

| Koulun lähialue (a)   |   |  |   |   |  |          |   |
|---|---|--|---|---|--|----------|---|
| Havaintopaikka nro  | Paikka  | Havainto   | Toimenpide-ehdotus  | Vaikuttavuus turvallisuuteen ja sujuvuuteen (1=vähäinen, 2=merkittävä, 3=suuri) | Kohteessa kulkeva oppilasmäärä (1=vähän, 2=merkittävästi, 3=merkittävästi ja pyöräilyyn pääreitti) | Tulo (*) | Arvioitu kustannus (1=pieni, 2=merkittävä, 3=suuri) |
| *Tulo kuvaa toimenpiteen toteuttamispotentiaalia. Suurimman tulon saa toimenpide joka sijaitsee suuren oppilasmäärän reitillä ja jonka vaikutus turvallisuuteen on suuri. Toimenpiteen toteuttamiskustannus on arvioitu tulon vieressä sarakkeessa. |   |  |   |   |  |          |   |
| Kaikkien toimenpide-ehdotusten tarkempi suunnittelu tulee tehdä Helsingin kaupungin ja Liikenneviraston julkaisemia pyöräväylien suunnitteluohjeita hyödyntäen.   |   |  |   |   |  |          |   |
| 1   | Tunnelista nouseva pyörätie Torpanpellonkadulla               | Pensaiden aiheuttama näkemäeste.   | Pensaiden leikkaaminen.   | 2   | 3  | 6        | 1   |
| 2   | Sammontorille Torpanpellonkadulta saapuva pyörätie            | Pyörätie tekee ylimääräisen lenkin jota suorinta reittiä koululle kulkeva oppilas ei käytä. Sen sijaan pyöräilijä kulkee joko Sammontorin edustalla olevan parkkialueen läpi tai Peltomaankatua ajoradalla tai jalkakäytävällä ajaen.  | Suurimman koululle johtavan reitin (eli Sammontorin parkkialueen läpi menevän linjan tai Peltomaankatua pitkin menevän linjan) muuttaminen pyörätieksi. | 3   | 3  | 9        | 1   |
| 3   | Ruskolahdenkadun ja Kiviniemenraitin risteys                  | Pyörätie päättyy parkkipaikalle ilman selkeää ilmausta siitä miten linja jatkuu kohti koulua.  | Pyörätielinjan selkeä merkitseminen koululle asti.  | 3   | 3  | 9        | 2   |
| 4   | Hopeamäenraitti   | Päiväkodin ja koulun saattoliikenne tapahtuu pitkin kapeita katuja missä pyöräilijät kulkevat ajoradalla. Lähialueen katuverkolla on runsaasti osuuksia joilla moottoriajoneuvolla ajaminen on kielletty mutta saattoliikenne tai huoltoajo on sallittu. Liikennejärjestelyt ja liikennemerkkien viestit ovat monessa paikassa vaikeaselkoisia.  | Selkeän saattoliikenne reitin määrittelemisen ja merkitsemisen.   | 2   | 3  | 6        | 1   |
| 5   | Koulun pyöräpysäköintialue                                    | Pyöräparkin telineet ovat huonolaatuisia. Joukossa on pahasti vaurioituneita telineitä. Pyöräparkin kunnollinen lukitseminen on telineisiin mahdotonta ja telineisiin ei pysty pysäköimään niin paljon pyörä kuin niissä teoriassa on pyöräpaikkoja.   | Pyöräparkin kunnostaminen ja kunnollisten runkolukitsemisen mahdollistavien telineiden asentaminen.   | 2   | 3  | 6        | 2   |
| 6   | Suurlähteenraitin ja Ruskolahden kadun risteys                | Lähialueen katuverkolla on runsaasti osuuksia joilla moottoriajoneuvolla ajaminen on kielletty mutta saattoliikenne tai huoltoajo on sallittu. Liikennejärjestelyt ja liikennemerkkien viestit ovat monessa paikassa vaikeaselkoisia. Suurlähteenraittilla on Ruskolahdenkadun ja Hietakallionkadun välisellä osuudella koillisen kulkiessa ensin moottoriajoneuvolla ajon kieltävä merkki ja heti sen jälkeen ajoneuvolla ajon kieltävä merkki (kieltää myös pyöräily!). Lounaaseen kulkiessa sen sijaan on vain moottoriajoneuvolla ajon kieltävä merkki joka samalla sallii huoltoajon. | Ajoneuvolla ajo kielletty merkin poistaminen. Alueen autoliikenteen reittien, ajokieltojen ja liikennemerkkien tarkastaminen ja selkeyttäminen.         | 2   | 2  | 4        | 1   |
| 7   | Torpanpellonkadun ja Kalliopellonkadun risteys                | Torpanpellonkatua ajava pyöräilijä väistää autoa pyörätien jatkeella (autolle ei kolmiota eikä auto käänny). Auto on menossa pysäköintialueelle ja katu on vähäinen.   | Autoliikenteen asettaminen väistämisvelvolliseksi (kärkikolmion lisääminen molemmista suunnista tuleville autoille).                                    | 2   | 2  | 4        | 1   |
| 8   | Sammonlahdenkadun ja Hietakallionkadun risteys                | Skinnarilan suunnasta tuleva pyöräliikenne kanavoituu tähän risteykseen. Hietakallionkadulta tulevalle liikenteelle on väistämisvelvollisuus.  | Pyörätien korottaminen.   | 2   | 3  | 6        | 2   |
| 9   | Sammonlahdenkadun, Korpimaankadun ja Saunakivenkadun risteys. | Korpimaankadun länsireunaa kulkeva pyöräliikenne ja Sammonlahden katu lännen suunnasta tuleva pyöräliikenne joutuvat kulkemaan mutkikasta reittiä päästäkseen suurimmalle koululle johtavalle reitille (Saunakivenkadulle). Kohdetta monimutkaistaa vielä Saunakivenkatu 4 pihaliittymä.   | Saunakivenkadulle johtavan pyörätielinjan suoristaminen. Risteysalueen korottaminen.  | 3   | 3  | 9        | 3   |
| 10  | Sammonlahdenkadun ja Kaivokorvenkadun risteys                 | Risteysalue on laaja ja mahdollistaa autoille nopeat ajolinjat. Nopeus risteyksissä johtaa autoilijan väistämisvelvollisuuden laiminlyönteihin pyörätien kohdalla.   | Ajoradan rajaaminen kapeammaksi. Pyörätienjatkeen korottaminen.   | 2   | 3  | 3        | 2   |
| 11  | Skinnarilankadun ja Orkonitynkadun risteys                    | Kärkikolmion alta puuttuu kaksisuuntaisen pyörätien lisäksi.   | Lisäkilven lisääminen.  | 1   | 3  | 3        | 1   |

| Koulun lähialue (a) |   |  |   |   |  |          |   |
|---------------------|---|--|---|---|--|----------|---|
| Havaintopaikka nro  | Paikka  | Havainto   | Toimenpide-ehdotus  | Vaikuttavuus turvallisuuteen ja sujuvuuteen (1=vähäinen, 2=merkittävä, 3=suuri) | Kohteessa kulkeva oppilasmäärä (1=vähän, 2=merkittävästi, 3=merkittävästi ja pyöräilyyn pääreitti) | Tulo (*) | Arvioitu kustannus (1=pieni, 2=merkittävä, 3=suuri) |
| 12                  | Skinnerilankadun ja Orkoniitynkadun eteläinen risteys               | Pyöräilyn pääreitillä kulkee paljon koulu- ja työmatkapyöräilyliikennettä eri suuntiin. Orkoniitynkadulta tuleva auto on väistämismuuttainen mutta laiminlyö usein velvollisuuttaan.   | Pyörätien jatkeen korottaminen.   | 3   | 3  | 9        | 2   |
| 13                  | Poronkadun ja Notkokadun risteys                                    | Pyörätieltä puuttuu suojatien liikennemerkit ja pyörätien jatkeen maalaukset.  | Merkin ja maalausten asentaminen.   | 3   | 2  | 6        | 1   |
| 14                  | Poronkadun ja Merenlahdentien risteys                               | Päälystevaurioita pyörätien linjalla.  | Päälysteen korjaaminen  | 1   | 3  | 3        | 1   |
| 15                  | Pirkonlähteenkatu jalkapallonkentän huoltorakennusten kohdalla.     | Pyörätie päätty parkkipaikalle ilman selkeää linjausta. Pyörätien-liikennemerkejä puuttuu.   | Pyörätien selkeän linjauksen merkitseminen ja tarvittavien liikennemerkkien lisääminen.           | 2   | 2  | 4        | 2   |
| 16                  | Pirkonlähteenkadun ja Ruskonlahdenkadun risteys.                    | Ruskonlahdenkatu on osittain pyörätietä ja osittain tietä jolla moottoriajoneuvolla ajo-kielletty mutta huoltoajo sallittu. Jää epäselväksi miksi huoltoajo sallitaan. Lisäksi kadulle annetaan aluepysäköintikielto minkä pitäisi olla itsestään selvä asia pyöräteillä ja alueilla missä on moottoriajoneuvolla ajo kielletty. | Alueen autoliikenteen reittien, ajokieltojen ja liikennemerkkien tarkastaminen ja selkeyttäminen. | 1   | 2  | 2        | 1   |
| 17                  | Hakoportaankatu ja Korpimetsäntie                                   | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapyöräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.  | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.  | 2   | 2  | 4        | 1   |
| 18                  | Pukimäenkatu ja Kaivokorvenkatu muodostama alue sivukatuineen       | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapyöräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.  | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.  | 2   | 2  | 4        | 1   |
| 19                  | Poronkadun, Kiertokadun ja Notkokadun muodostama alue sivukatuineen | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapyöräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.  | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.  | 2   | 2  | 4        | 1   |
| 20                  | Suvikatu ja Heinäkatu   | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapyöräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.  | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.  | 2   | 2  | 4        | 1   |

| Huhtiniemen suunta (b)   |   |  |   |   |   |          |   |  |  |
|--|---|--|---|---|---|----------|---|--|--|
| Havaintop nro  | Paikka  | Havainto   | Toimenpide-ehdotus  | Vaikuttavuus turvallisuuteen ja sujuvuuteen (1=vähäinen, 2=merkittävä, 3=suuri) | Kohteessa kulkeva oppilasmäärä (1=vähän, 2=merkittävästi, 3=merkittävästi ja pyöräilyn pääreitti) | Tulo (*) | Arvioitu kustannus (1=pieni, 2=merkittävä, 3=suuri) |  |  |
| *Tulo kuvaa toimenpiteen toteuttamispotentiaalia. Suurimman tulon saa toimenpide joka sijaitsee suuren oppilasmäärän reitillä ja jonka vaikutus turvallisuuteen on suuri. Toimenpiteen toteuttamiskustannus on arvioitu tulon viereisessä sarakkeessa. |   |  |   |   |   |          |   |  |  |
| Kaikkien toimenpide-ehdotusten tarkempi suunnittelu tulee tehdä Helsingin kaupungin ja Liikenneviraston julkaisemia pyöräväylien suunnitteluohjeita hyödyntäen.  |   |  |   |   |   |          |   |  |  |
| 1  | Korpraalinkujan ja Kuusimäenkadun liittymä.   | Leveä ajorata mahdollistaa auton kääntymisen Korpraalinkujalle ja Korpraalinkujalta suurella ajonopeudella.  | Ajoradan rajaaminen kapeammaksi.  | 2   | 1   | 2        | 2   |  |  |
| 2  | Päättävä pyörätie Kuusimäenkadun pohjoispuolella kiinteistön Kuusimäenkatu 14 kohdalla.       | Pyörätien päättymiskohdassa on maalattu suoja- ja yhdistämään kadun etelä- ja pohjoispuolen pyöräiteitä.   | Maalauksen muuttaminen pyörätien jatkeen maalaukseksi.  | 1   | 2   | 2        | 1   |  |  |
| 3  | Kornetinkatu.   | Pyörätie on kapea.   | Pyörätien levenyttäminen.   | 2   | 1   | 2        | 2   |  |  |
| 4  | Kornetinkadun pohjoispääty.   | Reitillä ei ole pyörätietä vaikkakaan selkeää reititystä pyöräilijälle. Pyöräilijä päätyy helposti korkeiden kanttikivien rajaamaan "umpikujaan".  | Pyörätien päättymiskohdan muotoilu siten, että pyöräilijä hahmottaa oikean reitin helposti. (Ks. myös havainto nro 5: puuttuva pyörätie)  | 1   | 1   | 1        | 2   |  |  |
| 5  | Wäinönkatu välillä Kornetinkatu - Huhtiniemenkatu.  | Reitillä ei ole pyörätietä vaikkakaan selkeää reititystä varsinkin talvipyöräilijälle hankala jyrkkä alamäki. Pyöräilijät olettavat jalkakäytävät pyöräiteiksi ja ajavat jalkakäytävillä.                      | Wäinönkadun pohjoispuolen jalkakäytävän muokkaaminen pyöräiteiksi.  | 3   | 2   | 6        | 3   |  |  |
| 6  | Wäinönkadun ja Huhtiniemenkadun risteys   | Risteysalue on laaja ja mahdollistaa autoille leveät ajolinjat ja suuret nopeudet. Wäinönkadun liikenteelle ei ole pyörätietä.   | Korotettu pyörätienjatke Wäinönkadun pohjoispuolen pyörätien jatkeeksi jos toimenpide 5 toteutetaan. Muussa tapauksessa liikenteenkakaja kanavoimaan risteysalueen liikennettä.     | 2   | 2   | 4        | 2   |  |  |
| 7  | Sunisenkadun, Huhtiniemenkadun ja Kuusimäenkadun risteys                                      | Pyöräilijä joutuu Sunisenkadulta Kuusimäenkadulle ajaessaan mutkittelemaan vaikeaa reittiä.  | Pyörätien linjaaminen Sunisenkadun eteläreunaa pitkin jätelajittelupisteen ja kadun välistä ja pyörätien jatkeen avulla Sunisenkadun ylityksen toteuttaminen Koverinkadun kohdalle. | 2   | 2   | 4        | 2   |  |  |
| 8  | Koverinkadun ja Sunisenkadun risteys  | Koverinkadulta tulevalle liikenteelle ei ole kärkeä miota jolloin autoilijan ja pyöräilijän väistämismuutokset vaihtelee.  | Koverinkadulta tulevan liikenteen asetettaminen väistämismuutokseksi (kärkeä miotmien lisääminen).  | 3   | 2   | 6        | 1   |  |  |
| 9  | Kourulanraitin ja Sunisenkadun risteys.   | Kourulanraitilta pohjoisesta tulevalle liikenteelle ei ole kärkeä miota jolloin autoilijan ja pyöräilijän väistämismuutokset vaihtelee.  | Kourulanraitilta tulevan liikenteen asettaminen väistämismuutokseksi (kärkeä miotmien lisääminen).  | 3   | 2   | 6        | 1   |  |  |
| 10   | Rantaniitynkatu   | Rantaniitynkadun pohjoispuolen pihaliittymistä peruutetaan auto suoraan pyöräitielle. Pihojen aidat muodostavat näkemäesteitä. Alamästä tulevalla pyöräilijällä voi olla paljon vauhtia.                       | Erotettu pyörätie missä pyöräliikenne erotellaan kulkemaan väylän pohjoisreunaa. Ks. liitekuva.   | 3   | 3   | 9        | 2   |  |  |
| 11   | Rantaniitynkadun pyöräiteiden risteys Rapamäentien kohdalla                                   | Rantaniitynkatu 49 kiviaita muodostaa näkemäesteen Skinnariilan suunnasta tulevalle pyöräliikenteelle.   | Aidan madaltaminen.   | 2   | 3   | 6        | 2   |  |  |
| 12   | Rantaniitynkadun pyöräiteiden risteys Rapamäentien kohdalla                                   | Rapamäentietä tuleva pyöräliikenne tulee alamäestä kovaa vauhtia risteykseen.  | Etuajo-oikeuden lisääminen Rapamäenkadulta tulevalle pyöräliikenteelle ja pyörätienjatkeen korottaminen.  | 2   | 3   | 6        | 2   |  |  |
| 13   | Rapamäenkatu  | Risteävien katujen liikenne käyttää pyörätietä kääntymispaikkana.  | Ajoesteiden asentaminen katujen päihin.   | 1   | 1   | 1        | 1   |  |  |
| 14   | Rantaniitynkadun tunneliin johtava pyörätie   | Pyöräitiellä pahoja päällystevaurioita.  | Päällystäminen.   | 2   | 3   | 6        | 1   |  |  |
| 15   | Huhtiniemenkatu Wäinönkadun risteyksestä pohjoiseen, alueella olevat sivukujat ja Kaaramakatu | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.                    | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.  | 2   | 2   | 4        | 1   |  |  |
| 16   | Kersantinkuja ja Wäinönkadun itäpään jatke  | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.                    | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.  | 2   | 1   | 2        | 1   |  |  |
| 17   | Korpraalinkuja  | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.                    | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.  | 2   | 1   | 2        | 1   |  |  |
| 18   | Rantaniitynkatu, Metsämäenkatu ja Rapamäenkatu sekä niiden rajaamat sivukadut                 | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Alueen pyöräily tapahtuu enimmäkseen ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyn liikenneturvallisuus huomioiden. | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.  | 2   | 2   | 4        | 1   |  |  |

| Kourulan suunta (c)  |  |  |  |   |  |          |   |
|--|--|--|--|---|--|----------|---|
| Havaintopaikka nro   | Paikka   | Havainto   | Toimenpide-ehdotus   | Vaikuttavuus turvallisuuteen ja sujuvuuteen (1=vähäinen, 2=merkittävä, 3=suuri) | Kohteessa kulkeva oppilasmäärä (1=vähän, 2=merkittävästi, 3=merkittävästi ja pyöräilyyn pääreitti) | Tulo (*) | Arvioitu kustannus (1=pieni, 2=merkittävä, 3=suuri) |
| *Tulo kuvaa toimenpiteen toteuttamispotentiaalia. Suurimman tulon saa toimenpide joka sijaitsee suuren oppilasmäärän reitillä ja jonka vaikutus turvallisuuteen on suuri. Toimenpiteen toteuttamiskustannus on arvioitu tulon viereisessä sarakkeessa. |  |  |  |   |  |          |   |
| Kaikkien toimenpide-ehdotusten tarkempi suunnittelu tulee tehdä Helsingin kaupungin ja Liikenneviraston julkaisemia pyörävylien suunnitteluohjeita hyödyntäen.   |  |  |  |   |  |          |   |
| 1  | Moreenikadun ja Vuokonkadun välinen polku  | Polkua pitkin kulkee paljon pyöräliikennettä.  | Moreenikadun ja Vuokonkadun välisen polun parantaminen pyörätieksi.                    | 1   | 1  | 1        | 2   |
| 2  | Tuomikadun ja Puolakadun risteys.  | Pyöräilijän väistämismahdollisuus on risteyksessä vaikeaselkoinen ja vaihtelee tulosuunnan mukaan sillä Tuomikadun suunta on etuajo-oikeutettu. Risteyksen läpi ajetaan etuajo-oikeutettua linjaa suurilla ajonopeuksilla risteysalueen laajuuden takia. | Korotettu risteysalue hillitsemään ajonopeuksia. Selkeät pyörätiemerkinnot.            | 3   | 2  | 6        | 3   |
| 3  | Raitakadun ja Katajakadun risteys.   | Risteys on tasa-arvoinen. Pyöräilijän väistämismahdollisuus vaihtelee kulkusuunnan mukaan. Tämä on ongelma nuorille pyöräilijöille jotka eivät tunne väistämissääntöjä.  | Väistämismahdollisuuden asettaminen Raitakadulle <tarkasta eikä tässä ole jo kolmiota> | 3   | 2  | 6        | 1   |
| 4  | Raitakadun ja Katajakadun risteys.   | Raitakadulta tuleva autoilija ei välttämättä havainnoi pyöräliikennettä. Varsinkin oikealle kääntyvä autoilija jättää helposti huomioimatta oikealta tulevan pyöräilijän.  | Pyörätien jatkeen korottaminen.  | 3   | 2  | 6        | 2   |
| 5  | Katajakadun taksitolppa  | Taksien odotusalueita ei ole rajattu pyörätiestä. Tämä edesauttaa autojen pysäköimistä ja liikehämääntä pyörätiellä.   | Taksien odotusalueen selkeä rajaaminen pyörätiestä.                                    | 1   | 2  | 2        | 2   |
| 6  | Nurmela-raitti   | Nurmela-raitin liikennemerkit antavat ristiriitaisia määräyksiä. Raitti on pohjoispään liikennemerkin mukaan kevyenliikenteenväylä ja Katajakadun kohdalla kohti pohjoista eroteltu pyörätie.  | Merkkien yhtenäistäminen.  | 2   | 2  | 4        | 1   |
| 7  | Nurmela-raitin ja Puolakadun risteys   | Pyörätiemerkin kanssa on luovasti käytetty yksisuuntaisen kadun liikennemerkkiä.   | Yksisuuntaisen kadun merkin poistaminen.   | 1   | 1  | 1        | 1   |
| 8  | Honkakadun ja Helsingintien risteys  | Helsingintien varilta kulkevan pyöräliikenteen ja Honkatietä Helsingintielle itään kääntyvän kaistan liikenteen välinen väistämismahdollisuus on epäselvä. Onko auto kääntyvä joka väistää pyöräilijää vai suoraan menevä jolloin pyöräilijä väistää?    | Kolmion asettaminen Honkakadulle ennen pyörätien jatketta.                             | 3   | 2  | 6        | 1   |
| 9  | Lemmikinkadun, Liljankadun, Kielonkadun ja Vuokonkadun muodostama alue ja sen poikkikadut. | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyliikenneturvallisuus huomioiden.  | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.   | 2   | 2  | 3        | 1   |
| 10   | Puolakatu ja sen sivukujat   | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyliikenneturvallisuus huomioiden.  | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.   | 2   | 2  | 4        | 1   |
| 11   | Honkakuu Katajakadun liittymästä etelään   | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu kadun koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyliikenneturvallisuus huomioiden.  | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.   | 2   | 2  | 4        | 1   |
| 12   | Petäjäkatu, Kuusitie ja Närekatu   | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyliikenneturvallisuus huomioiden.  | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h (aluenopeusrajoitus).                            | 2   | 2  | 4        | 1   |
| 13   | Raitakatu  | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu kadun koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyliikenneturvallisuus huomioiden.  | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.   | 2   | 2  | 4        | 1   |

| Skinnarilan suunta (d)   |   |  |   |   |  |          |   |
|--|---|--|---|---|--|----------|---|
| Havaintopaikka nro   | Paikka  | Havainto   | Toimenpide-ehdotus  | Vaikuttavuus turvallisuuteen ja sujuvuuteen (1=vähäinen, 2=merkittävä, 3=suuri) | Kohteessa kulkeva oppilasmäärä (1=vähän, 2=merkittävästi, 3=merkittävästi ja pyöräilyyn pääreitti) | Tulo (*) | Arvioitu kustannus (1=pieni, 2=merkittävä, 3=suuri) |
| *Tulo kuvaa toimenpiteen toteuttamispotentiaalia. Suurimman tulon saa toimenpide joka sijaitsee suuren oppilasmäärän reitillä ja jonka vaikutus turvallisuuteen on suuri. Toimenpiteen toteuttamiskustannus on arvioitu tulon viereisessä sarakkeessa. |   |  |   |   |  |          |   |
| Kaikkien toimenpide-ehdotusten tarkempi suunnittelu tulee tehdä Helsingin kaupungin ja Liikenneviraston julkaisemia pyörävylien suunnitteluohjeita hyödyntäen.   |   |  |   |   |  |          |   |
| 1  | Skinnarilankadun ja Orkonitynkadun pohjoinen risteys        | Skinnarilankadun itäpuolella kulkeva pyörätie johtaa parkkipaikalle. Talvella pyörätien linja aurataan kulkemaan eri kohdasta kuin kesällä.  | Pyörätien selkeä linjaaminen ja rajaaminen.   | 2   | 3  | 6        | 2   |
| 2  | Skinnarilankadun ja Orkonitynkadun pohjoinen risteys        | Reunakivet häiritsevät sujuvaa pyöräilyä ja pakottavat pyöräilijää kiinnittämään huomiota tien pintaan tilanteessa missä huomiota pitäisi pystyä kiinnittämään ympäröivään liikenteeseen.  | Reunakivien poistaminen.  | 2   | 3  | 6        | 1   |
| 3  | Skinnarilankadun ja Orkonitynkadun pohjoinen risteys        | Vaarallinen Skinnarilankadun ylitys. Pyörätien jatke ylittää Skinnarilankadun, pyöräilijä on väistämismelullinen. Autojen nopeus on monesti suuri ja autoliikenne on varsinkin ruuhka-aikoina erittäin vilkasta. Kohdassa on tapahtunut kuolemaan johtanut onnettomuus.  | Risteysalueen kaventaminen ja alemman nopeusrajoituksen asettaminen risteysten kohdalle. Pyörätien jatkeen selkeä merkitseminen.        | 3   | 3  | 9        | 3   |
| 4  | Orkonitynkadun ja Liesharjunkadun pohjoinen risteys         | Pyörätien jatke on korotettu mutta pyöräilijällä on väistämismelullisuus. Katurakenteiden ja väistämismelullisuuden välillä on siis ristiriita.  | Väistämismelullisuuden asettaminen autoliikenteelle (kärkkölmion asentaminen).  | 2   | 1  | 2        | 1   |
| 5  | Ostosraitin ja Linnunradan risteys                          | Ostosraitti on merkittävä pyöräilyväylä kohti Sammonlahtea. Raitilla on autoliikennettä mutta pyöräilyä ei ole huomioitu katutilan jakamisessa.  | Pyörätien merkitseminen Ostosraitille.  | 2   | 2  | 4        | 2   |
| 6  | Ostosraitti, Kaartinkadun ja Ruotsalaisenraitin risteysalue | Ostosraitilta tuleva pyöräiliikenne käyttää Ruotsalaisenraitia kohti Sammonlahtea. Pyörätie on tällä linjalla epäjatkuva.  | Selkeän pyörätienlinjan merkitseminen Ostosraitilta Ruotsalaisen raitille.  | 2   | 2  | 4        | 2   |
| 7  | Ravunkadun ja Linnunradan risteys                           | Tasa-arvoinen risteys missä autoilijan ja pyöräilijän väistämismelullisuus vaihtelee.  | Väistämismelullisuuden asettaminen Linnunrataa risteävälle kadulle.   | 1   | 2  | 2        | 1   |
| 8  | Siriuksenkadun ja Linnunradan risteys                       | Tasa-arvoinen risteys missä autoilijan ja pyöräilijän väistämismelullisuus vaihtelee.  | Väistämismelullisuuden asettaminen Linnunrataa risteävälle kadulle.   | 1   | 2  | 2        | 1   |
| 9  | Kaksontenkadun ja Linnunradan molemmat risteykset           | Tasa-arvoinen risteys missä autoilijan ja pyöräilijän väistämismelullisuus vaihtelee.  | Väistämismelullisuuden asettaminen Linnunrataa risteävälle kadulle.   | 1   | 2  | 2        | 1   |
| 10   | Apollonkadun ja Linnunradan risteys                         | Tasa-arvoinen risteys missä autoilijan ja pyöräilijän väistämismelullisuus vaihtelee.  | Väistämismelullisuuden asettaminen Linnunrataa risteävälle kadulle.   | 1   | 2  | 3        | 1   |
| 11   | Linnunradan ja Jupiterinkadun risteys                       | Pyöräilyn sujuvuutta häiritsevä mutka pyörätien linjassa.  | Linjan suoristaminen reunakivien ja maalausten uudelleen asettelun avulla.  | 2   | 3  | 6        | 1   |
| 12   | Jupiterinkadun ja Jousimiehenkadun risteys, eteläpuoli      | Reunakivet häiritsevät sujuvaa pyöräilyä ja pakottavat pyöräilijää kiinnittämään huomiota tien pintaan tilanteessa missä huomiota pitäisi pystyä kiinnittämään ympäröivään liikenteeseen.  | Reunakivien poistaminen.  | 2   | 2  | 4        | 1   |
| 13   | Jupiterinkadun ja Häränkadun risteys                        | Risteys on tasa-arvoinen jolloin autoilijan ja pyöräilijän välinen väistämismelullisuus vaihtelee tulosuunnan mukaan. Pyöräilijä saattaa tulla ylämäestä kovaa vauhtia.  | Väistämismelullisuuden asettaminen Häränkadulle. Pyörätien jatkeen korottaminen tai hidasteen rakentaminen pyörätien jatkeen eteen.     | 3   | 2  | 6        | 1   |
| 14   | Jupiterinkadun ja Uranuksen kadun risteys                   | Risteys on tasa-arvoinen jolloin autoilijan ja pyöräilijän välinen väistämismelullisuus vaihtelee tulosuunnan mukaan. Pyöräilijä saattaa tulla ylämäestä kovaa vauhtia.  | Väistämismelullisuuden asettaminen Uranuksenkadulle. Pyörätien jatkeen korottaminen tai hidasteen rakentaminen pyörätien jatkeen eteen. | 3   | 2  | 6        | 1   |
| 15   | Jousimiehenkadun länsireunaan kulkeva pyörätie              | Pyörätie on käytännössä pysäköintialue. Kiinteistöjen pysäköinti on kadun varrella suunniteltu tapahtuvan kadun suuntaisesti. Käytännössä autot kuitenkin pysäköidään kohtisuoraan kadun suuntaan nähden minkä takia autot peittävät ison osan pyörätiestä. Autot peruuttavat pois pysäköintialueelta mikä lisää onnettomuusriskiä pyöräilijän kanssa. | Katutilan uudelleen jakaminen. Pyörätie on siirrettävä kadun toiseen reunaan tai pysäköinti ratkaistava jollain toisella tavalla.       | 3   | 2  | 6        | 2   |
| 16   | Korpisuonkadun ja Orioninkadun risteys                      | Risteysalueella on tilaa laajoille ajolinjoille mikä johtaa koviin kaarrenopeuksiin. Tämä kohottaa onnettomuusriskiä kun autoilijalle ei suuresta nopeudesta johtuen jää aikaa havainnoida pyörätien liikennettä.  | Katualueen rajaaminen reunakivillä.   | 2   | 3  | 6        | 2   |
| 17   | Orioninkatu välillä Korpisuonkatu - Jupiterinkatu           | Orioninkadulta lännestä Ruoholammen suunnasta tulee laadukas pyörätie joka päättyy pyöräilyn kannalta hankalaan risteykseen ja kadun puolen vaihtamiseen.  | Pyörätien jatkaminen Orioninkadun eteläpuolta välillä Korpisuonkatu - Jupiterinkatu.  | 2   | 3  | 6        | 3   |

| Skinnarilan suunta (d) |   |   |  |   |   |          |   |
|------------------------|---|---|--|---|---|----------|---|
| Havaintopaikka nro     | Paikka  | Havainto  | Toimenpide-ehdotus   | Vaikuttavuus turvallisuuteen ja sujuvuuteen (1=vähäinen, 2=merkittävä, 3=suuri) | Kohteessa kulkeva oppilasmäärä (1=vähän, 2=merkittävästi, 3=merkittävästi ja pyöräilyn pääreitti) | Tulo (*) | Arvioitu kustannus (1=pieni, 2=merkittävä, 3=suuri) |
| 18                     | Orioninkadun ja Jupiterinkadun risteys  | Orioninkadulta idästä Jupiterin kadulle pohjoiseen kääntyvän auton ajolinja johtaa suoraan pyörätielle. Kohdassa kulkee bussireittejä. Pyörätielle johtava ajolinja aiheuttaa merkittävän riskin pyöräilijälle. | Ajoradan reunan linjaaminen siten, että autojen ajolinja pysyy ajoradalla.                           | 3   | 3   | 9        | 2   |
| 19                     | Jupiterinkadun ja Ravunkadun risteys  | Risteys on tasa-arvoinen jolloin autoilijan ja pyöräilijän välinen väistämismallisuus vaihtelee tulosuunnan mukaan. Kohdassa liikkuu paljon pyöräliikennettä.   | Korotetun pyörätienjatkeen rakentaminen ja väistämismallisuuden asettaminen Ravunkadun liikenteelle. | 3   | 3   | 9        | 2   |
| 20                     | Korpimaankadun ja Korpisuonkadun risteys  | Pyörätiellä on rikkinäinen puomi.   | Puomin poistaminen.  | 1   | 1   | 1        | 1   |
| 21                     | Orkoniitynkatu  | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu kadun koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.                       | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.   | 2   | 2   | 4        | 1   |
| 22                     | Ruotsalaisenraitti, Kierniemenraitti ja Panssarikatu                              | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.                     | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.   | 2   | 2   | 4        | 1   |
| 23                     | Ravunkadun, Kalankadun, Apollonkadun sekä Kaksostenkadun muodostama alue          | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.                     | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.   | 2   | 2   | 4        | 1   |
| 24                     | Oinaankadun, Saturnuksenkadun, Jalopeurankadun ja Vesimiehenkadun muodostama alue | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.                     | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.   | 2   | 2   | 4        | 1   |
| 25                     | Häränkatu ja Uranuksenkatu  | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.                     | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.   | 2   | 2   | 4        | 1   |
| 26                     | Pienniemenkatuun liittyvät sivukadut  | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyräilyn liikenneturvallisuus huomioiden.                     | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.   | 2   | 2   | 4        | 1   |

| Uus-Lavolan suunta (e)   |   |  |  |   |   |          |   |
|--|---|--|--|---|---|----------|---|
| Havaintopaikka nro   | Paikka  | Havainto   | Toimenpide-ehdotus   | Vaikuttavuus turvallisuuteen ja sujuvuuteen (1=vähäinen, 2=merkittävä, 3=suuri) | Kohteessa kulkeva oppilasmäärä (1=vähän, 2=merkittävästi, 3=merkittävästi ja pyöräilyn pääreitit) | Tulo (*) | Arvioitu kustannus (1=pieni, 2=merkittävä, 3=suuri) |
| *Tulo kuvaa toimenpiteen toteuttamispotentiaalia. Suurimman tulon saa toimenpide joka sijaitsee suuren oppilasmäärän reitillä ja jonka vaikutus turvallisuuteen on suuri. Toimenpiteen toteuttamiskustannus on arvioitu tulon viereisessä sarakkeessa. |   |  |  |   |   |          |   |
| Kaikkien toimenpide-ehdotusten tarkempi suunnittelu tulee tehdä Helsingin kaupungin ja Liikenneviraston julkaisemia pyöräilytien suunnitteluohjeita hyödyntäen.  |   |  |  |   |   |          |   |
| 1  | Merenlahdentien ja Sammonlahdenkadun risteys                | Koulumatkaliikenteen kannalta tärkeä risteys missä on myös runsaasti autoliikennettä. Sammonlahdenkatu ja Näätäkarankadun ovat väistämismelvollisia ja risteyksessä on useita erilaisia väistämismelvollisuusvariaatioita pyöräilijälle. Pyöräilyn sujuvuutta haittaavia reunakiviä on useita. | Reunakivien poistaminen. Pyörätien jatkeen korottaminen Näätäkarankadun yhteydessä sekä Merenlahdentien yhteydessä.  | 3   | 3   | 9        | 2   |
| 2  | Näätäkarankadun ja Norppakadun risteys                      | Pyörätien jatkeen maalaus puuttuu ja risteyksessä on pyöräilyä haittaavia reunakiviä.  | Maalauksen tekeminen ja reunakivien poistaminen.   | 1   | 2   | 2        | 1   |
| 3  | Näätäkarankadun ja Norppakadun risteys                      | Risteys on tasa-arvoinen. Näätäkarankadulle kanavoituu paljon pyöräiliikennettä Ruoholammelta varsinkin uuden pyöräilyalan rakentamisen seuraksena. Pyöräiliikenteen turvallisuus paranee asettamalla risteävät kadut väistämismelvollisiksi.  | Väistämismelvollisuuden asettaminen Norppakadulle.   | 2   | 2   | 4        | 1   |
| 4  | Näätäkarankadun ja Majavakadun risteys                      | Pyörätien jatkeen maalaus puuttuu ja risteyksessä on pyöräilyä haittaavia reunakiviä.  | Maalauksen tekeminen ja reunakivien poistaminen.   | 1   | 2   | 2        | 1   |
| 5  | Näätäkarankadun ja Majavakadun risteys                      | Risteys on tasa-arvoinen. Näätäkarankadulle kanavoituu paljon pyöräiliikennettä Ruoholammelta varsinkin uuden pyöräilyalan rakentamisen seuraksena. Pyöräiliikenteen turvallisuus paranee asettamalla risteävät kadut väistämismelvollisiksi.  | Väistämismelvollisuuden asettaminen Norppakadulle.   | 2   | 2   | 4        | 1   |
| 6  | Merenlahdentien ja Kauriinkadun risteys                     | Kauriinkadulta tuleva liikenne tulee risteykseen aidoista johtuvan näkemäesteen takaa ja jättää helposti noudattamatta väistämismelvollisuutta pyörätien kohdalla.   | Pyörätien jatkeen korottaminen tai hidasteen lisääminen Kauriinkadulle.  | 3   | 3   | 9        | 2   |
| 7  | Merenlahdentien ja Peurankadun risteys                      | Peurankadulta tuleva liikenne tulee risteykseen aidoista johtuvan näkemäesteen takaa ja jättää helposti noudattamatta väistämismelvollisuutta pyörätien kohdalla.  | Pyörätien jatkeen korottaminen tai hidasteen lisääminen Peurankadulle.   | 3   | 3   | 9        | 2   |
| 8  | Poronkadun pyörätie välillä Merenlahdentie - Lavolantie     | Pyörätie on selvästi ohjelevyettä (3,5m) kapeampi.   | Pyörätien leventäminen   | 1   | 1   | 1        | 3   |
| 9  | Poronkadun ja Kauriinkadun risteys                          | Pyörätien jatkeet (2 kpl) maalatta. Sujuvaa pyöräilyä haittaa 4 erillistä reunakiveystä.   | Jatkeiden maalaus ja reunakivien poistaminen.  | 2   | 1   | 2        | 1   |
| 10   | Poronkadun ja Kauriinkadun risteys                          | Pyörätien tekee tarpeettoman linjauksen Poronkadun itäpuolelle. Reitti aiheuttaa ylimääräisiä kadun ylityksiä pyöräilijälle. Väistämismelvollisuus vaihtelee monimutkaisessa risteyksessä tulosuunnan mukaan ja on varsinkin lasten kannalta tarpeettoman vaikeaselkoinen.                     | Pyörätien siirtäminen ylittämään Kauriinkatu risteuksen toiselta puolelta (samalta puolelta kuin missä Poronkadun pyörätie kulkee pohjoisesta tullessaan). | 3   | 1   | 3        | 2   |
| 11   | Poronkadun ja Lavolantien risteys                           | Korotettu risteysalue joka ei ole yhtään korotettu. Visuaalinen korotus ei vaikuta autoilijoiden ajonopeuksiin.  | Risteysalueen korottaminen.  | 2   | 3   | 6        | 2   |
| 12   | Lavolan koulun pihaan menevä pyörätie                       | Pyörätie-liikennemerkit puuttuvat, minkä seurauksena pyörätie on käytännössä jalkakäytävä.   | Pyörätie-liikennemerkkien lisääminen   | 2   | 2   | 4        | 1   |
| 13   | Lavolan koulun pihaan menevä pyörätie                       | Pyörätien eteläpäässä oleva pyörätien jatke on maalattu suojatieksi.   | Maalauksen korjaaminen   | 1   | 2   | 2        | 1   |
| 14   | Lavolantien ja Mäyräkadun risteys                           | Risteysalue on laaja ja mahdollistaa autoille suuret ajonopeudet.  | Risteysalueen rajaaminen reunakivillä.   | 2   | 2   | 4        | 2   |
| 15   | Lavolantien ja Minkinkadun risteys                          | Risteysalue on laaja ja mahdollistaa autoille suuret ajonopeudet.  | Risteysalueen rajaaminen reunakivillä.   | 2   | 2   | 4        | 2   |
| 16   | Pihaliittymät Lavolantiellä välillä Minkinkatu - Heimonkatu | Autot peruuttavat pihosta pyörätielle ja aidat muodostavat näkemäesteitä.  | Pyöräilyn ja jalankulun erottelu Lavonlankadulla siten, että pyöräiliikenne kulkee ajoradan puoleisessa reunassa.  | 3   | 2   | 6        | 1   |
| 17   | Lavolantien ja Vuohenkadun risteys                          | Risteysalue on laaja ja mahdollistaa autoille suuret ajonopeudet.  | Risteysalueen rajaaminen reunakivillä.   | 2   | 2   | 4        | 2   |
| 18   | Lavolantien ja Kiurunkadun risteys                          | Pensasaita muodostaa näkemäesteen. Kiurunkadulla ei ole väistämismelvollisuutta. Kiurun katu on lyhyt umpikuja.  | Väistämismelvollisuuden asettaminen Kiurunkadulle, pensasaidan madaltaminen ja ns. ylijatketun pyörätien rakentaminen.                                     | 3   | 2   | 6        | 1   |
| 19   | Lavolantien ja Heimonkadun risteys                          | Kuusaita muodostaa pahan näkemäesteen.   | Pensasaidan madaltaminen ja pyöräilyn ja jalankulun erottaminen (ks. toimenpide-ehdotus 16)  | 3   | 2   | 6        | 1   |



| Ruoholammen suunta (f)   |  |   |  |  |   |          |   |
|--|--|---|--|--|---|----------|---|
| Havaintopaikka<br>a nro  | Paikka   | Havainto  | Toimenpide-ehdotus                                       | Vaikuttavuus<br>turvallisuuteen<br>ja sujuvuuteen<br>(1=vähäinen,<br>2=merkittävä,<br>3=suuri) | Kohteessa kulkeva<br>oppilasmäärä (1=vähän,<br>2=merkittävästi,<br>3=merkittävästi ja<br>pyöräilyn pääreitti) | Tulo (*) | Arvioitu<br>kustannus<br>(1=pieni,<br>2=merkittävä,<br>3=suuri) |
| *Tulo kuvaa toimenpiteen toteuttamispotentiaalia. Suurimman tulon saa toimenpide joka sijaitsee suuren oppilasmäärän reitillä ja jonka vaikutus turvallisuuteen on suuri. Toimenpiteen toteuttamiskustannus on arvioitu tulon viereisessä sarakkeessa. |  |   |  |  |   |          |   |
| Kaikkien toimenpide-ehdotusten tarkempi suunnittelu tulee tehdä Helsingin kaupungin ja Liikenneviraston julkaisemia pyöräväylien suunnitteluohjeita hyödyntäen.  |  |   |  |  |   |          |   |
| 1  | Merenlahdentien ja Orioninkadun risteys        | Reunakivet haittaavat sujuvaa pyöräilyä ja pakottavat pyöräilijää kiinnittämään huomiota tien pintaan tilanteessa missä huomiota pitäisi pystyä kiinnittämään ympäröivään liikenteeseen.    | Reunakiven poistaminen.                                  | 2  | 3   | 6        | 1   |
| 2  | Merenlahdentie 218                             | Tontille vievän liittymän kohdalla pyörätiellä on sujuvuutta haittaavia syvennyksiä ja reunoja. Vähäisen liittymän kohdalla pyörätien pitäisi jatkua ns. "yli jatkettuna".                  | Pyörätien nostaminen tasaiseksi liittymän kohdalla.      | 1  | 3   | 3        | 2   |
| 3  | Merenlahdentie 218                             | Tontille vievän liittymän kohdalla on paha päällystevaurio.   | Vaurion korjaaminen.                                     | 2  | 3   | 6        | 1   |
| 4  | Tiisalankadun ja Ruoholammenkadun risteys      | Risteyksessä autoilijalla väistämiseivollisuus ja pyöräilijällä alamäestä johtuen kova vauhti. Lisäksi paljon pyöräliikennettä Lappeen koulun läheisyyden takia.                            | Pyörätien jatkeen korottaminen.                          | 3  | 3   | 9        | 2   |
| 5  | Märkälänkaaren ja Merenlahdentien risteys      | Märkälänkaaren pyörätieltä ei ole kulkumahdollisuutta Merenlahdentien pyörätielle. Pyöräilijä joutuu jalkautumaan nurmikon yli päästäkseen pyörätielle.                                     | Merenlahdentien ylittävän pyörätienjatkeen rakentaminen. | 3  | 1   | 3        | 1   |
| 6  | Merenlahdentien ja Tiisalankadun risteys       | Pyörätienjatke on maalattu suojatieksi.   | Maalauksen korjaaminen.                                  | 1  | 3   | 3        | 1   |
| 7  | Palonotkonkatu, Salpakatu ja Korsukatu         | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyryilyn liikenneturvallisuus huomioiden. | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.                   | 2  | 2   | 4        | 1   |
| 8  | Leppälänkatu ja Hakamäenkatu                   | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyryilyn liikenneturvallisuus huomioiden. | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.                   | 2  | 2   | 4        | 1   |
| 9  | Mottikatu, Pakkikatu, Kypäräkatu ja Poterokatu | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyryilyn liikenneturvallisuus huomioiden. | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.                   | 2  | 1   | 2        | 1   |
| 10   | Vahvainmäenkatu                                | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu kadun koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyryilyn liikenneturvallisuus huomioiden.   | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.                   | 2  | 2   | 4        | 1   |
| 11   | Patterikatu ja Töpinäkatu                      | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyryilyn liikenneturvallisuus huomioiden. | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.                   | 2  | 2   | 4        | 1   |
| 12   | Saarenmaankatu                                 | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu kadun koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyryilyn liikenneturvallisuus huomioiden.   | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.                   | 2  | 2   | 4        | 1   |
| 13   | Kallioisenkatu ja Salpauistonkatu              | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyryilyn liikenneturvallisuus huomioiden. | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.                   | 2  | 2   | 4        | 1   |
| 14   | Vanhanpellonkatu ja Tähtystäjänkaari           | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu katujen koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyryilyn liikenneturvallisuus huomioiden. | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.                   | 2  | 2   | 4        | 1   |
| 15   | Kiviesteenkatu                                 | Nopeusrajoitus on 40 km/h. Pyöräily tapahtuu ajoradalla. Alhaisempi nopeusrajoitus olisi perusteltu kadun koko ja liikennemäärä sekä koulumatkapöyryilyn liikenneturvallisuus huomioiden.   | Nopeusrajoituksen muuttaminen 30 km/h.                   | 2  | 1   | 2        | 1   |



| Polut (g)          |  |  |   |
|--------------------|--|--|---|
| Havaintopaikka nro | Paikka   | Havainto   | Toimenpide-ehdotus  |
| 1                  | Huhtiniemestä Sammonlahteen kulkeva rantapolku   | Huhtiniemen kärjestä tuleville oppilailta rantapolku on osa lyhintä koulureittiä.  | Polulta tulevan oppilasliikenteen huomioiminen koulun lähialueen liikennesuunnitelmissa.  |
| 2                  | Moreenikadun ja Vuokonkadun yhdistävä polku  | Reitti on pyörätien kaltainen mutta ei pyörätieksi merkitty eli tulkittavisa polkuksi. Reitti on Vuokonkadun päädyistä hyväkuntoinen mutta Moreenikadun päädyistä heikossa kunnossa. | Pyörätieksi merkitseminen ja rakenteen parantaminen.  |
| 3                  | Puolakadun ja Katajakadun yhdistävä polku  | Polku kulkee notkelmassa ja yhdistää itä-länsisuuntaiset kadut toisiinsa.  | Ei toimenpide-ehdotusta.  |
| 4                  | Suvikadulta, Kiertokadulta ja Heinäkadulta Sammonlahden koululle johtava polkuverkosto | Nämä polut muodostavat suurimman reitin koululle Uus-Lavolan suunnasta. Polkuja käytetään talvellakin ja ne kulkevat osittain rinteessä.   | Polkujen käytön seuranta, huomioiminen alueen liikennesuunnitelmassa ja uuden pyörätien rakentaminen.                           |
| 5                  | Panssarikadun, Kaartinkadun ja Linnunradan yhdistävä polkuverkosto                     | Skinnarilan suunnasta tulevat oppilaat käyttävät polkuja osana lyhintä koulureittiä.   | Ei toimenpide-ehdotusta.  |
| 6                  | Ruoholammen ja Lavolan yhdistävät polut  | Notkon ylittäviä polku on useita. Merkittävin polku on Näätäkarankadulta Töpinäkadulle kulkeva polku jolle on suunniteltu uusi pyörätie.   | Polkujen käytön seuranta, huomioiminen alueen liikennesuunnitelmassa ja uuden pyörätien rakentaminen Näätäkarankadun jatkeeksi. |
| 7                  |  |  |   |