

# Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueellinen liikenneturvallisuus selvitys

Roni Utriainen ja Taneli Nissinen



Kaupunkiympäristön aineistoja 2026:8

# **Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueellinen liikenneturvallisuus selvitys**

Roni Utriainen ja Taneli Nissinen

Kannen kuva | Roni Utriainen

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-752-9

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	Erikoiskuljetusreitit.....	12
3	Risteysalueet .....	14
3.1	Risteysalueilla tapahtuneet onnettomuudet .....	14
4	Jalankulku.....	18
4.1	Jalankulkijaonnettomuuspaikat.....	18
4.2	Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt .....	22
4.3	Muut kadunylitysjärjestelyt.....	23
5	Pyöräliikenne .....	24
5.1	Pyöräliikenteen tavoiteverkko .....	24
5.2	Polkupyöräonnettomuuspaikat .....	24
6	Liikenteen rauhoittaminen .....	27
6.1	Katuverkon jäsentely .....	27
6.2	Hidasteet ja muut katurakenteet.....	27
6.3	Automaattinen liikennevalvonta.....	28
6.4	Nopeusnäytöt.....	29
7	Koulujen ympäristöt.....	30
7.1	Kaisaniemen ala-asteen koulu.....	30
7.2	Grundskolan Norsen.....	33
8	Asukaskysely ja maastokäynnit .....	35
8.1	Kyselytulokset.....	35
8.2	Maastokäynti .....	40
9	Toimenpide-ehdotukset .....	41
9.1	Mannerheimintien risteykset .....	41
9.2	Kaivokatu.....	41
9.3	Muut suojatiet ja kadunylityspaikat.....	42

<b>10 Lähdeluettelo .....</b>	<b>44</b>
<b>Kuvailulehti .....</b>	<b>45</b>

# 1 Johdanto

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Kluuvin ja Kaartinkaupungin kaupunginosiin. Auerajaukseen sisältyy myös osia Ullanlinnan ja Kaivopuiston kaupunginosista. 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 tavallisesti lista koko Helsingin toimenpide-ehdotuksista. Nämä ehdotukset priorisoidaan tärkeysjärjestykseen. Listalta valitaan toteutettavat kohteet 10-vuotiseen investointiohjelmaan. Kluuvin ja Kaartinkaupungin selvitys kuitenkin poikkeaa tavanomaisesti etenemistavasta ja toimenpiteiden ohjelmoinnista. Tämä selvitys toimii Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueelle vuosina 2025–2026 laadittavan liikenteellisen tarkastelun taustaineistona liikenneturvallisuuden kehittämiskohteiden tunnistamiseksi. Selvityksessä tehtyjä havaintoja liikenneturvallisuuden ongelmakohtista ja toimenpide-ehdotuksista hyödynnetään myöhemmin tarkempia suunnitelmia laadittaessa. Myöhemmin toteutettavia tarkempia toimenpidesuunnitelmia ovat esim. katu-, rakentamis-, liikenteenohjaussuunnitelmat.

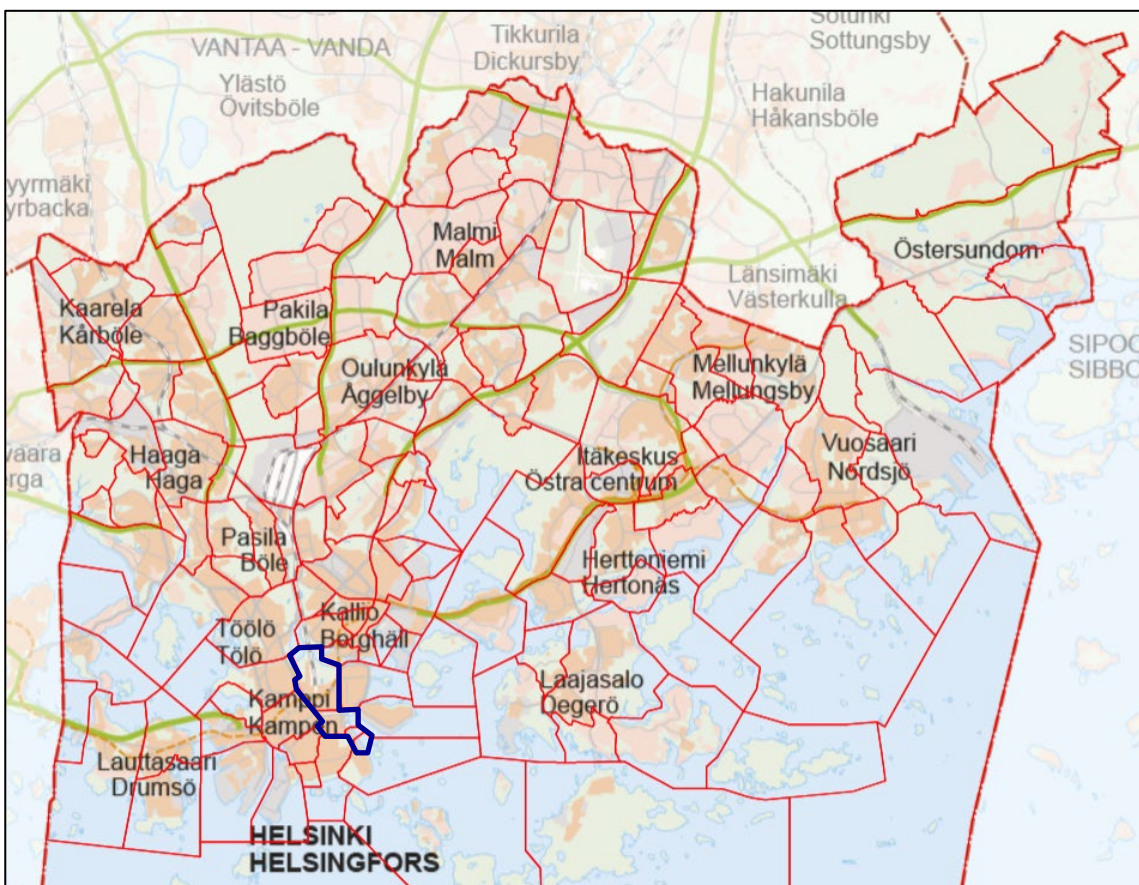
Raportissa esitetyt onnettomuustiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin ja Kaupunkiliikenteen ilmoittamiin raitiovaunuonnettomuuksiin, jos ei toisin mainita.

# 2 Lähtötiedot

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

## 2.1 Aluerajaus

Tässä selvityksessä on käsitelty Kluuvin (kaupunginosanumero 2) ja Kaartinkaupungin (3) kaupunginosia sekä Ullanlinnan (7) ja Kaivopuiston (9) kaupunginosia Eteläsatamaan keskeisesti liittyviltä osilta. Tarkastelualue sijaitsee eteläisessä suurpiirissä. Tarkastelualueen sijainti kaupungissa on esitetty kuvassa 2.1. sinisellä rajauksella.



Kuva 2.1. Liikenneturvallisuusselvityksessä tarkasteltavan Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueen sijainti Helsingissä merkittynä sinisellä rajauksella (Helsingin kaupunki 2024a).

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



Kuva 2.2. Tarkastelualueen rajaus esitettynä sinisellä ääriiviivalla (Helsingin kaupunki 2024a).

## 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 viisivuotisjaksojen 2014–2018 ja 2019–2023 välillä 25 %. Kluuvin ja Kaartinkaupungin tarkastelualueella henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vastaavana aikana vähentynyt 38 %, joten henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt suhteessa enemmän kuin koko Helsingissä. Tarkastelualueella on tapahtunut yhteensä kolme kuolemaan johtanutta onnettomuutta vuosina 2014–2023. Tapauksista kaksi oli jalankulkijan ja yksi pyöräilijän kuolemaan johtanut onnettomuus. Tapauksissa oli kyse törmäyksestä moottoriajoneuvon kuljettajan kanssa.

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

VAKAVUUS	MÄÄRÄ 2014–2018	MÄÄRÄ 2019–2023	MUUTOS (MUUTOS-%)
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	3	0	-3 (-100 %)
Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	71	46	-25 (-35 %)
Omaisuuksivahinko-onnettomuudet	564	322	-242 (-43 %)
<b>Yhteensä</b>	<b>638</b>	<b>368</b>	<b>-270 (-42 %)</b>

Onnettomuuksien määrän vähentymiseen viisivuotisjaksojen välillä voidaan yhtenä tekijänä arvioida vaikuttaneen liikennemäärien vähentymisen pandemian jälkeisenä aikana vuodesta 2020 alkaen. Esimerkiksi Helsingin niemen rajan aamuisin ylittävä henkilöliikenne keskustan suuntaan on ollut vuosina 2020–2023 noin 40–50 % pienempi kuin vuonna 2019 (Helsingin kaupunki 2024b).

Onnettomuuksien jakauma onnettomuuslajien mukaan on esitetty taulukossa 2.2. Lukumääräisesti eniten on vähentynyt henkilöauto-onnettomuudet. Liikkumisessa tapahtuneiden muutosten lisäksi vähenemän 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. Raitiovaunuonnettomuuksien määrä on puolestaan kasvanut huomattavasti. Tämä johtuu siitä, että vuodesta 2019 alkaen on poliisin tietoon tulleiden tapauksien lisäksi tilastoitu myös Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenteen raportoimat raitiovaunuonnettomuudet. Tapauksien suurempi määrä ei siten välttämättä tarkoita onnettomuuksien määrän lisääntymistä vaan tapauksien tulemistakin aiempaa paremmin tilastoiduksi. Lähes kaikkien muiden tapauksien määrät onnettomuuslajeittain ovat vähentyneet tarkastelujaksolla. Erityisesti omaisuusvahinkoihin liittyvien tilastointimuutosten vuoksi selvityksen painopiste on henkilövahinko-onnettomuuksien tarkastelussa.

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

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

ONNETTOMUUSLAJI	MÄÄRÄ 2014–2018	MÄÄRÄ 2019–2023	MUUTOS (MUUTOS-%)
Jalankulkijaonnettomuudet	60	41	-19 (-32 %)
Polkupyöräonnettomuudet	37	13	-24 (-65 %)
Mopo-onnettomuudet	1	2	1 (100 %)
Moottoripyöräonnettomuudet	12	1	-11 (-92 %)
Raitiovaunuonnettomuudet	31	150	119 (384 %)
Linja-auto-onnettomuudet	103	20	-83 (-81 %)
Pakettiauto-onnettomuudet	55	16	-39 (-71 %)
Kuorma-auto-onnettomuudet	68	17	-51 (-75 %)
Muu ajoneuvo -onnettomuudet	15	7	-8 (-53 %)
Vain henkilöautoja	255	101	-154 (-60 %)
Eläinonnettomuus	1	0	-1 (-100 %)
<b>Yhteensä</b>	<b>638</b>	<b>368</b>	<b>-270 (-42 %)</b>

Henkilövahinko-onnettomuudet (kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet) vuosina 2014–2023 on esitetty kuvissa 2.3. punaisilla kuvioilla. Kuvioista kolmio tarkoittaa jalankulkijaonnettomuutta, vinoneliö polkupyöräonnettomuutta, neliö mopo-onnettomuutta ja ympyrä moottorijoneuvo-onnettomuutta, jossa ei ole ollut osallisena edellä mainittuja tienkäyttäjiä.



Kuva 2.3. Tarkastelualueen henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2014–2023 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024). Tarkastelualueen raja on esitetty sinisellä ääriiviivalla. Kuvassa ei esitetä sellaisia onnettomuuksia, jotka ovat tapahtuneet tarkastelualueen ulkopuolella.

Suurin osa tarkastelualueen henkilövahinko-onnettomuuksista on tapahtunut Mannerheimintiellä tai rautatieaseman ympäristössä. Mannerheimintiellä ja sen risteysalueilla on tapahtunut yhteensä 30 henkilövahinko-onnettomuutta vuosina 2014–2023. Seuraavaksi eniten henkilövahinko-onnettomuuksia on tapahtunut Unioninkadulla (18 kpl), Kaivokadulla (18 kpl), Pohjoisesplanadilla (15 kpl) ja Mikonkadulla (13 kpl), kun mukaan lasketaan myös näiden katujen risteysalueet. Kasaumapaikat on käsitelty tarkemmin luvuissa 3., 4. ja 5.

## 2.3 Katuverkon luokittelu

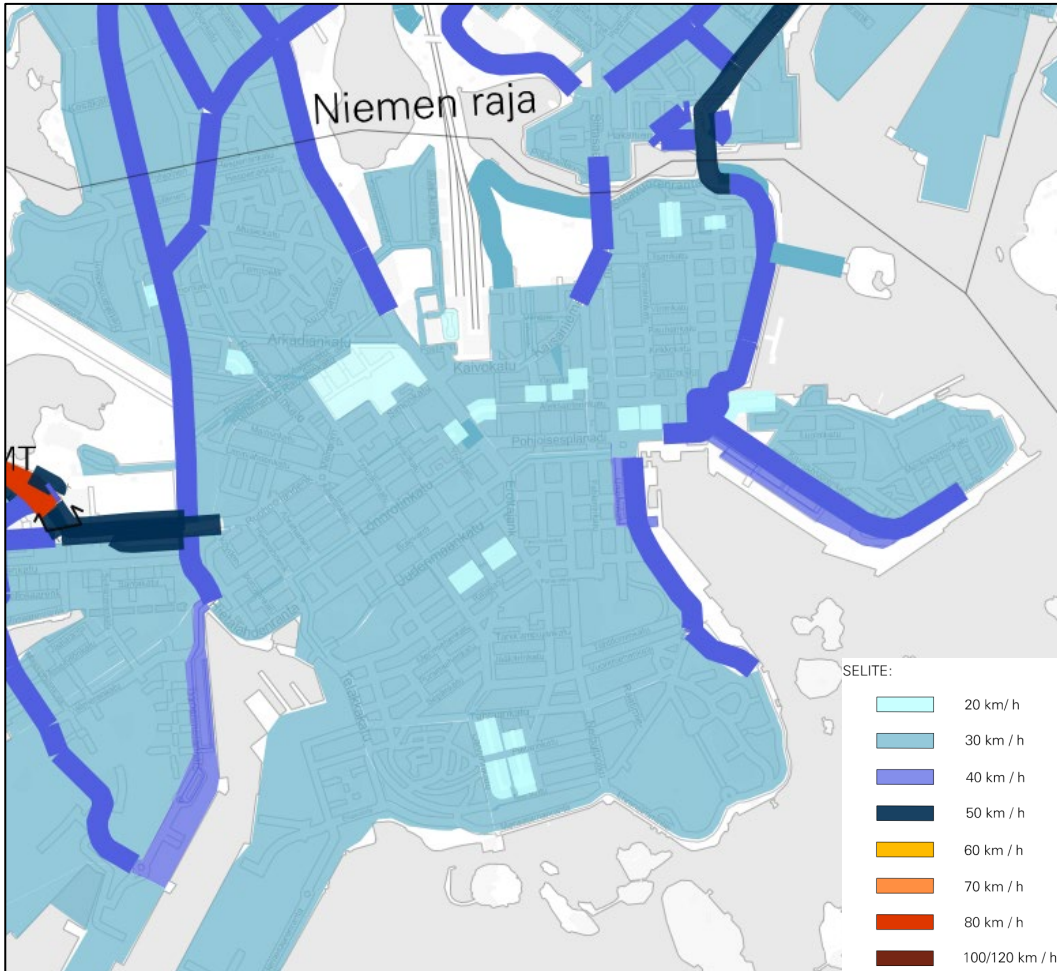
Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueiden liikenneverkko muodostuu alueellisten kokoojkatujen ja tonttikatujen muodostamasta verkosta. Alueen pääverkkoon kuuluvia alueellisia kokoojkatuja ovat Mannerheimintie, Kaivokatu, Kaisaniemenkatu, Unioninkatu, Eteläranta, Pohjoisesplanadi, Eteläesplanadi, Laivasillankatu ja Ehrenströmintie. Lisäksi pieni osa Mannerheimintiestä (Arkadiankadun pohjoispuolella) tarkastelualueen pohjoisosassa luokitellaan pääkaduksi. Osana ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa Kaivokatu ja Kaisaniemenkatu on päätetty muuttaa paikalliskaduksi (Helsingin kaupunki 2024c). Kyseisillä kaduilla autoliikenteen määrä tulee katu ympäristöön ja liikenteenohjaukseen tehtävien muutosten jälkeen vähenemään huomattavasti, mutta esimerkiksi raitioliikenteen määrä tulee lisääntymään, sillä kadulle on suunnitteilla uusi raideyhteys pikaraitiotielle. Kuvassa 2.4. on esitetty Niemen alueen katuverkon luokitus kartalla.



Kuva 2.4. Katuverkon luokitus (Helsingin kaupunki 2024c).

## 2.4 Nopeusrajoitukset

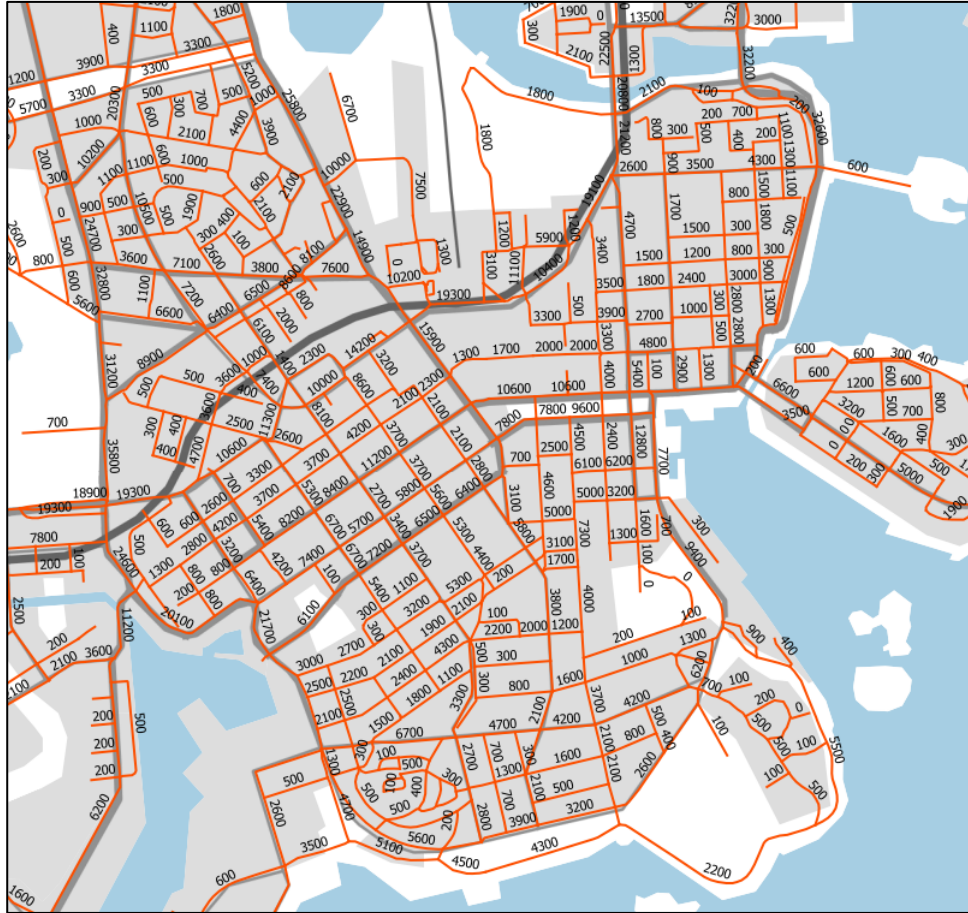
Kluuvin ja Kaartinkaupungin tonttikatujen nopeusrajoituksena on alueellinen 30 km/h -rajoitus, mikä on myös yleisin nopeusrajoitus tarkastelualueella. Alueen useimmilla alueellisilla kokoojakaduilla on myös nopeusrajoitus 30 km/h, mutta satamaan johtavalla Pohjoisesplanadin itäosalla, Laivasillankadulla ja Ehrenströmintiellä nopeusrajoituksena on 40 km/h. Tarkastelualueen pohjoisosassa myös Mannerheimintiellä (Pohjoiselta Rautatiekadulta pohjoiseen), Kaisaniemenkadulla (Puutarhakadusta pohjoiseen) ja Unioninkadulla (Kaisaniemenkadusta pohjoiseen) on nopeusrajoituksena 40 km/h. Alueella on myös lyhyitä katuosuuksia, joilla nopeusrajoitus on 20 km/h. Kuvassa 2.5. on esitetty nopeusrajoitukset vuoden 2020 tilanteessa.



Kuva 2.5. Nopeusrajoitukset vuoden 2020 tilanteessa (Helsingin kaupunki 2019a).

## 2.5 Liikennemäärät

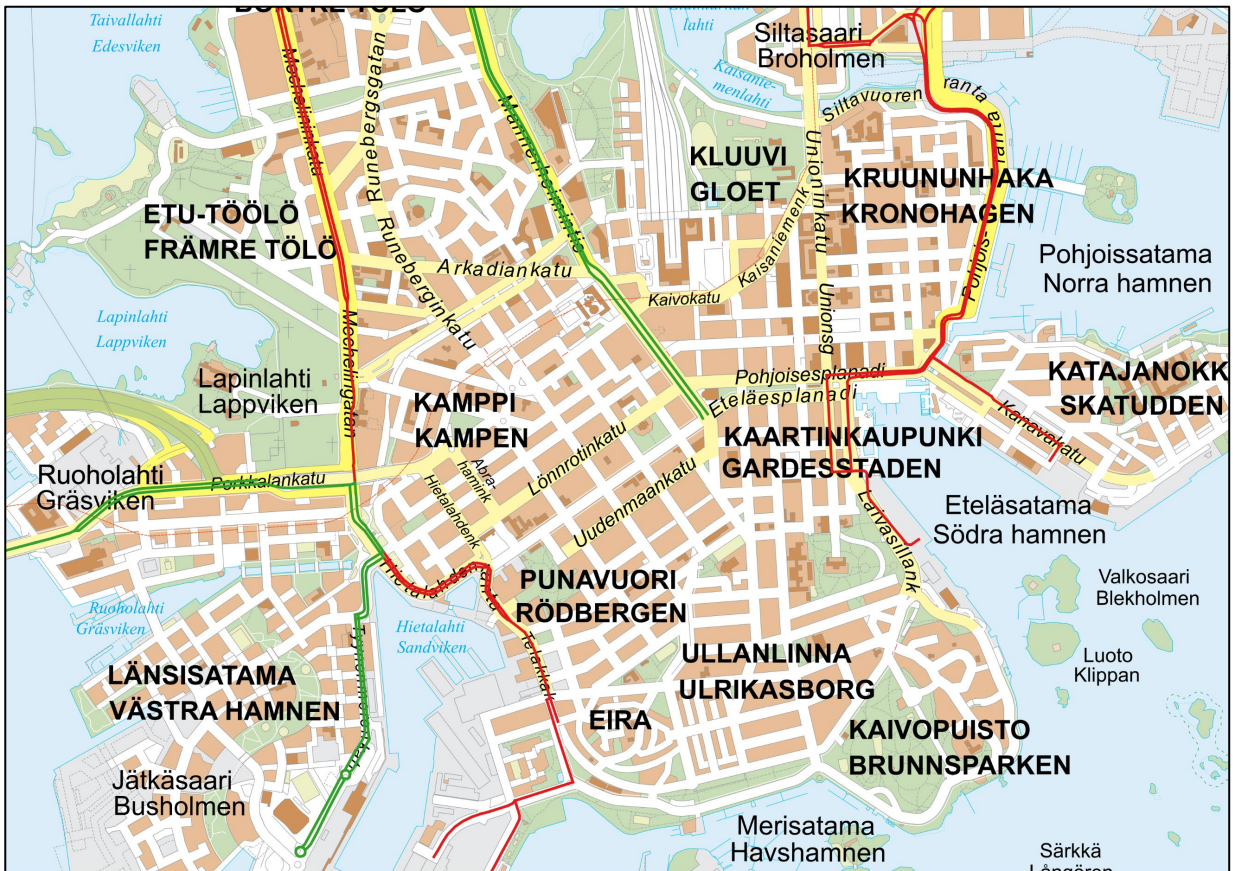
Suurimmat moottoriajoneuvojen liikennemäärät tarkastelualueen pääverkolla ovat Mannerheimintielle, Unioninkadulla, Kaisaniemenkadulla ja Kaivokaduilla, joilla syksyn keskimääräinen arkivuorokauden liikenne (KAVL) vuonna 2019 oli korkeimmillaan yli 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Alueen muilla pääverkon kaduilla (Pohjois- ja Eteläesplanadeilla) liikennemäärät ovat olleet noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kluuvin ja Kaartinkaupungin useilla paikalliskaduilla liikennemäärät ovat keskimääräistä suuremmat kuin paikalliskaduilla yleisesti Helsingissä, sillä useilla alueen paikalliskaduilla liikennemäärä on ollut useita tuhansia ajoneuvoja vuorokaudessa. Keskimäärin Helsingissä sijaitsevan tonttikadun liikennemäärä on alle tuhat ajoneuvoa vuorokaudessa. Kuvassa 2.6. on esitetty liikennemääräkarta vuodelta 2019.



Kuva 2.6. Syksyn keskimääräinen arkivuorokausiliikenne kaduittain vuonna 2019 (Helsingin kaupunki 2023).

## 2.6 Erikoiskuljetusreitit

Tarkastelualueella erikoiskuljetusreiteiksi on määritetty Mannerheimintie ja alueen itäreunassa satamaan johtava yhteys Eteläesplanadilla, Pohjoisesplanadilla, Unioninkadulla, Etelärannassa ja Laivasillankadulla (Kuva 2.7.). Mannerheimintie kuuluu tavoiteluokkaan 40 x 6 x 4,4 metriä (pituus x leveys x korkeus) ja alueen itäreunassa oleva yhteys tavoiteluokkaan 30 x 4 x 5 metriä. Reitistöt vaikuttavat joiltain osin siihen, millaisia ratkaisuja voidaan esittää toimenpiteiksi reittikaduille kuten hidasteisiin ja ajoradan kavennuksiin.

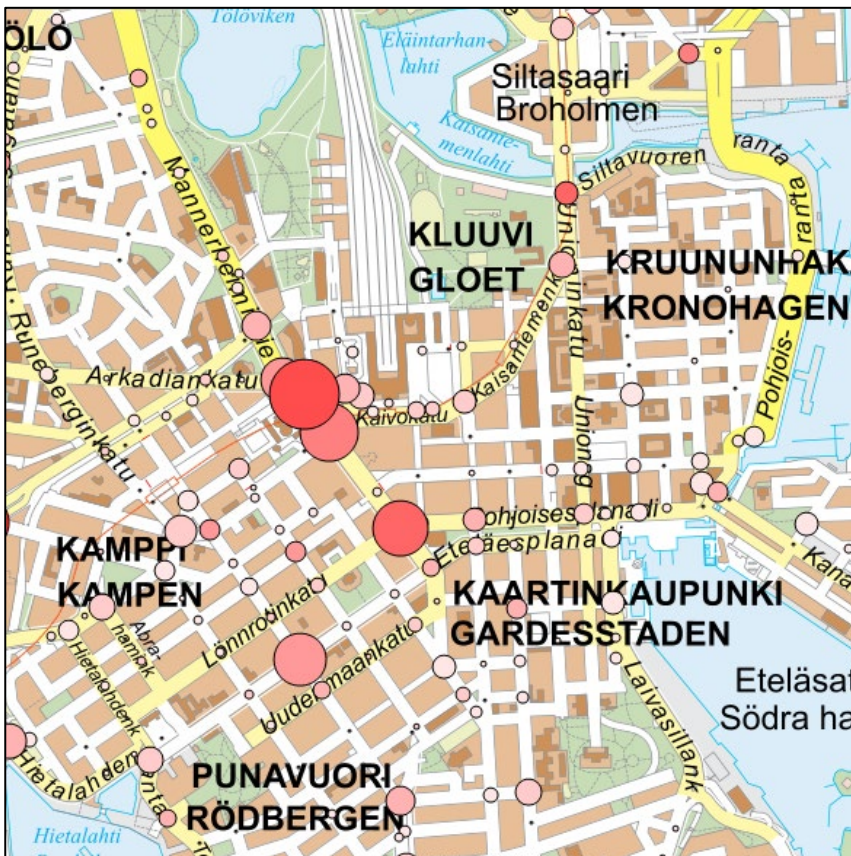


Kuva 2.7. Erikoiskuljetusreitit tarkastelualueella. Reitit on esitetty punaisella (tavoitepituus 35 m) ja vihreällä värillä (40 m).

# 3 Risteysalueet

## 3.1 Risteysalueilla tapahtuneet onnettomuudet

Risteysalueiden turvallisuutta on analysoitu onnettomuuksien lukumäärän ja IND5-luvun avulla. Kuva 3.1. sisältää risteysten onnettomuusanalyysin, jossa ympyrän halkaisija kuvaa risteyksessä tapahtuneiden onnettomuuksien määrää ja värin tummuus onnettomuuksien vakavuutta (IND5-luku). Analyysiin lasketaan mukaan viiden vuoden onnettomuudet (vuosilta 2018–2022). Onnettomuus lasketaan mukaan risteystä kuvaavaan ympyrään, kun se on sidottu risteyspisteeseen (risteyksen keskipiste) ja tapahtunut 50 metrin säteellä risteyspisteestä. IND5-luku lasketaan kaavalla: (henkilövahinko-onnettomuudet + 0,2 \* omaisuusvahinko-onnettomuudet) / 5. Ympyrän väri tummenee IND5-luvun kasvaessa.



Kuva 3.1. Risteysten onnettomuusmalli (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).

Taulukossa 3.1. on esitetty risteykset, joissa on tapahtunut lukumääräisesti eniten onnettomuuksia Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueella.

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

PISTE	LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
4526	<b>25</b>	1,48	MANNERHEIMINTIE	POSTIKATU
2242	<b>25</b>	1,48	MANNERHEIMINTIE	KAIVOKATU/SIMONKATU
4409	<b>20</b>	1,28	MANNERHEIMINTIE	POHJOISESPLANADI/ LÖNNROTINKATU
3325	<b>16</b>	0,96	MANNERHEIMINTIE	ARKADIANKATU
906	<b>11</b>	0,76	POSTIKATU	ASEMA-AUKIO
1161	<b>11</b>	0,6	MANNERHEIMINTIE	POHJOINEN RAUTATIEKATU
5519	<b>10</b>	0,72	UNIONINKATU	KAISANIEMENKATU/ LIISANKATU
288	<b>10</b>	0,4	ASEMA-AUKIO	TAKSIASEMA/ELIELINAUKIO
2781	<b>9</b>	1,32	UNIONINKATU	SILTAJUORENRANTA/ KAISANIEMENRANTA
2346	<b>9</b>	0,68	POHJOISESPLANADI	KORKEAVUORENKATU/ MIKONKATU
3304	<b>9</b>	0,52	MIKONKATU	KAIVOKATU/ KAISANIEMENKATU
187	<b>9</b>	0,36	ETELÄRANTA	POHJOINEN MAKASIINIKATU
4274	<b>9</b>	0,36	YRJÖNKATU	EROTTAJANKATU/ PIENI ROOBERTINKATU
5621	<b>8</b>	0,64	KASARMIKATU	POHJOINEN MAKASIINIKATU
3344	<b>8</b>	0,48	POHJOISESPLANADI	UNIONINKATU

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

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

PISTE	LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
4526	25	<b>1,48</b>	MANNERHEIMINTIE	POSTIKATU
2242	25	<b>1,48</b>	MANNERHEIMINTIE	KAIVOKATU/SIMONKATU
2781	9	<b>1,32</b>	UNIONINKATU	SILTAJUORENRANTA/ KAISANIEMENRANTA
4409	20	<b>1,28</b>	MANNERHEIMINTIE	POHJOISESPLANADI/ LÖNNROTINKATU
3325	16	<b>0,96</b>	MANNERHEIMINTIE	ARKADIANKATU
906	11	<b>0,76</b>	POSTIKATU	ASEMA-AUKIO
5519	10	<b>0,72</b>	UNIONINKATU	KAISANIEMENKATU/ LIISANKATU
2346	9	<b>0,68</b>	POHJOISESPLANADI	KORKEAVUORENKATU/ MIKONKATU
5621	8	<b>0,64</b>	KASARMIKATU	POHJOINEN MAKASIINIKATU
1161	11	<b>0,6</b>	MANNERHEIMINTIE	POHJOINEN RAUTATIEKATU
1238	7	<b>0,6</b>	MANNERHEIMINTIE/ EROTTAJANKATU	BULEVARDI/ POHJOISESPLANADI
5347	6	<b>0,56</b>	YRJÖNKATU	RATAKATU
3304	9	<b>0,52</b>	MIKONKATU	KAIVOKATU/ KAISANIEMENKATU
3344	8	<b>0,48</b>	POHJOISESPLANADI	UNIONINKATU
2936	7	<b>0,44</b>	KAIVOKATU	KESKUSKATU

Tarkastelualueen risteykset, joissa on tapahtunut eniten onnettomuuksia ja onnettomuuksien vaka-

vuotta kuvaava IND5-luku on suurin, painottuvat Mannerheimintien risteysiin. Kaivokadulla, Unioninkadulla ja Pohjoisesplanadilla sijaitsee myös useita alueen onnettomuusaltteimmista risteyksistä. Yhdistävänä tekijänä monille risteyksille, joissa on tapahtunut eniten onnettomuuksia, on raitoliikenne, sillä useimmissa taulukoissa 3.1. ja 3.2. esitetyissä risteyksissä on myös raitoliikennettä. Risteyksissä on myös tapahtunut useita raitiovaunuonnettomuuksia. Seuraavaksi on käsitelty tarkemmin onnettomuuksia ja toimenpidetarpeita niiden risteysten osalta, joissa onnettomuuksia on tapahtunut eniten tai IND5-luku on ollut suurin.

Eniten onnettomuuksia lukumääräisesti ja suurin IND5-luku on **Mannerheimintien ja Postikadun liikennevalo-ohjatussa risteyksessä**. Vuosina 2018–2022 risteyksessä tilastoitiin yhteensä 25 tieliikenneonnettomuutta, joista kolme johti henkilövahinkoihin. Henkilövahinko-onnettomuudet olivat keskenään erilaisia, joten ainoastaan niiden perusteella ei esitetä muutoksia liikenneympäristöön. Risteuksen onnettomuusmäärä on kolmanneksi suurin ja IND5-luku yhdeksänneksi suurin Helsingin kaikista risteyksistä. Risteyksessä tapahtuneista onnettomuuksista kahdeksan oli moottoriajoneuvojen välisiä kaistanvaihto- tai kylkikosketusonnettomuuksia, joista ei kuitenkaan aiheutunut henkilövahinkoja. Vastaavien onnettomuuksien estämiseksi mahdollinen ratkaisu olisi vähentää ajokaistojen määrää risteysalueella. Kaivokadun katusuunnitelmaluonnoksessa on esitetty kaistamäärän vähentäminen Postikadulla. Mannerheimintiellä olevia kääntymiskaistoja ja suunnitteluratkaisuja yleisesti on tavoitteena tarkastella myöhemmin osana Kampin alueelle laadittavia liikenne- ja katusuunnitelmia. Ajokaistojen määrän vähentäminen Mannerheimintiellä on mahdollinen kehittämiskäytäntö, mikä mahdollistaisi myös kääntymiskaistojen määrän vähentämisen.

Mannerheimintien ja Postikadun risteyksessä tapahtui edellä kuvattujen lisäksi neljä raitiovaunuonnettomuutta, kolme peräänajo-onnettomuutta, kaksi jalankulkijaonnettomuutta, kaksi sähköpotkulautaonnettomuutta, kaksi yksittäisonnettomuutta, yksi polkupyöräonnettomuus, yksi peruutusonnettomuus ja kaksi onnettomuustyyppiltään luokittelematonta onnettomuutta. Edellä oleviin tapauksiin liittyi useita erilaisia tekijöitä kuten kuljettajan ajokunto ja puutteet havainnoinnissa, ja tapaukset myös sijoittuvat pääosin risteuksen eri kohtiin. Näiden tapausten perusteella ei ehdoteta muutoksia liikennejärjestelyihin.

Mannerheimintien ja Postikadun risteuksen kanssa yhtä paljon onnettomuuksia on tapahtunut **Mannerheimintien ja Kaivokadun/Simonkadun liikennevalo-ohjatussa risteyksessä**, sillä vuosina 2018–2022 risteyksestä tilastoitiin yhteensä 25 onnettomuutta. IND5-luku oli myös yhdeksänneksi suurin Helsingin risteyksistä. Tapauksista kolme johti henkilövahinkoon. Kaikki henkilövahingot tapahtuivat jalankulkijalle törmäyksessä raitiovaunun kanssa. Kaikkiaan raitiovaunu oli osallisena 19 onnettomuudessa, mikä tarkoittaa raitiovaunun olleen osallisena kolmessa onnettomuudessa neljästä. Jalankulkijaonnettomuuksia tapahtui viisi ja henkilöauton kuljettajien välisiä kolarereita myös viisi.

Suurin osa raitiovaunuonnettomuuksista oli kylkikosketuksia toisen moottoriajoneuvon kanssa. Toinen osapuoli oli useimmiten kuorma-auto tai linja-auto, ja kolareita tapahtui kaikilla risteysaaroilla. Suurin osa raitiovaunuonnettomuuksista tapahtui kuitenkin raitiovaunun kulkiessa Kaivokadulta suoraan Simonkadulle tai vasemmalle Mannerheimintielle. Raitiovaunuonnettomuuksista neljässä oli kyse törmäyksestä jalankulkijan kanssa. Suurin osa jalankulkijaonnettomuuksista on tapahtunut risteuksen pohjoishaaralla Mannerheimintiellä, jossa sijaitsee raitiovaunupysäkki ja esimerkiksi metron sisäänkäyntejä, joiden lähellä on vilkasta jalankulkuliikennettä. Jalankulkijaonnettomuuksissa tapauksen toinen osapuoli ei noudattanut liikennevaloja. Henkilöauto-onnettomuuksien (5 kpl) arvioidaan liittyneen ainakin osittain tiiviissä ja vilkasliikenteisessä liikenneympäristössä toimimiseen ja sen aiheuttamaan vaativuuteen. Mannerheimintien risteysten toimenpiteitä suunnitellaan myöhemmin osana Kampin alueelle laadittavia liikenne- ja katusuunnitelmia. Ajokaistojen määrän vähentäminen Mannerheimintiellä on mahdollinen kehittämiskäytäntö, mikä tukisi myös Kaivokadun ja Simonkadun kohdan liikenneturvallisuutta.

**Mannerheimintien ja Pohjoisesplanadin/Lönnrotinkadun liikennevalo-ohjatussa risteyksessä** tapahtui 20 onnettomuutta vuosina 2018–2022. Tapauksista kolme oli henkilövahinko-on-

nettomuuksia. Risteyksen onnettomuusmäärä on 11. suurin ja IND5-luku 13. suurin Helsingin kaikista risteyksistä. Risteyksessä tapahtuneista onnettomuuksista yhdeksän oli moottoriajoneuvojen välisiä kaistanvaihto- tai kylkikosketusonnettomuuksia. Useimmat näistä tapahtuivat kahden moottoriajoneuvon ajaessa Pohjoisesplanadilta suoraan Lönnrotinkadulle tai kääntyessä oikealle Mannerheimintielle. Törmäykset ovat tapahtuneet kaistaa tarkoituksellisesti vaihtaessa tai vahingossa osittain viereiselle kaistalle ajauduttaessa. Kaistajärjestelyjen muuttaminen siten, että Pohjoisesplanadilta olisi vain yksi oikealle kääntyvä kaista, voisi auttaa vastaavien kolarien estämisessä tulevaisuudessa. Samalla ratkaisu selkeyttäisi muutenkin kaistajärjestelyitä, sillä muutoksen myötä keskimmaiselta kaistalta ei enää käännäytäisi oikealle, mikä on saatettu kokea epätavallisena ratkaisuna. Tyypillisesti risteyksen keskimmaiselta kaistalta ajetaan suoraan. Edellä kuvattujen tapausten lisäksi on tapahtunut myös neljä peräänajo-onnettomuutta, yksi yksittäisonnettomuus, yksi jalankulkijaonnettomuus ja yksi polkupyöräonnettomuus. Näiden tapausten perusteella ei ehdoteta muutoksia liikennejärjestelyihin. Mannerheimintien risteysten toimenpiteitä suunnitellaan myöhemmin osana Kampin alueelle laadittavia liikenne- ja katusuunnitelmia.

Mannerheimintien ja Pohjoisesplanadin/Lönnrotinkadun risteyksessä on myös tilastoitu neljä raitiovaunuonnettomuutta. Näistä kolme tapausta oli törmäyksiä Mannerheimintieltä vasemmalle tai oikealle kääntyvän moottoriajoneuvon ja suoraan ajavan raitiovaunun välillä. Kyseisissä tilanteissa vasemmalle ja oikealle kääntyminen on kielletty.

**Mannerheimintien ja Arkadiankadun liikennevalo-ohjatussa risteyksessä** tilastoitiin 16 onnettomuutta vuosina 2018–2022. Onnettomuuksista kaksi johti henkilövahinkoon. Toisessa tapauksessa loukkaantui pyöräilijä ja toisessa moottoriajoneuvon kuljettaja. Risteyksen onnettomuusmäärä on 16. suurin ja IND5-luku 35. suurin Helsingin kaikista risteyksistä. Risteyksessä tapahtuneista onnettomuuksista kahdeksan oli moottoriajoneuvojen välisiä onnettomuuksia tai yksittäisonnettomuuksia. Lisäksi risteyksessä tapahtui neljä raitiovaunuonnettomuutta, kolme polkupyöräonnettomuutta ja yksi jalankulkijaonnettomuus. Tapauksiin liittyi useita erilaisia tekijöitä, ja tapaukset myös sijoittuvat risteyksen eri kohtiin. Näin ollen tapausten perusteella ei ole tunnistettu toimenpiteitä liikennejärjestelyihin, joilla voitaisiin tukea useiden samantyyppisten onnettomuuksien estämistä. Onnettomuuksien tapahtumisen jälkeen risteyksen pohjoispuolella raitiotielle on tehty ta-soerottelu ajokaistoihin nähden Mannerheimintien peruskorjauksen yhteydessä. Toimenpide auttaa vähentämään tarkoituksettomia ajautumisia raitiokiskoille.

**Unioninkadun ja Siltavuorenrannan/Kaisaniemenrannan liikennevalo-ohjatussa risteyksessä** tilastoitiin 9 onnettomuutta vuosina 2018–2022. Risteyksen onnettomuusmäärä on 59. suurin Helsingin kaikista risteyksistä. IND5-luku on kuitenkin 12. suurin Helsingin risteyksistä, sillä yhdeksästä onnettomuudesta kuusi oli henkilövahinko-onnettomuuksia. Henkilövahingoista kolme oli polkupyöräonnettomuuksia, kaksi moottoriajoneuvo-onnettomuuksia ja yksi jalankulkijaonnettomuus. Lähes kaikki onnettomuudet olivat keskenään erilaisia. Osassa tapauksista onnettomuuden toinen osapuoli oli lisäksi päihteen vaikutuksen alaisena. Risteyksen turvallisuuden parantamiseksi Unioninkadun ja risteysalueen kaistajärjestelyihin on suunnitteilla muutoksia. Useimpiin tapauksiin ei liittynyt suuria ajonopeuksia, mutta Unioninkadun nopeusrajoituksen laskeminen 30 kilometriin tunnissa voisi lisäksi auttaa vähentämään onnettomuuksia ja niiden vakavuutta. Autoliikenteen määrä risteyksessä tulisi lisäksi tulevaisuudessa vähentämään Kaivokadulle suunniteltujen muutosten toteutuessa, minkä arvioidaan myös vähentävän onnettomuuksien määrää.

Muissa tarkastelualueen risteyksissä onnettomuuksia on tapahtunut enintään 11 ja IND5-luku on ollut enintään 0,76. Näitä risteyksiä ei käsitellä tässä osiossa tarkemmin. Osa näistä risteyksistä käsitellään kuitenkin luvuissa 4 ja 5 jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien tarkastelun yhteydessä. Luvuissa 4 ja 5 on esitetty toimenpide-ehdotuksia myös sellaisiin risteyksiin, joita ei tässä osiossa käsitellä.

# 4 Jalankulku

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

## 4.1 Jalankulkijaonnettomuuspaikat

Jalankulkijaonnettomuuksia tilastoitiin vuosina 2014–2023 yhteensä 101, joista 59 oli henkilövahinkoon johtaneita. Näistä kaksi johti jalankulkijan kuolemaan. Jalankulkijaonnettomuuksista 75 tapahtui suojaiteella. Tilastoitujen jalankulkijaonnettomuuksien määrä väheni 21 tapauksella viisivuotiskauskojen 2014–2018 ja 2019–2023 välillä 60 onnettomuudesta 41 onnettomuuteen. Kuvassa 4.1. on esitetty jalankulkijaonnettomuudet kartalla vuosina 2014–2023 kolmioilla. Kokonaan punainen kolmio tarkoittaa henkilövahinkoon johtanutta ja valkoinen kolmio punaisella reunaviivalla omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta.



Kuva 4.1. Jalankulkijaonnettomuudet tarkastelualueella vuosina 2014–2023 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).

Useimmat jalankulkijaonnettomuuksien paikoista ovat sellaisia, että niissä on vuosien 2014–2023 aikana tapahtunut yksi jalankulkijaonnettomuus. Alueella on kuitenkin 15 suojatietä, joissa on samalla suojatiellä tapahtunut kaksi tai useampia jalankulkijaonnettomuuksia tarkastelujakson aikana. Seuraavaksi tarkastellaan tarkemmin kohteita, joissa on tapahtunut vähintään kolme jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2014–2023.

**Mannerheimintien ja Kaivokadun/Simonkadun risteyksessä** on neljä liikennevalo-ohjattua suojatietä, joista kolmella suojatiellä tapahtui yhteensä 11 jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2014–2023 (kuva 4.2). Tapauksista seitsemän johti jalankulkijan loukkaantumiseen. Risteys sijoittuu Helsingin vilkkaimmalle jalankulkualueelle, ja risteyksessä risteää myös suuri määrä moottoriajoneuvoja ja raitioliikennettä, mikä lisää konfliktien mahdollisuutta eri kulkutapojen välillä. Kaivokadun ylittävällä suojatiellä onnettomuuksia ei tapahtunut tarkastelujakson aikana, mutta muilla kolmella suojatiellä onnettomuuksia tapahtui kolme tai neljä suojatietä kohden. Kyseisille kolmelle liikennevalo-ohjatuille suojateille on yhteistä se, että niiden kohdalla on moottoriajoneuvoliikenteen lisäksi myös raitioliikennettä. Ajokaistojen määrä vaihtelee kyseisten suojateiden kohdalla. Simonkadun ylittävällä suojatiellä ajokaistoja on vähiten (kaksi ajokaistaa), mutta suojatiellä ei ole käytetty saarekettä kuten kahdella muulla suojatiellä Mannerheimintiellä.

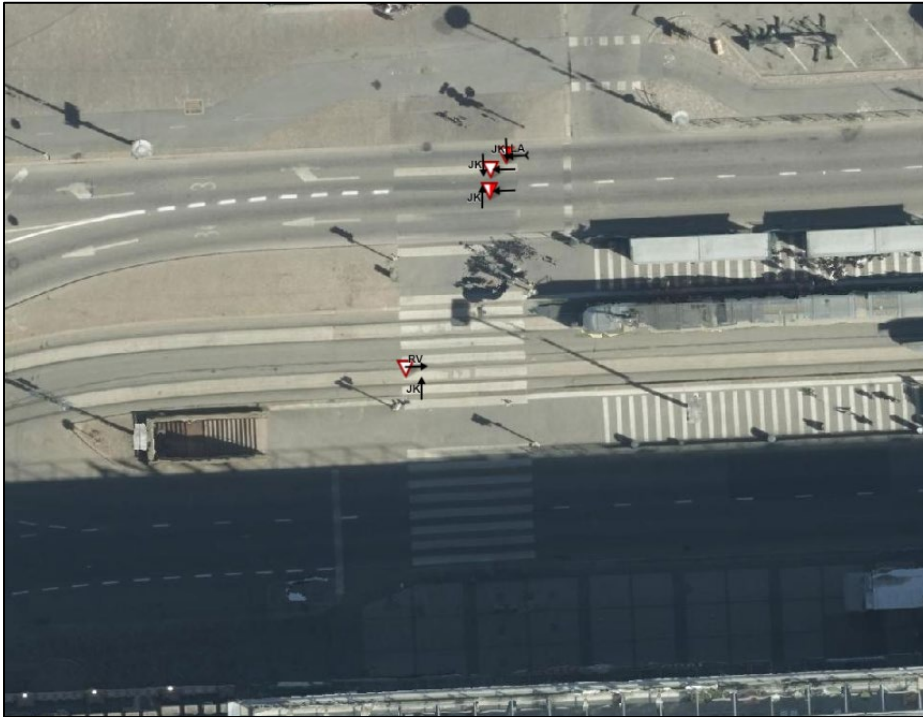


*Kuva 4.2. Mannerheimintien ja Kaivokadun/Simonkadun risteyksessä tapahtuneet jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2014–2023 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).*

Useimmat risteysen jalankulkijaonnettomuuksista tapahtuivat törmäyksessä henkilöauton kuljettajan kanssa. Muutamassa tapauksessa toinen osapuoli oli raitiovaunu. Lisäksi useimmat jalankulkijaonnettomuuksista tapahtuivat risteysen jälkeisellä suojatiellä autoilijan tai raitiovaunun näkökulmasta katsoen. Kaikille tapauksille oli yhteistä se, että moottoriajoneuvo tai raitiovaunu ajoi suoraan risteysen läpi ilman kääntymistä. Tiedossa olevien tapauksien osalta lähes kaikissa onnettomuuden toinen osapuoli ei noudattanut liikennevalo-opastetta. Useimmissa tapauksissa oli kyse jalankulkijasta. Osassa onnettomuuksista jalankulkija oli myös päihtynyt. Noin puolet onnettomuuksista tapahtui yöaikaan tai myöhään illalla. Pienillä liikennejärjestelyjen muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä mahdollisuuksia estää vastaavia jalankulkijaonnettomuuksia. Mannerheimintien risteysten tarkempia toimenpiteitä on tarkoitus suunnitella myöhemmin osana Kampin alueelle laadittavia liikenne- ja katusuunnitelmia. Jalankulkijoiden liikenneturvallisuus voisi parantua, mikäli Mannerheimintiellä esimerkiksi vähennettäisiin ajokaistojen määrää.

Nykytilanteessa katujen nopeusrajoitus 30 km/h ja Mannerheimintien nupukiveys hillitsevät suuria ajonopeuksia. Liikennevalojen ohjelmointia ja suoja-aikoja voidaan tarkistaa tulevaisuudessa Kaivokatuun liittyvien muutoksien yhteydessä. Samalla on kuitenkin huomioitava, että suoja-aikojen pidentäminen tarkoittaa myös pidempää punaisen valon jaksoa kaikille tai lähes kaikille muille suunnille ja kulkutavoille, mikä voi heikentää liikennevalojen noudattamista. Liikennevalojen noudattamisen heikentymisellä olisi todennäköisesti myös liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus.

**Kaivokadun ylittävällä Asema-aukion risteuksen itäisemmällä liikennevalo-ohjatulla suoja-tiellä** tapahtui yhteensä neljä jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2014–2023 (kuva 4.3.). Tapauksista kolme tapahtui törmäyksessä henkilöauton tai linja-auton kanssa ja yksi raitiovaunun kanssa. Kaikissa tapauksissa moottoriajoneuvo tai raitiovaunu ajoi suoraan. Kyseinen suojatie on liikennevalo-ohjattu, joten onnettomuuden toinen osapuoli ei ole noudattanut valo-ohjausta. Kaikkien tapauksien osalta tietoa liikennevalojen toimivuudesta onnettomuushetkellä ei ole kuitenkaan tiedossa. Jalankulkijoiden määrä Kaivokadun suojateilla on kaupungin suurimpia. Kaivokadun muutokset tulevat vähentämään autoliikenteen määrää huomattavasti, minkä arvioidaan merkittäväällä tavalla pienentävän törmäysriskiä jalankulkijoiden ja autoilijoiden välillä Kaivokadulla.

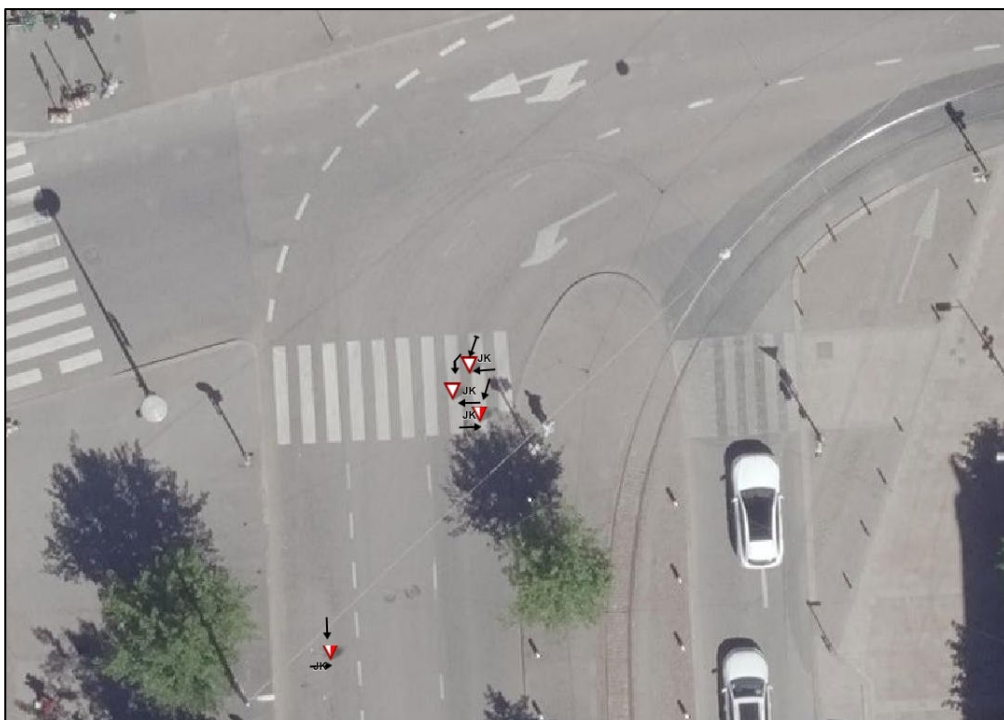


*Kuva 4.3. Kaivokadun ylittävällä Asema-aukion risteuksen itäisemmällä suoja-tiellä tapahtuneet jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2014–2023 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).*

**Kaivokadun ylittävällä Keskuskadun risteuksen itäisemmällä liikennevalo-ohjatulla suoja-tiellä** tapahtui yhteensä kolme jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2014–2023. Onnettomuuksista kaksi oli törmäyksiä suoraan kulkevan raitiovaunun kanssa ja yksi kääntyneen autoilijan kanssa. Osaan tapauksista liittyi liikennevalojen noudattamattomuus sekä onnettomuudessa osallisen vi-reystila. Kuten edellä Asema-aukion suojatien tapauksessa myös Keskuskadun suojatien kohdalla moottoriajoneuvoliikenteen odotetaan vähentyvän huomattavasti Kaivokadun muutosten jälkeen. Raitioliikenteen määrä tulee kuitenkin lisääntymään Kaivokadulla, mikä voi heikentää jalankulkijoi-den turvallisuuden tunnetta. Kokonaisuudessaan jalankulkijoiden turvallisuuden odotetaan kuitenkin parantuvan Kaivokadulla liikennemäärien selvästi vähentyessä ja liikennejärjestelyiden parant-uessa erityisesti jalankulkijoiden näkökulmasta.

**Mikonkadun ylittävällä liikennevalo-ohjatulla suoja-tiellä Vilhonkadun risteyksessä** tapahtui yhteensä neljä jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2014–2023 (kuva 4.4.). Kaikki neljä tapahtuivat

törmäyksessä henkilöauton kuljettajan kanssa. Tapauksista kolme oli samankaltaisia, sillä niissä autoilija kääntyi Vilhonkadulta vasemmalle Mikonkadulle ja törmäsi kääntymisen jälkeen suojatiellä vasemmanpuoleisen kaistan kohdalla jalankulkijaan. Neljäs tapaus tapahtui suojatien ulkopuolella mutta kuitenkin lähellä suojatietä, joten tapaus luokiteltiin tässä tarkastelussa suojatieonnettomuudeksi. Suojatien valo-ohjaus ajoradan ylityksessä on nykytilanteessa jaettu kahteen osaan, mikä voi aiheuttaa jalankulkijalle epäselvyyttä. Ainakin osassa tapauksista kuljettaja huomasi jalankulkijan liian myöhään, mikä on voinut osittain johtua rakennuksesta näkemäesteenä. Tulevaisuudessa Kaivokatuun liittyvien muutosten yhteydessä Mikonkatu on risteyksen kohdalla suunniteltu muutettavan yksisuuntaiseksi ja yksiajorataiseksi, jolloin moottoriajoneuvot eivät enää kulkisi kohdassa, jossa kolme samankaltaista onnettomuutta ovat tapahtuneet. Autoliikenteen määrä suojatien kohdalla tulisi myös vähentymään.



*Kuva 4.4. Mikonkadun ylittävällä suojatiellä Vilhonkadun risteyksessä tapahtuneet jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2014–2023 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).*

**Vilhonkadun ylittävällä suojatiellä Läntisen Teatterikujan risteyksessä** tapahtui yhteensä kolme jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2014–2023. Kaikki kolme tapausta olivat törmäyksiä linja-auton kuljettajan kanssa. Osa tapauksista liittyi poikkeavaa liikennekäyttäytymistä, ja ainakin yhdessä tapauksessa suojatien itäpuolella pysähtyneenä ollut linja-auto aiheutti näkemäestettä. Kaivokatuun liittyvien muutosten yhteydessä on suunnitteilla kyseisen suojatien lyhentäminen ja suojatien läheisyydessä olevan pysäkin poistaminen. Toimenpiteiden arvioidaan parantavan kadunliikenteen turvallisuutta.

**Mannerheimintien ylittävällä liikennevalo-ohjatulla suojatiellä Töölönlahdenkadun risteyksessä** tapahtui yhteensä kolme jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2014–2023. Tapauksista kaksi oli törmäyksiä henkilöauton kuljettajan kanssa. Toisessa tapauksessa liikennevalot eivät olleet toiminnassa ja toisessa törmäyksen toinen osapuoli ei noudattanut liikennevaloja. Suojatien kohdalla jalkakäytävällä tapahtui lisäksi yksi jalankulkijan ja pyöräilijän välinen onnettomuus pyöräilijän ylitettyä ajorata. Kyseisen kohdan jalkakäytävä- ja pyörätiejärjestelyitä on kehitetty selkeämmäksi onnettomuuden tapahtumisen jälkeen Mannerheimintien peruskorjauksen yhteydessä.

**Yrjönkadun ylittävällä eteläisemmällä suojatiellä Ratakadun risteyksessä** tapahtui yhteensä kolme jalankulkijaonnettomuutta 2014–2023. Kahdessa tapauksessa autoilija kääntyi Ratakadulta

idän suunnasta vasemmalle Yrjönkadulle ja törmäsi kääntymisen jälkeen suojatiellä jalankulkijaan. Autoilija ei havainnut jalankulkijaa riittävän ajoissa. Kolmannessa tapauksessa suojatien viereen pysähtynyt raitiovaunu aiheutti näkemästeen ennen autoilijan törmäystä jalankulkijaan. Suojatien turvallisuuden parantamiseksi mahdollisia parantamiskeinoja voisivat olla kadunylitysmatkan lyhentäminen tai pyrkimys muulla tavoin vaikuttamaan autoilijan parempaan mahdollisuuteen havaita suojatielle tuleva jalankulkija. Suojatien turvallisuuden parantamismahdollisuuksia ja toimenpidettä arvioidaan jatkosuunnittelun aikana.

## 4.2 Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt

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

Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueella sijaitsee vuoden 2025 tilanteessa seitsemän punaisen luokan suojatietä. Nämä suojatiet on ympyröity punaisella kartalla kuvassa 4.5. Kuvassa on esitetty alueen kaikki suojatiet mustilla viivoilla.



Kuva 4.5. Suojateiden sijainnit tarkastelualueella on esitetty mustilla viivoilla. Punaisen luokituksen suojatiet on ympyröity punaisella.

Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueella punaisen luokituksen saavat suojatiet sijaitsevat pääverkolla kohdissa, joissa katu ylittää vähintään kaksi samansuuntaista kaistaa. Näissä kohteissa kadun nopeusrajoitus on 40 km/h. Osalla näistä suojateista on käytetty keskisaareketta. Punaisen luokituksen suojateiden turvallisuutta ehdotetaan tulevaisuudessa parannettavan seuraavilla toimenpiteillä:

- Unioninkadun ylittävät suojatiet Pohjoisen Makasiinikadun risteyksessä: Unioninkatu muutuu mahdollisesti yksikaistaiseksi ajoradaksi suojatien kohdalla
- Etelärannan ylittävä suojatie Etelärannan raitiovaunupysäkin pohjoispäädystä: Suojatie poistuu sekä ajorata 1+1-kaistaiseksi
- Etelärannan ylittävä suojatie Etelärannasta haarautuvan samannimisen kadun kohdalla: ajorata 1+1-kaistaiseksi
- Etelärannan ylittävä suojatie Pohjoisen Makasiinikadun risteyksessä: ajorata 1+1-kaistaiseksi
- Etelärannan ylittävä suojatie Vanhan kauppahallin pohjoispäädyn kohdalla: suojatie poistuu ja ajorata yksikaistaiseksi
- Ehrenströmintien ylittävä suojatie Olympiaterminaalien kohdalla: 30 km/h -nopeusrajoitusalueen jatkaminen suojatielle asti.

### **4.3 Muut kadunylitysjärjestelyt**

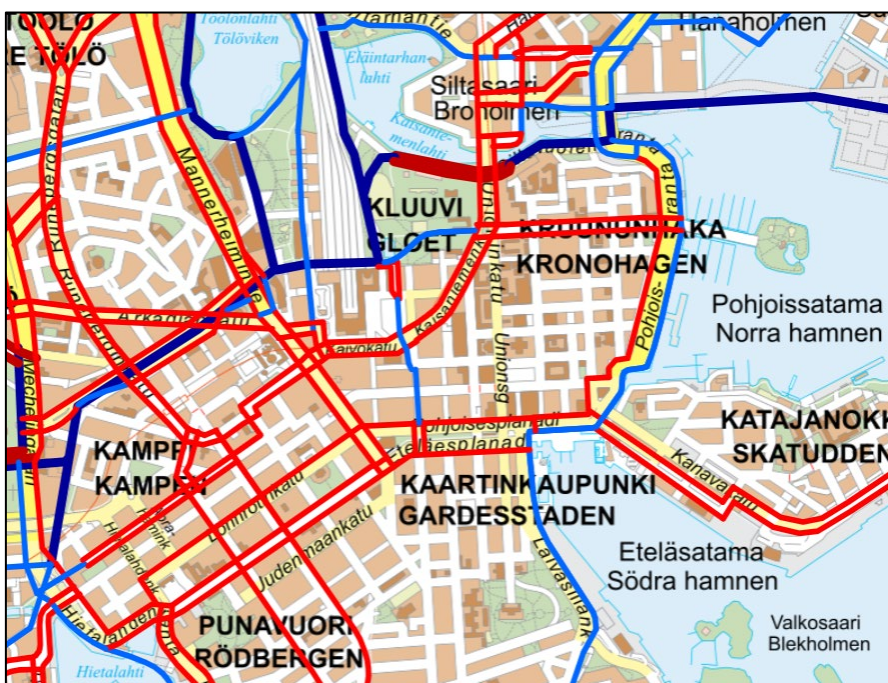
Muut tarkastelualueen suojatiet saavat keltaisen tai vihreän luokituksen. Suurin osa suojateista sijaitsee tonttikaduilla 30 km/h -nopeusrajoitusalueella tai pääverkolla 30 km/h- tai 40 km/h -nopeusrajoitusalueella. Pääverkon suojateilla on käytetty tyypillisesti liikennevalo-ohjausta, sillä monet suojatiet sijaitsevat liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä. Osalla suojateista on käytetty keskisaarekettä. Yksittäisillä suojateilla on käytetty korotusta tai kavennusta.

# 5 Pyöräliikenne

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

## 5.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

Kluuvin ja Kaartinkaupungin pyöräliikenteen nykyverkko koostuu pääasiassa pääverkon erillisistä pyöräliikennejärjestelyistä ja tonttikaduilla ajoratapyöräilystä ilman rakenteellisesti ajoradasta eroteltuja pyöräliikennejärjestelyjä. Pyöräliikenteen tavoiteverkko on esitetty kuvassa 5.1.



Kuva 5.1. Pyöräliikenteen tavoiteverkko. Paksuimmat tummanpunaiset ja -siniset viivat kuvaavat baanatasoisia yhteyksiä sekä kirkkaanpunaiset ja -siniset pääreittejä. Punaiset viivat ovat yksisuuntaisia järjestelyjä ja siniset viivat kaksisuuntaisia järjestelyjä. (Helsingin kaupunki 2024a)

## 5.2 Polkupyöräonnettomuuspaikat

Tarkastelualueella tapahtui yhteensä 50 polkupyöräonnettomuutta vuosina 2014–2023. Näistä 32 tapahtui suojatiellä tai pyörätien jatkeella. Onnettomuuksista 24 johti henkilövahinkoon ja loput 26 tapausta omaisuusvahinkoihin. Henkilövahinko-onnettomuuksista yksi johti pyöräilijän kuolemaan. Kuolemaan johtanut onnettomuus tapahtui Töölönlahdenkadun ylityksessä Karamzininrannan risteyksessä. Kyseiseen kohtaan on vuonna 2024 rakennettu korotettu suojatie ja pyöräilijän ylityspaikka. Lisäksi ajoradan suuntainen liikenne on asetettu väistämisvelvollisiksi katua ylittäviin pyöräilijöihin nähden. Polkupyöräonnettomuuksien määrä on vähentynyt 24 tapauksella viisivuotisjaksojen 2014–2018 ja 2019–2023 välillä 37 onnettomuudesta 13 onnettomuuteen. Kuvassa 5.2. on esitetty polkupyöräonnettomuudet kartalla vuosina 2014–2023 vinoneliöillä. Kokonaan punainen

vinoneliö tarkoittaa henkilövahinkoon johtanutta ja valkoinen vinoneliö punaisella reunaviivalla omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta.



Kuva 5.2. Polkupyöräonnettomuudet tarkastelualueella vuosina 2014–2023 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).

Useimmat vuosien 2014–2023 polkupyöräonnettomuuksista ovat tapahtuneet yksittäisissä paikoissa. Tarkastelualueella on kuitenkin kymmenen suojatietä, pyörätien jatketta tai muuta vastaavaa yksittäistä paikkaa, joissa on tapahtunut kaksi tai kolme polkupyöräonnettomuutta. Seuraavaksi on tarkastelu tarkemmin yhtä kohdetta, jossa on tapahtunut kolme onnettomuutta. Kahden onnettomuuden kohteista on tarkasteltu tarkemmin niitä kohteita, joita ei ole tarkasteltu selvityksen muissa osiossa (esim. onnettomuusaltimpien risteysien yhteydessä) ja joissa tapahtuneet onnettomuudet ovat olleet ominaispiirteiltään samantyyppiset.

**Asema-aukion taksiaseman uloskäynnin ylittävällä pyörätien jatkeella** on tilastoitu kolme ja **sisäänkäynnin ylittävällä pyörätien jatkeella** kaksi polkupyöräonnettomuutta vuosina 2014–2023 (kuva 5.3.). Taksiaseman uloskäynnin kohdan tapauksissa taksiasemalta tullut väistämismallinen autoilija törmäsi pohjoisen suunnasta tulleeseen pyöräilijään pyörätien jatkeella. Kyseisissä tapauksissa autoilija ei havainnut pyöräilijää riittävän ajoissa tai ollenkaan. Tapauksiin on saattanut autoilijan näkökulmasta vaikuttaa se, että pyöräliikennejärjestelyt taksiaseman uloskäynnin pohjoispuolella (Asema-aukion ja Elielin aukion välisellä alueella) eivät ole riittävän selkeät. Pyöräilijä voi saapua pyörätien jatkeelle useista eri suunnista, mikä voi vaikeuttaa pyöräilijän havaitsemista. Mahdollisuutta merkitä pyöräliikennejärjestelyt selkeämmin esimerkiksi erilaisella materiaalilla tarkastellaan alueen kehittämisen yhteydessä. Taksiaseman sisäänkäynnin kohdalla tapahtuneissa kahdessa onnettomuudessa autoilijat eivät myöskään havainneet pyörätien jatkeella

ollutta pyöräilijää riittävän ajoissa. Tapauksiin ei kuitenkaan arvioida liittyvän vastaavia tekijöitä liikenneympäristön osalta kuin edellä kuvattujen taksiaseman uloskäynnin kohdan tapauksissa. Asema-aukion taksiasema on poistumassa Kaivokatuun liittyvien muutosten yhteydessä. Samalla pyöräliikennejärjestelyjä selkeytetään. Lisäksi Kaisantunnelin käyttöönoton vuonna 2024 arvioidaan jo vähentäneen pyöräilijöihin liittyvien konfliktitilanteiden määrää taksiaseman sisään- ja uloskäynnin kohdissa sekä Kaivokadulla, sillä merkittävän osan katujen pyöräliikenteestä on arvioitu siirtyneen käyttämään Kaisantunnelia.



Kuva 5.3. Polkupyöräonnettomuudet Asema-aukion taksiaseman sisään- ja uloskäynnin kohdilla vuosina 2014–2023 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2024).

**Fabianinkadun liikennevalo-ohjatussa ylityksessä Eteläesplanadin risteyksessä** on tapahtunut kaksi polkupyöräonnettomuutta vuosina 2014–2023. Molemmissa tapauksissa autoilija oli kääntymässä Eteläesplanadilta vasemmalle Fabianinkadulle ja törmäsi kääntymisen jälkeen vastaan tulevaan pyöräilijään. Kyseisissä tilanteissa törmäyksen molemmille osapuolille on ollut vihreä liikennevalo. Autoilijan kykyyn havaita pyöräilijää riittävän ajoissa saattaa vaikuttaa tyypillisestä liikenneympäristöstä poikkeavat pyöräliikennejärjestelyt. Onnettomuustilanteissa pyöräilijä on saapunut risteykseen Eteläesplanadia idän suunnasta. Kyseisessä suunnassa ajoradan pohjoispuolella on pyörätie ilman jalkakäytävää, mikä on verrattain poikkeuksellinen tilanne. Osa autoilijoista saattaa arvioida kapean pyörätien jalkakäytäväksi pyörätien liikennemerkistä huolimatta, eivätkä siten osaa odottaa kävelijää nopeammin etenevää pyöräilijää kohdattavaksi ilman kunnollista liikenneympäristön havainnointia kääntymistilanteessa. Kaupunkiympäristölautakunta on 3.2.2026 päättänyt Eteläesplanadin pyöräliikenteen liikennesuunnitelmasta, jolla parannetaan kadun pyöräliikennejärjestelyjä. Suunnitelmassa on esimerkiksi esitetty onnettomuusristeyksen itäpuolella olevan pyörätien muuttamisesta jalkakäytäväksi ja sen rinnalle rakennettavasta uudesta kaksisuuntaisesta pyörätieosuudesta.

# 6 Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittaminen Helsingissä perustuu vuonna 2021 hyväksytyihin 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 esitetään nykyiset liikenteen rauhoittamistoimenpiteet, ja arvioidaan tarpeita uusille hidasteille, nopeusnäytöille tai automaattisille liikennevalvontapisteille ajonopeuksien rauhoittamiseksi katuverkon eri osissa. Tarkastelun painopiste on selkeissä liikenneturvallisuuden ongelma-kohteissa. Katuverkkotasoiset ja useita katuja koskevat laajemmat muutostarpeet tarkastellaan muissa suunnitelmissa. Koulujen ympäristöjen liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä tarkastellaan lisäksi tarkemmin luvussa 7.

## 6.1 Katuverkon jäsentely

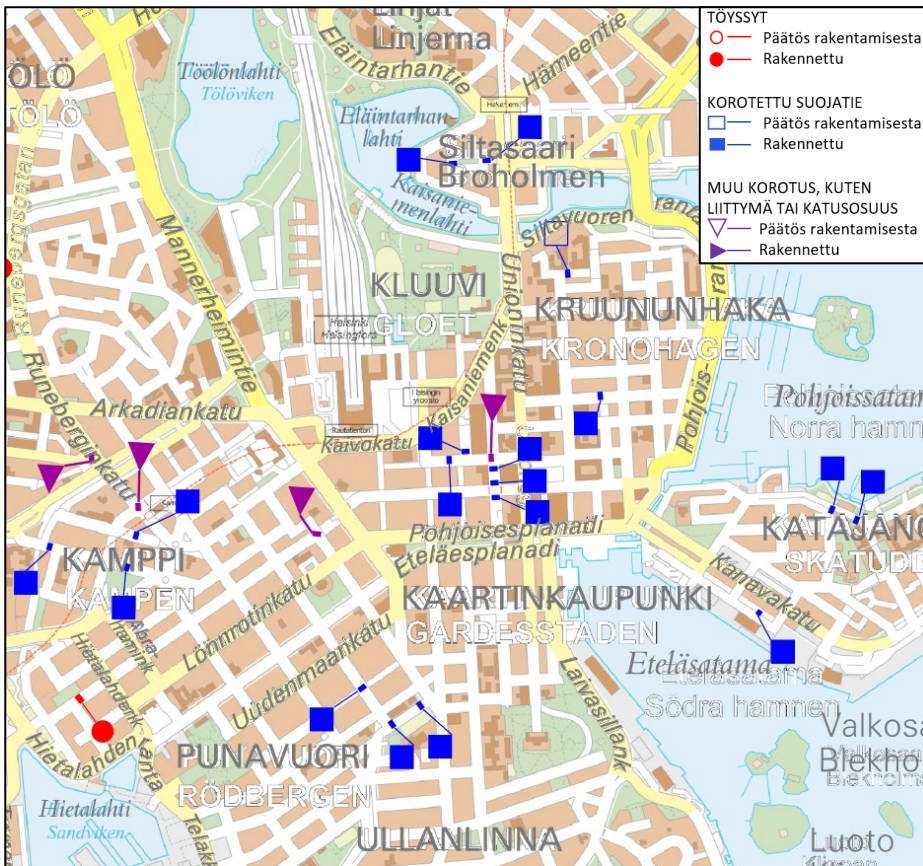
Katuverkon toiminnallinen luokittelu luo edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja onnistuneelle paikalliskatujen liikenteen rauhoittamiselle. Ydinkeskustan katuverkon luokitukset ja jäsentely on tarkasteltu ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, ja jäsentelyä tarkennetaan tarvittavilta osin jatkotöinä laadittavissa tarkemmissa suunnitelmissa. Liikenneturvallisuusselvityksessä ei tarkastella erikseen katuverkon jäsentelyn kehittämistarpeita.

## 6.2 Hidasteet ja muut katurakenteet

Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueilla sijaitsevat rakenteelliset hidasteet vuoden 2023 tilanteessa on esitetty kuvassa 6.2. Ydinkeskustassa ei ole tyypillisesti käytetty korotettuja suojateitä ja ajoradan kavennuksia perustuen erityisesti kaupunkikuvallisiin näkökulmiin. Kluuvin alueella on kuitenkin käytetty muutamia korotettuja suojateitä Helsingin yliopiston rakennusten ympäristössä.

Korotetut suojatiet ja muut hidasteet sijaitsevat Helsingissä tyypillisesti paikalliskaduilla, joilla ajonopeuksia hillitään rakenteellisin toimenpitein. Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueella liikenteen rauhoittamistoimenpiteet perustuvat pääosin katujen yksisuuntaistamisiin ja risteysten kääntymisjärjestelyihin. Vastaavia toimenpiteitä suositellaan tarkasteltavan myös muille alueen paikalliskaduille jatkosuunnittelussa. Kaupunkikuvallisten ja muiden reunaehtojen salliessa suositellaan myös tarkasteltavan korotettujen risteysten toteuttamista paikalliskatujen risteysiin sekä katutyypimuutoksia (esim. pihakadut).

Saatujen asukaspalautteiden sekä selvitystyön aikana tehtyjen havaintojen ja tarkasteltujen aineistojen perusteella mahdollisia kohteita yksittäisille hidasteille tai korotetuille suojateille ovat ensisijaisesti koulujen lähellä olevat paikalliskadut.



Kuva 6.2. Hidasteiden nykytila tarkastelualueella.

### 6.3 Automaattinen liikennevalvonta

Vuonna 2018 kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytyssä yleissuunnitelmassa tarkastelualueelle on esitetty kahta automaattista liikennevalvontapistettä, joista Kaisaniemenkadulla sijaitseva piste on rakennettu vuonna 2022 (Kuva 6.3.). Mannerheimintiellä Töölönlahdenkadun kohdalle suunniteltua pistettä ei ole vielä rakennettu. Alueella on lisäksi kaksi aiemmin rakennettua valvontakohdetta, joista toinen sijaitsee Mannerheimintiellä (Postikadun kohdalla) ja toinen Kaivokadulla (rautatieaseman kohdalla). Kaivokadulla sijaitsevat kaksi valvontapistettä eivät ole enää valvontakäytössä. (Helsingin kaupunki 2018)



Kuva 6.3. Automaattisen liikennevalvonnan pisteet tarkastelualueella vuoden 2018 yleissuunnitelmassa (Helsingin kaupunki 2018b).

Automaattisen liikennevalvonnan sijoittamisperiaatteiden mukaan kameravalvontaa käytetään pääasiassa pääkaduilla tai alueellisilla kokoojakaduilla sekä kaduilla, joilla nopeusrajoitus on vähintään 40 km/h. Kameravalvontaa ei voida käyttää myöskään tiiviin asutuksen keskellä salamavalon aiheuttaman häikäisyn vuoksi. Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueella kriteerit parhaiten täyttävät kadut ovat Mannerheimintie ja Unioninkadun pohjoisosa. Mahdollinen uusi valvontakohte tulevaisuudessa voisi olla esimerkiksi Unioninkatua etelän suuntaan ajavien valvonta Kaisaniemenrannan/Siltavuorenrannan risteyksessä. Autoliikenteen määrän arvioidaan kuitenkin tulevaisuudessa vähenevän huomattavasti Unioninkadulla Kaivokadun asemakaavamuutoksen mukaisten toimenpiteiden toteutuessa, joten risteystä ei voida pitää erityisen perusteltuna uudeksi valvontakohteeksi.

## 6.4 Nopeusnäytöt

Tarkastelualueella ei ole nykytilanteessa nopeusnäyttöjä. Nopeusnäytöt sopivat kaduille, joilla ei voida käyttää rakenteellisia hidasteita esimerkiksi tärinän vuoksi. Nopeusnäytöt eivät kuitenkaan ole suositeltava ratkaisu keskusta-alueelle, jonka liikenneympäristössä on paljon havainnoitavaa ja erilaisia valoärsyksiä. Autoilijan huomion tulisi vaativassa liikenneympäristössä olla jatkuvasti kiinnittyneenä liikennetilanteisiin ja muihin tienkäyttäjiin. Lisäksi nopeusnäytöillä ei yleensä ole suurta vaikutusta ajonopeuksiin.

# 7 Koulujen ympäristöt

Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueella sijaitsee kaksi koulujen toimipistettä, joissa annetaan perusopetusta: Kaisaniemen ala-asteen koulu ja Grundskolan Norsen (Unioninkadun toimipiste) (Kuva 7.1.). Kaisaniemen ala-asteen koulun oppilaaksiottoalue sijaitsee pääosin Kaisaniemenkadun ja Unioninkadun itäpuolella rajautuen tarkastelualueen ulkopuolelle. Grundskolan Norsen oppilaaksiottoalueeseen sisältyy koko selvityksen tarkastelualue. Grundskolan Norsenilla on kuitenkin myös muita toimipisteitä, johon tarkastelualueelta tehdään koulumatkoja. Oppilaaksiottoalueiden laajuuden vuoksi voidaan arvioida, että lasten koulureittejä sijaitsee lähes jokaisella tarkastelualueen kadulla ja erityisesti koulujen läheisyydessä. Tässä selvityksessä on keskitytty alueella sijaitseviin kouluihin ja niihin rajautuvien katujen tai lähialueiden tarkasteluun.



Kuva 7.1. Koulujen sijainnit kartalla.

## 7.1 Kaisaniemen ala-asteen koulu

Kaisaniemen ala-asteen koulu sijaitsee Kaisaniemenkadun ja Puutarhakadun kulmassa (Kuva 7.2.). Kaisaniemenkatu on vilkasliikenteinen alueellinen kokoojakatu, jonka nopeusrajoitus on koulun pohjoispuolella 40 km/h ja eteläpuolella 30 km/h. Kadun liikennemäärä koulun kohdalla on noin

17 000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Kaisaniemenkadulla on myös raitioliikennettä. Kaisaniemenkadulla Unioninkadun ja Liisankadun risteyksessä koulusta noin 70 m pohjoiseen sijaitsee automaattisen liikennevalvonnan valvontapiste, joka valvoo etelästä pohjoiseen ajavia. Puutarhakatu on keskusta-alueelle suhteellisen vähäliikenteinen ja yksisuuntainen tonttikatu, jonka nopeusrajoitus 30 km/h ja liikennemäärä noin 1000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Pysäköinti Puutarhakadulla on pääosin sallittu kadun eteläreunalla.



*Kuva 7.2. Näkymä Puutarhakadulle Kaisaniemenkadun suunnasta. Kaisaniemen ala-asteen koulu on kuvassa oikealla.*

Koulun lähikaduilla ei ole erillisiä pyöräliikennejärjestelyitä, joten pyöräily tapahtuu ajoradalla. Kaisaniemenkadulla ja Vuorikadulla on jalkakäytävät kadun molemmin puolin. Puutarhakadulla on jalkakäytävä vain kadun eteläreunalla, sillä pohjoisreunalla sijaitsevan ala-asteen pihan ja pysäköintilaitoksen sisäänkäynti kaventavat katutilaa. Kouluun on mahdollista saapua myös koulun pohjoispuolella sijaitsevan Kaisaniemen puiston puistoreittejä käyttäen. Oppilaaksiottoalueella sijaitsevat asuintalot kuitenkin rajautuvat muihin ilmansuuntiin koulusta katsoen.

Puutarhakatu muuttuu koulun länsipuolella Vuorikaduksi, joka risteää Vilhonkadun kanssa. Kyseinen risteys suojateineen on valo-ohjattu. Vuorikadun ylittävällä suojatiellä ajorataa on kavennettu kadunylitysmatkan lyhentämiseksi (Kuva 7.3.)



*Kuva 7.3. Näkymä Vilhonkadulta Vuorikadulle ja kyseisten katujen välisen risteyksen suojatielle, jossa ajorataa on kavennettu. Kaisaniemen ala-asteen koulu sijaitsee kuvassa näkyvän Vuorikadun päässä.*

Koulun lähialueella on tapahtunut yhdeksän poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2019–2023. Tapauksista yksi johti henkilövahinkoon. Kyseisessä henkilövahinko-onnettomuudessa ja yhdessä alueen omaisuusvahinko-onnettomuudessa oli kyse tapauksista, joissa jalankulkija oli tapauksen toinen osapuoli. Kummassakaan tapauksessa jalankulkija ei ollut lapsi. Muissa alueen seitsemässä onnettomuudessa oli kyse autoilijoiden tai autoilijan ja raitiovaunun välisestä omaisuusvahinkoon johtaneesta törmäyksestä.

Selvitystyön aikana Kaisaniemenkadulle on ehdotettu nopeusrajoituksen laskemista tasolta 40 km/h tasolle 30 km/h osana Helsingin koulujen ympäristöjen nopeusrajoitusperiaatteita. Kaisaniemenkadun nopeusrajoituksen laskemisella parannettaisiin liikenneturvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta koulumatkoilla. Koulun oppilaaksiottoalue sijaitsee pääosin Kaisaniemenkadun ja Unioninkadun itäpuolella, joten useimpien lasten on ylitettävä katu koulumatkoilla. Osana Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueiden katusuunnittelun lähtökohdaksi tehtyä tarkastelua järjestettiin tilaisuus alueen koulujen ja päiväkotien edustajille, jossa Kaisaniemen ala-asteen ympäristöstä huomiona korostui turvattomuuden tunne Unioninkadun ja Kaisaniemenkadun ylityksessä Liisankadun risteyksessä. Länsisataman pikaraitiotien yleissuunnitelman osana on selvitetty Helsingin yliopiston metroaseman pohjoisen sisäänkäynnin toteutusta, jonka yhteydessä voisi toteutua myös Kaisaniemenkadun alittava jalankulkuyhteys Liisankadun risteyksessä, mikä parantaisi koulumatkojen turvallisuutta.

## 7.2 Grundskolan Norsen

Grundskolan Norsenin Unioninkadun toimipiste sijaitsee Unioninkadun, Fabianinkadun, Bernhardinkadun ja Tähtitorninmäen väliin rajautuvalla alueella (Kuva 7.4). Kyseiset kadut ovat vähäliikenteisiä tonttikatuja, joiden nopeusrajoitus koulun lähetyvillä on 30 km/h ja liikennemäärät kaduittain noin 500–2000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Pysäköinti on pääsääntöisesti sallittua koulun ympäristön lähikatujen molemmilla reunoilla.

Koulun lähikaduilla ei ole erillisiä pyöräliikennejärjestelyitä, joten pyöräily tapahtuu ajoradalla. Lähikaduilla on jalkakäytävät kadun molemmilla puolilla. Lisäksi Tähtitorninmäellä koulun eteläpuolella on puistoreittejä, joilta voi myös saapua koululle kävellen ja pyöräillen.



*Kuva 7.4. Näkymä Fabianinkadulta Bernhardinkadun ja Fabianinkadun risteykseen. Grundskolan Norsen on kuvassa vasemmalla.*

Koulun lähellä olevilla suojateillä ei ole käytetty rakenteellisia toimenpiteitä kuten kavennuksia tai korotuksia. Kadut ovat kuitenkin vähäliikenteisiä ja päättyviä tonttikatuja, joten ajonopeudet ovat maltillisia. Koulun ympäristössä olevien katujen ylittäminen jalankulkijana arvioidaan pääosin turvalliseksi, mutta liikenteen rauhoittamistoimien (esim. korotetut risteykset) toteutusmahdollisuutta ehdotetaan kuitenkin selvittävän jatkosuunnittelun aikana.



*Kuva 7.5. Näkymä koulurakennukseen Unioninkadulta Bernhardinkadun risteysten kohdalta.*

Koulun lähialueella ei ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2019–2023.

# 8 Asukaskysely ja maastokäynnit

Tässä luvussa on käsitelty ennen selvityksen aloittamista tehdyn liikenneturvallisuusaiheisen asukaskyselyn 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.

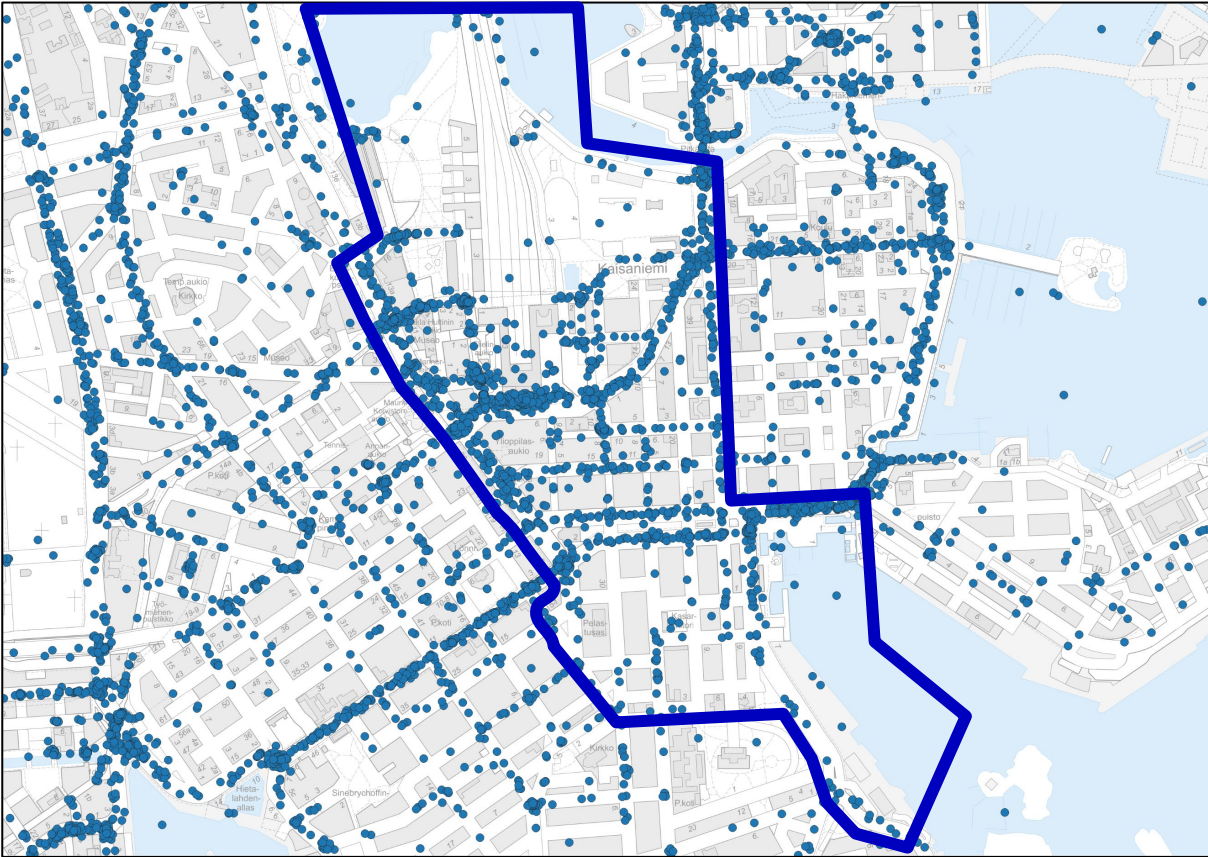
Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueille merkittiin kyselyissä karttapisteitä taulukon 8.1. mukaisesti. Yhteensä pisteitä kahdessa kyselyssä merkittiin 2421 kpl. Karttapisteen tyypeistä eniten merkittiin aiheeseen ”läheltä piti” (681 kpl) ja toiseksi eniten ”vaarallinen tai hankala risteys” (540 kpl). Vähiten vastauspisteitä tuli aiheisiin ”pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka (72 kpl) ja ”työmaajärjestelyihin liittyvä vaaranpaikka” (48 kpl).

**Taulukko 8.1. Asukaskyselyssä merkittyjen karttapisteiden määrä Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueella.**

Karttapisteen tyyppi	Lukumäärä
Vaarallinen tai hankala risteys	540
Turvaton suojatie tai tienylityspaikka	287
Korkeat ajonopeudet	123
Pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka	72
Työmaajärjestelyihin liittyvä vaaranpaikka	48
Puutteita väylän kunnossa tai kunnossapidossa	91
Puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa	333
Muu ongelma	169
Onnettomuus tai kaatuminen	77
Läheltä piti	681
<b>Yhteensä</b>	<b>2421</b>

Keskustaan sijoitettiin kyselyissä eniten vastauksia kaikista Helsingin alueista, joten vastauskeskitymiä sijoittui lähes jokaisella Kluuvin ja Kaartinkaupungin kadulle. Suurimmat vastauskeskitymät sijoittuivat Kaivokadulle, Mannerheimintielle, Pohjoisesplanadille, Kaisaniemenkadulle ja Unioninkadulle. Kyselyvastauksia tarkasteltaessa korostetaan erityisesti sellaisia katuosuuksia tai risteys-  
siä, joita ei ole käsitelty selvityksen muissa osioissa.

Kuvassa 8.1. on esitetty kaikki vastauspisteet kartalla.

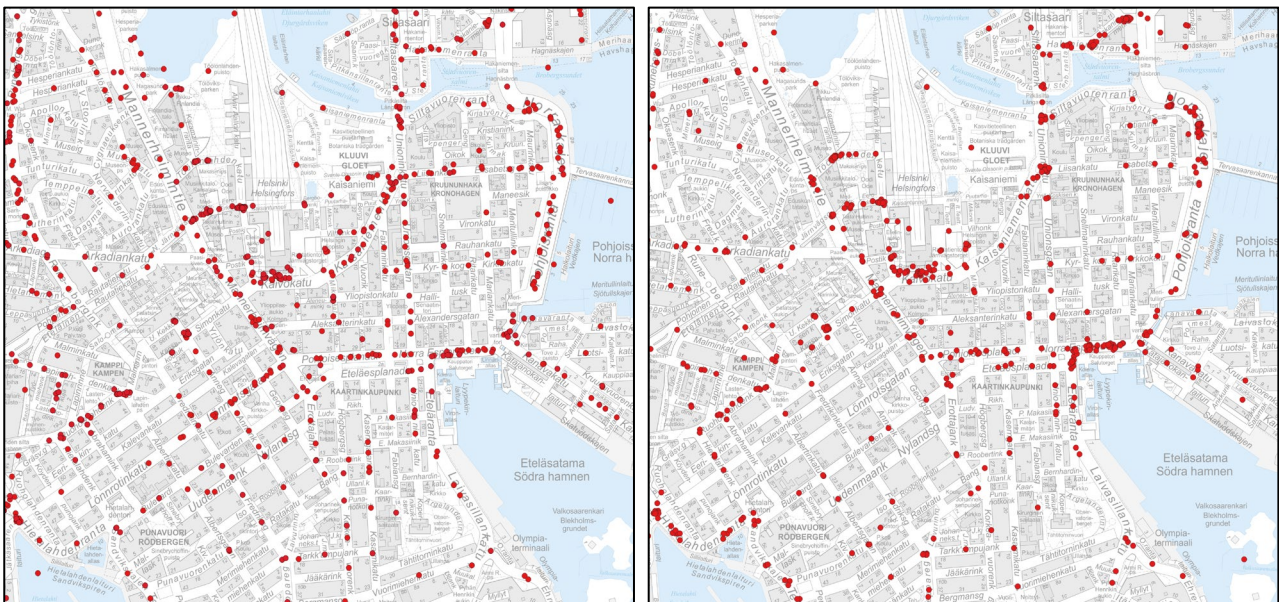


*Kuva 8.1. Kaikki vastauspisteet kartalla. Tarkastelualueen rajaus on esitetty sinisellä ääri-viivalla.*

Seuraaviin kuviin on koottu merkittävimmät keskittymät vastauksista vastaustyypeittäin. Kuvassa 8.2. on esitetty pisteet aiheista ”korkeat ajonopeudet” (vasen kuva) ja ”turvaton tienylityspaikka” (oikea kuva). Vastauskeskittymiä korkeista ajonopeuksista on havaittavissa erityisesti Kaivokadulla rautatieaseman edustalla sekä Baanalla/Eero Erkon kadulla Kansalaistorin ja Töölönlahdenkadun kohdissa. Useita vastauspisteitä on sijoitettu myös Mannerheimintien, Kaisaniemenkadun ja Pohjoisesplanadin eri kohtiin.

Baanalla ja Eero Erkon kadulla vastaukset korkeista ajonopeuksista koskivat pääasiassa pyöräilijöiden nopeuksia ja liittyivät erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden risteämiin. Nopeuksien lisäksi kyseisissä kohteissa turvattomuutta on vastaajien mukaan aiheuttanut suuri pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden määrä sekä epäselvyydet väistämisvelvollisuuksissa ja käytetyissä reiteissä. Baanalle on suunnitteilla suojatien toteuttaminen pyörätien yli Töölönlahdenkadun risteyskohdalle, joka on yksi keskeisimpiä kohtia, joissa jalankulkijat ylittävät pyörätien. Kaivokadulla osa vastauksista liittyi moottoriajoneuvojen ajonopeuksiin ja osa polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla liikkuvien nopeuksiin. Useat vastaukset annettiin jalankulkijan turvattomuuden näkökulmasta. Kaisantunnelin käyttöönoton ja tulevaisuudessa Kaivokadulle tehtävien muutosten arvioidaan parantavan jalankulkijan turvallisuutta Kaivokadulla.

Turvattomina tienylityspaikkoina korostuivat edellä kuvattujen ajonopeuksien kannalta turvattomien paikkojen lisäksi Pohjoisesplanadin suojateitä (Helenankadun ja Katariinankadun kohtien sekä Kauppatorin raitiovaunupysäkin suojatiet) ja Unioninkadun suojatie Liisankadun kohdalla. Helenankadun ja Katariinankadun kohtien suojateiden parantamistoimenpiteitä arvioidaan alueen suunnittelutyön edetessä. Helenankadun kohdan suojatiellä nopeusrajoitusta on kuitenkin jo laskettu tasolle 30 km/h tämän selvityksen laatimisen aikana. Unioninkadun kohdan suojatien ympäristöön ehdotetaan myös nopeusrajoituksen laskemista suojatieturvallisuuden parantamiseksi. Unioninkadun ja Kaisaniemenkadun alittava yhteys mahdollisen Helsingin yliopiston metroaseman uuden sisäänkäynnin yhteyteen on myös selvitettävänä osana Länsisataman pikaraitiotiehanketta. Kadunylityspaikkojen parantamishdotuksia on käsitelty tarkemmin luvussa 4.



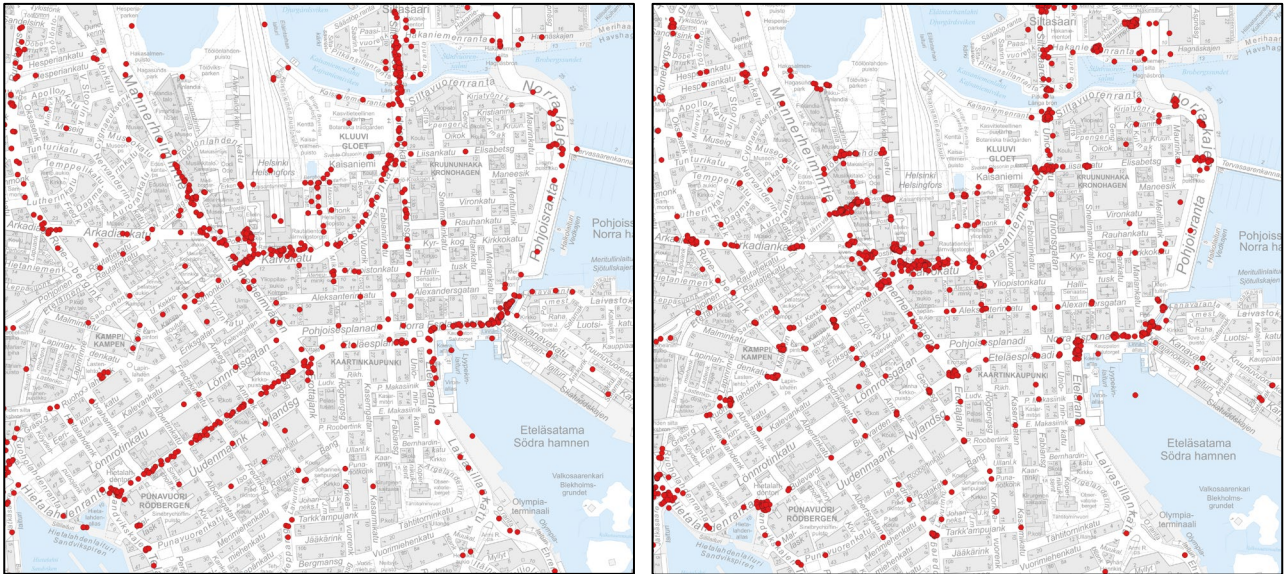
Kuva 8.2. ”Korkeat ajonopeudet” vasemmalla ja ”turvaton tienylityspaikka” oikealla. Vuoden 2024 kyselyssä ajonopeuden aiheuttamasta vaarasta kysyttiin erikseen jokaisen vastauspisteen yhteydessä, mutta ajonopeudelle ei ollut omaa vastausluokkaa. Kartassa on siten esitetty sellaiset ajonopeuteen liittyvät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

Kuvassa 8.3. on esitetty pisteet aiheista ”puutteita väylän laadussa ja jatkuvuudessa” (vasen kuva) ja ”vaarallinen tai hankala risteys” (oikea kuva). Vastauspisteitä aiheesta ”puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa” oli sijoitettu erityisesti Mannerheimintielle, Kaivokadulle, Asema-aukiolle, Kaisaniemenkadulle ja Pohjoisesplanadille. Pistemäisistä kohdista korostui erityisesti Asema-aukio ja Kaivokadulla rautatieaseman pääsisäänkäynnin edusta. Asema-aukiolle sijoitetut vastaukset oli annettu pääosin pyöräilijän ja jalankulkijan näkökulmista. Asema-aukion ja Elielin aukion väliselle alueelle tulee pyöräteitä kolmesta eri suunnasta, mutta pyörätiet päättyvät aukiolle saavuttaessa. Kyseisessä kohdassa liikkuu paljon jalankulkijoita, joten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden risteämiset eri suunnista voidaan kokea turvattomiksi ja yllättäviksi.

Kaivokadulla rautatieaseman edustalla liikkuu myös paljon jalankulkijoita, joiden on ennen Kaivokadun liikennevalo-ohjattua suojatietä käytettäessä ylitettävä Kaivokadun suuntainen pyörätie. Pyörätien kohdalla suojatiellä ei ole valo-ohjausta. Kyseisen kohdan vastaukset koskivat erityisesti väylän puutteita pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden näkökulmista. Lähes kaikki kyseisen kohdan vastaukset on annettu vuoden 2020 kyselyssä. Tämän jälkeen käyttöön otettu Kaisantunneli on kuitenkin siirtänyt osan pyöräliikenteestä pois Kaivokadulta, minkä arvioidaan vähentäneen risteämiä erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä. Kyseiseen kohtaan kiinnitetään kuitenkin huomiota Kaivokadun muuttuvia järjestelyjä suunniteltaessa.

Vaarallisen tai hankalan risteuksen osalta vastauspisteet painottuivat Kaivokadulle useaan kohtaan rautatieaseman edustalla sekä Mannerheimintien risteykseen. Vastauspisteiden keskittymiä oli myös useissa muissa Mannerheimintien risteyksissä, Pohjois- ja Eteläesplanadilla Kauppatorin ympäristössä sekä Unioninkadulla Liisankadun ja Siltavuorenkadun risteyksissä. Vuoden 2024 kyselyssä painottui myös Kaisantunnelin länsipään sisäänkäynnin ympäristö. Edellä kuvattuja vaaranpaikkoja on käsitelty pääosin jo muita vaaranpaikkoja käsiteltäessä tai aiemmissa osioissa onnettomuustilanteita käsiteltäessä. Vaarallisten risteysten osalta korostuneita kohteita, joita ei käsitellä muissa yhteyksissä, olivat esimerkiksi Etelärannan kaksi risteystä Kauppatorin kohdalla, joihin kohtiin annetuista vastauksista lähes kaikki oli annettu jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmista. Kyseisissä kohdissa voi olla varsinkin Kauppatorin toritoimintojen aukioloaikoina paljon jalankulkijoita, jolloin esimerkiksi jalankulkijoiden odotustila ennen kadun ylittämäistä voidaan kokea liian kapeana. Tällöin saattaa myös tapahtua helpommin konflikteja pyöräilijöiden kanssa, sillä pyörätie sijaitsee ajoradan ja jalkakäytävän välissä.

Lisäksi uusina kohtina korostuivat myös Unioninkadun ja Liisankadun risteys sekä Mannerheimintien/Erottajankadun ja Eteläesplanadin/Bulevardin risteys. Unioninkadulla useimmat vastauspisteet oli annettu jalankulkijan tai autoilijan näkökulmasta. Mannerheimintiellä/Erottajankadulla vastauspisteet oli annettu pääosin pyöräilijän näkökulmasta. Molemmille kohteille on tyypillistä verrattain suuret liikennemäärät. Lisäksi raitioliikenne aiheuttaa tyypillisesti muille kulkutavoille viivytyksiä. Unioninkadun ja Liisankadun risteys on myös moniin muihin risteysiin verrattuna järjestelyiltään poikkeuksellinen, mikä voi aiheuttaa turvattomuuden tunnetta.



Kuva 8.3. ”Puutteita väylän laadussa ja jatkuvuudessa” vasemmalla ja ”vaarallinen tai hankala riisteys tai liittymä” oikealla.

Kuvassa 8.4. on esitetty pisteet aiheista ”läheltä piti –tilanteet” (vasen kuva) ja ”onnettomuudet” (oikea kuva). Läheltä piti -tilanteita on merkitty eri vastausvaihtoehdoista eniten. Vastauspisteitä on sijoitettu erityisen paljon Kaivokadulle, Pohjoisesplanadille Kauppatorin kohdalle, Unioninkadun/Pitkäsillan ja Kaisaniemenrannan/Siltavuorenrannan risteykseen sekä erityisesti vuoden 2024 kyselyssä Kaisantunnelin länsipäähän, mutta pisteitä on sijoitettu paljon myös moniin muihin kohteisiin kuten Mannerheimintien risteysalueille.

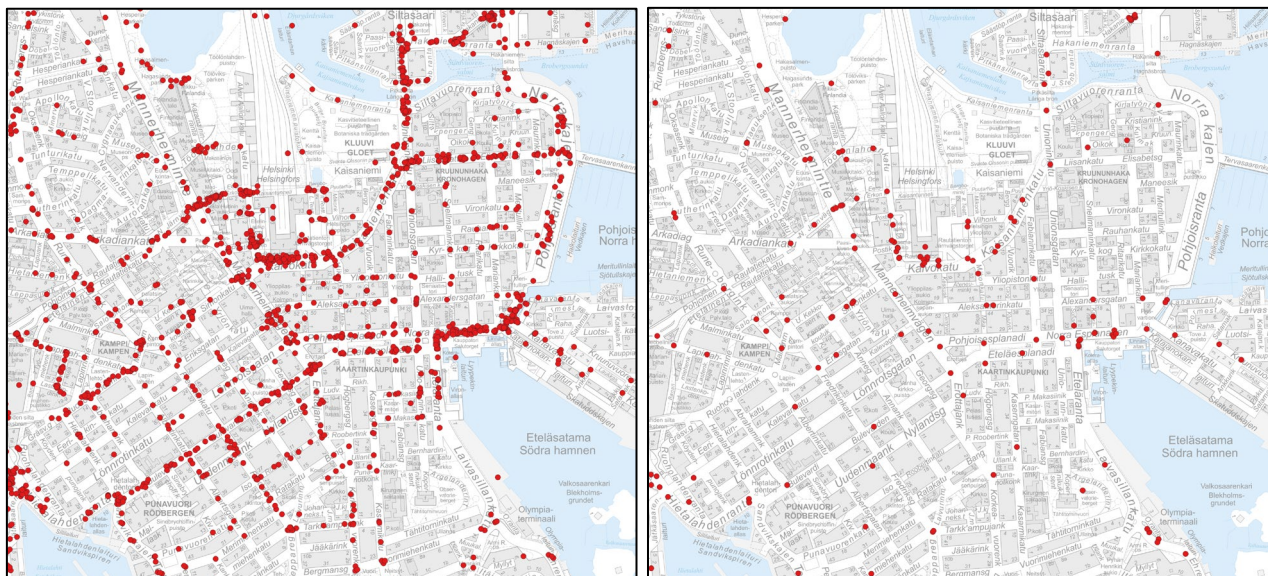
Kaisantunnelin länsipään vastauksissa korostuivat konfliktitilanteet erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä, mutta myös autoilijoiden väistämisvelvollisuuden noudattamatta jättäminen Töölönlahdenkatua ylittäviä kohtaan. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välisiin tilanteisiin on vastausten mukaan vaikuttanut epäselvyydet väistämisvelvollisuuksissa, pyöräilijöiden liian suuret tiilannenopeudet sekä jalankulkijoiden väistämisvelvollisuuden noudattamatta jättäminen suhteessa pyöräilijöihin. Töölönlahdenkadun ylittävän pyörätien yli ei ole merkitty suojateitä. Vastaavanlaisia perusteita oli annettu myös Baanan/Eero Erkon kadun läheltä piti -tilanteille Mannerheimintien alitavan tunnelin itäpuolelle sijoittuviin pisteisiin. Myös tähän kohtaan oli sijoitettu useita vastauspisteitä. Vastauksissa toivottiin erityisesti väistämisvelvollisuuksien osoittamista selkeämmin.

Kaivokadulle sijoittuvissa vastauspisteissä oli taustalla keskenään erilaisia tilanteita. Osa tilanteista liittyi punaisia päin ajamiseen tai kulkemiseen ja osa tilanteista eri kadun käyttäjäryhmien välisiin läheltä piti -tilanteisiin kadun eri kohdissa. Kaivokadulla liikkuu päivittäin erittäin suuri määrä jalankulkijoita mutta myös muilla kulkutavoin liikkuvia, joten kadulla on pelkästään liikennemäärien vuoksi kohonnut riski läheltä piti -tilanteille. Kaivokadun kehittämisen yhteydessä tehtävien muutosten arvioidaan parantavan kadun liikenneturvallisuutta.

Kauppatorin ympäristössä oli sijoitettu useita vastauspisteitä erityisesti Kauppatorin länsipuolelle (Eteläranta) ja pohjoispuolelle (Pohjoisesplanadi). Länsipuolella useat vastaukset liittyivät pyöräilijöiden liikennevalojen noudattamattomuuteen ja siihen, että odotustila kadun ylittämiseksi on liian kapea sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille. Pohjoisesplanadin puolella vastaukset liittyivät erityisesti jalkakäytävän puuttumiseen Kauppatorin puoleiselta reunalta, jolloin osa jalankulkijoista käyttää torin puoleista pyörätietä. Vastaukset liittyivät myös jalankulku- ja pyöräilyliikenteen kapeuteen.

Unioninkadun/Pitkäsillan ja Kaisaniemenrannan/Siltavuorenrannan risteyksessä vastaukset liittyivät erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräiliikenteen suureen määrään suhteutettuna kapeisiin jalankulun ja pyöräilyn väyliin, minkä vuoksi on aiheutunut turvattomuuden tunnetta erityisesti risteysalueella.

Vastauspisteitä aiheesta ”onnettomuus” oli sijoitettu läheltä piti -tilanteita selvästi vähemmän. Kohteina korostuivat pääosin samat kohteet molemmissa kategorioissa. Vastausten mukaan onnettomuuksia on tapahtunut erityisesti Kaivokadulla ja Pohjoisesplanadilla Kauppatorin kohdalla. Vastaukset näihin kohteisiin oli annettu pääosin jalankulkijan tai pyöräilijän näkökulmasta.



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

Yhteenvedona voi todeta, että asukaskyselyn vastaukset keskeisistä turvattomuutta aiheuttavista paikoista kohdistuivat viikkaile jalankulun ja pyöräiliikenteen risteyspaikoille kuten Kaivokadulle, Kauppatorin ympäristöön sekä Kaisantunnelin länsipään ja Baanan alueille. Asukkaiden vastaukset täydentävät aiemmissa osioissa esitetyn onnettomuustarkastelun perusteella tehtyjä havaintoja alueen liikenneturvallisuudesta.

## 8.2 Maastokäynti

Alueelle tehtiin maastokäynnit vuonna 2025. Maastokäynneillä havainnoitiin onnettomuusaineiston ja asukaskyselyn perusteella nousseiden ongelmapaikkojen sekä erityisesti koulujen ympäristön tilannetta. Lisäksi luotiin yleiskatsaus koko kaupunginosan katu ympäristöön ja liikennejärjestelyihin. Maastokäyntien perusteella havaittiin pääosin vastaavia asioita, mitä onnettomuusaineiston, asukaskyselyn ja muiden aineistojen perusteella oli jo tässä selvityksessä käsitelty. Muita maastokäynnillä havaittuja asioita on käsitelty selvityksen aiemmissa luvuissa esimerkiksi luvussa 7 koulujen ympäristöjen liikennejärjestelyiden osalta.

# 9 Toimenpide-ehdotukset

Useimpiin liikenneturvallisuukselityksessä onnettomuustilastojen, asukaskyselyiden tai muiden aineistojen perusteella liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisiksi tunnistettuihin kohteisiin on jo suunnitteilla merkittäviä muutoksia liikennejärjestelyihin tai merkittävien muutosten suunnittelun on tavoitteena käynnistyä lähivuosina. Suurimmat muutokset liittyvät erityisesti Kaivokatuun ja rautatieaseman ympäristöön.

Kaivokadulla ja muualla rautatieaseman ympäristössä sijaitsee useita suojateitä, joissa on tapahtunut enemmän kuin yksi jalankulkijaonnettomuus viimeisen kymmenen vuoden aikana. Kaivokadulle suunnitellut muutokset vähentäisivät merkittävästi autoliikennettä rautatieaseman ympäristössä, mikä tukisi varsinkin jalankulkijoiden liikenneturvallisuutta alueella. Muutokset erityisesti autoliikenteen määriin heijastuvat myös etäämmälle Kaivokadusta. Lisäksi Mannerheimintien liikennejärjestelyjä on tavoitteena suunnitella myöhemmin osana Kampin alueelle laadittavia liikenne- ja katusuunnitelmia. Tarkastelualueelle sijoittuvat Mannerheimintien useat risteykset ovat olleet Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueen onnettomuusaltteimpia.

Seuraavaksi esitetään tiivistetysti keskeisimmät havainnot ja alustavia toimenpide-ehdotuksia Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueiden liikenneturvallisuuden ongelmakohtista. Liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä voidaan suunnitella osana Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueelle laadittavia liikenne- ja katusuunnitelmia. Osassa toimenpide-ehdotuksista on kyse laajasta liikennejärjestelymuutoksesta, ja osassa pienemmästä ehdotuksesta, joka voi koskea esimerkiksi yksittäistä suojatietä.

## 9.1 Mannerheimintien risteykset

Mannerheimintien liikennejärjestelyjä on tarkoitus tarkastella ja suunnitella yksityiskohtaisemmin osana myöhemmin Kampin alueelle laadittavia liikenne- ja katusuunnitelmia. **Mannerheimintiellä mahdollinen turvallisuutta parantava toimenpide voi tulevaisuudessa olla ajokaistojen määrän vähentäminen, mikä olisi myös keskeinen liikenneturvallisuutta parantava toimenpide.** Toimenpide parantaisi kadunylityksen turvallisuutta ja oletettavasti myös vähentäisi vakavimpia moottoriajoneuvojen ja raitioliikenteen onnettomuuksia.

Lisäksi tässä selvityksessä ehdotetaan **Mannerheimintien ja Postikadun risteuksen** järjestelyjen parantamiseksi, että Mannerheimintieltä pohjoisesta Postikadulle ja Postikadulta Mannerheimintielle pohjoiseen kääntyvien kaistojen määrää vähennettäisiin kahdesta yhteen. Toimenpide voisi auttaa vähentämään risteyksessä kääntyäessä tapahtuneita kaistanvaihto- tai kylkikosketusonnettomuuksia. Ajokaistojen määrän vähentäminen Postikadulla on jo huomioitu Kaivokadun katusuunnitelmaluonnoksessa.

## 9.2 Kaivokatu

Kaivokatua suunnitellaan joukkoliikennekatuna, mikä tarkoittaisi tulevaisuudessa moottoriajoneuvoliikenteen merkittävää vähentymistä. Kaivokadun ylittävillä suojateilla on tapahtunut useita jalankulkijaonnettomuuksia, joten **Kaivokadulle suunnitteilla olevien muutosten arvioidaan lisäävän erityisesti jalankulkijoiden turvallisuutta.** Muutokseen sisältyy myös raitiovaunuliikenteen merkittävä lisääntyminen, mikä voi lisätä törmäysriskiä raitiovaunun ja jalankulkijan välillä. **Kaivokadun**

**kadunylitysjärjestelyjen ja muiden ratkaisujen suunnittelemisessa on pyrittävä huomioimaan jalankulkijoille turvalliset ratkaisut.**

**Kaivokatuun liittyvät muutokset vaikuttavat myös Kaivokadun lähellä olevien katujen turvallisuuteen:**

- Mikonkadun ylittävällä liikennevalo-ohjatulla suojatiellä Vilhonkadun risteyksessä tapahtui yhteensä neljä jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2014–2023. Mikonkatu on risteyksen kohdalla suunniteltu muutettavan yksisuuntaiseksi ja yksiajorataiseksi, jolloin moottoriajoneuvot eivät enää kulkisi kohdassa, jossa onnettomuuksia on tapahtunut. **Autoliikenteen määrä suojatien kohdalla tulisi myös vähentymään, mikä parantaisi jalankulkijoiden turvallisuutta.**
- Vilhonkadun ylittävällä suojatiellä Läntisen Teatterikujan risteyksessä on tapahtunut kolme jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2014–2023. **Kaivokatuun liittyvien muutosten yhteydessä on suunnitteilla kyseisen suojatien lyhentäminen ja suojatien läheisyydessä olevan pysäkin poistaminen. Toimenpiteiden arvioidaan parantavan kadunylityksen turvallisuutta.**
- Asema-aukion taksiaseman uloskäynnin ylittävällä pyörätien jatkeella on tilastoitu kolme ja sisäänkäynnin ylittävällä pyörätien jatkeella kaksi polkupyöräonnettomuutta vuosina 2014–2023. **Asema-aukion taksiasema on poistumassa Kaivokatuun liittyvien muutosten yhteydessä. Samalla pyöräliikennejärjestelyjä selkeytetään.** Lisäksi Kaisantunnelin aukeamisen vuonna 2024 on myös arvioitu vähentäneen konflikteja taksiaseman sisään- ja uloskäyntien kohdalla, sillä merkittävän osan kadun aiemmasta pyöräliikenteestä on arvioitu siirtyneen käyttämään Kaisantunnelia.

### 9.3 Muut suojatiet ja kadunylityspaikat

**Tarkastelualueen muita suojateita ja kadunylityspaikkoja koskevat toimenpide-ehdotukset:**

- Yrjönkadun ylittävällä eteläisemmällä suojatiellä Ratakadun risteyksessä tapahtui yhteensä kolme jalankulkijaonnettomuutta 2014–2023. **Suojatien turvallisuuden parantamismahdollisuuksia ja toimenpidettä arvioidaan jatkosuunnittelun aikana.**
- Fabianinkadun liikennevalo-ohjatussa ylityksessä Eteläesplanadin risteyksessä on tapahtunut kaksi polkupyöräonnettomuutta vuosina 2014–2023, joissa autoilija on kääntynyt risteyksessä vasemmalle. Onnettomuustilanteissa pyöräilijä on saapunut risteykseen Eteläesplanadia idän suunnasta, jossa ajoradan pohjoispuolella on pyörätie ilman jalkakäytävää. Osa autoilijoista saattaa arvioida kapean pyörätien jalkakäytäväksi pyörätien liikennemerkeistä huolimatta, eivätkä siten osaa odottaa pyöräilijää kohdattavaksi ilman kunnollista liikennenympäristön havainnointia kääntymistilanteessa. **Eteläesplanadin pyöräliikennejärjestelyjen parantamistoimenpiteitä on päätetty toteuttaa kaupunkiympäristölautakunnan 3.2.2026 päättämän liikennesuunnitelman mukaisesti.** Ratkaisut ovat ensin väliaikaisia ennen Eteläesplanadille myöhemmin toteutettavaa vesihuoltosaneerausta. Ratkaisuilla parannetaan Fabianinkadun risteyksen järjestelyitä esimerkiksi rakentamalla jalkakäytävä myös Eteläesplanadin pohjoisreunalle risteyksen itäpuolelle.

**Huonon turvallisuustason kadunylitysjärjestelyiksi luokiteltujen suojateiden turvallisuutta on tavoitteena kehittää osana myöhemmin laadittavia liikenne- ja katusuunnitelmia:**

- Unioninkadun ylittävät suojatiet Pohjoisen Makasiinikadun risteyksessä: Unioninkatu muuttuu yksikaistaiseksi suojatien kohdalla.
- Pohjoisesplanadin ylittävä suojatie Helenankadun kohdalla: 30 km/h -nopeusrajoitusalueen jatkaminen suojatielle asti on toteutettu selvityksen laatimisen aikana vuonna 2025. Jatko-suunnittelun yhteydessä arvioidaan tarve lisätoimenpiteille.

- Etelärannan ylittävät suojatiet: ajokaistojen määrän vähentäminen Makasiinirannan asema-  
makaavoituksen yhteydessä.
- Ehrenströmintien ylittävä suojatie Olympiaterminalin kohdalla: 30 km/h -nopeusrajoitusalueen jatkaminen suojatielle asti.

# 10 Lähdeluettelo

Helsingin kaupunki (2018). Yleissuunnitelma automaattisten kameravalvontapisteiden kohteista. Saatavissa: [https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatokset/2018/Kymp\\_2018-11-06\\_Kylk\\_30\\_Pk/1C89FE79-1BDF-CB5B-8EE6-667748200000/Liite.pdf](https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatokset/2018/Kymp_2018-11-06_Kylk_30_Pk/1C89FE79-1BDF-CB5B-8EE6-667748200000/Liite.pdf)

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

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

Helsingin kaupunki (2021). Katuverkon toiminnallista luokitusta koskevat periaatteet. Saatavissa: <https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2021-010056/d42af53e-36c8-4c2c-9a28-ce5b85b376b7>

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

Helsingin kaupunki (2024b). Liikenteen kehitys Helsingissä 2023. Kaupunkiympäristön julkaisu ja 2024:18. Saatavissa: <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-18-24.pdf>

Helsingin kaupunki (2024c). Liikennejärjestelmäsuunnitelma, ydinkeskusta. Helsingin kaupungin hallitus 16.12.2024. Saatavissa: <https://paatokset.hel.fi/fi/asia/hel-2023-004653/db949489-fc41-4df4-9ab7-94b69d1f5769?paatos=c170404a-ec0c-40fe-8172-6d831fa8cec1>

Helsingin kaupunki (2025). Kaupunginosien viihtyisyyden parantaminen liikenteen rauhoittamisen keinoin.

Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri (2024). Rajoitettu saatavuus.

# Kuvailulehti

Tekijä	Roni Utriainen ja Taneli Nissinen
Nimike	Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueellinen liikenneturvallisuusselvitys
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2026:8
Julkaisuaika	6/2026
Sivuja	45
Liitteitä	-
ISBN	978-952-386-752-9
ISSN	2489-4257 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	suomi
Kieli, yhteenveto	suomi

## Tiivistelmä:

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Kluuvin ja Kaartinkaupungin kaupunginosiin. Selvitys on laadittu vuosina 2024–2025. Alueellinen liikenneturvallisuusselvitys laaditaan yleensä kaupunginosakohtaisesti. Alueellisissa liikenneturvallisuusselvityksissä tutkitaan määrämuotoisen mallipohjan perusteella liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat ja kartoitetaan kehittämistarpeet alueittain. Kun kehittämistarpeet on löydetty, suunnitellaan tärkeimpiin kohteisiin toimenpide-ehdotukset. Alueellisten liikenneturvallisuusselvitysten pohjalta kerätään lista koko Helsingin toimenpide-ehdotuksista. Nämä ehdotukset priorisoidaan tärkeysjärjestykseen. Listalta valitaan toteutettavat kohteet 10-vuotiseen investointiohjelmaan. Osa toimenpiteistä voi olla pieniä toimenpiteitä, jotka vaativat esimerkiksi vain liikennevalojen ohjelmointia. Tässä selvityksessä ehdotettuja toimenpiteitä käytetään alueen kaduille tehtävän jatkosuunnittelun taustamateriaalina.

Selvityksessä käsitellään risteysalueiden, jalankulun, pyöräliikenteen ja koulujen lähiympäristöjen liikenneturvallisuus. Lisäksi tarkastellaan liikenteen rauhoittamisen tilanne. Lähtötietoina on käytetty poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia, asukkaille tehtyä liikenneturvallisuuskyselyä ja maastokäyntiä alueelle. Poliisin tietoon tulleiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt vuosien 2014–2018 ja 2019–2023 välillä noin 38 % Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueella.

Toimenpide-ehdotuksiksi on esitetty toimenpiteitä useille eri kaduille ja suojateille. Ehdotetuista toimenpiteistä laaditaan vielä tarkemmat suunnitelmat ennen toteuttamista.

## Avainsanat:

Kluuvi, Kaartinkaupunki, liikenneturvallisuus, kaupunginosa, toimenpide, liikenneonnettomuus, risteysalue, suojatie, jalankulku, pyöräliikenne

# Helsinki

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