



Automaattisen liikennevalvonnan käyttöönotto Vantaan katuverkolla / HW

VD/11720/08.00.00.02/2021

HW/MH/EP/OT

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen aloitteesta Vantaan kaupungin poliisikoordinaattori, kaupunkiturvallisuus ja liikennejärjestelmäsuunnittelu ovat yhteistyössä poliisin kanssa selvitelleet automaattisen liikennevalvonnan käyttöönottoa katuverkolla ja valmistelleet periaatteet automaattisten kameravalvontapisteiden sijoittamiselle. Helsingissä automaattinen liikennevalvonta katuverkolla on käytössä ja kokemukset ovat hyviä. Automaattista liikennevalvontaa esitetään otettavaksi käyttöön Vantaan kaupungin katuverkon alueella.

Onnettomuudet aiheuttavat inhimillisten kärsimysten lisäksi taloudellisia menetyksiä. Suomessa käytössä olevan onnettomuuskustannusmallin mukaan liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset ovat henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa 308 800 euroa ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa noin 2 200 euroa (Tieliikenteen onnettomuuskustannusten tarkistaminen, Trafi 2016)

Vantaalla tapahtuneet onnettomuudet vuonna 2020 ovat maksaneet 42,5 miljoonaa euroa, josta kunnalle kohdistuvien kustannusten osuus on ollut noin 8,5 miljoonaa euroa. Kunnan kustannuksista suurin osa kohdistuu terveys- ja sosiaalitoimelle.

Automaattisen liikennevalvonnan tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä ylinopeuksia ja punaisia valoja päin ajamista. Kameravalvontapisteitä voidaan sijoittaa pääkaduille toisin kuin hidasteita, joita voidaan pääsääntöisesti toteuttaa vain pienemmille kaduille nopeuksia hillitsemään. Laajan ja alueellisesti kattavan kameravalvontajärjestelmän arvioidaan alentavan ajonopeuksia ja parantavan liikennevalojen noudattamista muuallakin kuin valvotuilla katuosuuksilla. Tämä parantaa myös turvallisuuden tunnetta. Lisäksi onnettomuuksien vähenemisen kautta yhteiskunnalle kohdistuvat onnettomuuskustannukset vähenevät.

Vaikutukset ajonopeuksiin ja liikenneturvallisuuteen

Automaattisen kameravalvonnan vaikutuksia ajonopeuksiin ja onnettomuusmääriin on tutkittu laajasti sekä Suomessa että ulkomailla. Suomalaiset tutkimukset painottuvat maanteillä oleviin valvontapisteisiin, mutta muualla on tutkittu myös kaupunkien katuverkolla olevien kameravalvontapisteiden vaikutuksia.

Helsingissä kokemukset automaattisesta liikennevalvonnasta ovat hyviä. Esimerkiksi Kaivokadulla keskinopeus laski valvontapisteen asentamisen jälkeen 29,2 km/h:stä 23,5 km/h:iin. Nopeustutkimuksessa on vertailtu vuosien 2000–2007 keskinopeuksia vuosien 2009–2015 keskinopeuksiin. Nopeusrajoitus oli molemmilla ajanjaksoilla 30 km/h. Yli 40 km/h -nopeutta ajaneiden osuus väheni 11 %:sta 2,4 %:iin. Onnettomuustarkasteluissa tutkittiin poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia 8 vuoden ajalta ennen ja jälkeen valvontapisteen asentamisen. Kaikkien onnettomuuksien määrä väheni vuosittaisesta 7,8 onnettomuudesta 6,5 onnettomuuteen. Onnettomuuksien uhrien (kuolleet ja loukkaantuneet) määrä väheni 2,3 uhrista 1,4 uhuriin vuodessa.

Ulkomailla kameravalvonnan vaikutuksia katuverkolla on tutkittu pelkän nopeusvalvonnan, pelkän punavalvonnan sekä yhdistetyn nopeus- ja punavalvonnan osalta. Pelkän nopeusvalvonnan on eri tutkimuksissa todettu vähentävän onnettomuuksia ja alentavan ajonopeuksia. Keskinopeuksien on todettu alentuneen ja myös ylinopeutta ajavien osuus on vähentynyt. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on tarkasteltujen tutkimuksien mukaan vähentynyt 20–50 %. Kuolemaan tai vakavaan



loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet vähenivät vastaavasti 10–35 %. Kiinteä nopeusvalvonta on tutkimusten mukaan alentanut keskinopeuksia ja vähentänyt tehokkaammin ylinopeuksia ja onnettomuuksia kuin siirrettävä nopeusvalvonta. Pelkän nopeusvalvonnan osalta myönteiset turvallisuusvaikutukset ovat tutkimusten mukaan hyvin selviä ja myös yhdistetyn nopeus- ja punavalvonnan vaikutukset vakavampiin onnettomuuksiin ovat myönteisiä.

Pelkkä punavalvonta on eri tutkimuksien mukaan joko lisännyt tai vähentänyt kaikkien onnettomuuksien määrää. Lisääntynyt määrä on selittynyt peräänajo-onnettomuuksien määrän kasvulla. Tutkimukset ovat pelkän punavalvonnan turvallisuusvaikutusten osalta niin ristiriitaisia, että Vantaan katuverkolle ei esitetä käytettäväksi yhtään pelkkää punavalvonnan kohdetta.

Sijoittamisperiaatteet

Periaatteiden tavoitteena on, että kohteet sijoitetaan yhdenmukaisesti koko kaupungin alueella ja että jokaiselta valvontapisteeltä saadaan mahdollisimman suuri hyöty liikenneturvallisuudelle. Tavoitteena on valita kohteet siten, että kohteessa kaikki periaatteet toteutuisivat. Kuitenkin voidaan toteuttaa myös kohteita, joissa jokin sijoittamisperiaate ei toteudu, mutta muut periaatteet tukevat voimakkaasti kohteen toteuttamista. Periaatteet Vantaan valvontapisteiden sijoittamisesta vastaavat Helsingissä käytössä olevia periaatteita.

Onnettomuusmäärä ja koettu turvallisuus

Kohteessa on sattunut paljon onnettomuuksia ja kohde koetaan turvattomaksi. Perustelut: Automaattivalvonnan ensisijainen tavoite on parantaa liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuuden puutteet ja siten kameravalvonnan tarve on perusteltavissa tapahtuneilla liikenneonnettomuuksilla. Tällaisissa kohteissa lisätyllä valvonnalla on mahdollisimman suuri vaikuttavuus vähentäen onnettomuuksia. Kohteiden valinnassa huomioidaan myös asukkaiden palautteita.

Katuluokka ja liikennemäärä

Kohde sijaitsee pääkadulla tai kokoojakadulla ja liikennemäärä on yli 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Perustelut: Pääkaduilla vältetään rakenteellisten hidasteiden käyttöä muun muassa joukkoliikenteen sujuvuuden ja liikenteen välityskyvyn turvaamiseksi. Kameravalvonta on yksi harvoista mahdollisista keinoista, jolla voidaan vaikuttaa nopeusrajoitusten noudattamiseen pääkaduilla. Pääkaduilla on myös suuret liikennemäärät, jolloin vaikuttavuus kohdistuu mahdollisimman suureen joukkoon kadun käyttäjiä. Kohteiden valinnassa painotetaan ensisijaisesti pääkatuja ja niitä kokoojakatuja, joilla on suuret liikennemäärät. Kaduilla 2016–2020 tapahtuneista onnettomuuksista lähes 2/3 aiheutui pääkaduilla ja 10 % kokoojakaduilla (iLiitu).

Nopeusrajoitus

Kohde sijaitsee kadulla, jonka nopeusrajoitus on yleensä vähintään 40 km/h. Perustelut: Suuremmilla törmäysnopeuksilla onnettomuuksien seuraukset ovat vakavampia, joten ylinopeudet korkeampien nopeusrajoitusten kaduilla johtavat vakavampiin onnettomuuksiin. 30 km/h -rajoituksia voidaan yleensä tehostaa myös rakenteellisilla hidasteilla, jolloin kameravalvonnalle ei ole tarvetta. Jos rakenteellisten hidasteiden käyttö ei ole mahdollista esimerkiksi tärinän vuoksi, voidaan tästä periaatteesta poiketa.

Alueellinen peruste

Kohteen läheisyydessä on paljon jalankulkua, tiivistä asutusta tai erityiskohde, kuten koulu. Perustelut: Valvontapiste katuosuudella, jolla ei ole juurikaan toimintoja tai jalankulkua, näyttäytyy tarpeettomana heikentäen kameravalvonnan julkikuvaa. Kameravalvonnalla voidaan parantaa esimerkiksi koulun ympäristön turvallisuutta ja liikkujien turvallisuuden tunnetta. Jalankulkijoiden suuri määrä on



yhteydessä usein myös onnettomuusmääriin, joten vilkkaiden kävelyreittien kohdilla on erityistä tarvetta parantaa myös kadunylitysten turvallisuutta.

Mahdollisimman monta valvottavaa asiaa yhdellä valvontapisteellä

Kohteessa olevalla valvontapisteellä pystyy valvomaan mahdollisimman montaa asiaa, kuten ajonopeutta ja punaista päin ajamista. Perustelut: Valitsemalla valvontapisteen kohde siten, että usean eri asian valvominen on mahdollista, saadaan mahdollisimman suuri hyöty yhdestä valvontapisteestä.

Toteutus ja kustannukset

Poliisihallitus velvoittaa automaattista liikennevalvontaa koskevissa ohjeissaan, että rakennettavien valvontapisteiden paikoista sopivat kaupunki ja poliisilaitos yhdessä, huomioiden liikenneturvallisuuden sekä poliisin käytössä olevan laitteistotekniikan asettamat rajoitukset. Vantaalla tavoitteena on valvontapisteiden sijoittaminen alueellisesti kattavasti. Valvontapisteiden paikat valitaan yhdessä poliisin kanssa ja poliisi arvioi sekä testaa paikat käytännössä ennen valvontapisteiden toteuttamista. Paikkojen valintaan vaikuttavat valvontapisteen tekniset toteuttamisedellytykset ja valinnassa huolehditaan siitä, etteivät välähtävät valot häiritse lähellä sijaitsevaa asutusta ja että valvontapisteiden huolto on järjestettävissä helposti.

Kaupunki vastaa valvontapisteiden hankintaan ja asennukseen liittyvistä kustannuksista. Poliisi asettaa kamerat valvontapisteisiin ja vastaa valvontatyöstä. Yhden valvontapisteen kustannusten kaupungille arvioidaan olevan n. 10 000 euroa. Vuoden 2022 valvontapisteiden toteuttamiseen on varauduttu alustavasti Liikenneturvallisuuskohteet 2022 (tekninen lautakunta 26.5.2021 § 14) yhteydessä 50 000 eurolla. Tällä määrärahalla arvioidaan toteuttavan noin 5 kohdetta vuodessa.

Kameravalvontapisteitä on tarkoitus toteuttaa kolmen seuraavan vuoden aikana yhteensä 15–20 kpl. Valvonnan toimivuutta ja vaikutuksia seurataan ja ensimmäisten vuosien kokemusten perusteella järjestelmää on mahdollista laajentaa tulevana vuosina.

Vantaan kaupungin hallintosäännön luvun 10 § 4 mukaan kaupunkitilalautakunta vastaa kaupungin liikenneturvallisuustyöstä.

Kaupunkitilalautakunta 1.12.2021 § 11

Kaupungininsinöörin vs. esitys:

Päätetään ottaa käyttöön automaattinen kameravalvonta Vantaan kaupungin katuverkon alueella.

Käsittely:

Kaupunkitilalautakunnan jäsen Topi Liutu esitti asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi.

Kaupunkitilalautakunnan varapuheenjohtaja Kimmo Kiljunen ja kaupunkitilalautakunnan jäsenet Jussi Vähäkangas, Katja Siniketo-Pietilä, Aki Mäkipernaa ja Antti Lind kannattivat Liudun esitystä.

Kaupunkitilalautakunnan jäsen Heidi Hummastenniemi kannatti kaupungininsinöörin esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupungininsinöörin esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat jäsen Liudun esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.



Äänestyksessä annettiin 4 jaa-ääntä (Hummastenniemi, Hynninen, Linkola, Viilo) ja 11 ei-ääntä (Kiljunen, Lind, Liutu, Mäkipernaa, Oja, Penttilä, Puha, Siniketo-Pietilä, Toivonen, Vähäkangas, Kivimäki).
Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hyväksytyksi.

Päätös:

Päätettiin palauttaa asia uudelleen valmisteltavaksi.

Asiaa on tarkennettu kaupungin liikennejärjestelmäsuunnittelun ja poliisin toimesta. Uudelleenvalmistelussa on kiinnitetty erityistä huomiota automaattista liikennevalvontaa koskeviin tutkimustuloksiin sekä liikennevalvonnan konkreettisiin sijoituspaikkoihin.

Kaupunkiympäristön toimialan kadut ja puistot palvelualue toteaa seuraavaa:

Taustalla olevat strategiat

Liikenne- ja viestintäministeriön luonnos liikenneturvallisuusstrategiaksi valmistui äskettäin. Sen toimenpide nro 75. on "Laaditaan suunnitelma automaattisen liikennevalvonnan kehittämisestä ja lisäämisestä", ja vastuutahoksi esitetään "Poliisihallitus, Väylävirasto ELY keskuskeskukset ja kunnat." Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen aloitteesta Vantaan kaupungin poliisikoordinaattori, kaupunkiturvallisuus ja liikennejärjestelmäsuunnittelut ovat yhteistyössä selvittäneet automaattisen liikennevalvonnan käyttöönottoa katuverkolla.

Vantaan kaupungin turvallisuussuunnitelma 2022–2025 valmistui loppuvuodesta 2021. Kaupunginhallituksen 1.11.2021 hyväksymä suunnitelma sisältää neljä teemaa, joista yksi on liikkumisen turvallisuus. Sen yksi toimenpiteistä on "Vahvistetaan liikennesääntöjen noudattamista automaattisen liikennevalvonnan avulla."

Nyt laadittu suunnitelma, jossa esitetään automaattisen liikennevalvonnan sijoittamisperiaatteet sekä yleissuunnitelma valvontakohteiden sijoittamisesta, toteuttaa turvallisuussuunnitelmassa sekä liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuusstrategiassa esitetyt toimenpiteet.

Automaattisen liikennevalvonnan tarkoitus on lisätä kaikkien tienkäyttäjien turvallisuutta, ei kerätä varoja yhteiskunnalle. Jokainen kameravalvontakohta merkitään ennakkoon liikennemerkillä sekä katuun maalattavan nopeusrajoituksen avulla. Tieto vallitsevasta nopeusrajoituksesta ja kameravalvonnasta tulee selväksi kadunkäyttäjille, mikä tehostaa nopeusrajoituksen noudattamista vaaralliseksi tunnistetussa paikassa.

Nopeusrajoituksen noudattaminen on erityisen tärkeää kaupunkiympäristössä, jossa liikkuu paljon autoja, jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Vantaalla jalankulija- ja pyöräilijäuhreista aiheutui 94 % taajamassa vuosina 2016–2020. Suunnittelun yleisenä periaatteena onkin huolehtia ensisijaisesti liikenteen heikoimman osapuolen tarpeista.

Ajonopeudet vaikuttavat onnettomuuksien todennäköisyyteen ja niiden seurauksiin. Pienikin nopeuden lasku antaa kaikille osapuolille enemmän aikaa reagoida ja estää onnettomuus. Onnettomuuden sattuessa matala törmäysnopeus lieventää henkilövahinkojen seurauksia.



Tutkimustieto tukee

Automaattivalvonnan vaikutuksia ajonopeuksiin ja liikenneturvallisuuteen on tutkittu laajasti Suomessa ja ulkomailla. Suomalaiset tutkimukset painottuvat maanteillä oleviin valvontapisteisiin, mutta ulkomailla on tutkittu myös kattavasti kaupunkien katuverkolla olevien kameravalvontapisteiden vaikutuksia.

Aiemmassa esityksessä on kerrottu Helsingin kaupungin katuverkolla olevien kameravalvontapisteiden positiivisista tutkimustuloksista. Suomesta katuverkolta ei ole saatavilla kattavaa yksityiskohtaista aineistoa. Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy on tehnyt tutkimuksen katuverkon automaattivalvonnasta (Kokemuksia katuverkon automaattivalvonnasta, Fanny Malin, VTT 2019). Katsaukseen on sisällytetty tutkimuksia, joissa valvonta sijoittui kaupunki- tai taajamaympäristöön. Tutkimuksessa automaattisen nopeusvalvonnan on todettu sekä vähentävän onnettomuuksia että alentavan ajonopeuksia.

Automaattinen liikennevalvonta ei korvaa muita toimenpiteitä

Liikennesuunnittelu saa vuosittain noin 350 kuntalaispalautetta liikenneturvallisuutta ja liikennekäyttäytymistä koskien. Syynä turvattomuuden tunteeseen mainitaan merkittävässä osassa palautteita liikennekäyttäytyminen (sääntöjen noudattamatta jättäminen) ja korkeat ajonopeudet.

Liikenneympäristöä voidaan parantaa usein erilaisin toimenpitein riippuen liikenneympäristöstä. Hidasteet, kuten töyssyt ja kavennukset soveltuvat käytettäväksi kaduilla, joissa liikennemäärä on pieni eikä hidasteesta koidu huomattavaa haittaa liikenteen sujuvuudelle. Vilkasliikenteisillä kaduilla puolestaan toimenpiteitä ovat keskisaarekkeet, liikennevalot ja kiertoliittymät.

Automaattinen liikennevalvonta soveltuu käytettäväksi liikenneympäristössä, jossa perinteisiä hidasteita (ajoradan korotukset ja kavennukset) ei voida käyttää suuren liikennemäärän vuoksi. Vilkasliikenteisillä pääkaduilla käytetään edelleen pääsääntöisesti risteysjärjestelyissä liikennevaloja sekä kiertoliittymiä. Kameravalvonnan avulla voidaan vaikuttaa kustannustehokkaasti ajonopeuksiin ja liikennekäyttäytymiseen liikennevalojen yhteydessä ja paikoissa, joissa kiertoliittymän toteuttamiselle ei ole edellytyksiä.

Automaattivalvonta ei myöskään korvaa poliisin tekemää perinteistä liikennevalvontaa, vaan se täydentää liikennevalvontaa merkittävällä tavalla. Automaattivalvontaa ei voi rajallisen henkilömäärän takia korvata poliisin tekemällä valvonnalla. Kysymys ei ole joko tai, vaan useiden rinnakkaisten toimintatapojen käyttämisestä.

Automaattinen liikennevalvonta on yksi tapa parantaa liikennevalvonnan vaikuttavuutta. Turvallisuussynergian edut ovat huomattavat, kun käytössä on monipuolisesti toimenpiteitä. Kaupunkialueelle suunniteltujen automaattisen nopeusvalvontapisteiden pystyttäminen eri puolille kaupunkia on myös taloudellisesti edullista.

Kohteet

Valvontapisteiden sijoittamisperiaatteet on kerrottu alkuperäisessä esityksessä. Vantaan kaupungin liikennejärjestelmäsuunnittelu on valinnut kohteet perustuen aikaisemmin esitettyihin sijoittamisperiaatteisiin. Kohteiksi on valittu sellaisia katuja, jotka täyttävät sijoittamisperiaatteiden vaatimukset. Lähtötiedoiksi on kerätty mm. onnettomuus- ja liikennemäärätiedot, nopeusrajoitus, läheiset toiminnot ja poliisin liikennevalvontatilastoja. Poliisi on käynyt esitetyt paikat läpi maastossa ja selvittänyt valvontapaikan toteuttamismahdollisuuksia.



Nopeusvalvontakameran tarkka paikka varmistuu rakentamissuunnittelun yhteydessä. Paikkojen valintaan vaikuttavat valvontapisteen tekniset toteuttamisedellytykset ja valinnassa huolehditaan siitä, etteivät välähtävät valot häiritse lähellä sijaitsevaa asutusta ja että valvontapisteiden huolto on järjestettävissä helposti. Samassa yhteydessä selvitetään valvontasuunta. Kohteesta riippuen valvonta voi olla tarkoituksenmukaista joko yhteen tai molempiin suuntiin. Mikäli tarkemmassa suunnittelussa ilmenee haasteita vuoden 2022 toteuttavan kohteen osalta, korvataan se varakohteella.

Vuonna 2022 toteutettaviksi kohteiksi esitetään seuraavat viisi kohdetta:

- Raappavuorentie (vl. Virtatie – Suvantopolku)

Raappavuorentie on pääkatu, jonka keskimääräinen arkivuorokausiliikenne on 10500 ajoneuvoa (2018). Tieliikenneonnettomuustilaston 2016–2020 mukaan juuri Suvantopolun kohdalla ei ole sattunut liikenneonnettomuuksia, mutta Suvantopolun ja Raappavuorentien välisellä osuudella onnettomuuksia on sattunut kahdeksan, joista kolme on johtanut loukkaantumiseen.

Suvantopolun kohdalla oleva kadunylitys koetaan turvattomaksi korkeiden ajonopeuksien vuoksi. Suojatietä käyttävät mm. Myyrmäen urheilupuistoon matkaavat sekä ainakin Uomarinteen koulun ja Mårtensdal skolanin oppilaat.

- Vaskivuorentie (Ojahaantie)

Vaskivuorentie on pääkatu, jonka keskimääräinen arkivuorokausiliikenne on 15300 ajoneuvoa (2016). Poliisin liikennevalvonnan tulosten 2016–2021 mukaan 8,3 prosenttia ohiajavista ajaa ylinopeutta. Tieliikenneonnettomuustilaston 2016–2020 mukaan Ojahaantien liittymän kohdalla on sattunut yhteensä kuusi liikenneonnettomuutta, joista yksi on johtanut loukkaantumiseen.

Hämeenlinnanväylän suunnasta saavuttaessa liikenneympäristö muuttuu maantiemäisestä keskustamaiseksi. Ojahaantien kohdalla Vaskivuorentiellä on kaksi ajokaistaa suuntaansa. Ajonopeuksien ollessa korkeat, koetaan kadunylittäminen turvattomaksi. Kilometrin sisällä sijaitsevat Kilterin ja Kaivokselan peruskoulut sekä Vaskivuoren lukio.

- Tammiston kauppatie (Säätökuja)

Tammiston kauppatie on pääkatu, jonka keskimääräinen arkivuorokausiliikenne on 22800 ajoneuvoa (2020). Poliisin liikennevalvonnan tulosten 2016–2021 mukaan 4,5 prosenttia ohiajavista ajaa ylinopeutta. Tieliikenneonnettomuustilaston 2016–2020 mukaan Säätökujan liittymän kohdalla on sattunut yhteensä neljä liikenneonnettomuutta, joista yksi on johtanut loukkaantumiseen.

Liikennesuunnittelu saa vuosittain useita palautteita Tammiston kauppatieltä, joissa kerrotaan liikennesääntöjen noudattamatta jättämisen aiheuttavan vaaratilanteita (liikennevalot ja korkeat ajonopeudet). Useimmat Tammiston kauppaticien risteyksistä ovat liikennevalo-ohjattuja, mutta Säätökujan pohjoispuolella on useampia valo-ohjaamattomia suojateitä, jotka koetaan turvattomiksi. Säätökujan kohdalle sijoitettavalla nopeusvalvontakameralla pyritään vaikuttamaan ajonopeuksiin sekä risteyksessä että pidemmällä matkalla.

- Tikkurilantie (Liljatie)

Tikkurilantie on pääkatu, jonka keskimääräinen arkivuorokausiliikenne on Liljatien kohdalla 6800 ajoneuvoa (2017). Poliisin liikennevalvonnan tulosten 2016–2021 mukaan 9,7 prosenttia ohiajavista ajaa ylinopeutta. Tieliikenneonnettomuustilaston 2016–2020 mukaan Liljatien



liittymän kohdalla on sattunut yksi liikenneonnettomuus. Vaikutusalueella on myös suojatieteylytys, jossa on sattunut loukkaantumiseen johtanut onnettomuus.

Kohteen välittömässä läheisyydessä sijaitsee päiväkotia ja Viertolan koulu. Koulun kohdalle on asetettu 40 km/h nopeusrajoitus ja sen noudattaminen on erityisen tärkeää koululaisten liikkumisen turvallisuuden kannalta.

- Vanha Porvoontie (Malmarintie)

Vanha Porvoontie on pääkatu, jonka keskimääräinen arkivuorokausiliikenne on 10800 ajoneuvoa (2019). Alueella on 40 km/h nopeusrajoitus. Poliisin liikennevalvonnan tulosten 2016–2021 mukaan 5 prosenttia ohiajavista ajaa ylinopeutta. Tieliikenneonnettomuustilaston 2016–2020 mukaan Malmarintien liittymän kohdalla on sattunut yksi loukkaantumiseen johtanut onnettomuus.

Liikennesuunnittelu on saanut useita palautteita Vanhan Porvoontien liikenteestä. Palautteissa korostuvat liikenteen melu, raskas liikenne ja korkeat ajonopeudet. Yleisesti liikenneturvallisuus koetaan heikoksi. Vanhan Porvoontien nopeusrajoitus laskettiin 40 km/h:iin ja asetettiin raskaan liikenteen läpiajokielto välille Kyytitie-Tikkurilantie. Automaattisella liikennevalvonnalla pyritään ensisijaisesti vaikuttamaan ajonopeuksiin, mutta se tukee myös vahvasti jo tehtyjä toimenpiteitä muiden haasteiden parantamiseksi.

Varalle esitetään seuraavat kaksi kohdetta, jotka voidaan toteuttaa, jos edellä mainittujen viiden kohteen tarkemmassa suunnittelussa ilmenee haasteita.

- Koivukylänväylä (Hanabölentie)

Koivukylänväylä on pääkatu, jonka keskimääräinen arkivuorokausiliikenne on 10800 ajoneuvoa (2018). Alueella on 50 km/h nopeusrajoitus. Tieliikenneonnettomuustilaston 2016–2020 mukaan Hanabölentien ympäristössä on sattunut viisi liikenneonnettomuutta.

Kohteeseen saavutaan lännen suunnasta maantiemäisestä ympäristöstä korkeamman nopeusrajoituksen piiristä, jolloin ajonopeudet ovat herkästi liian suuret. Alueella liikkuu paljon lapsia liikuntapuiston, Kytöpuiston ja Havukosken koulujen läheisyyden vuoksi.

- Läntinen Valkoisenlähteentie (Tikkurilan urheilupuisto)

Läntinen Valkoisenlähteentie on pääkatu, jonka keskimääräinen arkivuorokausiliikenne on 12300 ajoneuvoa (2016). Urheilupuiston kohdalle on asetettu 40 km/h nopeusrajoitus. Poliisin liikennevalvonnan tulosten 2016–2021 mukaan 5,5 prosenttia ohiajavista ajaa ylinopeutta.

Tieliikenneonnettomuustilaston 2016–2020 mukaan Tikkurilan urheilupuiston edustalla on sattunut kolme liikenneonnettomuutta, joista kaksi on loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia. Osmankäämintien ja Talvikkitien välisellä osuudella onnettomuuksia on sattunut 14, joiden mukana on yksi kuolemaan johtanut onnettomuus Harajuurentien kohdan suoja-atiellä.

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä alueella on runsasta. Vieressä sijaitsevan Peltolan koulun ja Tikkurilan urheilupuiston vuoksi alueella liikkuu paljon lapsia, jotka ylittävät Läntisen Valkoisenlähteentien.



Paikat on esitetty liitteenä olevalla kartalla. Kartalle on merkitty myös mahdollisia tulevien vuosien kohteita, jotka on vielä tutkittava tarkemmin. Kameravalvontapisteitä on tarkoitus toteuttaa kolmen seuraavan vuoden aikana yhteensä 15–20 kpl. Kameravalvontapisteiden mahdollisesta lisäämisestä päätetään lautakunnassa lähivuosina, kun ensimmäisen vaiheen kokemukset on kerätty ja analysoitu.

Vantaan kaupungin hallintosäännön luvun 10 § 4 mukaan kaupunkitulautakunta vastaa kaupungin liikenneturvallisuustyöstä.

Kaupunkitulautakunta 6.4.2022 § 21

Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään ottaa käyttöön automaattinen kameravalvonta Vantaan kaupungin katuverkon alueella karttaliitteen mukaisissa viidessä kohteessa varakohteineen.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite

- Yleissuunnitelma Vantaalle esitetyistä automaattisen liikennevalvonnan kohteista

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus kaupunkitulautakunnalle

Lisätiedot:

liikenteen kehittämispäällikkö Emmi Pasanen, puh. 050 314 5075,
liikenneinsinööri Olli Tamminen, puh. 043 827 1043,
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi