

Viikinmäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston alueellinen liikenneturvallisuus selvitys

Roni Utriainen ja Arttu Mäenpää



Kaupunkiympäristön aineistoja 2025:8

Viikinmäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston alueellinen liikenneturvallisuusselvitys

Roni Utriainen ja Arttu Mäenpää

Kannen kuva | Roni Utriainen

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-613-3

ISSN | 2489-4257

Sisällys

1	Johdanto	5
2	Lähtötiedot.....	6
2.1	Aluerajaus	6
2.2	Onnettomuusmäärien kehitys (2014–2018 ja 2019–2023).....	7
2.3	Katuverkon luokittelu.....	9
2.4	Nopeusrajoitukset.....	10
2.5	Liikennemäärät.....	11
2.6	Muut suunnitelmat	12
2.7	Erikoiskuljetusreitit.....	13
3	Risteysalueet	15
4	Jalankulku	18
4.1	Jalankulkijaonnettomuuspaikat.....	18
4.2	Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt	20
4.3	Muut kadunylitysjärjestelyt.....	21
5	Pyöräliikenne	22
5.1	Pyöräliikenteen tavoiteverkko	22
5.2	Polkupyöräonnettomuuspaikat	23
6	Liikenteen rauhoittaminen	25
6.1	Katuverkon jäsentely	25
6.2	Hidasteet ja muut katurakenteet.....	26
6.3	Automaattinen liikennevalvonta.....	26
6.4	Nopeusnäytöt.....	27
7	Koulujen ympäristöt.....	28
7.1	Pihlajamäen ala-asteen koulu ja Helsingin uusi yhteiskoulu	29
7.2	Pihlajiston ala-asteen koulu	31
8	Asukaskysely ja maastokäynnit	36
8.1	Kyselytulokset.....	36
8.2	Maastokäynti	40
9	Toimenpide-ehdotukset	42
9.1	Pihlajamäentien liikennejärjestelyt.....	42
9.2	Harjannetien ja Salpausseläntien liikennejärjestelyt.....	43
9.3	Muut toimenpidemahdollisuudet.....	44

10	Lähdeluettelo	45
	Kuvailulehti	46

1 Johdanto

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Viikinmäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston osa-alueisiin, jotka sijoittuvat osittain Malmin ja osittain Viikin kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuosina 2024–2025.

Alueellinen liikenneturvallisuusselvitys laaditaan yleensä kaupunginosakohtaisesti. Tarvittaessa eri kaupunginosia voidaan yhdistää samaan selvitykseen, jos yhden kaupunginosan kattava selvitys olisi liian suppea esimerkiksi kaupunginosan pienen pinta-alan vuoksi. Toisaalta tietyillä alueilla voidaan valita muitakin aluerajauksia, jos luonteva selvitysalueen koko ei noudata kaupunginosarajoja. Alueellisissa liikenneturvallisuusselvityksissä tutkitaan määrämuotoisen mallipohjan perusteella liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat ja kartoitetaan kehittämistarpeet alueittain. Kun kehittämistarpeet on löydetty, suunnitellaan tärkeimpiin kohteisiin toimenpide-ehdotukset.

Alueellisten liikenneturvallisuusselvitysten pohjalta kootaan lista koko Helsingin toimenpide-ehdotuksista. Nämä ehdotukset priorisoidaan tärkeysjärjestykseen. Listalta valitaan toteutettavat kohteet 10-vuotiseen investointiohjelmaan. Kun kohteet on aikataulutettu, laaditaan varsinaiset tarkemmat toimenpidesuunnitelmat (esim. katu- / rakentamis- / liikenteenohjaussuunnitelmat tarpeen mukaan). Priorisoitava lista päivittyy jatkuvasti uusien alueellisten liikenneturvallisuusselvitysten myötä, jolloin lopulta lista kattaa koko kaupungin toimenpide-ehdotukset. Listaa voidaan kuitenkin alkaa toteuttamaan välittömästi, kun ensimmäisiä toimenpidesuunnitelmia on saatu valmiiksi. Uusia kohteita päivitetään investointiohjelmaan mahdollisuuksien mukaan. Osa toimenpiteistä voi olla pieniä toimenpiteitä, jotka vaativat esimerkiksi vain liikennevalojen ohjelmointia.

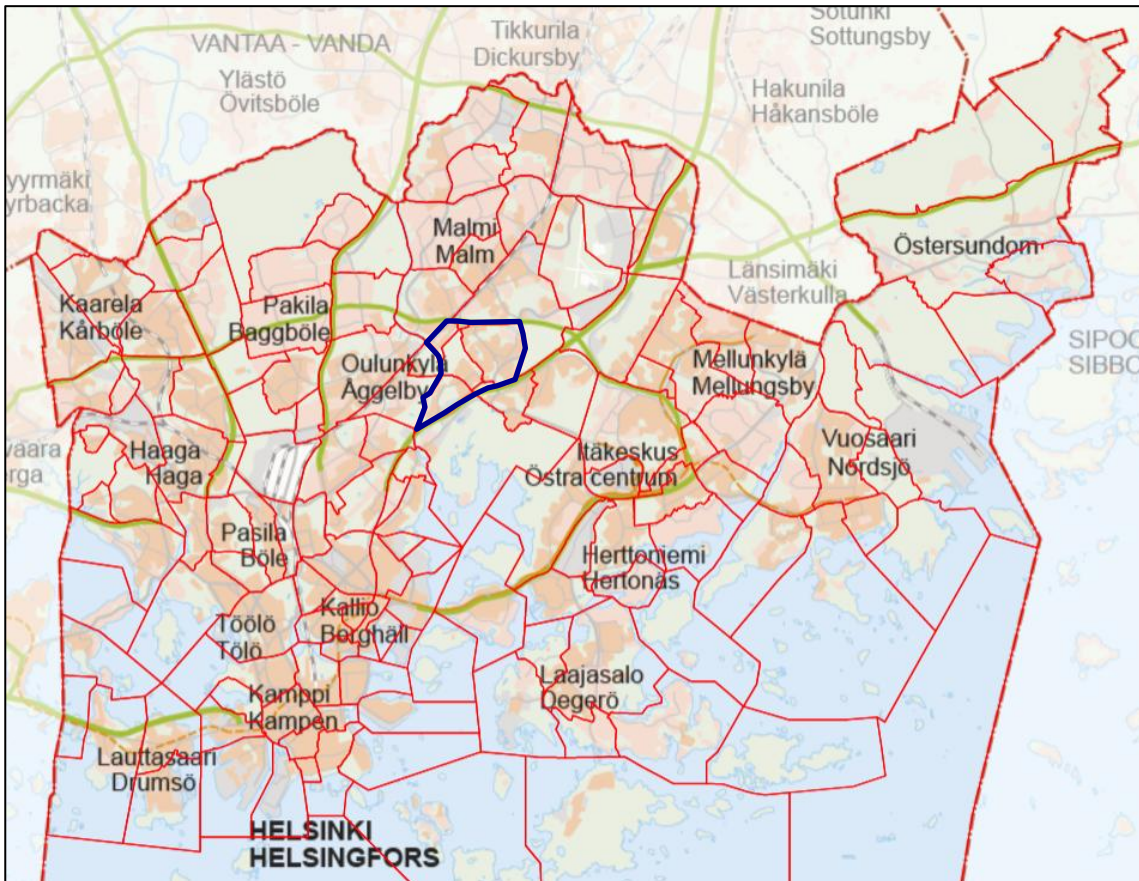
Raportissa esitetyt onnettomuustiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin tieliikenneonnettomuuksiin ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy ilmoittamiin raitiovaunuonnettomuuksiin, jos ei toisin mainita.

2 Lähtötiedot

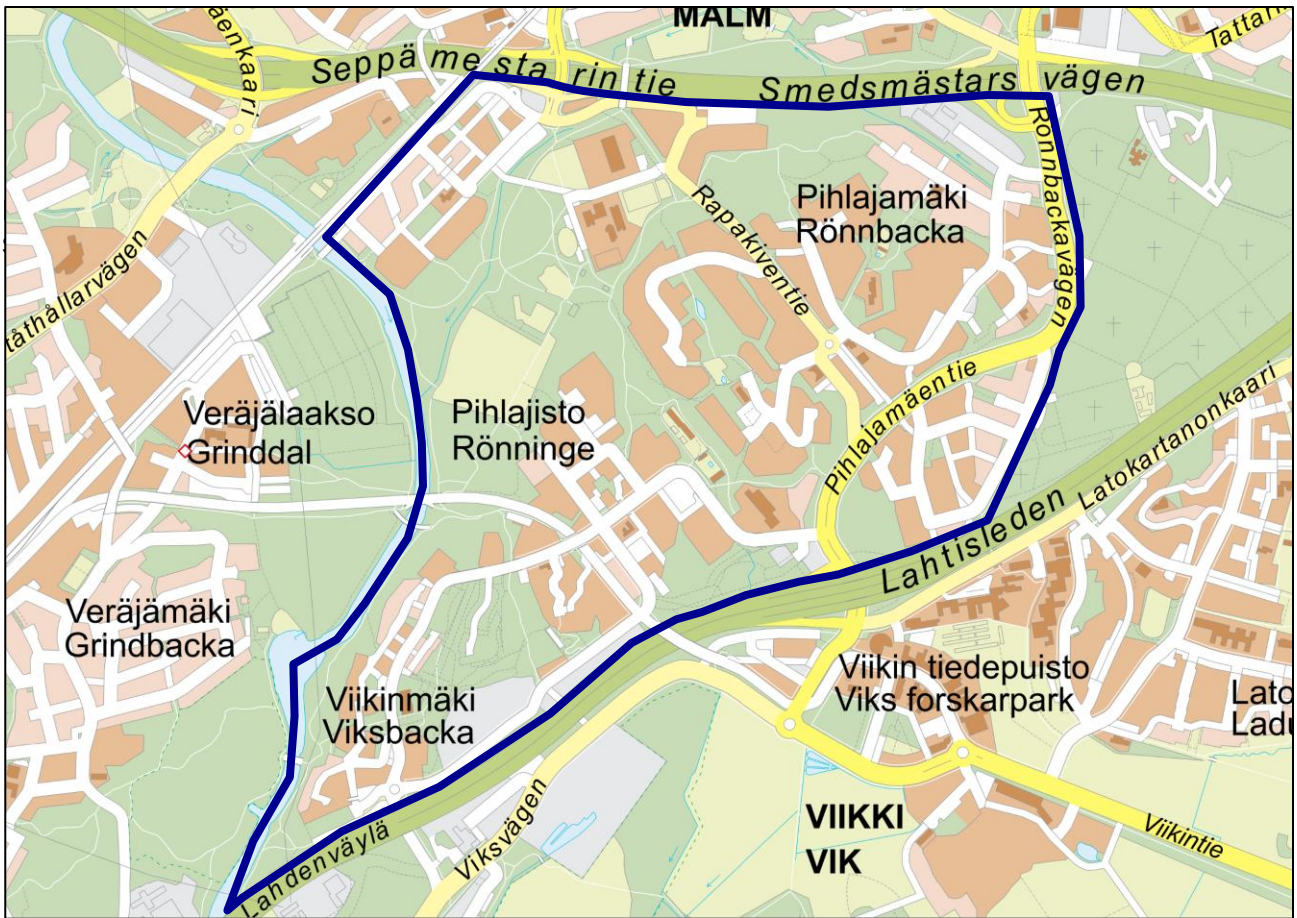
Tässä luvussa on käsitelty selvityksen aluerajaus ja tärkeimmät liikenneturvallisuuteen liittyvät lähtötiedot. Lisäksi luvussa on katsaus alueen muista liikenneturvallisuuteen vaikuttavista suunnitelmista.

2.1 Aluerajaus

Tässä selvityksessä on käsitelty Viikinmäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston osa-alueita, jotka sijaitsevat Malmin (kaupunginosanumero 38) ja Viikin (36) kaupunginosissa. Tarkastelualueeseen kuuluu myös eteläosa Pukinmäen kaupunginosasta (37) Savelan alueelta. Tarkastelualue sijaitsee pohjoisessa suurpiirissä. Tarkka sijainti kaupungissa on esitetty kuvassa 2.1. sinisellä rajauksella.



Kuva 2.1. Viikinmäen, Pihlajiston ja Pihlajamäen sijainti Helsingissä merkittynä sinisellä rajauksella (Helsingin kaupunki 2024).



Kuva 2.2. Viikimäen, Pihlajiston ja Pihlajamäen kartta sekä tarkastelualueen raja-
aus sinisellä ääri-
viivalla (Helsingin kaupunki 2024).

2.2 Onnettomuusmäärien kehitys (2014–2018 ja 2019–2023)

Poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien jakaumat vakavuuden mukaan on esitetty taulukossa 2.1. Koko Helsingin alueella tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt viisivuotiskauskojen 2014–2018 ja 2019–2023 välillä noin 25 %. Viikimäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston alueilla tapausten määrä on vähentynyt 42 % vastaavalla aikavälillä. Tarkastelualueella on tapahtunut kolme kuolemaan johtanutta onnettomuutta kymmenen vuoden aikana.

Taulukko 2.1. Onnettomuudet vakavuuden mukaan vuosina 2014–2018 ja 2019–2023.

VAKAVUUS	MÄÄRÄ 2014–2018	MÄÄRÄ 2019–2023	MUUTOS (MUUTOS-%)
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	1	2	1 (100 %)
Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	23	12	-11 (-48 %)
Omaisuuksivahinko-onnettomuudet	98	28	-70 (-70 %)
Yhteensä	122	42	-80 (-66 %)

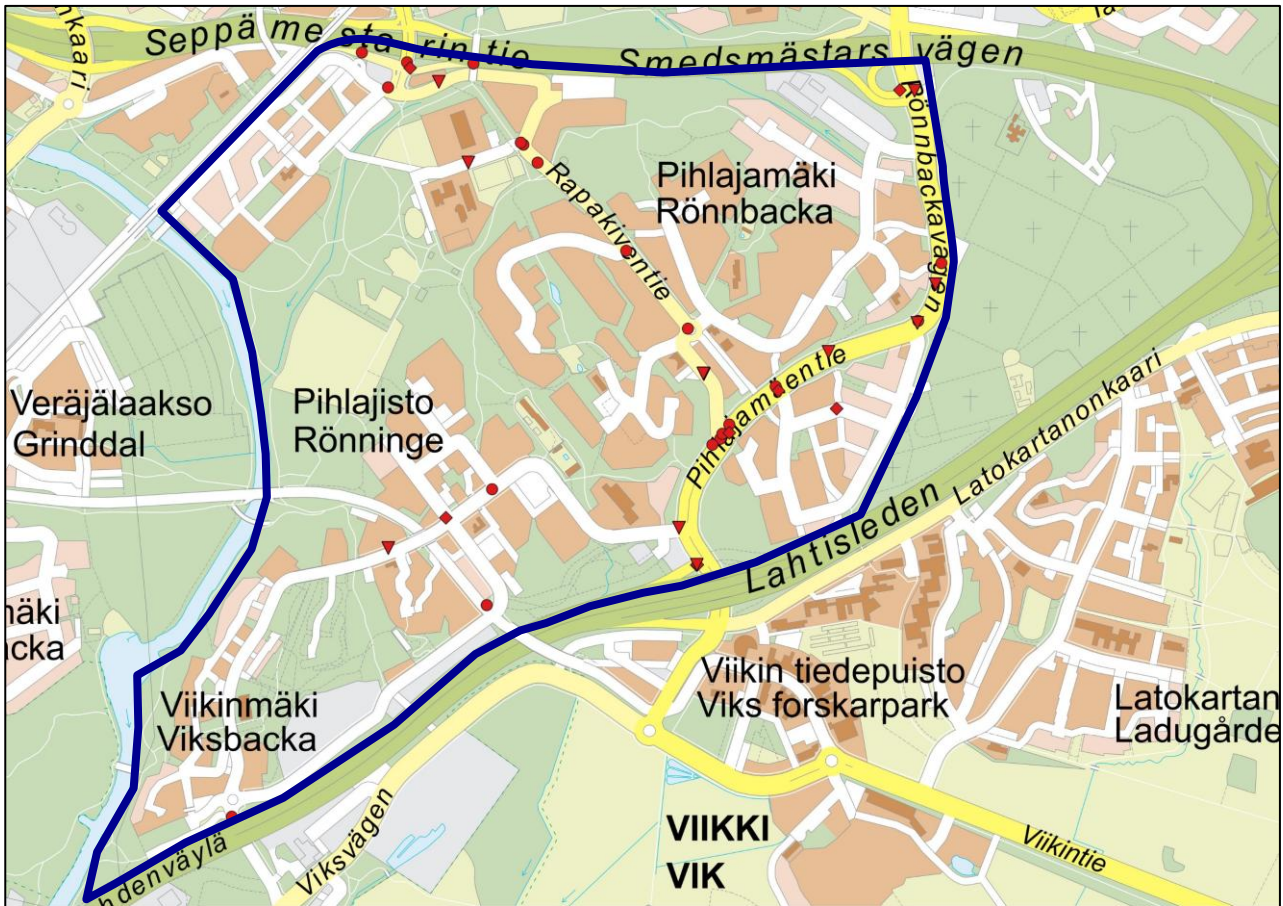
Onnettomuuksien jakauma onnettomuuslajien mukaan on esitetty taulukossa 2.2. Lukumääräisesti eniten on vähentynyt henkilöauto- ja muut moottoriajoneuvo-onnettomuudet. Vähentymän arvioidaan johtuvan erityisesti siitä, että poliisi ei ole enää vuodesta 2020 alkaen yleensä käynyt onnettomuuspaikoilla, kun onnettomuudesta ei ole aiheutunut henkilövahinkoja, jolloin omaisuusvahinkoihin johtaneet tapaukset eivät tule enää yhtä kattavasti tilastoiduksi kuin ennen vuotta 2020. Yksittäisissä onnettomuuslajeissa tapausten määrät henkilöauto-onnettomuuksia lukuun ottamatta ovat olleet melko vähäisiä, joten muissa onnettomuuslajeissa kuin henkilöauto-onnettomuuksissa muutokset voivat osittain selittyä satunnaisvaihtelulla. Tapausten määrä ei ole kuitenkaan kasvanut missään onnettomuuslajissa viisivuotisjaksoja vertailtaessa.

Yleisesti on lisäksi tiedossa, että erityisesti pyöräilijöiden, sähköpotkulautailijoiden ja mopoilijoiden yksittäisonnettomuuksia ilmoitetaan harvoin poliisille, jolloin ne jäävät virallisten tilastojen ulkopuolelle. Jalankulkijoiden yksittäisonnettomuuksia, kuten liukastumisia ja kaatumisia, ei tilastoida liikenneonnettomuuksina.

Taulukko 2.2. Onnettomuudet onnettomuuslajin mukaan vuosina 2014–2018 ja 2019–2023.

ONNETTOMUUSLAJI	MÄÄRÄ 2014–2018	MÄÄRÄ 2019–2023	MUUTOS (MUUTOS-%)
Jalankulkijaonnettomuudet	6	5	-1 (-17 %)
Polkupyöräonnettomuudet	7	3	-4 (-57 %)
Mopo-onnettomuudet	2	0	-2 (-100 %)
Moottoripyöräonnettomuudet	4	2	-2 (-50 %)
Raitiovaunuonnettomuudet	0	0	0 (-)
Linja-auto-onnettomuudet	12	5	-7 (-58 %)
Pakettiauto-onnettomuudet	8	4	-4 (-50 %)
Kuorma-auto-onnettomuudet	12	1	-11 (-92 %)
Muu ajoneuvo -onnettomuudet	5	0	-5 (-100 %)
Vain henkilöautoja	66	22	-44 (-67 %)
Eläinonnettomuus	0	0	0 (-)
Yhteensä	122	42	-80 (-66 %)

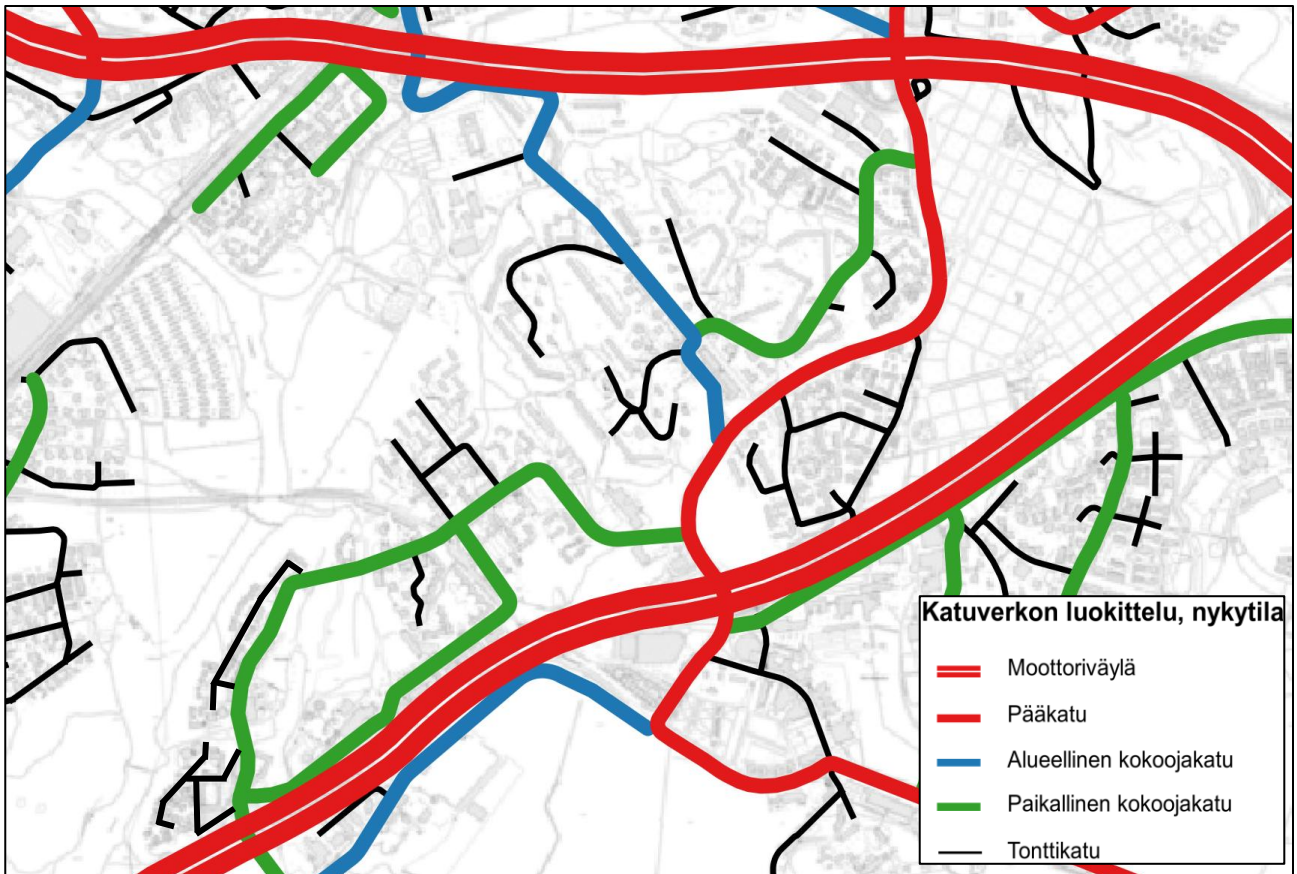
Henkilövahinko-onnettomuudet (kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet) vuosina 2014–2023 on esitetty kuvassa 2.3. Kuvioista kolmio tarkoittaa jalankulkijaonnettomuutta, vioneliö polkupyöräonnettomuutta ja ympyrä moottoriajoneuvo-onnettomuutta, jossa ei ole ollut osallisena edellä mainittuja tienkäyttäjiä. Viiknimäessä, Pihlajamäessä ja Pihlajistossa tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet ovat pääosin sijoittuneet yksittäisiin kohteisiin. Enemmän kuin kaksi henkilövahinko-onnettomuutta on tarkasteluaikana tapahtunut Pihlajamäentien ja Meripihkatien risteyksessä sekä Pihlajamäentien ja Lahdenväylän rampin risteyksessä. Onnettomuuspaikkoja on käsitelty tarkemmin luvuissa 3., 4. ja 5. sekä kehittämistoimenpiteiden osalta luvussa 9.



Kuva 2.3. Tarkastelualueella tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet vuosina 2014–2023 ja tarkastelualueen raja sinisellä ääriviivalla (Helsingin kaupunki 2024).

2.3 Katuverkon luokittelu

Tarkastelualue rajautuu etelästä Lahdenväylään ja pohjoisesta Kehä I:een, jotka ovat molemmat Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnoimia valtateitä. Alueen sisällä keskeinen Lahdenväylän ja Kehä I:n yhdistävä etelä-pohjoissuuntainen katu on Pihlajamäentie, joka on pääkatu (kuva 2.4). Toinen pääverkkoon kuuluva katu on Rapakiventiestä, Rapakivenkujasta ja Rapakivenkaaresta muodostuva alueellinen kokoojakatu, joka on myös pääosin etelä-pohjoissuuntainen katu. Katu myös risteää etelässä Meripihkatien kanssa, jolta on yhteys Pihlajamäentielle. Meripihkatie on myös alueellinen kokoojakatu. Pihlajiston ja Pihlajamäen alueella keskeisin katuyhteys on Salpausseläntien, Aulangontien, Hernepellontien ja Harjannetien muodostama yhteys. Edellä mainitut kadut ovat paikallisia kokoojakatuja. Pihlajamäessä Liusketie on luokiteltu paikalliseksi kokoojaka-dukseksi ja Savelan alueella Ratavallintie ja Savelantie.



Kuva 2.4. Katuverkon luokitus (Helsingin kaupunki 2021).

2.4 Nopeusrajoitukset

Tarkastelualueen tonttikaduilla nopeusrajoituksena on alueellinen 30 km/h. Pihlajamäessä sijaitsevan paikallisen kokoojakadun nopeusrajoitus on myös 30 km/h. Muiden tarkastelualueen kokoojakatujen nopeusrajoitus on 40 km/h, sillä kaduilla on bussiliikennettä. Pihlajamäentien nopeusrajoitus on 50 km/h, sillä se on pääkatu. Maaherrantien nopeusrajoitukseksi on kuvassa 2.5. määritetty myös 50 km/h. Katu toimii raitioliikenteen käytössä sekä jalankulku- ja pyöräilyväylänä.



Kuva 2.5. Nopeusrajoitukset tarkastelualueella (Helsingin kaupunki 2019a).

2.5 Liikennemäärät

Suurimmat moottoriajoneuvojen liikennemäärät tarkastelualueella ovat Pihlajamäentiellä, jossa syksyn keskimääräinen arkivuorokauden liikenne (KAVL) oli noin 15000–20000 ajoneuvoa vuorokaudessa tarkastelualueen kohdalla vuoden 2019 laskennassa. Meripihkatiestä, Rapakiventiestä, Rapakivenkujasta ja Rapakivenkaaresta muodostuvan etelä-pohjoissuuntaisen katuyhteyden liikennemäärä oli noin 7000. Pihlajistontien ja Salpausseläntien liikennemäärät olivat noin 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tarkastelualueen tonttikatujen liikennemäärät ovat olleet alle 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kuvassa 2.6 on esitetty liikennemääräkartta vuodelta 2019.



Kuva 2.6. Liikennemäärät (Helsingin kaupunki 2023).

2.6 Muut suunnitelmat

Tässä osiossa on esitetty tärkeimpiä tarkastelualueeseen liittyviä suunnitelmia, jotka vaikuttavat liikenneturvallisuuteen. Osa suunnitelmista on luonnosvaiheessa ja osa hyväksyttyjä.

Katuverkon jo hyväksytyt tai suunnitteilla olevat hankkeet:

1. Pihlajamäen ostarin ympäristön kadut

Meripihkatielle ja Moreenitielle on laadittu asemakaavan 12779 yhteydessä hyväksytty liikennesuunnitelma 7335, jonka mukaiset katusuunnitelmat (piir. 31808/1 ja 31809/1) on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnan päätöksellä 23.1.2024 § 33 ja liikenteen ohjaussuunnitelma (piir. 7733) liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätöksellä 21.2.2025 § 35. Suunnitelmien mukaisesti Meripihkatien eteläosaan toteutetaan autoliikenteestä erotellut pyöräliikenteen järjestelyt, Pihlajamäentien ja Meripihkatien risteykseen toteutetaan leveämmät saarekkeet suojateille ja levennetään Moreenitin pyörätietä. Liikenteen ohjaussuunnitelmassa päätettiin katusuunnitelmasta poiketen turvallinen pyöräliikenteen liitos Meripihkatien kiertoliittymään. Lisäksi Pihlajamäentien koko osuudella mopoliikenne on liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päättämänä (30.5.2025 § 100) siirretty ajoradalle.

2. Rapakiventien ja Rapakivenkujan toimenpiteet

Rapakiventielle ja Rapakivenkujalle on suunnitteilla kadunylitysjärjestelyiden parannustoimenpiteitä. Rapakiventie 2–6 edustan turvattomaksi tunnistettu suojatietä suunnitellaan poistettavaksi ja kadun pohjoispuolella oleva kadunvarsipysäköinti suunnitellaan siirrettäväksi eteläpuolelle. Rapakivenkujan nopeusrajoitus on kesällä 2025 tehdyn liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätöksen perusteella (27.6.2025 § 121) laskemassa 30 kilometriin tunnissa, jolloin Rapakivenkujan suojateiden, erityisesti Rapakivenkuja 9:n kohdan turvattoman suojatien turvallisuus paranisi.

3. Aulangontien jalkakäytävä

Aulangontien itäreunalle on suunnitteilla jalkakäytävän rakentaminen Maaherrantien kohdalta noin 80 m pohjoiseen, jolloin Aulangontien itäreunalla olisi länsireunan tapaan yhtenäinen jalkakäytävä Maaherrantien ja Salpausseläntien välillä. Aulangontien ylityspaikan järjestelyjä myös parannetaan Pihlajiston ulkoilureitin kohdalla. Jalkakäytävän rakentamisen myötä ulkoilureitiltä on myös yhteys Maaherrantien kohdan korotetulle suojatielle ja pyörätien jatkeelle. Muutokset toteutuvat viimeistään alueen asemakaavoitukseen liittyvien muutostöiden toteutuessa.

4. Salpausseläntien osoittaminen etuajo-oikeutetuksi kaduksi

Salpausseläntien risteykseen Hattelmalantien ja Tiirismaantien kanssa on suunnitteilla muutoksia väistämisvelvollisuuksiin siten, että Salpausseläntie muutetaan etuajo-oikeutetuksi.

5. Savelan liikennejärjestelyt

Savelan alueen liikenneverkon kehittämistarpeita on kartoitettu. Liikenneverkon kehittämisellä tavoitellaan katujen roolien selkeyttämistä ja päivittämistä, jolla tuettaisiin alueella mahdollisesti myöhemmin tehtävää täydennysrakentamista. Parannustarpeita alueen katuverkossa on alustavasti tunnistettu erityisesti Savelantiellä ja Ratavallintiellä. Muutoksilla tuettaisiin myös liikkumisen turvallisuutta Savelan alueella. Osa muutoksista edellyttää asemakaavan muuttamista.

2.7 Erikoiskuljetusreitit

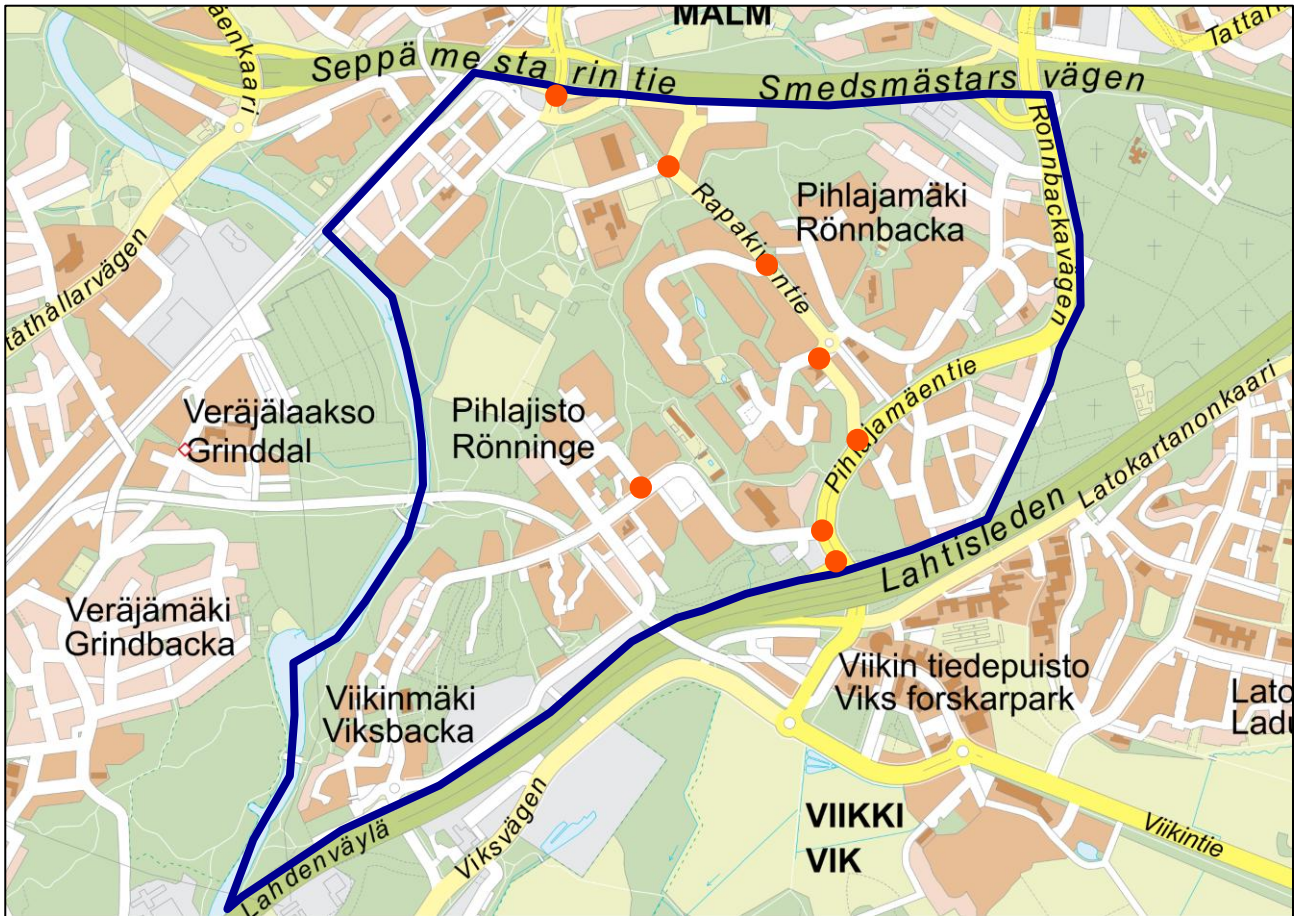
Tarkastelualueella on neljä katua, jotka toimivat osana erikoiskuljetusreitistöä (Kuva 2.7.). Pihlajmäentie erikoiskuljetusreitti kuuluu tavoiteluokkaan 40 x 6 x 6 metriä (pituus x leveys x korkeus). Pihlajistontie, Salpausseläntie ja Aulangontie kuuluvat tavoiteluokkaan 30 x 5 x 5 metriä. Reitistöt vaikuttavat joiltain osin siihen, millaisia ratkaisuja voidaan esittää toimenpiteiksi reittikaduille kuten hidasteisiin ja ajoradan kavennuksiin.



Kuva 2.7. Erikoiskuljetusreitit Pihlajamäen, Pihlajiston ja Viikinkmäen alueella. Reitit on esitetty keltaisella (tavoitepituus 30 m) ja vihreällä värillä (40 m).

3 Risteysalueet

Risteysalueiden turvallisuutta on analysoitu onnettomuuksien lukumäärän ja niiden vakavuuden sekä tapauskohtaisen tarkastelun avulla. Kuvassa 3.1. on oransseilla ympyräsymbolilla korostettu risteykset, joissa on tapahtunut kaksi tai useampia poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2019–2023.



Kuva 3.1. Tarkastelualueen risteykset, joissa on tapahtunut useita onnettomuuksia vuosina 2019–2023 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024). Tarkastelualueen raja sinisellä ääriviivalla.

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

Taulukko 3.1. Risteykset, joissa on tapahtunut lukumääräisesti eniten onnettomuuksia (vuodet 2019–2023) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).

PISTE	LKM	HENKILÖVAHINKOJEN LKM	KATU	RISTEÄVÄ KATU
2832	6	3	PIHLAJAMÄENTIE	MERIPYHKATIE
3643	6	0	MALMINKAARI	KEHÄ 1 ITÄÄN
2647	5	1	PIHLAJAMÄENTIE	PIHLAJISTONTIE
1374	2	1	RAPAKIVENTIE	LUCINA HAGMANIN KUJA
4095	2	1	PIHLAJAMÄENTIE	KEHÄ 1 LÄNTEEN
3334	2	1	PIHLAJAMÄENTIE	LAHDENVÄYLÄ LÄNTEEN
2042	2	1	SALPAUSSELÄNTIE	TIIRISMAANTIE

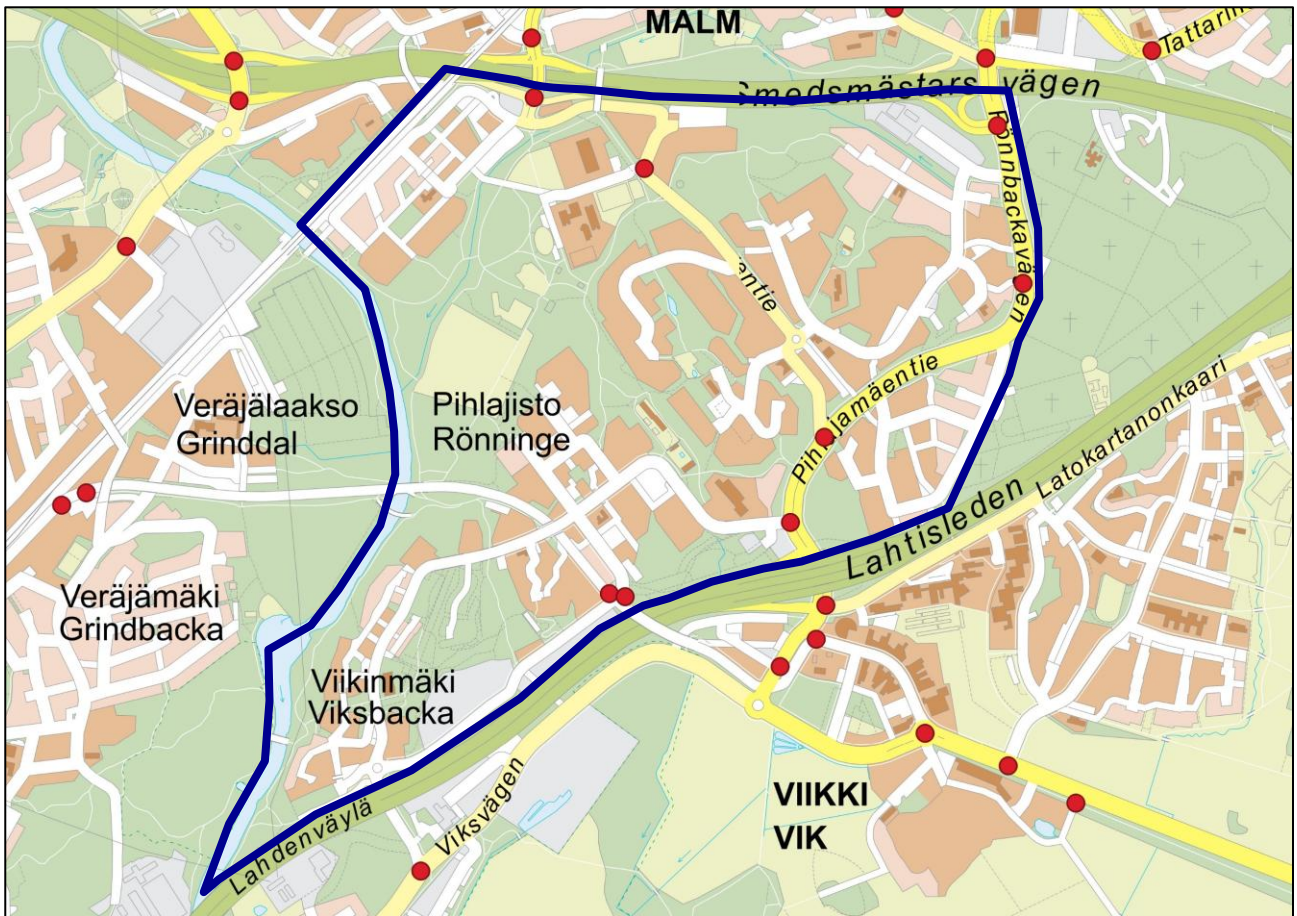
Eniten onnettomuuksia on tapahtunut Pihlajamäentien ja Meripyhkanten risteyksessä, jossa onnettomuuksia on poliisin tietojen mukaan tapahtunut yhteensä kuusi vuosina 2019–2023. Tapauksista kolme johti henkilövahinkoihin. Kaikista onnettomuuksista kaksi oli peräänajo-onnettomuuksia, kaksi kylkikosketus- tai kaistanvaihto-onnettomuuksia ja yksi suistumisonnettomuus. Tapauksiin liittyi keskenään erilaisia taustatekijöitä, kuten liukas tienpinta, liian suuri tilannenopeus sekä kuljettajan ajokunto ja tarkkaamattomuus, joten selviä liikennejärjestelyiden kehittämiseen liittyviä tekijöitä ei tämän perusteella tunnistettu. Risteysalueelle katujen linjaukseen sekä kaista- ja bussipysäkkijärjestelyihin on kuitenkin jo päätetty tehtävän pieniä muutoksia. Esimerkiksi Pihlajamäentietä oikealle Meripyhkatielle kääntyvään kaarteeseen lisätään yliajettava kiveys. Muutokset toteutuvat arviolta vuoden 2025 aikana. Risteysalueella Pihlajamäenttiellä on lisäksi käyttöön otettu automaattisen liikennevalvonnan kohde eteläiseen ajosuuntaan vuoden 2023 aikana.

Malminkaaren ja Kehä I:n rampin valo-ohjatussa risteyksessä on myös tapahtunut kuusi poliisin tietoon tullutta onnettomuutta vuosina 2019–2023. Kaikki tapaukset olivat omaisuusvahinko-onnettomuuksia. Onnettomuuksista kolmessa oli kyse risteävien ajoneuvojen törmäyksestä tai kylkikosketuksesta, kahdessa suistumisesta ja yhdessä peräänajo-onnettomuudesta. Kaikki tapaukset liittyivät joko liikennevalojen noudattamattomuuteen, kuljettajan ajokuntoon tai liian suureen tilannenopeuteen. Tapauksien ja tehtyjen havaintojen perusteella ei tunnistettu selkeitä liikennejärjestelyjen kehittämiseen liittyviä tarpeita.

Pihlajamäentien ja Pihlajistontien liikennevalo-ohjatussa risteyksessä on tapahtunut yhteensä viisi poliisin tietoon tullutta onnettomuutta vuosina 2019–2023. Tapauksista yksi johti henkilövahinkoihin. Kolmessa tapauksessa oli kyse peräänajo-onnettomuudesta, yhdessä kaistanvaihto-onnettomuudesta ja yhdessä jalankulkijaonnettomuudesta suojatiellä. Tapauksia sijoittui kyseisen kolmihaararisteyksen länsi- ja pohjoishaaroille. Peräänajo- ja kaistanvaihto-onnettomuudet olivat taustatekijöiltään erilaisia tapauksia. Tapauksiin liittyviä taustatekijöitä olivat esimerkiksi kuljettajan ajo- ja arviointivirheet, päihteiden käyttö sekä liikennevalojen epäkunto. Jalankulkijaonnettomuudessa linja-auto kääntyi Pihlajamäenttieltä oikealle Pihlajistontielle ja törmäsi suojatiellä jalankulkijaan. Liikennejärjestelyitä ehdotetaan parannettavan lisäämällä Pihlajistontielle yliajettava kiveys tai jokin muu vastaava ratkaisu, joka hidastaisi ajonopeuksia käännytessä Pihlajamäenttieltä pohjoisesta Pihlajistontielle. Lisäksi tarkastellaan, onko liikennevalo-ohjaukseen mahdollista tehdä pieniä muutoksia, jotka tukisivat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta kadunylityksessä.

Muissa tarkastelualueen risteyksissä onnettomuusmäärä on ollut korkeintaan kaksi vuosina 2019–2023, joten muita risteyskoja ei käsitellä tässä yhteydessä tarkemmin verrattain vähäisen onnettomuusmäärän vuoksi. Osaa muista risteyksistä voidaan mahdollisesti käsitellä selvityksen muissa osioissa esimerkiksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden näkökulmasta.

Kuvassa 3.2. on esitetty alueen liikennevaloristeykset punaisilla ympyröillä. Alueen liikennevaloristeyksistä painottuvat Pihlajamäntiellä oleviin risteysiin. Rapakivientiellä ja Pihlajamäntiellä on molemmilla yhdet erilliset suojatieliikennevalot.



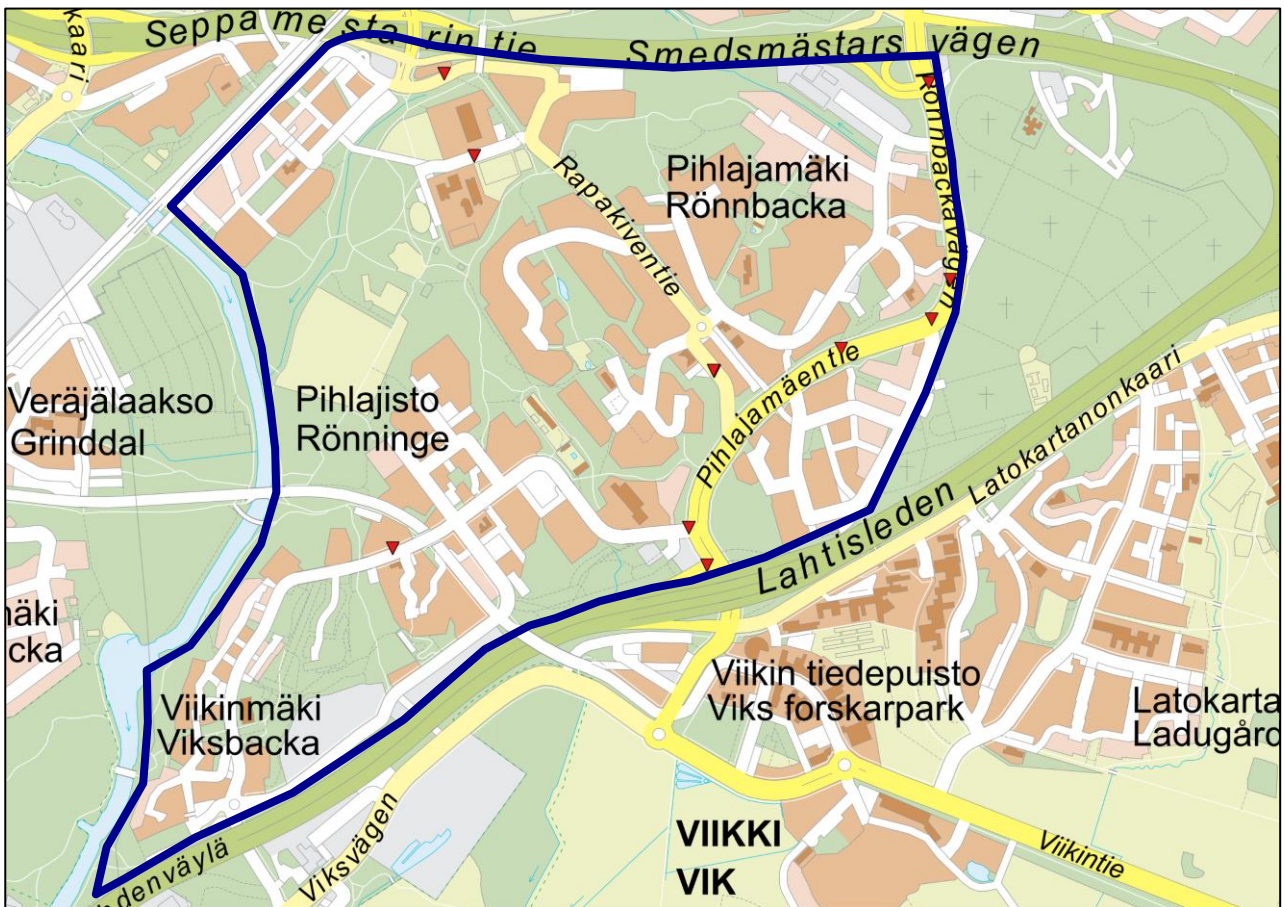
Kuva 3.2. Liikennevaloristeykset punaisilla ympyröillä ja tarkastelualueen raja-
aus sinisellä äärvii-
valla (Helsingin kaupunki 2023).

4 Jalankulku

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

4.1 Jalankulkijaonnettomuuspaikat

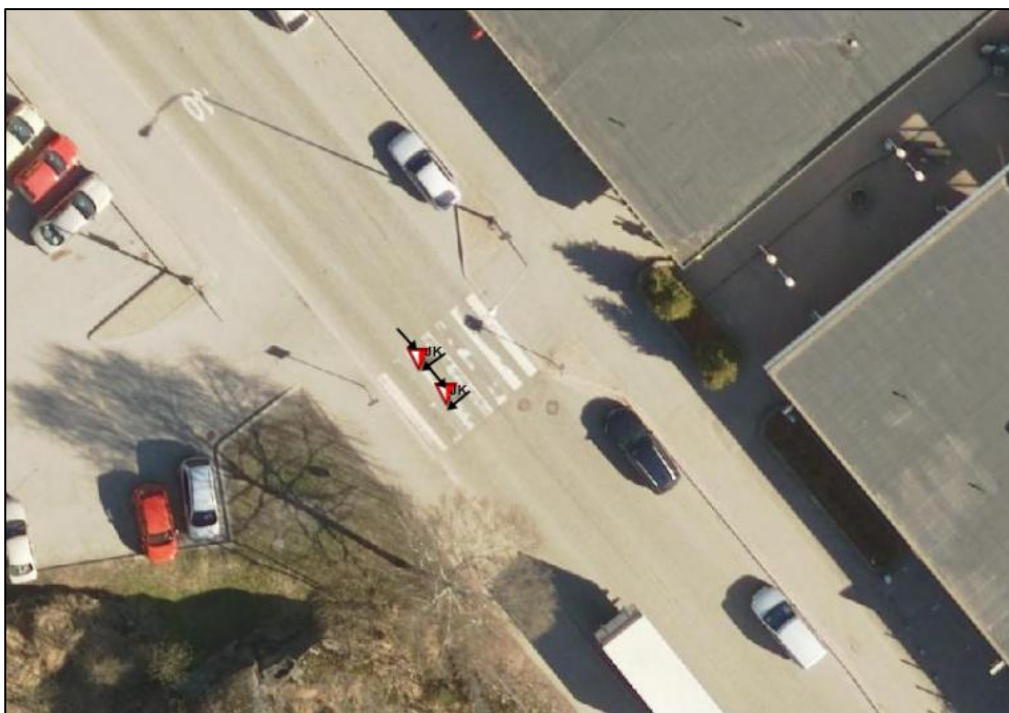
Jalankulkijaonnettomuuksia tapahtui vuosina 2014–2023 yhteensä 11, jotka kaikki johtivat henkilövahinkoihin. Tapauksista kaksi johti jalankulkijan kuolemaan. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet tapahtuivat ajoradalla törmäyksessä moottoriajoneuvon kuljettajan kanssa. Kumpikaan tapauksista ei kuitenkaan tapahtunut suojatiellä. Kaikista jalankulkijaonnettomuuksista kuusi tapahtui suojatiellä, neljä ajoradalla ja yksi pysäköinti- ja piha-alueella. Jalankulkijaonnettomuuksien määrä väheni yhdellä onnettomuudella viisivuotisjaksojen 2014–2018 ja 2019–2023 välillä kuudesta onnettomuudesta viiteen onnettomuuteen. Kuvassa 4.1. on esitetty jalankulkijaonnettomuudet kartalla vuosina 2014–2023 kuvattuna punaisilla kolmioilla.



Kuva 4.1. Jalankulkijaonnettomuudet tarkastelualueella vuosina 2014–2023 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024). Tarkastelualueen rajausta sinisellä ääriviivalla.

Lähes kaikki jalankulkijaonnettomuudet ovat tapahtuneet yksittäisissä kohteissa. Ainoastaan Meripihkatien ylittävällä suojatiellä Meripihkapolun kohdalla on tapahtunut kaksi jalankulkijaonnettomuutta lähes samassa kohdassa. Alueen kaduista jalankulkijaonnettomuudet kuitenkin painottuivat Pihlajamäentielle ja sen risteysalueille, joilla on tapahtunut yhteensä kuusi jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2014–2023. Jalankulkijoiden turvallisuutta parantaviin järjestelyihin Pihlajamäentienellä kiinnitetään selvityksessä erityistä huomiota.

Meripihkatien ylittävällä suojatiellä Meripihkapolun kohdan eteläpuolella on tapahtunut kaksi jalankulkijan henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuosina 2014–2023 (kuva 4.2.). Molemmissa tapauksissa oli kyse autoilijan törmäämisestä jalankulkijaan suojatiellä. Autoilija ei joko havainnut suojatietä lähestyvää jalankulkijaa riittävän ajoissa tai ollenkaan. Meripihkatie kuuluu alueellisena kokoojakatuna pääkatuverkkoon. Kadun liikennemäärä oli vuoden 2019 mittauksen mukaan yli 7000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kadun itäpuolella sijaitseva Pihlajamäen ostoskeskus aiheuttaa lisäksi vilkasta jalankulkuliikennettä kadun ympäristössä, joten kadunylitysjärjestelyjen turvallisuuden on perusteltua kiinnittää erityistä huomiota. Suojatien kohdalla ajoradalla on yksipuolinen kaavennus kadunylitysmatkan lyhentämiseksi. Onnettomuuksien tapahtumisen jälkeen kadun ylityksen turvallisuutta on parannettu alentamalla nopeusrajoitusta. Kadun nopeusrajoitus on nykyisin 30 km/h (aiemmin 40 km/h). Nopeusrajoituksen alentamisen jälkeen kaupungin tietoon ei ole tullut jalankulkija- tai polkupyöraonnettomuuksia Meripihkatieltä. Meripihkatien ympäristöön on tulossa täydennysrakentamista, joten kadun ympäristö on muuttumassa tiiviimmäksi. Tiiviimmän kaupunkiympäristön arvioidaan tukevan nykyistä paremmin rauhallisia ajonopeuksia.

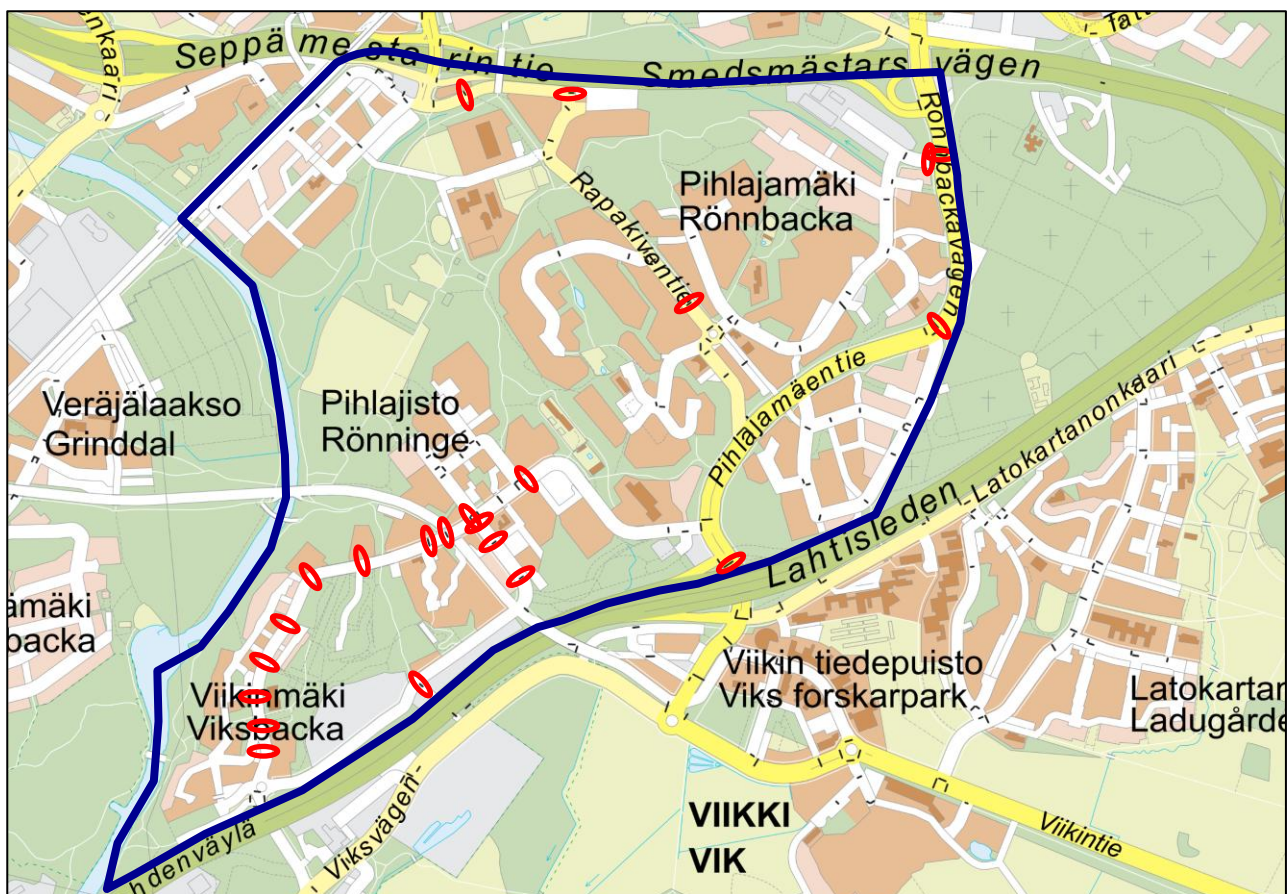


Kuva 4.2. Meripihkatien ylittävällä suojatiellä Meripihkapolun kohdan eteläpuolella tapahtuneet jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2014–2023.

4.2 Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt

Helsingin kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi kokouksessaan 10.12.2019 jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet. Periaatteissa on määritetty kadunylitysjärjestelyn turvallisuusluokitus, jossa on jaoteltu kadunylitysjärjestelyt turvallisuuden mukaan kolmeen luokkaan: vihreisiin (hyvä), keltaisiin (tydyttävä) ja punaisiin (huono). Punaisen luokan uusia kadunylitysjärjestelyjä ei saa enää suunnitella ja olemassa olevia punaisen luokan järjestelyille pyritään vähitellen löytämään toimenpide, jotta luokitus parantuisi vihreäksi tai keltaiseksi. (Helsingin kaupunki, 2019b)

Viikinmäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston alueella sijaitsee vuoden 2024 tilanteessa 22 punaisen luokan suojatietä. Suojatiet on ympyröity punaisella kartalla kuvassa 4.3. Kuvassa on myös esitetty alueen kaikki suojatiet mustilla viivoilla. Suojatieaineisto on päivitetty viimeksi vuonna 2014, joten aineisto ei sisällä viimeisien vuosien aikana tapahtuneita muutoksia, mutta se sisältää kaikki punaisen luokan suojatiet.



Kuva 4.3. Suojateiden sijainnit tarkastelualueella mustilla viivoilla. Punaisen luokituksen suojatiet on ympyröity punaisella. Tarkastelualueen raja on esitetty sinisellä ääriviivalla.

Tarkastelualueen lähes kaikki punaisen luokituksen suojatiet sijaitsevat 40 km/h nopeusrajoitusalueella ilman turvallisuutta lisääviä rakenteellisia toimenpiteitä kuten hidastetta tai keskisaareketta. Lisäksi osa suojateista sijaitsee 50 km/h nopeusrajoitetulla kadulla kohdassa, jossa on keskisaareke, mutta suojatien kohdalla on vähintään kaksi samansuuntaista ajokaistaa, mikä lisää suojatiellä tapahtuvan törmäyksen riskiä. Tällaisia kohteita on Pihlajamäentiellä. Yleisesti punaisia suojateita on eniten Viikinmäen alueella Harjannetiellä ja Aulangontiellä. Punaisen luokituksen suojateiden turvallisuutta ehdotetaan parannettavan seuraavilla toimenpiteillä:

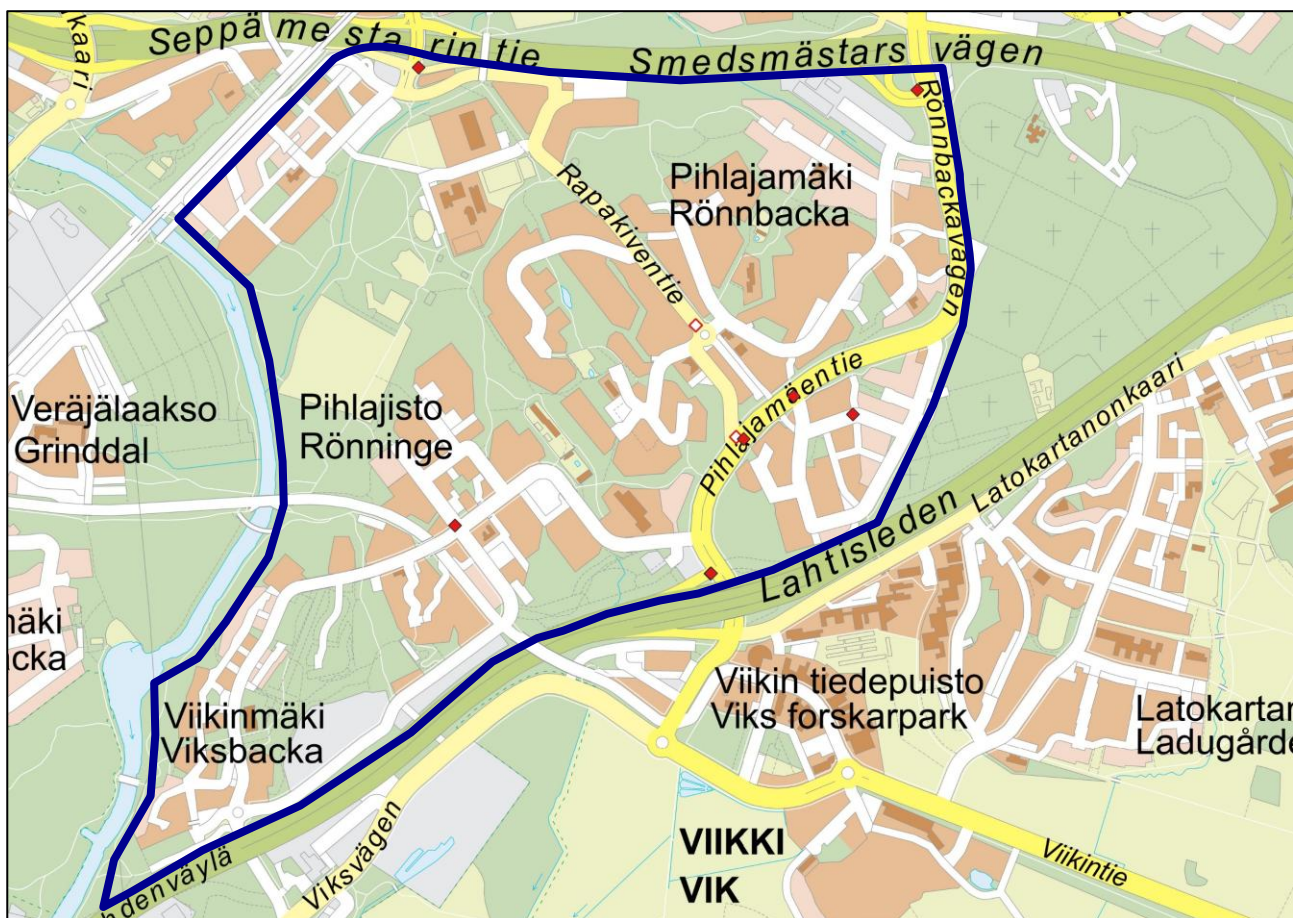
- Pihlajamäentien ylittävä suojatie Ketokivenkaaren risteyksessä: erillisen kääntymiskaistan poistaminen
- Pihlajamäentien ylittävä suojatie Lahdenväylän rampin risteyksessä: nopeusrajoituksen laskeminen 40 kilometriin tunnissa
- Rapakivenkaaren ylittävä suojatie Rapakivenkaari 3 kohdalla: toimenpide tarkentuu myöhemmin
- Rapakivenkujan ylittävä suojatie Rapakivenkuja 9 kohdalla: nopeusrajoitus 30 km/h Rapakivenkaaren kaarteeseen ja Lucina Hagmanin kujan välillä
- Rapakiventien ylittävä suojatie Rapakiventie 2-6 kohdalla: suojatien poisto ja pysäköinnin siirto kadun toiselle puolelle
- Salpausseläntien ylittävä suojatie Tiirismaantien risteyksen kohdalla: nopeusrajoituksen 30 km/h siirtäminen alkamaan noin 50 m idempää
- Aulangontien ja Harjannetien ylittävät suojatiet Salpausseläntien ja Hattelmälantien risteyksessä: nopeusrajoitus 30 km/h risteysalueelle ja etelään Aulangontielle sekä väistämisvelvollisuuksien muuttaminen siten, että Hattelmälantien ja Harjannetien suunnat ovat väistämisvelvollisia.
- Harjannetien ylittävät suojatiet: Pihlajiston ala-asteen kohdan suojatielle hidaste sekä koulun ympäristöön nopeusrajoitus 30 km/h.
- Hernepellontien ylittävä suojatie Palkopolun kohdalla: nopeusrajoitus 30 km/h suojatien kohdalta Aulangontielle.
- Aulangontien ylittävät suojatiet: nopeusrajoitus 30 km/h Aulangontielle.

4.3 Muut kadunylitysjärjestelyt

Muut tarkastelualueen suojatiet saavat keltaisen tai vihreän luokituksen. Suurin osa suojateista sijaitsee tonttikaduilla tai paikallisilla kokoojakaduilla 30 km/h nopeusrajoitusalueella. Suojateilla ei ole pääsääntöisesti käytetty rakenteellisia turvallisuustoimenpiteitä. Yksittäisillä suojateilla on kuitenkin käytetty esimerkiksi keskisaareketta tai korotusta. Pihlajamäentiellä ja sen risteysalueilla on myös liikennevalo-ohjattu suojateita, jotka saavat keltaisen luokituksen.

5.2 Polkupyöräonnettomuuspaikat

Tilastoituja polkupyöräonnettomuuksia tapahtui vuosina 2014–2023 yhteensä kymmenen, joista kahdeksan johti loukkaantumiseen. Onnettomuuksista viisi tapahtui suojatiellä tai pyörätien jatkeella, kolme ajoradalla ja kaksi jalkakäytävällä. Polkupyöräonnettomuuksien määrä väheni neljällä onnettomuudella viisivuotiskausien 2014–2018 ja 2019–2023 välillä seitsemästä onnettomuudesta kolmeen onnettomuuteen. Kuvassa 5.2. on esitetty polkupyöräonnettomuudet kartalla vinoneliöillä vuosina 2013–2024. Kokonaan punainen vinoneliö tarkoittaa henkilövahinkoon johtanutta ja valkoinen vinoneliö punaisella reunaviivalla omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Kaikki polkupyöräonnettomuudet ovat tapahtuneet yksittäisissä kohteissa.



Kuva 5.2. Polkupyöräonnettomuudet tarkastelualueella vuosina 2014–2023 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024). Tarkastelualueen rajausta sinisellä äärioviivalla.

Kaikissa vuosina 2014–2023 tilastoiduissa polkupyöräonnettomuuksissa on ollut kyse yhteentörmäyksestä moottoriajoneuvon kuljettajan kanssa. Lähes kaikki polkupyöräonnettomuudet ovat tapahtuneet erillisissä kohteissa. Ainoastaan Lahdenväylän rampin ylityksessä Pihlajamäntiellä on tapahtunut kaksi polkupyöräonnettomuutta lähes samassa kohdassa. Kohteessa on tapahtunut myös yksi jalankulkijaonnettomuus tarkastelujakson aikana. Yleisesti polkupyöräonnettomuudet painottuvat Pihlajamäntielle ja sen risteysalueille kuten jalankulkijaonnettomuudetkin. Polkupyöräonnettomuuksista kuusi on tapahtunut Pihlajamäntiellä ja sen risteysalueilla. Pyöräilijöiden turvallisuutta parantaviin järjestelyihin Pihlajamäntiellä kiinnitetään selvityksessä erityistä huomiota.

Lahdenväylän rampin ylittävällä suojatiellä ja pyörätien jatkeella Pihlajamäentien kohdalla on tapahtunut kaksi henkilövahinkoon johtanutta polkupyöräonnettomuutta vuosina 2014–2023 (kuva 5.3.). Molemmissa tapauksissa oli kyse yhteentörmäyksestä moottoriajoneuvon kuljettajan kanssa. Molemmissa tapauksissa moottoriajoneuvo oli kääntymässä Pihlajamäentieltä Lahdenväylän rampille. Kohteessa tapahtuneessa jalankulkijaonnettomuudessa oli myös kyse edellä kuvattujen polkupyöräonnettomuuksien kaltaisesta tapauksesta. Näissä kaikissa kolmessa tapauksessa väistämisvelvollinen moottoriajoneuvon kuljettaja ei huomannut ollenkaan tai riittävän ajoissa katua ylittävää pyöräilijää tai jalankulkijaa. Pihlajamäentien eteläosaan on suunnitteilla nopeusrajoituksen alentaminen 40 kilometriin tunnissa. Nopeusrajoituksen alentaminen voitaisiin ulottaa pohjoisessa Lahdenväylän rampille asti, joka tukisi nykyistä maltillisempia nopeuksia myös rampin ylittävän suojatien kohdalla. Myöhemmin tulevaisuudessa arvioidaan tarvetta risteyksen liikennevalo-ohjauksen toteuttamiselle.



Kuva 5.3. Lahdenväylän rampin ylittävällä pyörätien jatkeella Pihlajamäentiellä tapahtuneet polkupyöräonnettomuudet vuosina 2014–2023.

6 Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittaminen Helsingissä perustuu vuonna 2021 hyväksyttyihin katuverkon toiminnallista luokitusta koskeviin periaatteisiin (Helsingin kaupunki 2021) ja paikalliskatujen liikenteen rauhoittamisen periaatteisiin (Helsingin kaupunki 2025). 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 tonttikaduille.

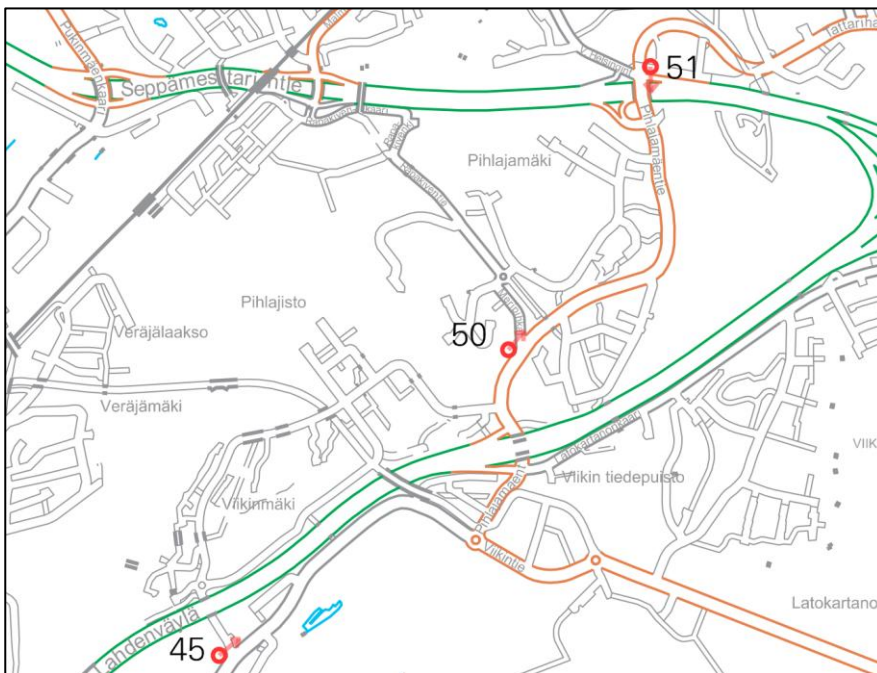
Tässä osiossa arvioidaan tarkastelualueen katuverkon jäsentelyn toimivuutta ja ehdotetaan tämän perusteella tarvittaessa muutoksia katujen toiminnallisiin luokkiin tai liikennejärjestelyihin. Lisäksi tässä osiossa esitetään nykyiset liikenteen rauhoittamistoimenpiteet, ja arvioidaan tarpeita uusille hidasteille, nopeusnäyttöille tai automaattisille liikennevalvontapisteille ajonopeuksien rauhoittamiseksi katuverkon eri osissa. Tarkastelun painopiste on selkeissä liikenneturvallisuuden ongelmakohteissa. Mahdolliset useita katuja koskevat laajemmat muutostarpeet tarkastellaan muissa yhteyksissä kuten alueellisissa liikenne- ja kaupunkitilasuunnitelmissa. Koulujen ympäristöjen liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä tarkastellaan lisäksi tarkemmin luvussa 7.

6.1 Katuverkon jäsentely

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

Viikinmäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston alueen katuverkon rungon muodostavat pääosin etelä-pohjoissuuntaiset Pihlajamäentie sekä Meripihkatiestä, Rapakiventiestä, Rapakivenkujasta ja Rapakivenkaaresta muodostuva yhtenäinen katuyhteys. Katuverkon jäsentelyä voidaan pitää pääosin toimivana. Esimerkiksi pääverkon ja paikallisverkon välisiä risteyksiä ei ole liian tiheästi. Alueen pääverkkoon kuuluvan Meripihkatien ympäristössä on kaupallista toimintaa ja paljon katuälyä ylittäviä jalankulkijoita, joten kadun ympäristön suunnittelussa on yhteensovitettu erilaisia tavoitteita. Jalankulun turvallisuuden näkökulmasta kadun nopeusrajoitukseksi on muutettu 30 km/h, joka poikkeaa tyypillisestä esikaupunkialueen alueellisesta kokoojakadusta. Täydennysrakentaminen tulee jatkossa tukemaan entisestään rauhallisempia ajonopeuksia Meripihkatiellä.

Tarkastelualueen paikallisista kokoojakaduista Liusketie muodostaa verkollisesti mahdollisen läpiajoyhteyden Pihlajamäentien pohjoisosan ja Pihlajamäen ostoskeskuksen välillä sekä Rapakiventien suuntaan. Liusketien hidasteet ja Pihlajamäentietä pienempi nopeusrajoitus kuitenkin hillitsevät läpiajon houkuttelevuutta. Vastaavasti Viikinmäessä Harjannetie ja Hernepellontie voivat toimia läpiajoreitteinä Pihlajistosta Koskelan ja Vanhankaupungin suuntaan. Erityisesti Harjannetiellä, jonka yhteydessä on asumista, koulu ja päiväkotia, mahdollista läpiajoliikennettä ja ajonopeuksia voi olla perusteltua hillitä rakenteellisin toimin kuten hidasteella. Kadulla on kuitenkin myös bussiliikennettä, jonka toimintaedellytykset tulee huomioida. Hernepellontiellä on enimmäkseen kaupallista ja



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

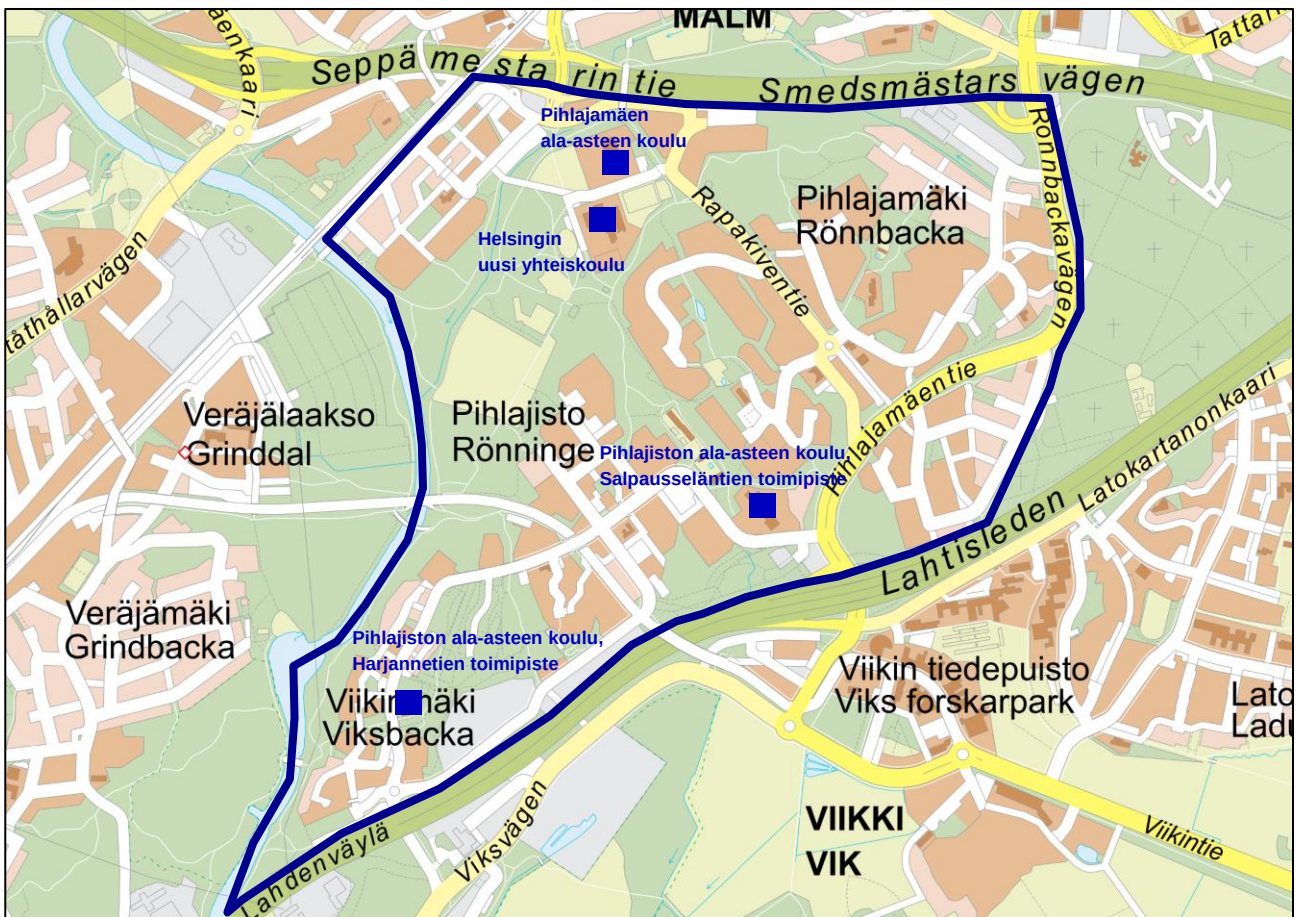
Automaattisen kameravalvonnan sijoittamisperiaatteiden mukaan kameravalvontaa käytetään pääasiassa pääkaduilla tai alueellisilla kokoojakaduilla sekä kaduilla, joilla nopeusrajoitus on vähintään 40 km/h. Kameravalvontaa ei voida käyttää myöskään tiiviin asutuksen keskellä salamavalon aiheuttaman häikäisyn vuoksi. Pihlajamäessä, Pihlajistossa ja Viikkinmäessä yleiset kriteerit täysin täyttäviä katuja ovat Pihlajamäentie ja Rapakiventie, mutta erityistä tarvetta uusille valvontakohteille ei ole tarkastelualueella tunnistettu.

6.4 Nopeusnäytöt

Nopeusnäytöt sopivat kaduille, joilla ei voi käyttää rakenteellisia hidasteita, esimerkiksi tärinän tai raitiovaunukiskojen vuoksi. Tarkastelualueella on tällä hetkellä nopeusnäyttö Rapakiventiellä Helsingin uuden yhteiskoulun kohdalla ja Salpausseläntiellä päiväkodin kohdalla. Mahdollinen paikka uudelle nopeusnäytölle voisi olla Harjannetiellä Pihlajiston ala-asteen lähetyvillä, mutta rakenteellinen hidaste on kuitenkin ensisijainen vaihtoehto kyseiseen kohtaan.

7 Koulujen ympäristöt

Viikinmäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston alueella sijaitsee neljä peruskoulun toimipistettä: Pihlajamäen ala-asteen koulu, Helsingin uusi yhteiskoulu sekä Pihlajiston ala-asteen koulu (kaksi toimipistettä) (kuva 7.1.). Viikinmäki ja Pihlajisto kuuluvat pääosin Pihlajiston ala-asteen koulun oppilaaksiottoalueeseen ja Pihlajamäki ja Savela pääosin Pihlajamäen ala-asteen koulun oppilaaksiottoalueeseen (lukuvuosi 2024–2025). Oppilaaksiottoalueiden laajuuden vuoksi voidaan arvioida, että lasten koulureittejä sijaitsee lähes jokaisella tarkastelualueen kadulla ja erityisesti koulujen läheisyydessä kuten Rapakiventiellä, Rapakivenkujalla ja Lucina Hagmanin kujalla sekä Pihlajiston tiellä ja Salpausseläntiellä. Tässä selvityksessä on keskitytty tarkastelualueella sijaitseviin kouluihin sekä niihin rajautuvien katujen ja koulujen lähialueiden tarkasteluun.



Kuva 7.1. Koulujen sijainnit tarkastelualueella sinisillä neliöillä.

7.1 Pihlajamäen ala-asteen koulu ja Helsingin uusi yhteiskoulu

Pihlajamäen ala-asteen koulu ja Helsingin uusi yhteiskoulu sijaitsevat Lucina Hagmanin kujalla kadun vastakkaisilla puolilla. Lucina Hagmanin kuja on päättävä tonttikatu, jonka nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä on noin 100 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Katu on moottoriajoneuvojen määrällä mitattuna erittäin vähäliikenteinen, sillä koulujen lisäksi kadulta on ainoastaan ajoyhteys urheilukentälle. Lucina Hagmanin kuja on linjaukseltaan suora katu, mutta ajonopeuksia on hillitty kolmella linjaosuuden hidastetöyssyllä (Kuva 7.2.). Lucina Hagmanin kujalla on jalkakäytävä kadun pohjoisreunalla. Pyöräliikenne on ohjattu ajoradalle. Koulujen saattoliikenteelle ei ole tehty erillisiä ratkaisuja. Saattoliikenteeseen on kuitenkin mahdollista käyttää koulujen pihojen pysäköintialuetta. Lucina Hagmanin kuja on pysäköintikieltoaluetta.



Kuva 7.2. Näkymä Lucina Hagmanin kujalle Rapakiventien suunnasta. Vasemmalla urheilukentän takana näkyy Helsingin uusi yhteiskoulu ja oikealla Pihlajamäen ala-asteen koulu.

Lucina Hagmanin kujan ylittävä suojatie on toteutettu korotettuna suojatienä Rapakiventien risteyksessä. Korotettu suojatie parantaa kadun ylityksen turvallisuutta. Lucina Hagmanin kujan kanssa risteävä Rapakiventie jatkuu pohjoisessa Rapakivenkujana. Rapakiventie ja Rapakivenkuja ovat alueellisia kokoojakatuja, joiden nopeusrajoitus on 40 km/h ja liikennemäärä noin 7000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa.



Kuva 7.3. Näkymä Lucina Hagmanin kujalta Rapakiventien risteykseen, jossa on Lucina Hagmanin kujan ylittävä korotettu suojatie.

Rapakiventiellä (Lucina Hagmanin kujan eteläpuolella) on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie kadun itäreunalla. Rapakivenkujalla yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie on puolestaan kadun länsireunalla, sillä pyörätien paikka muuttuu Lucina Hagmanin kujan kohdalla olevan liikennevalo-ohjatun suojatien yhteydessä. Rapakivenkujalla pyörätie jatkuu puistoreittinä kohti Malmia heti Lucina Hagmanin kujan pohjoispuolella, joten Rapakivenkujalla ei ole erillisiä pyöräliikenteen järjestelyitä risteyksestä pohjoiseen. Rapakiventiellä ja Rapakivenkujalla on kuitenkin jalkakäytävä kadun molemmilla puolilla. Edellä mainituilla kaduilla on myös säännöllistä bussiliikennettä.

Rapakiventien ylittävä suojatie Lucina Hagmanin kujan risteyksessä on ohjattu liikennevaloilla, mikä helpottaa kadun ylittämistä verrattain suuren liikennemäärän kadulla (kuva 7.4). Suojatien eteläpuolella on myös nopeusnäyttö, joka tukee ajonopeuksien pysymistä paremmin nopeusrajoituksen tasolla.



Kuva 7.4. Näkymä Rapakiventieltä Lucina Hagmanin kujan risteykseen.

Katuyhteyksien lisäksi koululle on yhteyksiä myös useilta puistoreiteiltä. Puistoreittejä on Malmin suunnasta Rapakivenkaareltä, lännestä Savelan suunnasta ja etelästä Pihlajamäen suunnasta.

Koulujen lähialueella on tapahtunut neljä poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2019–2023. Tapauksista kolme johti henkilövahinkoihin. Neljästä tapauksesta kolme oli moottoriajoneuvojen välisiä törmäyksiä Rapakiventiellä. Yksi onnettomuus oli jalankulkijan henkilövahinkoon johtanut onnettomuus Lucina Hagmanin kujalla. Tapauksen ei arvioida liittyvän liikennejärjestelyihin.

Pihlajamäen ala-asteen koulun ja Helsingin uuden yhteyskoulun ympäristön liikennejärjestelyt tukevat turvallista liikkumista alueella. Rapakivenkujan 9 kohdalla kouluista pohjoiseen on kuitenkin turvallisuustasoltaan huonoksi arvioitu suojatiejärjestely. Suojatien turvallisuuden ja koulun lähiympäristössä liikkuvien turvallisuuden tunteen parantamiseksi ehdotetaan Rapakivenkujan ja Rapakiventien nopeusrajoituksen laskemista tasolle 30 km/h Lucina Hagmanin kujan ja Rapakivenkaaren välisellä osuudella.

7.2 Pihlajiston ala-asteen koulu

Salpausseläntien toimipiste

Pihlajiston ala-asteen koulun Salpausseläntien toimipiste sijaitsee pääkatu Pihlajamäentien ja paikallinen kokoojakatu Pihlajistontien risteysalueen läheisyydessä. Koulu on vuoden 2024 tilanteessa väistötiloissa noin 200 metrin päässä osoitteessa Salpausseläntie 1. Tässä selvityksessä tarkastellaan pääosin varsinaisen koulurakennuksen ympäristön liikennejärjestelyjä, jotka kuitenkin sijaitsevat väistötilankin lähetyvillä. Pihlajamäentien nopeusrajoitus on 50 km/h ja liikennemäärä noin 16 000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Salpausseläntien ja Pihlajistontien nopeusrajoitus on 40 km/h ja liikennemäärä noin 5000. Oppilaaksiottoalue painottuu Pihlajamäentien länsipuolelle,

jossa myös koulu sijaitsee, joten vain harvalla koulumatkalla arvioidaan olevan tarvetta ylittää vilkasliikenteinen Pihlajamäentie. Pohjoisemmassa Pihlajamäentietä on myös alikulkuyhteys. Salpausseläntiellä ja Pihlajistontieltä on yhteensä kaksi keskisaarekkeellista suojatietä (Kuva 7.5.). Suojateiden lisäksi koulun kohdalla Salpausseläntiellä on myös alikulkuyhteys koululle. Koululla ei ole erillisiä saattoliikennejärjestelyitä Salpausseläntiellä tai Pihlajistontieltä.



Kuva 7.5. Kuvassa on näkymä Salpausseläntien keskisaarekkeelliselle suojatielle, jonka takana sijaitsee alikulkuyhteys. Kuvassa keskellä näkyy päiväkotia, jonka takana koulun väistötilat sijaitsevat. Varsinainen koulurakennus sijaitsee oikealla, mutta sitä ei näy kuvassa.

Koululle voidaan saapua Pihlajiston suunnasta Salpausseläntietä. Salpausseläntiellä jalankulku- ja pyöräliikennejärjestelyt vaihtelevat kadun eri osissa. Salpausseläntien itäpäässä on jalkakäytävät kadun molemmilla puolilla (kuva 7.5.), mutta lännen suuntaan kuljettaessa jalkakäytävät päättyvät Salpausseläntien alikulun kohdalla. Alikulussa kulkee myös yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie Pihlajiston ja koulun välillä. Reitti kulkee osittain erillään Salpausseläntiestä. Koululle on siten ajoradasta eroteltu pyöräliikenneyhteys Pihlajiston suunnasta, mutta koulun edustalla Salpausseläntien suuntainen pyöräliikenne on kuitenkin ohjattu ajoradalle. Edellä mainitun alikulkuyhteyden lisäksi jalankulkijat voivat saapua koululle Pihlajiston suunnasta käyttäen myös Salpausseläntien pohjoispuolen jalkakäytävää (kuva 7.6.). Salpausseläntien lisäksi koululle voidaan saapua useista eri suunnista käyttäen puistomaisia jalankulku- ja pyöräilyreittejä.



Kuva 7.6. Kuvassa on Salpausseläntiestä haarautuva jalkakäytävä koulun ja päiväkodin suuntaan koulun länsipuolella Pihlajiston suunnasta kuvattuna.

Koulujen lähialueella on tapahtunut viisi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2019–2023. Yhdessä tapauksessa oli kyse jalankulkijaonnettomuudesta ja muissa autoilijoiden välisistä törmäyksistä. Tapauksista yksi johti henkilövahinkoon. Kaikki tapaukset sijoittuivat Pihlajamäntien ja Pihlajistontien risteykseen. Kohtaan, jossa autoilijan törmäys jalankulkijaan tapahtui, ehdotetaan ajonopeutta hillitsevää ratkaisua. Kyseisen risteuksen ei kuitenkaan arvioida olevan keskeinen koulumatkojen kannalta.

Harjannetien toimipiste

Pihlajiston ala-asteen koulun Harjannetien toimipiste sijaitsee Viikinmäessä Harjannetiellä. Harjannetien nopeusrajoitus on 40 km/h ja liikennemäärän on arvioitu olevan alle 2000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Katu on asuinalueen läpi kulkeva paikallinen kokoojaku, jolla on säännöllistä bussiliikennettä. Kadulla on myös useita suojateitä (kuva 7.7.). Suojateiden yhteydessä ei ole pääsääntöisesti käytetty turvallisuutta lisääviä rakenteellisia toimenpiteitä kuten keskisaarekkeita, kaivennuksia tai korotuksia, jotka ovat yleensä perusteltuja 40 km/h nopeusrajoitetuilla kaduilla. Harjannetiellä on koulun puoleisella reunalla lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettuja pysäköintipaikkoja, joita voidaan käyttää myös saattoliikenteeseen.



Kuva 7.7. Näkymä Harjannetielelle Pihlajiston suunnasta. Kuvassa vasemmalla on Pihlajiston ala-asteen Harjannetien toimipiste.

Harjannetien koulun puoleisella reunalla on eroteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Kadun toisella reunalla on jalkakäytävä. Harjannetie on keskeinen reitti kouluun saavuttaessa, mutta koululle voidaan saapua Viikinmäen eri osista käyttäen myös puistomaisia kävely- ja pyöräreittejä. Esimerkiksi koulun eteläpuolella olevaa alikulkuyhteyttä voidaan käyttää kuljettaessa koululle Viikinmäen länsiosasta (kuva 7.8).



*Kuva 7.8. Näkymä Harjannetien koululle ja Harjannetien alikululle Viikinmäen län-
siosasta.*

Koulun lähialueelta ei ole tiedossa tilastoituja liikenneonnettomuuksia vuosilta 2019–2023. Mahdollinen toimenpide koulumatkojen liikenneturvallisuuden parantamiseksi on Harjannetien nopeusrajoituksen laskeminen tasolle 30 km/h koulun ympäristössä esimerkiksi Bysantinkujan pohjoispuolelta Henrik Lättiläisen kadulle sekä nopeusnäytön lisääminen koulun lähelle. Lisäksi koulun edustalla Sigtunankujan tai Eerik Pyhän kujan kohdalla olevan suojatien toteuttaminen korotettuna tai muulla hidasteella tukisi ajonopeuksien pysymistä maltillisella tasolla koulun ympäristössä parantaen samalla kadunylityksen turvallisuutta.

8 Asukaskysely ja maastokäynnit

Tässä luvussa on käsitelty ennen selvityksen aloittamista tehtyjen liikenneturvallisuusaiheisten asukaskyselyjen vastauksia ja maastokäynnillä tehtyjä havaintoja.

8.1 Kyselytulokset

Vuosina 2020 ja 2024 toteutettiin Helsingin asukkaille suunnatut liikenneturvallisuuskyselyt, joissa sai merkitä kartalle kokemiaan liikenteen vaaranpaikkoja sekä tapahtuneita läheltä piti -tilanteita ja liikenneonnettomuuksia.

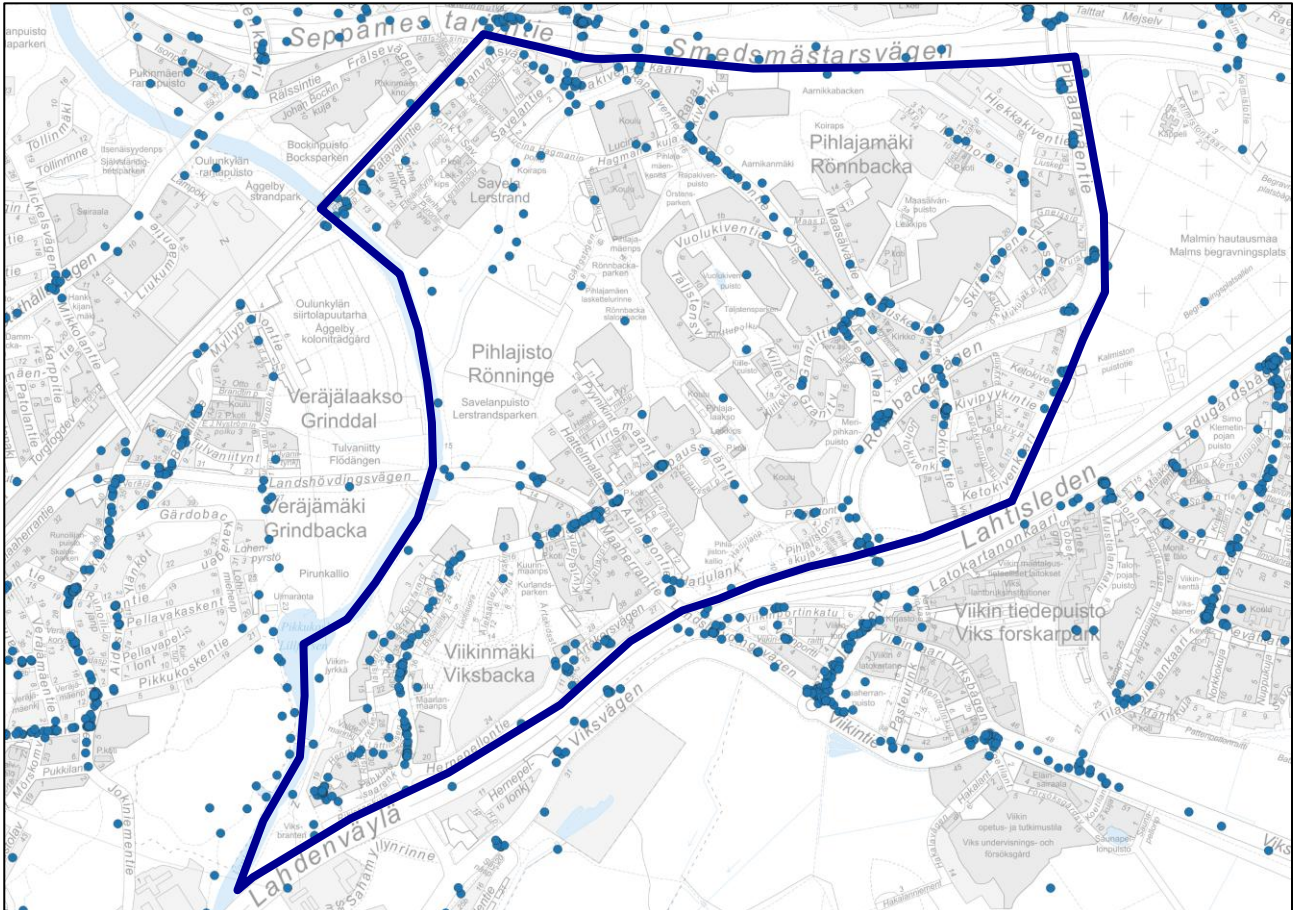
Viikinmäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston alueille merkittiin kyselyissä karttapisteitä taulukon 8.1. mukaisesti. Yhteensä pisteitä kahdessa kyselyssä merkittiin 494 kpl. Karttapisteen tyypeistä eniten merkittiin aiheeseen ”läheltä piti” (115 kpl) ja toiseksi eniten ”korkeat ajonopeudet” (94 kpl). Vähiten vastauspisteitä tuli aiheisiin ”onnettomuus tai kaatuminen” (14 kpl) ja ”muu ongelma” (12 kpl).

Taulukko 8.1. Asukaskyselyssä merkittyjen karttapisteiden määrä tarkastelualueella.

Karttapisteen tyyppi	Lukumäärä
Vaarallinen tai hankala risteys	79
Turvaton suojatie tai tienylityspaikka	78
Korkeat ajonopeudet	94
Pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka	25
Työmaajärjestelyihin liittyvä vaaranpaikka	29
Puutteita väylän kunnossa tai kunnossapidossa	24
Puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa	24
Muu ongelma	12
Onnettomuus tai kaatuminen	14
Läheltä piti	115
Yhteensä	494

Kuvassa 8.1. on esitetty kaikki vastauspisteet kartalla.

Vastauskeskittymiä sijoittui erityisesti alueen pääkadulle ja kokoojakaduille, kuten Pihlajamäntielle, Harjannetielle, Meripihkatielle, Rapakiventielle ja Rapakivenkaarelle. Vastauspisteitä painotui risteysalueille sekä kadun linjaosuuksille. Tonttikaduille oli sijoitettu pääosin yksittäisiä vastauspisteitä, mutta myös tonttikaduilla on vastauskeskittymiä.

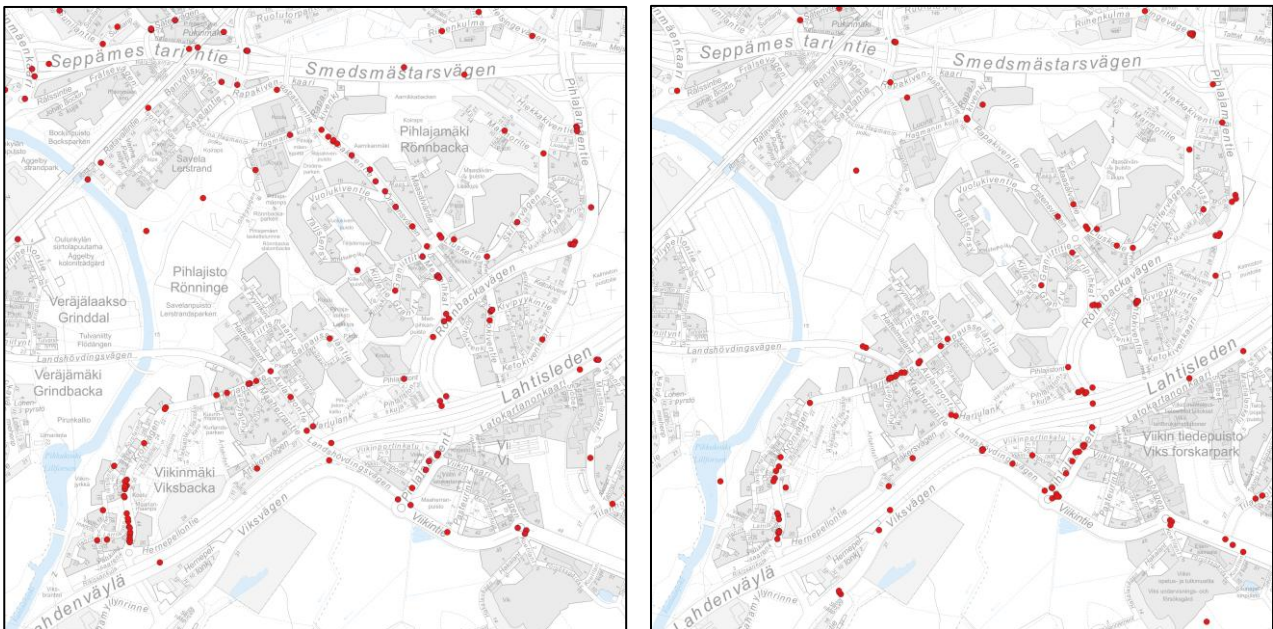


Kuva 8.1. Kaikki vastauspisteet kartalla. Tarkastelualueen raja on esitetty sinisellä ääriviivalla.

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

Kuvassa 8.2. on esitetty pisteet aiheista ” Korkeat ajonopeudet” (vasen kuva) ja ” Turvaton tienylityspaikka” (oikea kuva). Korkeiden ajonopeuksien osalta vastauksia annettiin erityisesti Harjannetielle ja Rapakiventielle. Selvityksessä ehdotetaan hidastetta Harjannetielle koulun edustalle suojatien yhteyteen. Lisäksi Harjannetielle ehdotetaan nopeusrajoituksen laskemista koulun ympäristössä. Rapakiventien pohjoisosassa koulujen ympäristössä on myös tarkoitus laskea nopeusrajoitusta. Alueella on myös nopeusnäyttö. Yksittäisiä vastauspisteitä on myös sijoitettu useisiin muihinkin kohteisiin.

Turvattomien tienylityspaikkojen osalta vastauspisteitä keskittyi erityisesti Harjannetielle samalle alueelle kuin ajonopeuteenkin liittyviä pisteitä. Harjannetien toimenpiteitä on käsitelty edellisessä tekstikappaleessa. Lisäksi vastauksia keskittyi myös Aulangontien, Salpausseläntien ja Harjannetien risteysalueelle. Kyseisen risteysalueen nopeusrajoitus on tarkoitus laskea ja väistämisvelvollisuuksia muuttaa kadunylitysjärjestelyiden kehittämistoimenpiteiden yhteydessä kuvatulla tavalla (katso luku 4.2). Vastauspisteitä oli sijoitettu muihinkin kadunylityskohtiin, joita on käsitelty tarkemmin luvussa 4.2. Esimerkki tällaisesta kohteesta on Pihlajamäntien ylittävä suojatie Lahdenväylän rampin risteyksessä.



Kuva 8.2. ”Korkeat ajonopeudet” vasemmalla ja ”turvaton tienylityspaikka” oikealla. Kartassa on esitetty sellaiset ajonopeuteen liittyvät vaaranpaikat vuoden 2024 kyselyn osalta, joissa vastaaja ilmoitti ajonopeuden aiheuttaneen vaaraa jonkin muun vaaranpaikan lisäksi. Vuoden 2024 kyselyssä ajonopeuden aiheuttamasta vaarasta kysyttiin erikseen jokaisen vastauspisteen yhteydessä, mutta ajonopeudelle ei ollut omaa vastausluokkaa.

Kuvassa 8.3. on esitetty pisteet aiheista ”Puutteita väylän laadussa ja jatkuvuudessa” vasemmalla ja ”Hankala tai turvaton risteys tai liittymä” oikealla. Väylän laadun tai jatkuvuuden puutteiden osalta vastaukset olivat pääosin yksittäisiä vastauspisteitä eri puolilla tarkastelualueutta. Vantaanjoen ylittävälle Ratavallinpolun sillalle oli kuitenkin sijoitettu useampi vastauspiste.

Hankalan tai turvattoman risteuksen tai liittymän osalta vastauspisteitä olisi sijoitettu myös pääosin yksittäisiin kohteisiin. Rapakivenkaaren ja Malminkaaren risteys kuitenkin erottui usealla vastauspisteellään. Kyseinen eriarvoinen T-risteys ei ole muiden aineistojen perusteella korostunut erityisenä vaaranpaikkana. Risteyskohdalla ajorata on leveä ja risteyksessä kaarteet ovat loivat, joten tulevaisuudessa risteysaluetta on perusteltua muotoilla turvallisemmaksi. Muutamia vastauspisteitä on sijoitettu myös Henrik Lättiläisen kadun eteläosiin. Kyse on pienipiirteiseksi mitoitetusta

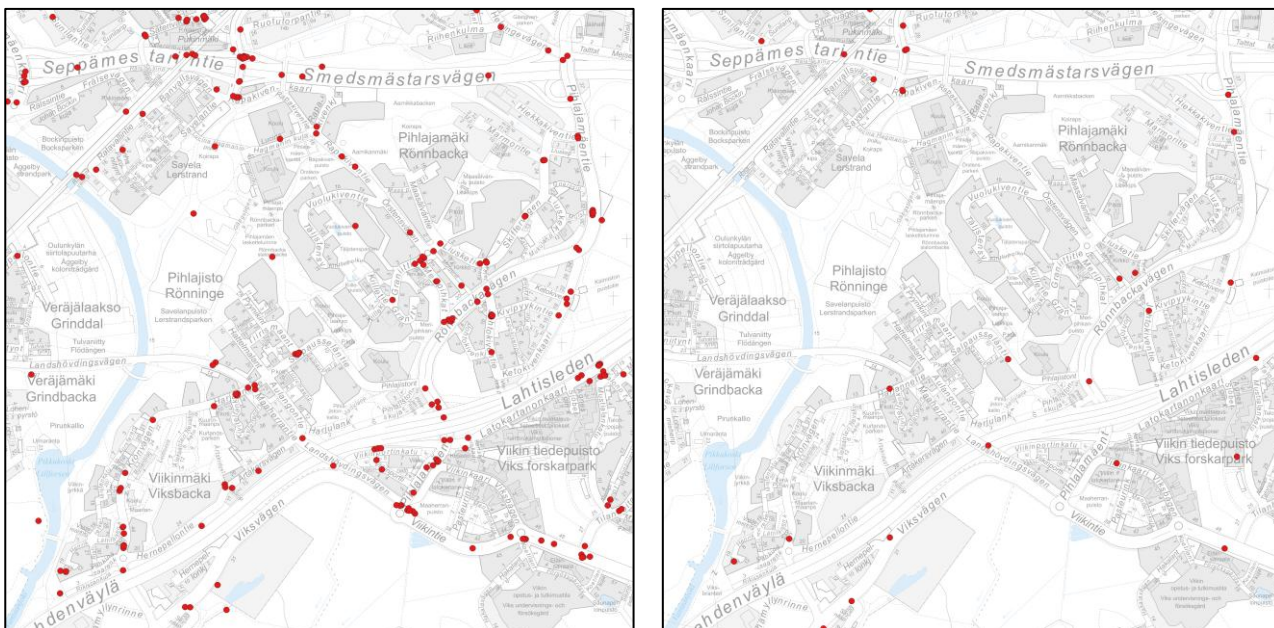
pihakadusta, jolla kadun ominaisuudet tukevat matalia ajonopeuksia. Kyseiset vastaukset on annettu vuoden 2020 kyselyssä, joten havainnot voivat liittyä työmaa-aikaisiin järjestelyihin. Kadulla ei arvioida olevan lyhyen aikavälin toimenpidetarpeita.



Kuva 8.3. ”Puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa” vasemmalla ja ”hankala tai turvaton risteys tai liittymä” oikealla.

Kuvassa 8.4. on esitetty pisteet aiheista ”Läheltä piti –tilanteet” (vasen kuva) ja ”Onnettomuudet” (oikea kuva). Vastauspisteitä läheltä piti -tilanteista on sijoitettu useille eri kaduille. Lisäksi useimmat vastauspisteistä on sijoitettu risteysalueille. Eniten pisteitä oli sijoitettu Pihlajamäentien ja Meripihkatien sekä Meripihkatien ja Graniittitien risteyskohtiin. Kyseisiä alueita on käsitelty tarkemmin selvityksen muissa osioissa. Useita pisteitä oli sijoitettu myös Pihlajamäentien ylittävälle suojatielle Muistokivenpolun kohdalla. Kyseisellä suojatiellä on liikennevalot, mutta vastausten mukaan autoilijat eivät aina noudata liikennevaloja. Pihlajamäentie on vilkasliikenteinen pääkatu, joten kyseisessä kohdassa liikennevalo-ohjauksen arvioidaan kuitenkin parantavan suojatien turvallisuutta verrattuna tilanteeseen ilman liikennevalo-ohjausta.

Onnettomuuspisteitä tarkastelualueelle on merkitty selvästi vähemmän kuin läheltä piti -tilanteita. Ainoa kohde, jossa onnettomuuspisteitä merkittiin enemmän kuin yksi on Rapakivenkaaren ylittävä suojatie Malminkaaren risteyksessä. Kyseisessä kohdassa ajorata on leveä ja risteyksessä kaarteet ovat loivat, joten tulevaisuudessa risteysaluetta on perusteltua muotoilla turvallisemmaksi, kuten edellä turvattomia risteyskohtia koskevien havaintojen yhteydessä jo arvioitiin. Muita kohteita, joissa on tilastoitu tapahtuneen onnettomuuksia poliisin tietojen perusteella, on käsitelty tarkemmin selvityksen muissa osioissa.



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

Yhteenvedona voi todeta, että asukaskyselyn vastaukset keskeisistä turvattomuutta aiheuttavista paikoista ovat pääosin samat kuin onnettomuustilastojen ja muiden havaintojen perusteella tehdyt johtopäätökset selvityksen aiemmissa osioissa. Vastaukset painottuivat erityisesti Pihlajamäen-tielle, Harjannetielelle, Meripihkatielle, Rapakiventielle ja Rapakivenkaarelle. Uutena havaintona muissa osioissa käsiteltyihin huomioihin verrattuna oli Rapakivenkaaren ja Malminkaaren risteys.

8.2 Maastokäynti

Alueelle tehtiin maastokäynti vuonna 2024. Maastokäynnillä havainnoitiin onnettomuusaineiston, asukaskyselyn ja muun saadun palautteen perusteella nousseiden ongelmapaikkojen tilannetta. Lisäksi luotiin yleiskatsaus koko kaupunginosan katu ympäristöön ja liikennejärjestelyihin. Maastokäynnin perusteella havaittiin pääosin vastaavia asioita, mitä onnettomuusaineiston, asukaskyselyn ja muiden aineistojen perusteella oli jo havaittu. Muita maastokäynnillä havaittuja tai alueen liikenneturvallisuuteen liittyviä ajankohtaisia asioita ovat:

- Liusketie 10:n kohdalla on verrattain pitkä kadunylitysmatka suojatien kohdalla ilman keski saarekettä. Katu on suhteellisen vähäliikenteinen, mutta kadunylitysjärjestelyitä arvioidaan kuitenkin olevan tarpeellista parantaa. Kyseisen suojatien parannustoimenpiteitä on tavoitteena suunnitella muiden ehdotettujen toimenpiteiden suunnittelun jälkeen. Samalla arvioidaan mahdollisuutta lisätä jalkakäytävä kadun itäreunalle Liusketie 3 ja Katinkullanpolun väliselle osuudelle, jossa jalkakäytävä on nykyisin vain kadun länsireunalla.
- Salpausseläntiellä on toimimaton nopeusnäyttö Pihlajiston ala-asteen kohdalla. Nopeusnäytön korjaamisesta on oltu yhteydessä Staraan.
- Kaupunki on saanut palautetta ajonopeuksista Ketokivenkaarella. Selvityksessä esitetään hidasteita kyseiselle kadulle. Asiaa on käsitelty luvussa 6.2.
- Kaupunki on saanut palautetta ajonopeuksista myös Ristiretkeläistenkadulta. Ristiretkeläistenkatu on asuinalueen sisällä sijaitseva pihakatu, jolla ajonopeudet on tarkoitettu rauhallisiksi. Katu on suunniteltu pienipiirteiseksi, mutta esim. ajoradan korotuksia ei ole käytetty. Kaupunki ei arvioi tässä vaiheessa korotuksia tarpeelliseksi, mutta tilannetta seurataan.

- Vuolukiventien alkupäässä sijaitseva suojatie, jolla ei arvioida oleva suurta käyttäjämäärää, ehdotetaan poistettavaksi Rapakiventien toimenpiteiden yhteydessä. Jatkossa kadun ylittäminen ohjataan poistettavan suojatien lähellä Rapakiventien risteyksessä sijaitsevalle toiselle suojatielle, joka on järjestelyiltään turvallisempi. Vuolukiventien kaltaisilla vähäliikenteisillä asuinkaduilla suojateita ei tyypillisesti merkitä, sillä autoliikenteen vähäinen määrä ja maltilliset nopeudet mahdollistavat kadun ylittämisen jalankulkijan sopivaksi katsomastaan kohdasta.
- Rapakiventien ja Lucina Hagmanin kujan risteyksessä pyöräliikenteen järjestelyiden jatkuvuudessa on nykytilanteessa puutteita. Pyöräliikennejärjestelyiden parantamista arvioidaan tarkemmin muiden ehdotettujen toimenpiteiden suunnittelun jälkeen.
- Kaupunki on saanut palautetta Maasalvëntien suojatiestä Maasälvänpolun kohdalla. Kyseinen suojatie on koettu turvattomaksi. Suojatiellä liikkuu paljon lapsia. Kaupunki tarkastelee suojatiejärjestelyiden mahdollisia parannustoimenpiteitä.

9 Toimenpide-ehdotukset

Toimenpide-ehdotukset on esitetty tärkeysjärjestyksessä vaikuttavuudessa liikenneturvallisuuden paranemiseen kaupunginosan sisällä. Priorisointi koko kaupungin tasolla suhteessa muihin kaupunginosiin tehdään erikseen. Kohteissa voi olla esitettynä useita pienempiä toimenpiteitä, jotka voidaan toteuttaa erikseen tai kaikki yhdessä. Toimenpidetaulukoiden sarakkeissa on esitetty toimenpiteet, hankkeen tyyppi ja toteutusjärjestys toimenpiteille.

Hankkeen tyyppi voi olla investointi, liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätös (LKSP) tai muu suunnitelma. Investoinnit toteutetaan erillisinä hankkeina liikennejärjestelyjen määrärahalla tai muun investointihankkeen yhteydessä. Liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätökset ovat piehenköjä 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 aiemmilla toimenpiteillä riittäväksi.

9.1 Pihlajamäentien liikennejärjestelyt

Pihlajamäentie on tarkastelualueen keskeinen pääverkon katu, joten Pihlajamäentiellä on myös merkittävä vaikutus alueen liikenneturvallisuuteen. Pihlajamäentieltä ja sen ympäristöstä on tunnistettu useita toimenpide-ehdotuksia erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi (Taulukko 9.1.).

Pihlajamäentien ja Pihlajistontien risteyksessä ehdotetaan ajonopeutta hillitsevän toimenpiteen lisäämistä käännyttyäessä Pihlajamäentieltä pohjoisesta Pihlajistontielle. Toimenpide tukee erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta kadunylityksessä. Samalla arvioidaan, voidaanko liikennevalo-ohjauksen pienillä muutoksilla tukea turvallisempaa kadunylittämistä.

Pihlajamäentien ja Lahdenväylän rampin ylittävän suojatien turvallisuuden parantamiseksi ehdotetaan Pihlajamäentien nopeusrajoitusta laskettavan tasolle 40 km/h rampin ympäristössä. Mahdollinen alemman nopeusrajoituksen alue voisi koskea Lahdenväylän rampin ja Viikintien välistä osuutta. Myöhemmin tulevaisuudessa voi olla myös perusteltua arvioida liikennevalo-ohjauksen toteuttamista Lahdenväylän rampin risteykseen.

Suojatieturvallisuuden parantamiseksi ehdotetaan myös Pihlajamäentien erillisen kääntymiskaistan poistamista Ketokivenkaaren risteyksestä. Kaistojen määrän vähentäminen lyhentäisi kadunylitysmatkaa. Toimenpiteen ei arvioida vaikuttavan merkittävästi moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuteen, mutta se parantaisi erityisesti jalankulkijoiden turvallisuutta.

Taulukko 9.1. Toimenpide-ehdotukset Pihlajamäentien liikennejärjestelyiksi.

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS- JÄRJESTYS
Pihlajistontien ylittävälle suojatielle kaarteeseen yliajettava kiveys tai muu ajonopeutta hillitsevä toimenpide Pihlajamäentien kohdalle.	LKSP	1.
Nopeusrajoituksen laskeminen 40 kilometriin tunnissa Pihlajamäentien eteläosassa.	LKSP	1.
Erillisen kääntymiskaistan poistaminen Pihlajamäentieltä Ketokivenkaaren risteyksessä.	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 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

9.2 Harjannetien ja Salpausseläntien liikennejärjestelyt

Harjannetiellä ja Salpausseläntiellä on useita huonon turvallisuustason (ns. punaisen luokan) suojateita. Kaikilla edellä mainituilla suojateilla katujen nopeusrajoitus on tällä hetkellä 40 km/h. Nopeusrajoitusta ehdotetaan laskettavan useiden eri suojateiden kohdilla tasolle 30 km/h erityisesti kadunylittämisen ja koulumatkojen turvallisuuden parantamiseksi (Taulukko 9.2.). Ehdotettavat muutokset ovat seuraavat:

- Salpausseläntiellä Tiirismaantien ja Aulangontien välisellä osuudella olevaa 30 km/h -nopeusrajoitusalueetta laajennetaan noin 50 m idemmäksi. Lisäksi lännessä rajoitus laajennetaan koko Aulangontien ja Harjannetien risteysalueelle jatkaen 30 km/h rajoitusta myös etelään koko Aulangontielle.
- Hernepellontiellä nopeusrajoituksen laskeminen tasolle 30 km/h Palkopolun ympäristössä.
- Harjannetien nopeusrajoituksen laskeminen tasolle 30 km/h Pihlajiston ala-asteen ympäristössä esimerkiksi Bysantinkujan pohjoispuolelta Henrik Lättiläisen kadulle.

Edellä kuvattujen muutosten lisäksi Salpausseläntien, Harjannetien, Aulangontien ja Hattelmalantien välisen risteyksen väistämisvelvollisuuksia ehdotetaan selkeytettävän ja muutettavan siten, että Hattelmalantien ja Harjannetien suunnat asetetaan väistämisvelvollisiksi. Lisäksi tarkastellaan mahdollisuutta lisätä ajonopeuksia hillitsevä hidaste ja nopeusnäyttö Harjannetielle Pihlajiston ala-asteen edustalle koulumatkojen turvallisuuden parantamiseksi.

Taulukko 9.2. Toimenpide-ehdotukset Harjannetien ja Salpausseläntien liikennejärjestelyiksi.

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS- JÄRJESTYS
Hidaste ja nopeusnäyttö Harjannetielle Pihlajiston ala-asteen suojatien lähelle	LKSP	1.
Nopeusrajoituksen laskeminen 30 kilometriin tunnissa Harjannetiellä Pihlajiston ala-asteen ympäristössä sekä Hernepellontiellä Palkopolun suojatien kohdalla	LKSP	1.
Nopeusrajoitusalueen 30 km/h laajentaminen Salpausseläntiellä idemmäksi ja lännemmäksi siten, että alue kattaisi alueen keskeisimmät suojatiet ja risteykset	LKSP	1.
Salpausseläntien, Harjannetien, Aulangontien ja Hattelmalantien välisen risteyksen väistämisvelvollisuuksien muutokset	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 Muut toimenpidemahdollisuudet

Tähän lukuun on koottu selvityksessä nousseita pienempiä toimenpidemahdollisuuksia. Toimenpiteitä voidaan poimia toteutettavaksi esimerkiksi muiden suunnitelmien yhteydessä tai kun toteutetaan laajempia toimenpidekokonaisuuksia (esimerkiksi koko kaupungin kattava hankinta). Nämä toimenpiteet vaativat vielä tarkemman kohdekohtaisen suunnitelman ennen toteuttamista.

TOIMENPIDE	MAHDOLLISET SIJAINNIT
Hidaste tai kavennus	Ketokivenkaari Ketokiven alikulun, Ketokivenpolun ja Ketokiventien kohdille
Nopeusrajoitus 30 km/h	Rapakivenkuja välille Rapakivenkaaren kaari ja Lucina Hagmanin kuja
Keskisaareke tai muu parannus	Rapakivenkaaren ylittävä suojatie Rapakivenkaari 3 kohdalla
Suojatien poisto	Rapakiventie 2-6 kohta
Jalkakäytävän rakentaminen ja suojatiejärjestelyn parantaminen	Jalkakäytävä Liusketien itäreunalle välille Liusketie 3 ja Katinkullanpolku sekä Liusketie 10 kohdan suojatiejärjestelyn kehittäminen

10 Lähdeluettelo

Helsingin kaupunki (2018). Yleissuunnitelma automaattisten kameravalvontapisteiden kohteista. Saatavissa: https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatokset/2018/Kymp_2018-11-06_Kylk_30_Pk/1C89FE79-1BDF-CB5B-8EE6-667748200000/Liite.pdf

Helsingin kaupunki (2019a). Helsingin nopeusrajoitusjärjestelmä. Saatavissa: <https://www.hel.fi/static/liitteet-2019/Kymp/liikenne-ja-kartat/kadut/nopeusrajoitusjarjestelman-to-teutussuunnitelma-2019.pdf>

Helsingin kaupunki (2019b). Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet. Saatavissa: <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-08-19.pdf>

Helsingin kaupunki (2021). Katuverkon luokittelu. Saatavissa: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/f1/f166b4561ecade3cdc008c25c46a17d8043ddf9d.pdf>

Helsingin kaupunki (2023). Helsingin karttapalvelu. Saatavissa: kartta.hel.fi

Helsingin kaupunki (2025). Kaupunginosien viihtyisyyden parantaminen liikenteen rauhoittamisen keinoin. Saatavissa: <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-05-25.pdf>

Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri (2024). Rajoitettu saatavuus.

Kuvailulehti

Tekijät	Roni Utriainen ja Arttu Mäenpää
Nimike	Viikinmäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston alueellinen liikenneturvallisuusselvitys
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2025:8
Julkaisuaika	08/2025
Sivuja	46
Liitteitä	-
ISBN	978-952-386-613-3
ISSN	2489-4257 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	suomi
Kieli, yhteenveto	suomi

Tiivistelmä:

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Viikinmäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston osa-alueisiin, jotka sijoittuvat osittain Malmin ja osittain Viikin kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuosina 2024–2025. Alueellinen liikenneturvallisuusselvitys laaditaan yleensä kaupungin-osakohtaisesti. 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, Kaupunkiliikenteen ilmoittamia raitiovaunuonnettomuuksia, asukkaille tehtyä liikenneturvallisuuskyselyä ja maastokäyntiä alueelle. Tilastoitujen henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt vuosien 2014–2018 ja 2019–2023 välillä noin 25 % Viikinmäen, Pihlajamäen ja Pihlajiston alueilla.

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

Avainsanat:

Viikinmäki, Pihlajamäki, Pihlajisto, liikenneturvallisuus, kaupunginosa, toimenpide, liikenneonnettomuus, risteysalue, suojatie, jalankulku, pyöräliikenne



Helsinki

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