

## Yleisiä huomioita

- Ajoradan korotusten toteuttamisessa tulee huomioida alueen maaperä. Ajoradan korotukset pehmeällä maaperällä saattavat aiheuttaa asumista häiritsevää tärinää lähialueen taloihin.
- Kaupunki toteuttaa pieniä liikenneturvallisuuden parannuksia, kuten ajoradan korotuksia ym. hidasteita, vuosittaisen määrärahan turvin. Käytännössä aloitteita ja toiveita tulee huomattavasti enemmän kuin kaupungilla on mahdollisuuksia toteuttaa. Vuonna 2024 toteutettavat kohteet on jo päätetty, mutta arvioimme kaikki esiin tulleet toiveet seuraavien vuosien kohteiden valinnoissa.

### 1. Ilpolantie

- Töyssyt ja korotetut **suojatiet**: Valitettavasti tiedetään, että Ilpolantien maaperä on pehmeiköä eikä korotusten rakentaminen ole suotavaa. Vantaalla on ennakkotapaus juuri Ilpolantielta, jossa on jouduttu tärinähaittojen takia poistamaan hidastetöyssy Kierrekujan liittymän kohdalta. Vaikka Ilpolantiellä ei tänä päivänä säännöllistä bussiliikennettä olekaan, on aina mahdollista, että HSL:n linjastojen muuttuessa sinne taas joku linja palaa.

### 2. Vapaalankuja

- **Vapaalantien pysäköintipaikat**: Vapaalantiellä ei ole pysäköintipaikkoja, jotka palvelisivat Nikkarin päiväkodin saattoliikennettä. Vapaalankujan liittymän länsipuolella on kaksi bussipysäkkiä, jotka toki ennen olivat pysäköintikäytössä.
- **Vapaalankujan pysäköintipaikat**: Nikkarin päiväkodin saattoliikenteen paikat ovat Vapaalankujan itäreunassa. Vapaalan päiväkodin saattopaikat puolestaan kadun kääntöpaikan yhteydessä, sekä tarvittaessa samassa itäreunassa.

Yleisesti pysäköinnin järjestämisen lähtökohtana on, että kukin kiinteistö järjestää tarvitsemansa pysäköinnin joko yksin tai yhdessä muiden kiinteistöjen kanssa. Tämän lisäksi katujen varsilla voidaan sallia esim. palveluiden asiointipysäköintiä silloin, kun se voi tapahtua muuta liikennettä häiritsemättä ja liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

Vapaalankujalla on osoitettu pysäköintiin ne paikat, joiden on katsottu em. ehdot täyttävän. Kadun länsireunaan on asetettu pysäköintikielto. Syynä länsireunan pysäköintikieltoon on sen sijaitseminen sisäkaarteessa. Tässä pysäköidyt ajoneuvot rajoittaisivat näkemiä niin, että vastaantulevien ajoneuvojen kohtaaminen olisi turvatonta. Toinen edellä olevaa tukeva syy on halu järjestää pysäköinti vain kadun toiseen reunaan, jotta kadusta ei muodostu ns. pujottelurataa molemmin puolin pysäköityjen autojen takia. Kadun leveyskään (6,0 m) ei mahdollista kohtaavien ajoneuvojen ohittamista, jos kadun molemmissa reunoissa olisi pysäköinti sallittu. Kolmas molempia edellä olevia tukeva syy on jalkakäytävän talvikunnossapidon laadun varmistaminen. Vantaalla ei varsinaista linjausta asiasta ole, mutta monesti jos kadulla on jalkakäytävä vain toisessa reunassa, on pysäköinti juuri siinä reunassa kielletty. Tällöin tämä kadun ainoa jalkakäytävä saadaan talvella pidettyä hyvin kuljettavassa kunnossa, ja siten myös turvallisena.

Helsingin kaupunki on vastikään tehnyt samasta asiasta periaatepäätöksenkin: <https://www.hel.fi/fi/uutiset/asuinkatujen-pysakointiin-tulee-muutoksia-talvisen-jalankulun-helpottamiseksi>

- **Vapaaalankujan liikenteestä yleisesti:** Kävimme Vapaaalankujalla seuraamassa liikennettä 26.2.2024 klo 7.30-8.40 välisenä aikana. Ainakin tällöin molempien päiväkotien ja koulun liikenne sujuivat varsin rauhallisesti. Liikennettä oli toki runsaasti, mutta tilanne ei poikennut normaalista päiväkodin saattoliikenteestä. Autoilijat pysäköivät pääsääntöisesti oikein, ja ajonopeudet sekä muu ajokäyttäytyminen olivat maltillisia. Vaaratilanteita saati hengenvaarallisia tilanteita ei havaittu. Pysäköintitilanne vaihteli ikään kuin pulsseina, välillä oli kaikki paikat käytössä, välillä vapaita paikkoja oli paljonkin. Osa koulun ja Vapaalan päiväkodin saattajista pysäköi Ilpolankujalle. Vapaaalankujalla ruuhkaisin ajankohta oli noin klo 8.20-8.30, jolloin myös Vapaalan päiväkodin saattoliikenne pysäköi hetkellisesti kadun itäreunaan.
- **Opettajien ja hoitajien pysäköinti:** Kuten edellä totesimme, lähtökohtaisesti kukin kiinteistö järjestää itse tarvitsemansa pysäköinnin. Päiväkodeilla on omat pysäköintipaikkansa, koululla omansa ja urheilukentällä omansa. Kiinteistöjen pysäköintitarpeita ei tule ratkaista yleisillä alueilla. Emme ota kantaa päiväkoti- ja koulutonttien sisäisiin tai niiden välisiin pysäköintijärjestelyihin, sillä meillä ei tähän ole valtuuksia. Välitämme ehdotuksenne kaupungin sisällä Kiinteistöjen ja tilojen palvelualueelle.

### 3. Uurrekuja/Kierretie

- **Korotettu suojatie:** Kuten Ilpolantiellä, myös Kierretien/Uurrekujan kohdalla tiedetään maaperän olevan pehmeiköä eikä korotusten rakentaminen ole suotavaa.
- **Peili:** Kaupunki asentaa liikennepeilejä vain hyvin harvoissa poikkeustapauksissa, sillä liikennepeilien toimivuus on monessa tilanteessa koettu riittämättömäksi. Esimerkiksi todellisten etäisyyksien arvioiminen peilin kautta on hankalaa. Ongelmia aiheuttaa myös peilin vähäinenkin kääntyminen, jolloin sen suuntaus muuttuu ratkaisevasti. Peilautuva näkymä on tällöin väärä, ja peili antaa vääränlaista informaatiota. Todellisen tilanteen havaitsemista vaikeuttavat myös hämärä vuodenaika tai sade. Peileihin liika luottaminen saattaisi johtaa todella vaarallisiin tilanteisiin.
- **Liikennemerkit A21 Tienristeys, B5 Väistämisvelvollisuus risteyksessä ja B6 Pakollinen pysäyttäminen.** Liikenteen suunnittelussa pyritään yhtenäisiin liikennejärjestelyihin paitsi yksittäisellä kadulla ja asuinalueella, myös koko kaupungin ja maankin laajuisesti. Pientalovaltaisilla alueilla on tyypillisesti alhainen 30 km/h aluenupeusrajoitus ja tasa-arvoiset liittymät. Tämä on osaltaan signaali tienkäyttäjille, että alueella on syytä varautua moniin eri kulkijoihin. Liikennesääntöjen mukaan autoilijan on jokaista risteystä lähestyessään noudatettava erityistä varovaisuutta. Ajonopeus on risteysalueella suhteutettava olosuhteiden vaatimalle tasolle, mikä voi joissain tilanteissa vaatia jopa

pysäyttämistä. Tasa-arvoisia liittymiä käytetään siis liikenteen rauhoittamiskeinona, eikä niistä lähtökohtaisesti varoiteta liikennemerkein.

Jos Uurrekuja asetettaisiin väistämisvelvolliseksi Kierretiehen nähden, sama toimenpide täytyisi tehdä myös Sorvikujan ja Kaavintien kohdalla. Sivuhaarojen merkitseminen väistämisvelvollisiksi puolestaan kasvattaa herkästi ajonopeuksia pääsuunnalla, mikä vaikeuttaisi entisestään Uurrekujalta Kierretielle liittymistä. STOP-merkin asettaminen Kierretielle puolestaan olisi varsin poikkeuksellinen järjestely, sillä T-liittymissä väistämisvelvollisuus on tapana merkitä sivusuunnalle, ei pääsuunnalle. Ehdottamassanne järjestelyssä olisi syytä käyttää myös lisäkilpeä *H22 Etuajo-oikeutetun liikenteen suunta*, jolla länsi-pohjoinen -suuntainen liikenne asetettaisiin etu-ajo-oikeutetuksi liittymän itähaaraan nähden. Tämä puolestaan vaatisi liittymän uudelleen rakentamista siten, että Kierretien liikenne myös luonnollisesti ohjautuisi Uurrekujalle. Tämä ei ole tarkoituksenmukaista.

Edellä kerrotuin perustein emme lisää liikennemerkkejä Uurrekujan ja Kierretien liittymään. Lisäämme kuitenkin heräteraidat Kierretien alamäkeen ennen Uurrekujaa.

#### 4. Vapaalantie

- **Terätien** liittymäalue suojateineen on ennenkin ollut esillä ja tunnistettu haastavaksi paikaksi. Sitä se on niin käyttäjän kuin suunnittelijankin kannalta. Liittymään on aikoinaan rakennettu pienet kavennukset. Korotettu suojatie ei käy päinsä, sillä tässäkin kohteessa maaperä on pehmeikköä. Otamme kuitenkin tämän kohteen suunnittelupöydälle ja pohdimme minkälaisia parannuksia kaupungin omistaman katutilan puitteissa olisi mahdollista rakentaa. Tarkistamme myös nopeusrajoitusta liittymän ympäristössä.
- Kairakujan ja Friherrsin torpan kohdalla oleva suojatie on tosiaan rinteessä ja näkemien kannalta hieman hankalassa paikassa. Tarkastelemme josko suojatie olisi siirrettävissä paremmin näkyvään sijaintiin.
- Kirveskujan kohdalla Vapaalantien geometria aiheuttaa haastetta näkemiin, mutta toisaalta mutkan tulisi toimia kuljettajalle signaalina hidastaa ajonopeutta. Näkemähaastetta aiheuttaa myös yksityisen tontin puolella oleva kasvillisuus. Tässä kohteessa saattaa olla mahdollista rakentaa hidaste suojatien eteen. Asia vaatii kuitenkin vielä tarkempia selvittelyjä.

## 5. Luhtitie

- Nopeuskamera: Automaattinen liikennevalvonta otettiin käyttöön Vantaan katuverkolla vuonna 2023, jolloin asennettiin yhteensä viisi kameratolppaa. Kaupunkitalalautakunta päätti 20.3.2024 kolmesta uudesta valvontapisteestä, jotka tulevat Koivukylänväylälle ja Läntiselle Valkoisenlähteentielle. Seuraaviakin kohteita on jo alustavasti kartoitettu. Etenkin nyt ensivaiheessa valvottavaksi on valittu sellaisia katuja, joissa valvonnan vaikuttavuus on suurin (liikennemäärä noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa). Luhtitielle ei ole ainakaan lähivuosina tiedossa automaattista kameravalvontaa.
- Valoviikut: Vantaalla on kokeiltu erilaisia suojateiden havainnelaitteita, mutta tällä hetkellä niitä ei olla tilaamassa lisää. Kokemukset laitteiden osalta ovat vaihtelevia etenkin toiminta- ja huoltovarmuuden suhteen.
- Liikennevalot: Varistontien liittymään on suunniteltu liikennevalot, ja ne on tarkoitus rakentaa vuoden 2024 aikana.

### Aikatauluista

- Vastauksessa mainitsemiemme toimenpiteiden aikataulut vaihtelevat toimenpiteittäin. Liikennemerkki- ja tiemerkintämuutokset voidaan saada toteutukseen vuoden 2024 aikana. Rakentamista vaativat toimenpiteet vaativat paitsi tarkempaa suunnittelua myös rahoitusta, minkä takia niiden aikataulu määritetään vuosissa.

*Liikenteen aluesuunnittelu ja liikennejärjestelmäsuunnittelu*

*Kadut ja puistot*

*Vantaan kaupunki*