpolun nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä noin 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Rintinpolulla on kadunvarsipysäköintiä kadun molemmilla puolilla, mikä kaventaa ajotilaa sekä auttaa hillitsemään ajonopeuksia linjaukseltaan suoralla kadulla. Rintinpolulla on myös jalkakäytävät kadun molemmilla reunoilla. Hilparinpolun kohdalla oleva Rintinpolun ylittävä suojatie on toteutettu korotettuna suojatienä. Koulun kohdalla Mustikkasuontien eteläpuolella on myös hidastetöyssi (kuva 7.10.). Rintinpolun pohjoispäässä on käänträpaikka, jota voidaan käyttää myös saattoliikenteeseen.





**Kuva 7.10. Näkymä Rintinpolulta pohjoisen suuntaan. Kuvassa vasemmalla näkyy Kontulan ala-asteen koulu. Koulun edustalla on hidastetöyssi.**

Rintinpolulta on yhteys Porttitielle, joka on paikallinen kokoojakatu. Rintinpolulta on yhteys myös Mustikkasuontien ja Hilparipolun tonttikatujen kautta Humikkalantielle, joka on myös paikallinen kokoojakatu. Molemmilla paikallisilla kokoojakaduilla on säännöllistä bussiliikennettä. Rintinpolun ylittävä suojatie Porttitien risteyksessä on toteutettu korotettuna suojatienä (kuva 7.11.). Risteyksessä on myös kaksi Porttitien ylittävää suojatietä, joista toisella suojatiellä on keskisaareke. Risteysalueen ja kadunylitysten turvallisuuden parantamiseksi ehdotetaan risteys toteutettavan korotettuna tai Porttitien ylittävien suojateiden yhteyteen tyynyhidasteita. Lisäksi nopeusrajoitusta ehdotetaan laskettavan 30 kilometriin tunnissa Porttitiellä Naapurintien ja Humikkalantien välisellä osuudella, joka sijaitsee koulun lähialueella.



**Kuva 7.11. Näkymä Porttitieltä Rintinpolulle ja Rinttipolun ylittävälle korotetulle suojatielle. Kuvassa vasemmalla on Helsingin yhteislyseo, jonka takana Kontulan ala-asteen koulu sijaitsee.**

Koululle on myös jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys koulun länsipuolella olevalta Naapurintieltä Naapurinpolun puistomaiselta reitiltä. Naapurintien ylittävä suojatie Naapurinpolun kohdalla on toteutettu korotettuna suojatienä, joka on kadunylityksen turvallisuutta lisäävä ratkaisu. Naapurintiellä on myös toinen korotettu suojatie Kontulan ala-asteen koulun eteläpuolella olevan yhteislyseon kohdalla.

Koulun lähialueella on tapahtunut kaksi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2018–2022. Molemmissa onnettomuuksissa oli osallisena ainoastaan moottoriajoneuvoja. Onnettomuuksista ei aiheutunut henkilövahinkoja.

## **7.4 Helsingin yhteislyseo**

Yläkouluna ja lukiona toimiva Helsingin yhteislyseo sijaitsee Kontulan ala-asteen vieressä Rintinpolulla Kontulan osa-alueessa, joten liikennejärjestelyihin ja niiden turvallisuuteen liittyvät havainnot ovat pääosin samat kuin luvussa 7.3. esitetyt havainnot. Rintinpolku on vähäliikenteinen tonttikatu. Rintinpolun nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä noin 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Rintinpolulla koulun pohjoispuolella on korotettu suojatie, joka rauhoittaa ajonopeuksia ja parantaa kadunylityksen turvallisuutta (kuva 7.12.).



**Kuva 7.12. Rintinpolun korotettu suojatie Helsingin yhteislyseon pohjoispuolella.**

Yhteislyseolle on kulkuyhteyksiä myös koulun länsipuolelta Naapurintieltä sekä Porttitieltä useita puistoreittejä pitkin. Naapurintien ja Porttien risteyksessä on kolme suojatietä, joista kahdessa suojatie on toteutettu keskisaarekkeellisena. Suojatielle, jolta keskisaareke vielä puuttuu, ehdotetaan myös lisättävän keskisaareke. Lisäksi Porttitien ja Rintinpolun risteys ehdotetaan toteutettavan korotettuna risteysalueella tai vaihtoehtoisesti risteysalueella Porttitien ylittävien suojateiden yhteyteen ehdotetaan tyynyhidasteita, kuten edellä kuvattiin osiossa 7.3. Porttitien nopeusrajoitusta ehdotetaan lisäksi laskettavan pistemäisesti 30 kilometriin tunnissa koulun lähialueen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Porttatie sekä Porttitien ja Rintinpolun risteys ovat keskeisiä Helsingin yhteislyseoon ja Kontulan ala-asteen kouluun suuntautuvien matkojen kannalta. Lisäksi koulujen länsipuolella olevalta Naapurintieltä on myös polkumaisia yhteyksiä kouluille. Naapurintiellä on jo nykyisin kaksi korotettua suojatietä noin 60 metriä ja 200 metriä Porttitien liittymästä pohjoiseen. Porttietä lähempänä oleva korotettu suojatie sijaitsee yhden yhteislyseolle johtavan puistoreitin kohdalla (kuva 7.13.).



**Kuva 7.13. Naapurintien korotettu suojatie Helsingin yhteislyseon länsipuolella. Kuvassa oikealla alkaa puistoreitti lyseolle.**

Koulun lähialueella on tapahtunut kaksi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2018–2022. Onnettomuuksista ei aiheutunut omaisuusvahinkoja, ja niissä oli osallisena ainoastaan moottoriajoneuvoja.

## **7.5 Laakavuoren ala-asteen koulu**

Alakouluna toimiva Laakavuoren ala-asteen koulu sijaitsee Mellunmäenraiton päässä Jänkapolun, Kairapolun ja Laakavuorenpolun ympäröimänä Mellunmäen osa-alueessa. Samassa rakennuksessa on myös päiväkotia. Kouluun ja päiväkotiin on pääsy Mellunmäenraitolta ja Laakavuorenkujalta, jotka ovat molemmat vähäliikenteisiä ja päätyviä tonttikatuja. Laakavuorenkujalta ja siihen liittyvältä Laakavuorentieltä on ajoyhteys koululle Länsimäentieltä, joka on pääkatuna alueen keskeinen ja vilkasliikenteinen katu. Laakavuorenkujan eteläpäässä koulun edustalla on kääntöpaikka, jota voidaan käyttää myös saattoliikenteeseen (kuva 7.14.). Kadun päässä on myös pysäköintipaikkoja. Laakavuorenkujan nopeusrajoitus on 30 km/h, ja kadun molemmilla reunoilla on jalkakäytävät. Koululle on suunnitteilla peruskorjaus, jonka yhteydessä tehdään myös pieniä muutoksia koulun ympäristön liikennejärjestelyihin.



**Kuva 7.14. Laakavuorenkujan kääntöpaikka.**

Koulun länsipuolella on Aartenetsijänsilta, joka on ylikulkusilta Länsimäentien ylitse Vesalan suuntaan (kuva 7.15.). Ylikulku on tarkoitettu jalankululle ja pyöräliikenteelle. Sillan itäpää on koulun vierellä olevalla aukiomaisella alueella, jolta on yhteys myös Mellunmäen metroasemalle.



**Kuva 7.15.** Kuvassa keskellä on Aarteenetsijänsilta ja aukio Mellunmäen metroaseman suunnasta kuvattuna. Kuvassa oikealla näkyy myös Laakavuoren ala-asteen ja päiväkodin piha-alueita.

Koulun lähialueella on tapahtunut viisi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2018–2022. Tapauksista neljä on ollut moottoriajoneuvojen välisiä törmäyksiä, joista yksi johti henkilövahinkoihin. Lisäksi yhdessä tapauksessa jalankulkija loukkaantui törmäyksessä moottoriajoneuvon kuljettajan kanssa.

## 7.6 Naulakallion koulu

Naulakallion koulu on erityiskoulu, joka sijaitsee Naulakalliontiellä Mellunmäen osa-alueessa. Naulakalliontie on tonttikatu, jolle on yhteys pohjoisessa Mellunmäentieltä ja etelässä Länsimäentieltä. Naulakalliontiellä on useita hidasteita tai korotettuja suojateitä, jotka yhdessä 30 km/h -nopeusrajoituksen kanssa hillitsevät kadun käyttämistä läpiajoon Mellunmäentien ja Länsimäentien välillä (kuva 7.16). Naulakalliontien liikennemäärä on noin 400 ajoneuvoa vuorokaudessa.



**Kuva 7.16. Korotettu suojatie Naulakalliontiellä koulun pohjoispuolella.**

Naulakalliontien länsireunalla on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Koululle on kävelyn ja pyöräilyn kulkuyhteys myös Mellunmäentien suunnasta. Kulkuyhteyden alku näkyy kuvassa 7.17. koulun edustalla olevan pysäköintialueen eteläpuolella. Naulakalliontiellä on yhteensä kolme hidastetöysyä ennen koulua, kun koululle saavutaan Vaarnatien suunnasta (kuva 7.17.)



**Kuva 7.17. Naulakalliontien koulu kuvassa keskellä. Koulun edustalla on pysäköintialue.**

Koulun lähialueella on tapahtunut yksi poliisin tietoon tullut liikenneonnettomuus vuosina 2018–2022. Tapaus oli moottoriajoneuvon yksittäisonnettomuus, josta ei aiheutunut henkilövahinkoja.

## **7.7 Mellunmäen ala-asteen koulu**

Alakouluna toimiva Mellunmäen ala-asteen koulu sijaitsee Rukatunturintiellä Mellunmäen osa-alueessa. Rukatunturintie sijaitsee koulun pohjoispuolella, ja se on vähäliikenteinen tonttikatu, jolle on yhteys Mellunmäentieltä. Koululle on yhteys myös koulun eteläpuolelta Naulakalliontieltä, joka on myös tonttikatu. Naulakalliontieltä on yhteydet Mellunmäentieltä ja Länsimäentieltä. Rukatunturintien liikennemäärä on noin 1000 ja Naulakalliontien noin 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Molempien katujen nopeusrajoitus on 30 km/h.

Koulu sijaitsee Rukatunturintien länsipäässä. Kadun jatkeena on päättyviä tonttikatuja, joten koulun lähialueella ei ole vilkasta moottoriajoneuvoliikennettä. Koulun kohdalla on myös bussipysäkki, jossa pysähtyy arkipäivisin yksi bussivuoro tunnissa. Rukatunturintiellä on jalkakäytävät kadun molemmilla puolilla, ja kadun länsipäässä lähellä Mellunmäen ala-asteen koulua on korotettu suojatie (kuva 7.18.).





**Kuva 7.18. Näkymä koulun läheltä Rukatunturintielle idän suuntaan.**

Naulakalliontiellä on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie kadun eteläpuolella, ja Naulakalliontieltä on koululle korotettu suojatie koulun itäpuolella (kuva 7.19.). Naulakalliontieltä on myös ajoyhteys koulun pysäköintialueelle Vaarnatien länsipuolelta. Ajoyhteiden molemmilla puolilla on hidastetöyssyt, jotka rauhoittavat ajonopeuksia. Naulakalliontiellä kadunvarsipysäköinti on sallittu.



**Kuva 7.19. Naulakalliontien korotettu suojatie koulun kohdalla.**

Koulun lähialueella ei ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2018–2022.

Osana Bredbackan asemakaavan muutosehdotusta tehdyssä liikennesuunnitelmassa on esitetty Naulakalliontien ja Vaarnatien välisen risteyksen korottamista sekä jalkakäytävän rakentamista myös Naulakalliontien pohjoispuolelle. Edellä mainitut toimenpide-ehdotukset parantaisivat liikenneturvallisuutta ja kävelyn olosuhteita koulun ympäristössä.

**Yhteenvetona** voidaan todeta, että liikenneturvallisuus on hyvällä tasolla Mellunkylässä sijaitsevien koulujen lähikaduilla, kun tarkastellaan viime vuosina tapahtuneiden onnettomuuksien määrää. Usean koulun kohdalla kuitenkin tunnistettiin toimenpiteitä, joilla liikenneturvallisuutta ja koettua turvallisuutta voitaisiin edelleen parantaa liikennejärjestelyjä kehittämällä. Koulujen välittömässä läheisyydessä olevat suojatiet ehdotetaan pääsääntöisesti tai on jo olemassa olevissa suunnitelmissa suunniteltu toteutettavan esim. korotettuina tai keskisaarekkeellisina suojateinä, jotka parantavat kadunylityksen turvallisuutta verrattaessa suojateihin ilman rakenteellisia toimenpiteitä. Monien koulujen lähistöllä on kuitenkin jo korotettuja suojateitä sekä hidastetyssyjä. 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

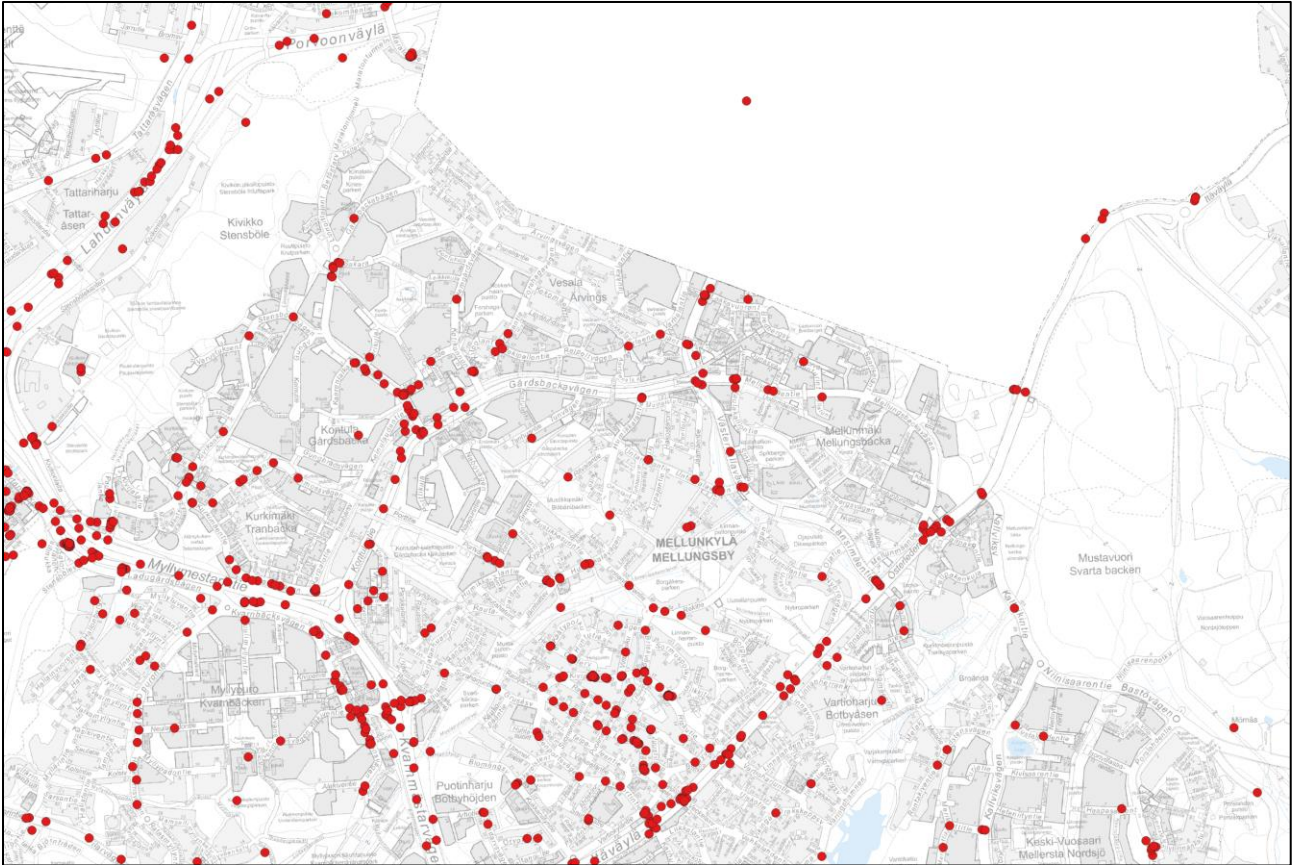
Syyskuussa 2020 toteutettiin Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman päivitystyön yhteydessä Helsingin asukkaille suunnattu liikenneturvallisuuskysely, jossa sai merkitä kartalle kokemiaan vaaranpaikkoja. Kyselyyn vastasi kaikkiaan 5 990 vastaajaa ja karttapisteitä merkittiin yhteensä 28 937. Karttapisteisiin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

Mellunkylän tarkastelualueeseen kuuluvat postinumeroalueet Mellunmäki (00970) ja Kontula (00940). Mellunmäen postinumeron ilmoitti kyselyyn vastanneista oman asuinpaikkansa postinumeroalueeseen 28 vastaajaa ja Vesalan 51 vastaajaa. Pieni osa Myllypuron ja Vartioharjun postinumeroalueista sisältyy myös tarkastelualueeseen, mutta suurin osa näiden postinumeroalueiden vastauksista on todennäköisesti sijoittunut tarkastelualueen ulkopuolelle. Postinumero oli kuitenkin vapaaehtoinen tieto ja kartalle sai merkitä kokemiaan vaaranpaikkoja koko Helsingin alueelle asuinpaikasta riippumatta. Mellunkylän kaupunginosan alueelle merkittiin kyselyssä karttapisteitä taulukon 8.1. mukaisesti. Yhteensä pisteitä merkittiin 204 kpl. Karttapisteen tyypeistä eniten merkittiin aiheeseen ”hankala tai turvaton risteys tai liittymä” (42 kpl), toiseksi eniten ”läheltä piti” (38 kpl) ja kolmanneksi eniten ”korkeat ajonopeudet” (35 kpl). Vähiten vastauspisteitä tuli aiheeseen ”onnettomuus” (2 kpl).

**Taulukko 8.1. Asukaskyselyssä merkittyjen karttapisteiden määrä Mellunkylän alueella.**

Karttapisteen tyyppi	Lukumäärä
Hankala tai turvaton risteys tai liittymä	42
Turvaton tienylityspaikka	24
Korkeat ajonopeudet	35
Pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka	25
Työmaaajärjestelyihin liittyvä vaaranpaikka	6
Puutteita väylän kunnossa tai kunnossapidossa	9
Puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa	13
Muu ongelma	10
Onnettomuus	2
Läheltä piti	38
<b>Yhteensä</b>	<b>204</b>

Kuvassa 8.1. on esitetty kaikki vastauspisteet kartalla. Mellunkylässä kyselyssä nousi esille vastauskeskittymiä erityisesti Itäväylältä, Kontulankaarelta, Kurkimäentieltä ja Kivikontieltä. Useita vastauspisteitä oli myös Kontulantiellä, Länsimäenttiellä, Kurkisuonttiellä ja Kotikonnunttiellä. Tonttikuilla oli 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 vastaustyypeittäin. Kaikkiin karttapisteiden tyypeihin ei tullut suurta määrää vastauksia, joten niitä ei ole käsitelty tässä raportissa erikseen.

Kuvassa 8.2. on esitetty pisteet aiheista ”Turvaton tienylityspaikka” (vasen kuva) ja ”Korkeat ajonopeudet” (oikea kuva). Turvattomien tienylityspaikkojen osalta vastauspisteet jakaantuivat useisiin yksittäisiin kohteisiin. Useampia vastauspisteitä oli sijoitettu Kurkimäentien, Länsimäentien ja Kotikonntien ylittävälle suojateille. Kadunylityspaikkojen parantamishdotuksia on käsitelty tarkemmin luvussa 4.

Vastauspisteet korkeista ajonopeuksista olivat myös pääosin yksittäisiä pisteitä eri puolilla Mellunkylää. Useampia pisteitä oli sijoitettu Kontulankaarelle Kaarenjalan ja Keinulaudantien väliselle osuudelle. Kontulankaaren toimenpiteitä on käsitelty esimerkiksi osioissa 4.1. ja 4.2.



**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). Vastauspisteitä aiheesta ”puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa” oli muutamassa yksittäisessä tarkastelualueen pisteessä. Useampia pisteitä oli sijoitettu Länsimäentielle ja Untamalantielle.

Hankalan tai turvattoman risteuksen tai liittymän osalta vastauspisteet painottuivat muutamalle alueen keskeisistä risteyksistä. Eniten vastauspisteitä oli sijoitettu Kurkimäen ja Karpalotien, Länsimäentien ja Kontulantien sekä Itäväylän ja Mellunmäentien risteyksiin. Lisäksi yksittäisiä vastauspisteitä oli sijoitettu useisiin yksittäisiin risteyksiin. Risteysalueiden onnettomuustilanteita ja toimenpiteitä on käsitelty tarkemmin esimerkiksi osiossa 3.



**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 erityisesti Kontulankaarella. Kontulankaaren kehittämisehdotuksia on käsitelty selvityksen aiemmissa osioissa. Lisäksi Kivikontien ja Kivikonlaidan liikenneympyrän alueelle sekä Kurkimäentien ja Karpalotien risteykseen oli myös sijoitettu muutamia vastauspisteitä.

Pysäköintiin liittyviä vaaranpaikkoja koskevia vastauspisteitä on sijoitettu pääosin Kontulan ostoskeskuksen pysäköintialueelle sekä Kurkimäentien ja Kurkisuontien eri osuuksille.



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

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

## **8.2 Maastokäynti**

Alueelle tehtiin maastokäynnit vuonna 2024. Maastokäynneillä havainnoitiin onnettomuusaineiston ja asukaskyselyn perusteella nousseiden ongelmapaikkojen sekä erityisesti koulujen ympäristön 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 on käsitelty selvityksen aiemmissa osioissa esimerkiksi luvussa 7 koulujen ympäristöjen liikennejärjestelyiden osalta.

# 9 Toimenpide-ehdotukset

Tässä osiossa esitetään selvityksen perusteella tehdyt toimenpide-ehdotukset liikenneturvallisuuden parantamiseksi Mellunkylän 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 Kontulankaaren ja Kivikonkaaren liittymä

Kontulankaaren ja Kivikonkaaren liittymän suojatiellä ja pyörätien jatkeilla on tapahtunut yhteensä viisi jalankulkija- tai polkupyöräonnettomuutta viimeisen kymmenen vuoden aikana. Liittymäalueella sijaitsee myös kaksi luokitukseltaan huonon turvallisuustason suojatietä (ns. punaisen luokan suojatiet). Alueen luoteiskulmassa sijaitseva päivittäistavarakauppa ja alueen bussipysäkit aiheuttavat vilkasta kävely- ja pyöräliikennettä alueella. Lisäksi erityisesti Kontulankaaren liikennemäärä on paikalliseksi kokoojakaduksi suuri. Liittymään ehdotetaan rakennettavan ajonopeutta hillitseviä toimenpiteitä kuten korotettu liittymä tai bussiliikenteelle soveltuvat korotetut suojatiet Kontulankaaren ylittävälle suojateille (Taulukko 9.1.). Toimenpiteet parantaisivat erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta. Tulevaisuudessa on myös perustelua tarkastella Kontulankaaren muuttamista 1+1-kaistaiseksi kadunylitysten lyhentämiseksi ja kadun estevaikutuksen pienentämiseksi. Liittymän toimenpiteiden suunnittelun yhteydessä ehdotetaan myös suunniteltavan parannustoimenpide risteyksen länsipuolella sijaitsevalle Kivikonkaaren ylittävälle punaisen luokan suojatielle Keinutien kohdalla. Mahdollinen toimenpide olisi ajoradan kaventaminen suojatien kohdalla. Toimenpide tarkentuu myöhemmin.

**Taulukko 9.1. Toimenpide-ehdotukset Kontulankaaren ja Kivikonkaaren liittymään.**

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUSJÄRJESTYS
Korotettu liittymä tai korotetut suojatiet (Kontulankaaren ja Kivikonkaaren liittymä)	Investointi	1.
Ajoradan kaventaminen (Kivikonkaaren ylitys Keinutien kohdalla)	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 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------



## 9.2 Porttiten ja Humikkalantien liikennejärjestelyt

Porttitiiehen liittyvällä Rintinpolulla sijaitsee kaksi koulua. Porttitie on paikallinen kokoojaku, jonka nopeusrajoitus on 40 km/h. Rintinpolku on tonttikatu, jonka nopeusrajoitus on 30 km/h. Rintinpolulla on kolme hidastetta tai korotettua suojatietä. Porttiten ja Rintinpolun liittymässä on kolme suojatietä, joista eteläisin suojatie on luokitukseltaan punainen suojatie. Liikenneturvallisuuksia ehdotetaan alueella parannettavan toteuttamalla Porttiten ja Rintinpolun liittymä korotettuna tai rakentamalla suojateiden yhteyteen tynnyhidasteet sekä alentamalla Porttien nopeusrajoitusta pistemäisesti 30 kilometriin tunnissa. Porttiten ylittävälle suojatielle Naapurinpolun kohdalla ehdotetaan myös lisättävän keskisaareke (Taulukko 9.2.). Naapurinpolku sijaitsee koulujen länsipuolella, ja kadulta on myös puistomainen yhteys kouluille.

Koulujen etelä- ja itäpuolella sijaitseva Humikkalantie on myös paikallinen kokoojaku, jonka nopeusrajoitus on 40 km/h. Humikkalantiella nopeusrajoitusta ehdotetaan alennettavan pistemäisesti 30 kilometriin tunnissa koulun lähialueella Porttitieltä idän suuntaan, jolloin 30 km/h -nopeusrajoitusalue jatkuu Porttitieltä Humikkalantielle. Kadulla on nykytilanteessa kolme hidastetta Rautapaidantien ja Linnanherrantien välisellä osuudella, jotka jo nykytilanteessa tukevat ajonopeuksien pysymistä maltillisella tasolla. Linnanherrantiestä pohjoiseen ehdotetaan myös uutta hidastetta Humikkalantielle ajonopeuksien rauhoittamiseksi. Lisäksi pohjoisemmassa Humikkalantieltä ehdotetaan kääntymiskaistan poistamista Untamalantien kohdalla kadunylityksen turvallisuuden parantamiseksi.

**Taulukko 9.2. Toimenpide-ehdotukset Porttitielle ja Humikkalantielle.**

TOIMENPIDE	HANKKEENTYYPPI	TOTEUTUSJÄRJESTYS
Nopeusrajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa Porttitiellä (välillä Naapurintie ja Humikkalantie) ja Humikkalantiella (välillä Porttitie ja Linnanpellonpolku)	LKSP	1.
Korotettu liittymä Porttien ja Rintinpolun liittymään tai tynnyhidasteet liittymässä Porttiten ylittävien suojateiden yhteyteen	Investointi	1.
Keskisaareke (Porttien ylittävä suojatie Naapurinpolun kohdalla)	LKSP	1.
Hidaste tai korotettu suojatie Humikkalantielle Linnanherrantiestä pohjoiseen	LKSP	1.
Kääntymiskaistan poistaminen Humikkalantiella Untamalantien kohdalla	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 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

## 9.3 Mellunkylän koulujen ympäristöjen liikennejärjestelyt

Koulujen ympäristössä liikenneturvallisuuksien kiinnitetään erityistä huomiota. Kontulankaarella kahden Vesalan peruskoulun toimipisteen ja kahden päiväkodin läheisyydessä sijaitsevan Kontulankaaren nopeusrajoitus on nykyisin 40 km/h lukuun ottamatta kadun pohjoisinta osaa, jossa nopeusrajoitus on 30 km/h. Kontulankaari on paikallinen kokoojaku, jolla nopeusrajoitusta voidaan paikallisesti laskea esim. koulujen läheisyydessä liikenneturvallisuuksien parantamiseksi. Kontulankaaren nopeusrajoitusta ehdotetaan tällä perusteella laskettavan 30 kilometriin tunnissa Lampipolun kohdalla olevan suojatien eteläpuolelta Kontulankaaren pohjoisosaan asti, jossa on nykyisinkin jo nopeusrajoituksena 30 km/h (Taulukko 9.3.). Nopeusrajoituksen alentamista koskevalla osuudella sijaitsee myös kaksi punaisen luokan suojatietä, joiden turvallisuutta nopeusrajoituksen alentaminen myös parantaisi. Koulujen lähetyillä olevan Linnoittajantien nopeusrajoitus ehdotetaan myös laskettavan 30 kilometriin tunnissa kaupungin nopeusrajoitusperiaatteiden mukaisesti. Linnoittajantie on päättävä tonttikatu.

Nopeusrajoitusta ehdotetaan laskettavan 30 kilometriin tunnissa myös Mellunmäentiellä Itäväylän ja Kaunispääntien välisellä osuudella. Mellunmäentie on paikallinen kokoojakatu, ja sen nopeusrajoitus on nykyisin 40 km/h. Edellä mainitulla katuosuudella on verrattain vilkasta jalankulkuliikennettä, sillä alueella sijaitsee päivittäistavarakauppa, ja Mellunmäentien kanssa risteävällä Rukatunturintiellä sijaitsee myös Mellunmäen ala-asteen koulu. Katuosuudella on lisäksi kaksi punaisen luokan suojatietä, joiden turvallisuutta nopeusrajoitusmuutoksen arvioidaan parantavan.

Toimenpiteitä koulujen ympäristöön on esitetty myös luvussa 9.2. Lisäksi kaavoitushankkeiden yhteydessä on myös suunnitteilla toimenpiteitä koulujen ympäristöön (esim. Bredbackan alue).

### Taulukko 9.3. Toimenpide-ehdotukset Mellunkylän koulujen ympäristöihin.

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Nopeusrajoitus 30 km/h Linnoittajantielle sekä Kontulankaarelle välille Lampipolku ja Kontulankaaren pohjoispää	LKSP	1.
Nopeusrajoitus 30 km/h Mellunmäentielle välille Itäväylä ja Kaunispääntie	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 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

## 9.4 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
Korotettu suojatie loivalla poistumisluiskalla	Kontulankaaren ylittävä suojatie Kontulan ostoskeskuksen pysäköintialueen kohta sekä Kontulantien ylittävä suojatie Mellunmäenraition risteyksessä
Korotettu suojatie	Aartenetsijäntien ylittävä suojatie Varhelantien ja Paneliantien risteyksessä
Kiertoliittymä	Kontulantien ylittävä suojatie Pallaksentien risteyksessä
Nopeusrajoitus 30 km/h	Kotikonnutiellä 30 km/h -nopeusrajoituksen aloittaminen noin 100 metriä nykyistä etelämpää
Keskisaareke	Kotikonnutien ylittävä suojatie Kilpolanreunan kohdalla
Automaattinen liikennevalvontapiste	Kontulankaari lähellä Isännänpolkua tai Kaarenjalkaa (etelän suunta)

# 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](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). Aartenetsijäntien liikennesuunnitelma. Saatavissa: <https://ahjojulkaisu.hel.fi/1821C02A-7BE1-C7AB-950E-7DA3E1600000.pdf>

Helsingin kaupunki (2024a). Helsingin karttapalvelu. Saatavissa: [kartta.hel.fi](https://kartta.hel.fi)

Helsingin kaupunki (2024b). Länsimäentie. Katusuunnitelman koostepiirustus. Saatavissa: [https://ptp.hel.fi/DataHandlers/pw\\_docs/?q=d0288205/Luonnos\\_1.5.2024\\_koostepiirustus\\_Vantaan\\_ratikka\\_Katusuunnitelmaluonnos.pdf](https://ptp.hel.fi/DataHandlers/pw_docs/?q=d0288205/Luonnos_1.5.2024_koostepiirustus_Vantaan_ratikka_Katusuunnitelmaluonnos.pdf)

Helsingin kaupunki (2024c). Ounasvaarantien ympäristö. Katusuunnitelmien koostepiirustus. Saatavissa: <https://ahjojulkaisu.hel.fi/76C1BC28-71D9-CDBA-966A-8C8078C00000.pdf>

Helsingin kaupunki (2024d). Bredbackan asuntoalueen liikennesuunnitelmaluonnos. Saatavissa: <https://ahjojulkaisu.hel.fi/6457DAF2-F751-C6E1-B9CE-8F159FA00001.pdf>

Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri (2024). Rajoitettu saatavuus.

# Kuvailulehti

Tekijä	Roni Utriainen, Janne Antila ja Jussi Jääskä
Nimike	Mellunkylän alueellinen liikenneturvallisuusselvitys
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2024:16
Julkaisuaika	11/2024
Sivuja	67
Liitteitä	-
ISBN	978-952-386-504-4
ISSN	2489-4257 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	suomi
Kieli, yhteenveto	suomi

## Tiivistelmä:

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Mellunkylän kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuonna 2024. 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 kasvanut vuosien 2013–2017 ja 2018–2022 välillä noin 45 % Mellunkylän alueella.

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

## Avainsanat:

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

# Helsinki

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