

Helsinki

Kaupunkiympäristön aineistoja 2023:12

# Roihuvuoren ja Tammisalons alueellinen liikenneturvallisuus selvitys

Roni Utriainen ja Johanna Iivonen



Kaupunkiympäristön aineistoja 2023:12

# **Roihuvuoren ja Tammisalons alueellinen liikenneturvallisuusselvitys**

Roni Utriainen ja Johanna Iivonen

Kannen kuva | Jussi Yli-Seppälä

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-364-4

ISSN | 2489-4257

# Sisällys

1	Johdanto .....	5
2	Lähtötiedot.....	6
2.1	Aluerajaus .....	6
2.2	Onnettomuusmäärien kehitys (2011–2015 ja 2016–2020).....	7
2.3	Katuverkon luokittelu.....	10
2.4	Nopeusrajoitukset.....	11
2.5	Liikennemäärät.....	13
2.6	Muut suunnitelmat .....	14
2.7	Erikoiskuljetusreitit.....	16
3	Risteysalueet .....	18
4	Jalankulku.....	21
4.1	Jalankulkijaonnettomuuspaikat.....	21
4.2	Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt .....	22
4.3	Muut kadunylitysjärjestelyt.....	24
5	Pyöräliikenne .....	25
5.1	Pyöräliikenteen tavoiteverkko .....	25
5.2	Polkupyöräonnettomuuspaikat .....	26
6	Liikenteen rauhoittaminen .....	29
6.1	Hidasteet ja muut katurakenteet.....	29
6.2	Kameravalvonta .....	30
6.3	Nopeusnäytöt.....	30
7	Koulujen ympäristöt.....	31
7.1	Roihuvuoren ala-asteen koulu.....	32
7.2	Porolahden peruskoulu .....	35
8	Asukaskysely ja maastokäynnit .....	41
8.1	Kyselytulokset.....	41
8.2	Maastokäynti .....	45
9	Toimenpide-ehdotukset .....	46
9.1	Roihuvuorentien ja Lumikintien / Prinssintien risteysen suojatiet .....	46
9.2	Roihuvuorentien eteläosa.....	47
9.3	Ruonasalmentien suojatiet.....	47
9.4	Tammisalontie.....	48
9.5	Muut toimenpidemahdollisuudet.....	48

<b>10</b>	<b>Lähdeluettelo .....</b>	<b>49</b>
	<b>Kuvailulehti .....</b>	<b>50</b>

# 1 Johdanto

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Roihuvuoren osa-alueeseen (osa Herttoniemen kaupunginosaa) ja Tammisalon kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuosina 2022–2023.

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, tärkeimpiin kohteisiin esitetään toimenpide-ehdotuksia.

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. Listalla olevia toimenpiteitä aletaan kuitenkin toteuttamaan välittömästi, kun ensimmäisiä toimenpidesuunnitelmia on saatu valmiiksi, ja uusia kohteita päivitetään investointiohjelmaan mahdollisuuksien mukaan. Osa toimenpiteistä voi olla pieniä toimenpiteitä, jotka vaativat esimerkiksi vain liikennevalojen ohjelmointia.

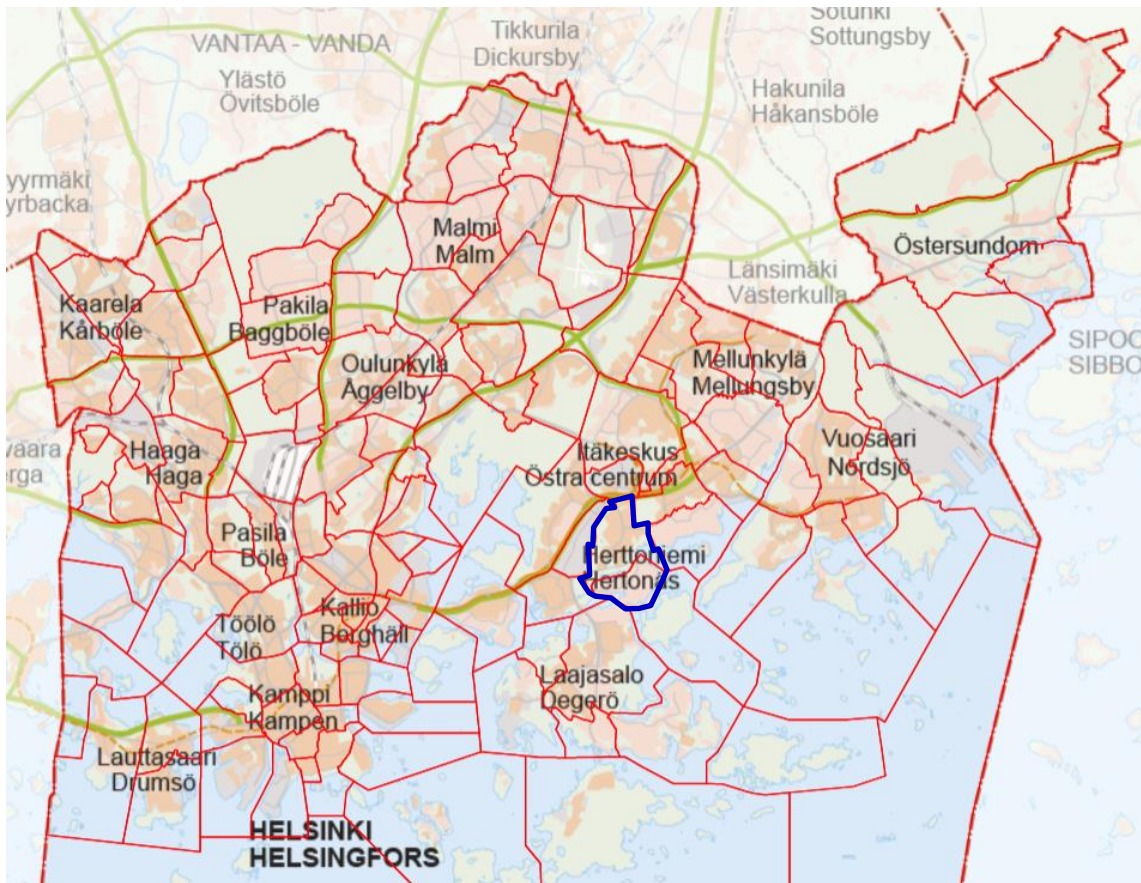
Raportissa esitetyt onnettomuustiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin, jos ei toisin mainita.

# 2 Lähtötiedot

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

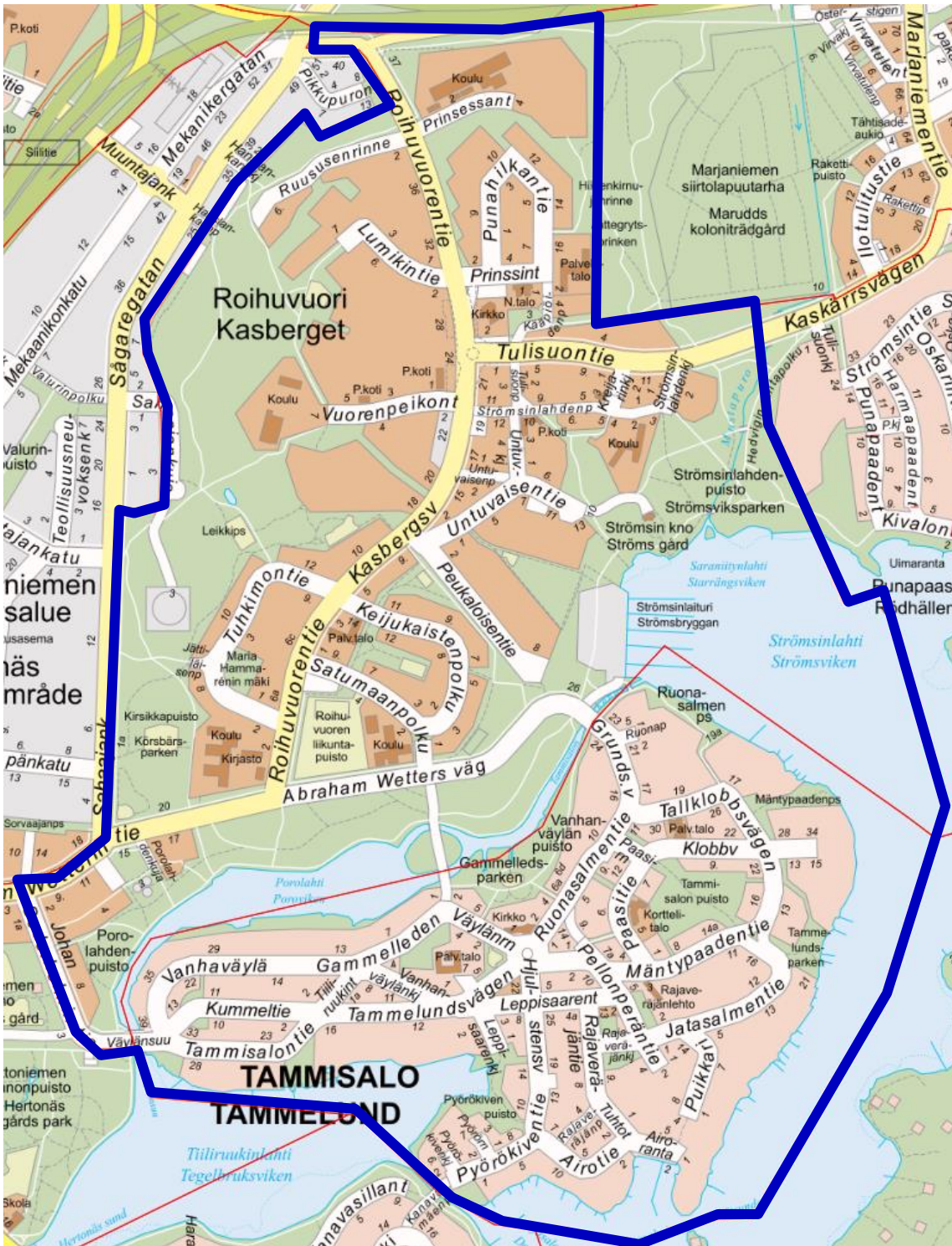
## 2.1 Aluerajaus

Tässä selvityksessä on käsitelty Roihuvuoren osa-alueita, joka sijaitsee Herttoniemen kaupunginosassa (kaupunginosanumero 43), ja Tammisalonsa, jonka kaupunginosanumero on 44. Roihuvuori ja Tammisalo sijaitsevat kaakkoisessa suurpiirissä. Tarkka sijainti kaupungissa on esitetty kuvassa 2.1. sinisellä rajauksella.



**Kuva 2.1. Roihuvuoren ja Tammisalonsa sijainti Helsingissä merkittynä sinisellä rajauksella (Helsingin kaupunki 2023a).**

Kuvassa 2.2. on esitetty alueen opaskartta ja selvityksessä tarkasteltavan alueen aluerajaus sinisellä ääri viivalla. Tammisalonsa ja Roihuvuoren välinen raja on esitetty punaisella viivalla.



Kuva 2.2. Roihuvuoren ja Tammisaloon kartta ja tarkastelualueen rajaaminen sinisellä ääriviivalla (Helsingin kaupunki 2023a).

## 2.2 Onnettomuusmäärien kehitys (2011–2015 ja 2016–2020)

Poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien jakaumat vakavuuden mukaan on esitetty taulukossa 2.1. Koko Helsingin alueella tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt viisivuotiskauskojen 2011–2015 ja 2016–2020 välillä noin 18 %. Roihuvuoren ja Tammisaloon alueilla vastaavaa vähenemää ei ole tapahtunut, vaan loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien



määrä on kasvanut yhdellä tapauksella (11 %). Yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta ei ole tapahtunut tarkastelujaksolla.

**Taulukko 2.1. Onnettomuudet vakavuuden mukaan vuosina 2011–2015 ja 2016–2020**

VAKAVUUS	MÄÄRÄ 2011–2015	MÄÄRÄ 2016–2020	MUUTOS
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	0	0	0
Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	9	10	+1
Omaisusvahinko-onnettomuudet	37	24	-13
<b>Yhteensä</b>	<b>46</b>	<b>34</b>	<b>-12</b>

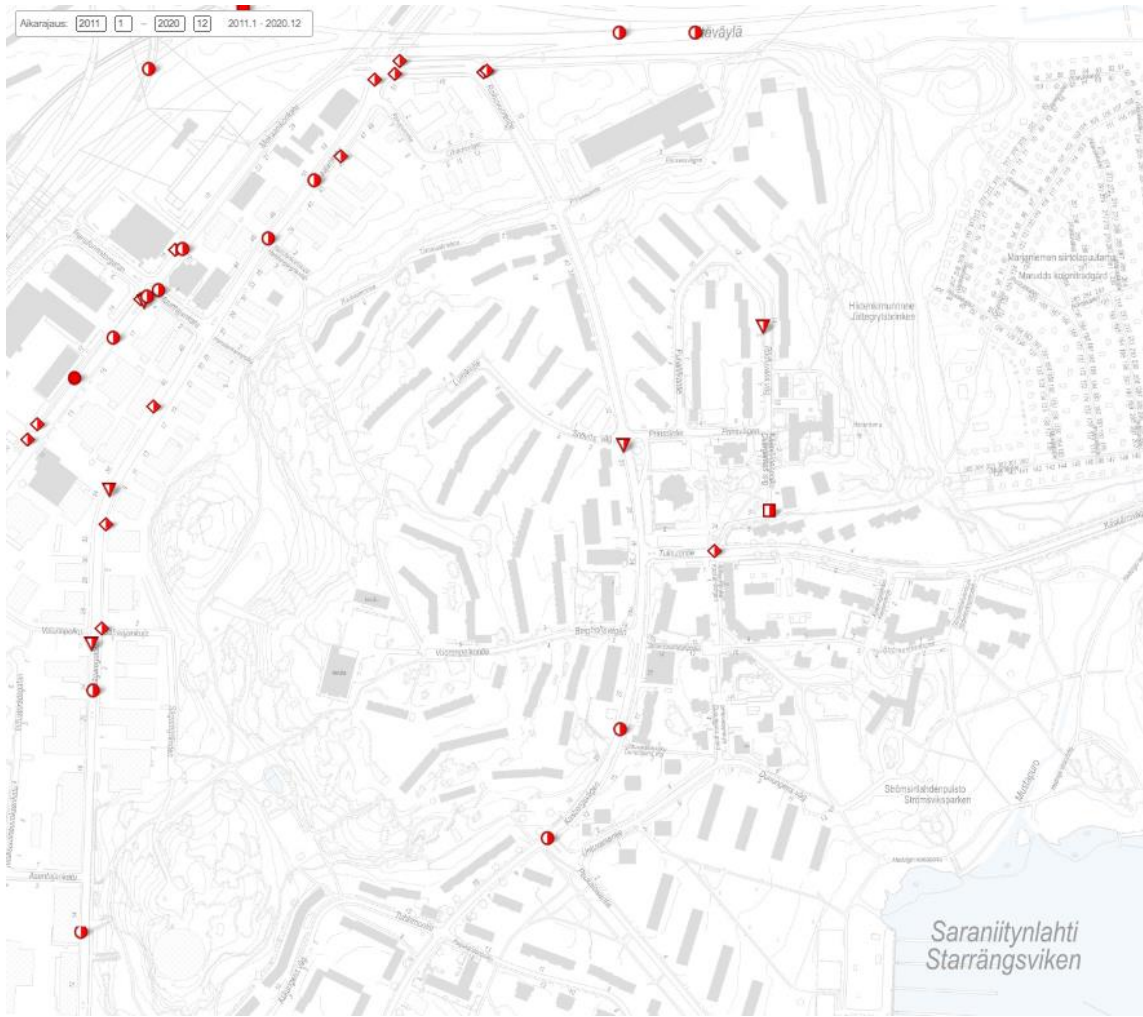
Onnettomuuksien jakauma onnettomuuslajien mukaan on esitetty taulukossa 2.2. Yksittäisten onnettomuuslajien määrät ovat varsin vähäisiä, joten muutokset voivat selittyä satunnaisvaihtelulla. Jalankulkijaonnettomuuksien määrä on kasvanut, joten asiaan kiinnitetään erityistä huomiota tässä selvityksessä.

Yleisesti on 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.

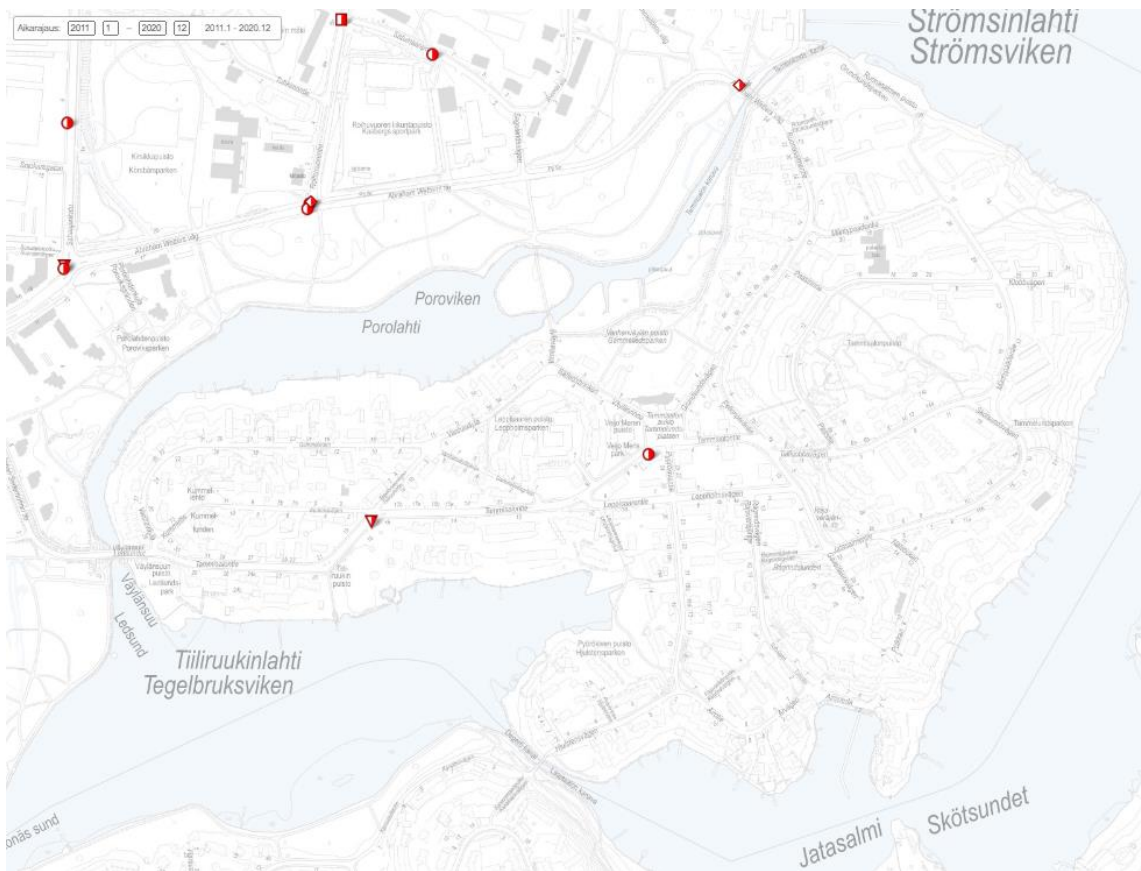
**Taulukko 2.2. Onnettomuudet onnettomuuslajin mukaan vuosina 2011–2015 ja 2016–2020**

ONNETTOMUUSLAJI	MÄÄRÄ 2011–2015	MÄÄRÄ 2016–2020	MUUTOS
Jalankulkijaonnettomuudet	2	4	+2
Polkupyöräonnettomuudet	6	5	-1
Mopo-onnettomuudet	1	2	+1
Moottoripyöräonnettomuudet	2	1	-1
Raitiovaunuonnettomuudet	0	0	0
Linja-auto-onnettomuudet	5	0	-5
Pakettiauto-onnettomuudet	5	2	-3
Kuorma-auto-onnettomuudet	1	1	0
Muu ajoneuvo -onnettomuudet	1	2	+1
Vain henkilöautoja	23	17	-6
<b>Yhteensä</b>	<b>46</b>	<b>34</b>	<b>-12</b>

Henkilövahinko-onnettomuudet (kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet) 10 vuoden ajalta kartalla eli vuosina 2011–2020 on esitetty kuvissa 2.3. ja 2.4. Suurin osa henkilövahinko-onnettomuuksista on tapahtunut Roihuvuoren alueella. Tammisalossa on tapahtunut vain kaksi henkilövahinko-onnettomuutta 10 vuoden aikana. Roihuvuorentien ja Abraham Wetterin tien risteyksessä on tapahtunut kolme henkilövahinko-onnettomuutta tarkastelujaksolla. Kaksi henkilövahinko-onnettomuutta on tapahtunut Abraham Wetterin tien ja Sahaajankadun risteyksessä sekä Roihuvuorentien ja Itäväylän rampin risteyksessä. Kasaumapaikat on käsitelty tarkemmin luvuissa 3., 4. ja 5. sekä kehittämistoimenpiteiden osalta luvussa 9. Muut henkilövahinko-onnettomuudet ovat tapahtuneet yksittäisissä sijainneissa.



**Kuva 2.3. Alueen pohjoisosan henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022a).**



**Kuva 2.4. Alueen eteläosan henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022a).**

## 2.3 Katuverkon luokittelu

Roihuvuori rajautuu lännessä Sahaajankatuun, joka on katuluokaltaan alueellinen kokoojkatu. Sahaajankatu kuuluu Herttoniemen yritysalueen osa-alueeseen, joten se jää tämän selvityksen tarkastelualueen ulkopuolelle. Roihuvuoren osa-alueen ainoa alueellinen kokoojkatu on lyhyeltä matkalta Abraham Wetterin tie, joka muuttuu paikalliseksi kokoojakaudeksi Sahaajankadun risteyksessä. Pohjoisessa Roihuvuorta rajaa Itäväylä, joka on katuluokaltaan moottoriväylä. Roihuvuoren läpi kulkee kaksi paikallista kokoojakaudeksi, Roihuvuorentie pohjois-etelä-suunnassa ja Tulisuntie länsi-itä-suunnassa. Tammisalontie läpi kulkee pääosin länsi-itä-suuntainen paikallinen kokoojkatu, joka on nimeltään Tammisalontie Tammisalontien länsiosassa ja Ruonasalmentie itäosassa. Nämä kadut yhtyvät molemmissa päissä Abraham Wetterin tiehen. Loput alueen kaduista ovat tonttikatuja. Kuvassa 2.5. on esitetty katuverkon luokitus kartalla.



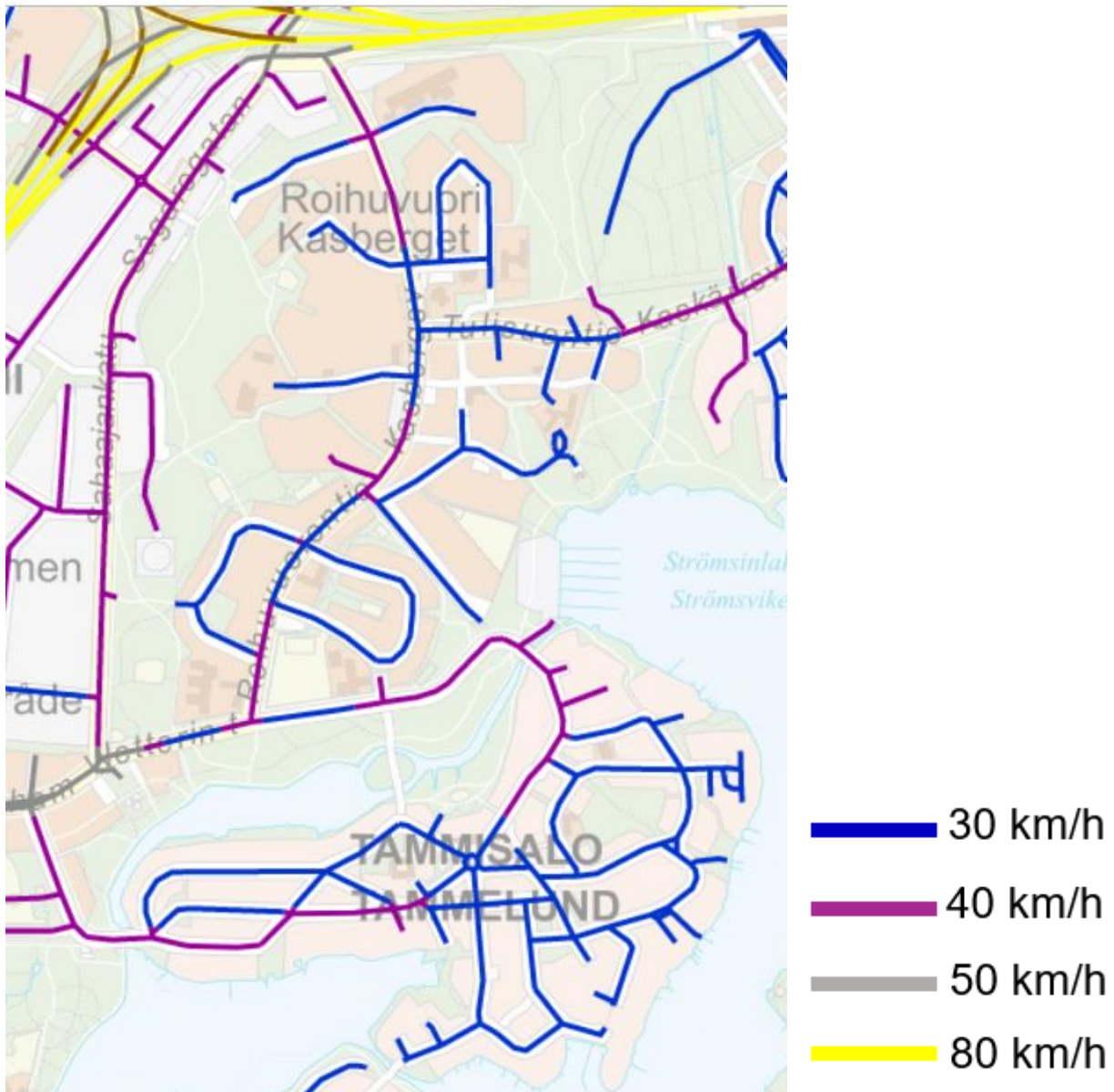
### Katuverkon luokittelu, nykytila

- ▬▬ Moottoriväylä
- ▬ Pääkatu
- ▬ Alueellinen kokoojkatu
- ▬ Paikallinen kokoojkatu
- ▬ Tonttikatu

Kuva 2.5. Katuverkon luokitus (Helsingin kaupunki 2021).

## 2.4 Nopeusrajoitukset

Roihuvuoren ja Tammisalonskatujen nopeusrajoituksena on pääosin alueellinen 30 km/h -rajoitus. Kokoojakaduilla rajoitus on 40 km/h, lukuun ottamatta Roihuvuorentien, Tulisuohtien ja Tammisalons aukion pistemäisiä 30 km/h -rajoituksia. Kuvassa 2.6. on esitetty nopeusrajoitukset vuoden 2020 tilanteessa. Kuvasta puuttuu Abraham Wetterin tien pistemäisen 30 km/h-rajoitusalueen vuonna 2023 toteutettu laajentaminen Satumaanpolun risteyksen länsipuolelta risteyksen itäpuolelle.



**Kuva 2.6. Nopeusrajoitukset vuoden 2020 tilanteessa (Helsingin kaupunki 2019a).**

Roihuvuoren ja Tammisaloon nopeusrajoitukset ovat lähes täysin vuonna 2018 hyväksytyjen nopeusrajoitusperiaatteiden mukaiset. Vain Abraham Wetterin tien länsiosan nopeusrajoitus on nyt 50 km/h ja se laskee myöhemmin 40 km/h:ksi, jolloin nopeusrajoitus on alueellisia kokoojakatuja koskevan periaatteen mukainen. Muutos toteutetaan kadun peruskorjauksen yhteydessä noin vuonna 2025. Kuvassa 2.7. on esitetty myöhemmin nopeusrajoitusperiaatteiden mukaisiksi muuttuvat nopeusrajoitukset.

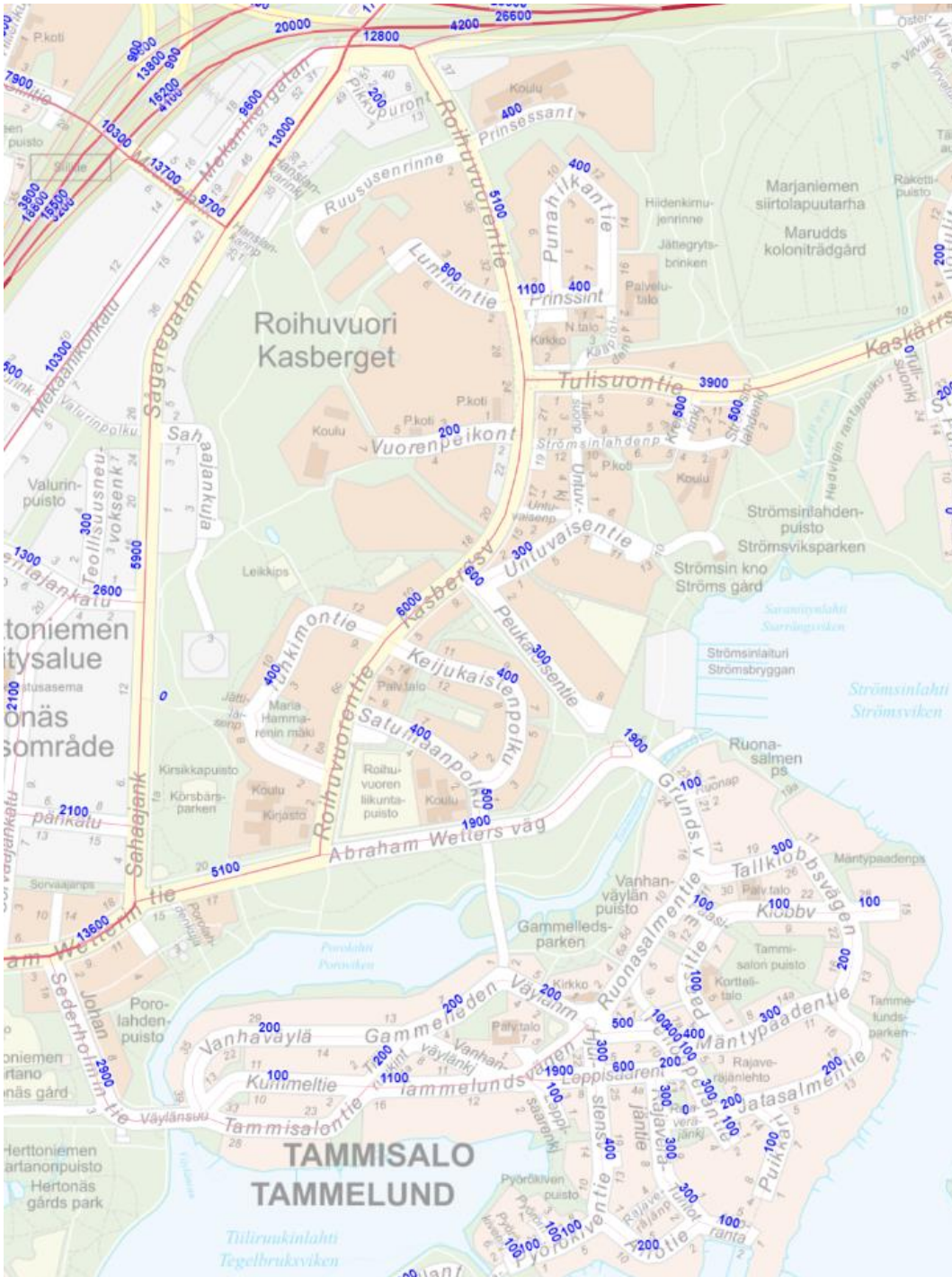


■ Nopeusrajoitus laskee 10 km/h katu ympäristön ja/tai maankäytön muuttuessa

**Kuva 2.7. Myöhemmin nopeusrajoitusperiaatteiden mukaisiksi muuttuvat rajoitukset (Helsingin kaupunki 2018a).**

## 2.5 Liikennemäärät

Suurimmat moottoriajoneuvojen liikennemäärät tarkastelualueella ovat Abraham Wetterin tiellä, jossa syksyn keskimääräinen arkivuorokauden liikenne (KAVL) vuonna 2018 oli 13 600 ajoneuvoa vuorokaudessa Sahaajankadun risteuksen länsipuolella. Roihuvuorentien liikennemäärä oli vuoden 2016 laskennassa 5100–6000 ja Tulisuntien 3900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Johan Sederholmin tien laskennassa vuonna 2018 syksyn KAVL oli 2 900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Alueen muiden katujen liikennemäärät ovat edellä mainittua määrää pienempiä. Kuvassa 2.8 on esitetty liikennemääräkarta vuodelta 2017. Vuoden 2018 laskennat eivät näy kartassa.

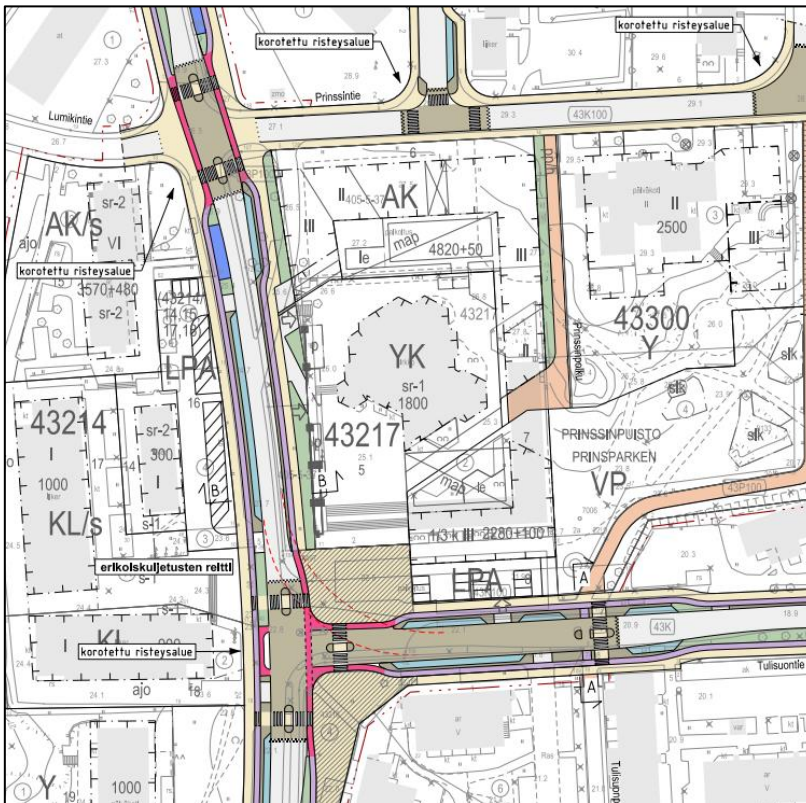


Kuva 2.8. Liikennemäärät (Helsingin kaupunki 2023a).

## 2.6 Muut suunnitelmat

Tässä luvussa on esitetty tiivis kuvaus tärkeimmistä Roihuvuoreen ja Tammisaloon liittyvistä suunnitelmista, jotka vaikuttavat liikenneturvallisuuteen. Osa suunnitelmista on jo hyväksytty ja osa on luonnosvaiheessa.

- Roihuvuoren keskustan liikennejärjestelyistä** on tehty aiempi päätös voimassa olevan asemakaavan käsittelyn yhteydessä jo vuonna 2006 (kaupunkisuunnittelulautakunta 21.9.2006). Alueen katusuunnitelmat hyväksyttiin yleisten töiden lautakunnassa 24.1.2017 (Helsingin kaupunki 2017). Suunnitelmissa keskustan keskeisin risteys (Roihuvuorentien ja Tulisuohtien risteys) oli esitetty muutettavaksi kiertoliittymäksi, mikä aiheutti paljon vastustusta. Katujen rakennussuunnittelua ei ole päätöksen jälkeen jatkettu, vaan tarkempi suunnittelu on jäänyt odottamaan kirkon korttelin ja sen lähiympäristön kaavamutosta.
- Roihuvuoren täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet** hyväksyttiin liikennesuunnitteluperiaatteiden osalta kaupunkiympäristölautakunnassa 8.12.2020. Roihuvuoren keskustan alueella on tekeillä kaksi asemakaavamuutosta: kirkon kortteli lähiympäristöineen ja Roihuvuorentien katualueen muutos. Katukaavan yhteydessä on tarkoitus viedä päätöksentekoon myös Roihuvuoren keskustan liikennesuunnitelma syyskaudella 2023 (Kuva 2.9.). Kaava- ja liikennetarkaisut parantavat kävelyn, pyöräilyn ja julkisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.



**Kuva 2.9. Ote Roihuvuoren keskustan liikennesuunnitelmaluonnoksesta (Helsingin kaupunki 2023b).**

- Keskustaosuuden ratkaisujen hyväksymisen jälkeen alkuvuodesta 2024 siirtyä valmisteluun **Roihuvuorentien eteläosan liikennesuunnitelma**, jossa yksisuuntaistetaan ja parannetaan kadun pyöräiliikennejärjestelyitä ja Roihuvuorentien sivukatujen risteysjärjestelyitä. Sivukatujen liittymiin suunnitellaan suojateiden tilalle ylijatketut jalkakäytävät.
- Itäbaanan yleissuunnitelmaa** valmistellaan Valurinkadun ja Virvatulentien väliselle osuudelle. Osuus sivuaa tarkastelualueen pohjoisosaa, mutta on pääosin liikenneturvallisuus selvityksen tarkastelualueen rajauksen ulkopuolella. Suunnitelma on tarkoitus viedä päätöksentekoon syyskaudella 2023.



5. Tarkastelualueen ulkopuolelle lännessä rajautuvan Linnanrakentajantien pohjoisosan katusuunnitelma hyväksyttiin kaupunkiympäristölautakunnassa 7.2.2023. Samaan aikaan valmistelussa olleiden **Linnanrakentajantien eteläosan, Abraham Wetterin tien sekä Johan Sederholmin tien suunnittelu** on sen sijaan toistaiseksi keskeytetty. Näiden katuosuuksien jatkosuunnittelun ja toteutuksen aikataulu ei ole tällä hetkellä tiedossa. Abraham Wetterin tien sekä Johan Sederholmin tien läheisyyteen rakentuvat palvelut tuovat alueelle liikennettä, joka edellyttää erityisesti jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden kehittämistä. Katujen liittymää ohjataan toteutuksen myötä liikennevaloin (Kuva 2.10.).

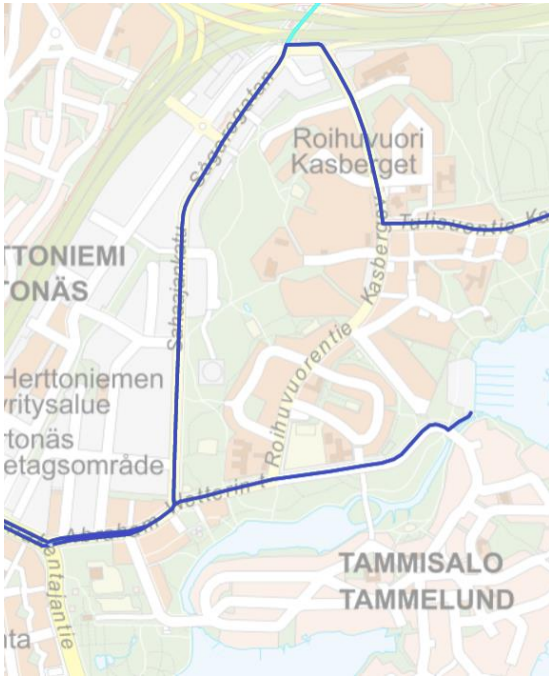


Kuva 2.10. Ote Abraham Wetterin tien katusuunnitelmaluonnoksesta välillä Johan Sederholmin tie ja Sahaajankatu (Helsingin kaupunki 2023c).

6. **Tammisaloon** on käynnistymässä tarpeellisilta osin uuden asemakaavan laatiminen vuonna 2013 tehtyjen asemakaavan muutosperiaatteiden pohjalta. Samassa yhteydessä suunnitellaan alueelle uusia liikennejärjestelyitä.

## 2.7 Erikoiskuljetusreitit

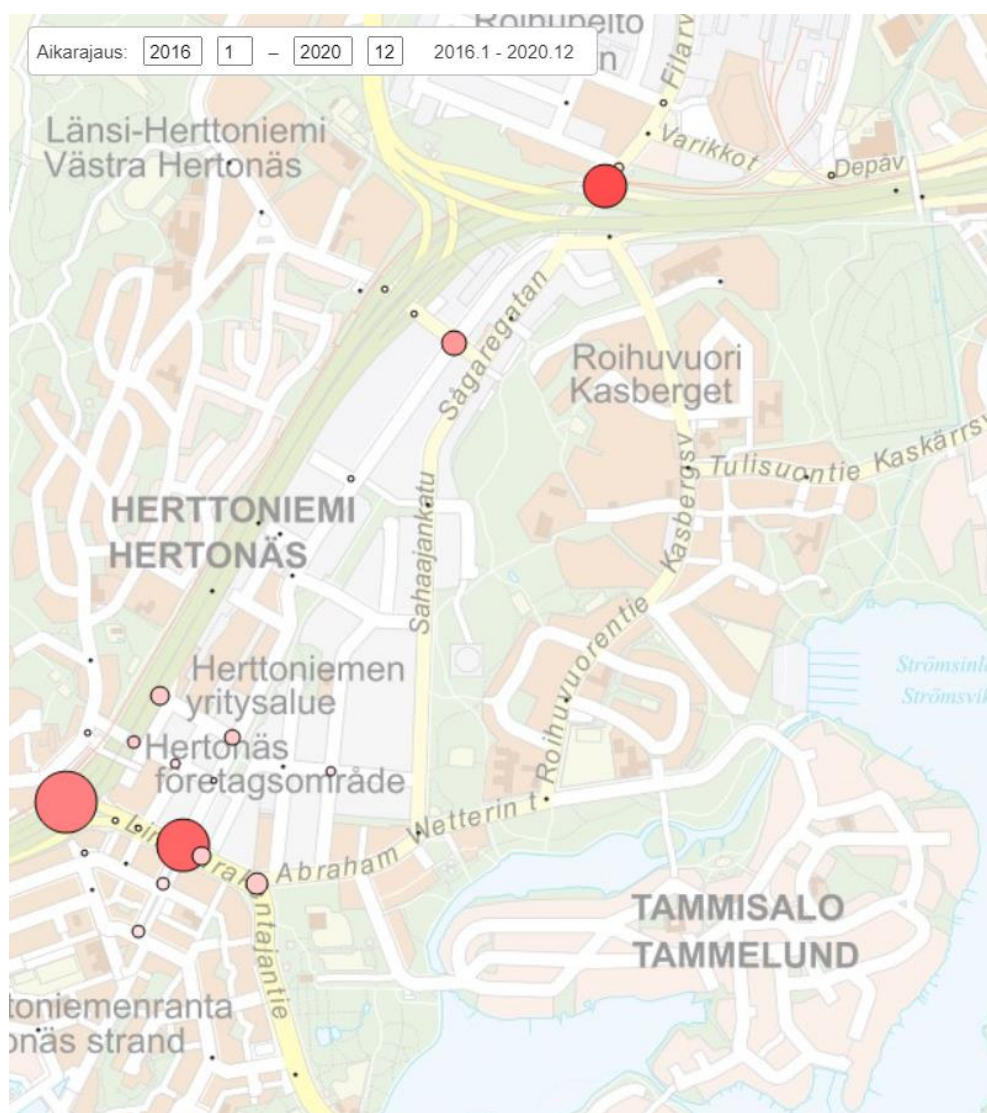
Roihuvuoressa on muutamia katuja, jotka toimivat osana erikoiskuljetusreitistöä (Kuva 2.11.). Kaikki reitit alueella kuuluvat tavoiteluokkaan 40 x 6 x 6 metriä (pituus x leveys x korkeus). Reitistöt vaikuttavat siihen, millaisia ratkaisuja voidaan esittää toimenpiteiksi reittikaduille kuten hidasteisiin ja ajoradan kavennuksiin.



**Kuva 2.11. Erikoiskuljetusreitit.**

# 3 Risteysalueet

Risteysalueiden turvallisuutta on analysoitu onnettomuuksien lukumäärän ja IND5-luvun avulla. Kuva 3.1. sisältää risteysten onnettomuusanalyysin, jossa ympyrän halkaisija kuvaa liittymässä tapahtuneiden onnettomuuksien määrää ja värin tummuus onnettomuuksien vakavuutta (IND5-luku). Analyysiin lasketaan mukaan viiden vuoden onnettomuudet (vuosilta 2016–2020). Onnettomuus lasketaan mukaan liittymää kuvaavaan ympyrään, kun se on sidottu liittymäpisteeseen (liittymän keskipiste) ja tapahtunut 50 metrin säteellä liittymäpisteestä. IND5-luku lasketaan kaavalla: (henkilövahinko-onnettomuudet + 0,2 \* omaisuusvahinko-onnettomuudet) / 5. Ympyrän väri tummenee IND5-luvun kasvaessa.



Kuva 3.1. Risteysten onnettomuusmalli (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022a).

Taulukossa 3.1. on esitetty risteykset, joissa on tapahtunut lukumääräisesti eniten onnettomuuksia Roihuvuoren ja Tammisalon alueilla.

**Taulukko 3.1. Risteykset, joissa lukumääräisesti eniten onnettomuuksia (vuodet 2016–2020) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022a).**

PISTE	LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
2585	2	0,4	ABRAHAM WETTERIN TIE	ROIHUVUORENTIE
2737	2	0,24	ABRAHAM WETTERIN TIE	SAHAAJANKATU
1927	2	0,24	ROIHUVUORENTIE	RAMPPI ITÄVÄYLÄLLE
4003	2	0,24	SATUMAANPOLKU	ROIHUVUORENTIE
687	2	0,08	ROIHUVUORENTIE	TULISUONTIE
2593	2	0,08	TULISUONTIE	KREIJARINKUJA
2807	1	0,2	PYÖRÖKIVENTIE	TAMMISALONAUKIO
317	1	0,04	VÄYLÄNSUU	JOHAN SEDERHOLMIN TIE
1220	1	0,04	UNTUVAISENTIE	UNTUVAISENKUJA
1286	1	0,04	RUONASALMENTIE	RUONAPOLKU
1915	1	0,04	PEUKALOISENTIE	ROIHUVUORENTIE
3505	1	0,04	JOHAN SEDERHOLMIN TIE	ABRAHAM WETTERIN TIE
3666	1	0,04	RUONASALMENTIE	PAASIRINNE
3889	1	0,04	ROIHUVUORENTIE	PRINSSINTIE
5041	1	0,04	ROIHUVUORENTIE	VUORENPEIKONTIE

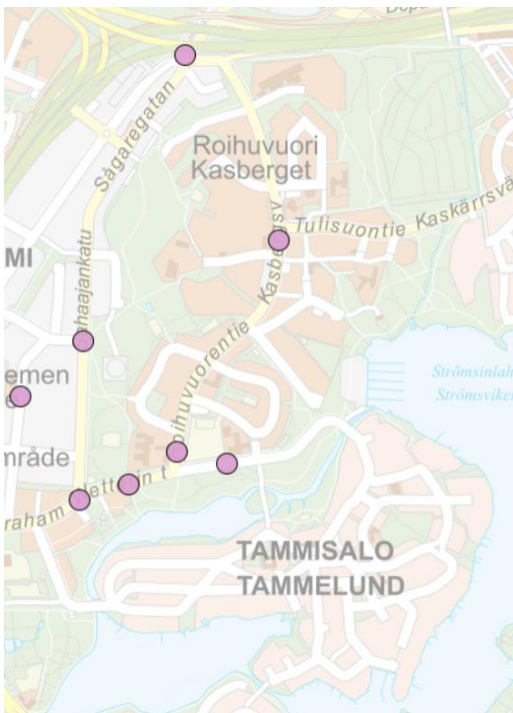
Taulukossa 3.2. on esitetty risteykset, joissa on suurin IND5-luku tarkastelujaksona Roihuvuoren ja Tammisalon alueilla.

**Taulukko 3.2. Risteykset, joissa suurin IND5-luku (vuodet 2016–2020) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022a).**

PISTE	LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
2585	2	<b>0,4</b>	ABRAHAM WETTERIN TIE	ROIHUVUORENTIE
2737	2	<b>0,24</b>	ABRAHAM WETTERIN TIE	SAHAAJANKATU
1927	2	<b>0,24</b>	ROIHUVUORENTIE	RAMPPI ITÄVÄYLÄLLE
4003	2	<b>0,24</b>	SATUMAANPOLKU	ROIHUVUORENTIE
2807	1	<b>0,2</b>	PYÖRÖKIVENTIE	TAMMISALONAUKIO
687	2	<b>0,08</b>	ROIHUVUORENTIE	TULISUONTIE
2593	2	<b>0,08</b>	TULISUONTIE	KREIJARINKUJA
317	1	<b>0,04</b>	VÄYLÄNSUU	JOHAN SEDERHOLMIN TIE
1220	1	<b>0,04</b>	UNTUVAISENTIE	UNTUVAISENKUJA
1286	1	<b>0,04</b>	RUONASALMENTIE	RUONAPOLKU
1915	1	<b>0,04</b>	PEUKALOISENTIE	ROIHUVUORENTIE
3505	1	<b>0,04</b>	JOHAN SEDERHOLMIN TIE	ABRAHAM WETTERIN TIE
3666	1	<b>0,04</b>	RUONASALMENTIE	PAASIRINNE
3889	1	<b>0,04</b>	ROIHUVUORENTIE	PRINSSINTIE
5041	1	<b>0,04</b>	ROIHUVUORENTIE	VUORENPEIKONTIE

Eniten onnettomuuksia lukumääräisesti eli kaksi onnettomuutta vuosina 2016–2020 on sattunut kuudessa eri risteyksessä, jotka kaikki sijaitsevat Roihuvuoressa. Risteyksien onnettomuusmäärä (kaksi) on 810. suurin Helsingin kaikista risteyksistä tällä aikavälillä, joten kaupungin tasolla tarkasteltuna onnettomuusmäärät risteyksissä ovat vähäisiä. Suurin IND5-luku on Abraham Wetterin tien ja Roihuvuorentien risteyksessä, 0,4. Risteyksessä on tapahtunut kaksi henkilövahinko-onnettomuutta vuosina 2016–2020. IND5-luku on 314. suurin Helsingin kaikista risteyksistä tällä aikavälillä. Muissa alueen risteyksissä suurin onnettomuusmäärä on korkeintaan kaksi ja IND5-luku korkeintaan 0,24. Muissa alueen risteyksissä on myös tapahtunut korkeintaan yksi henkilövahinko-onnettomuus viiden vuoden tarkastelujaksolla.

Kuvassa 3.2. on esitetty alueen liikennevaloristeykset. Abraham Wetterin tiellä on liikennevalot Sahaajankadun risteyksessä ja lisäksi kahdet suojatievalot. Roihuvuorentiellä on liikennevalot Tulisuntien ja Vuorenpeikontien risteyksissä sekä yhdet suojatievalot. Suojatievalot sijaitsevat osoitteessa Roihuvuorentie 2 sijaitsevan Porolahden peruskoulun toimipaikan kohdalla.



**Kuva 3.2. Liikennevaloristeykset (Helsingin kaupunki 2023a).**

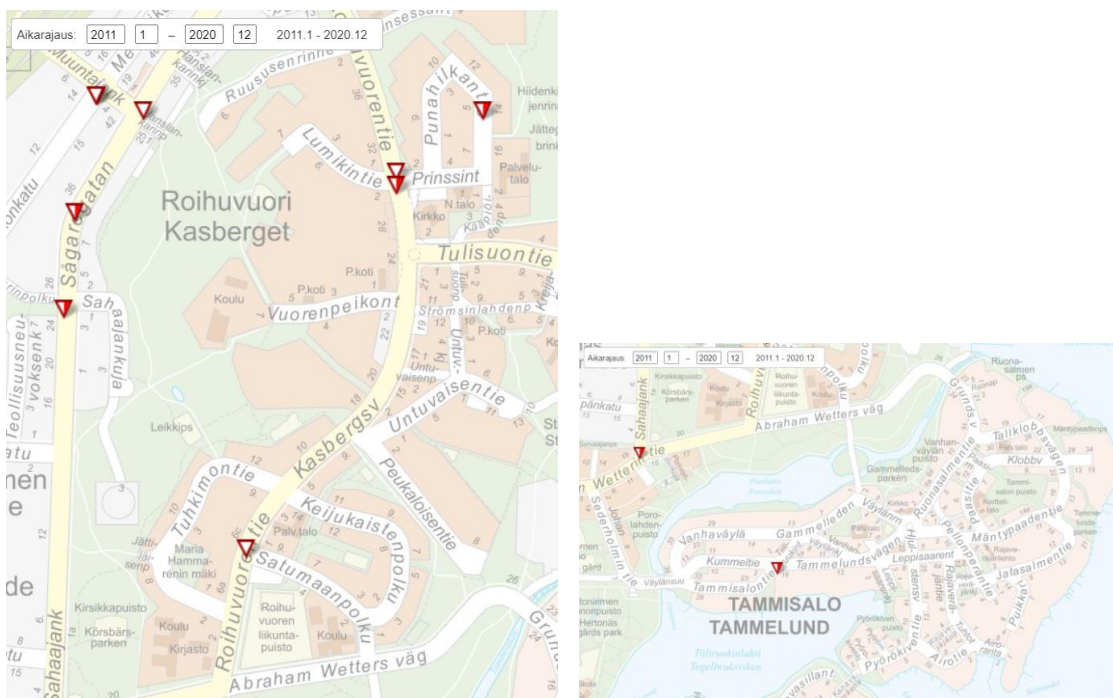
Risteysonnettomuuksien tarkastelun perusteella ei noussut selkeitä toimenpidetarpeita risteysalueille. Samantyyppisiä onnettomuuksia ei esiintynyt risteyksissä viiden vuoden tarkastelujaksolla, joten tapahtuneet onnettomuudet olivat yksittäistapauksia. Luvuissa 4. ja 5. on käsitelty jalankulku- ja polkupyöräonnettomuuksia tarkemmin, joiden perusteella on nostettu toimenpide-ehdotuksia myös risteysalueille.

# 4 Jalankulku

Tässä luvussa on käsitelty kohteet, joissa on tapahtunut 10 viimeisimmän vuoden aikana eniten jalankulkijaonnettomuuksia. Lisäksi on käsitelty suojateiden ja muiden kadunlylitysjärjestelyjen turvallisuutta.

## 4.1 Jalankulkijaonnettomuuspaikat

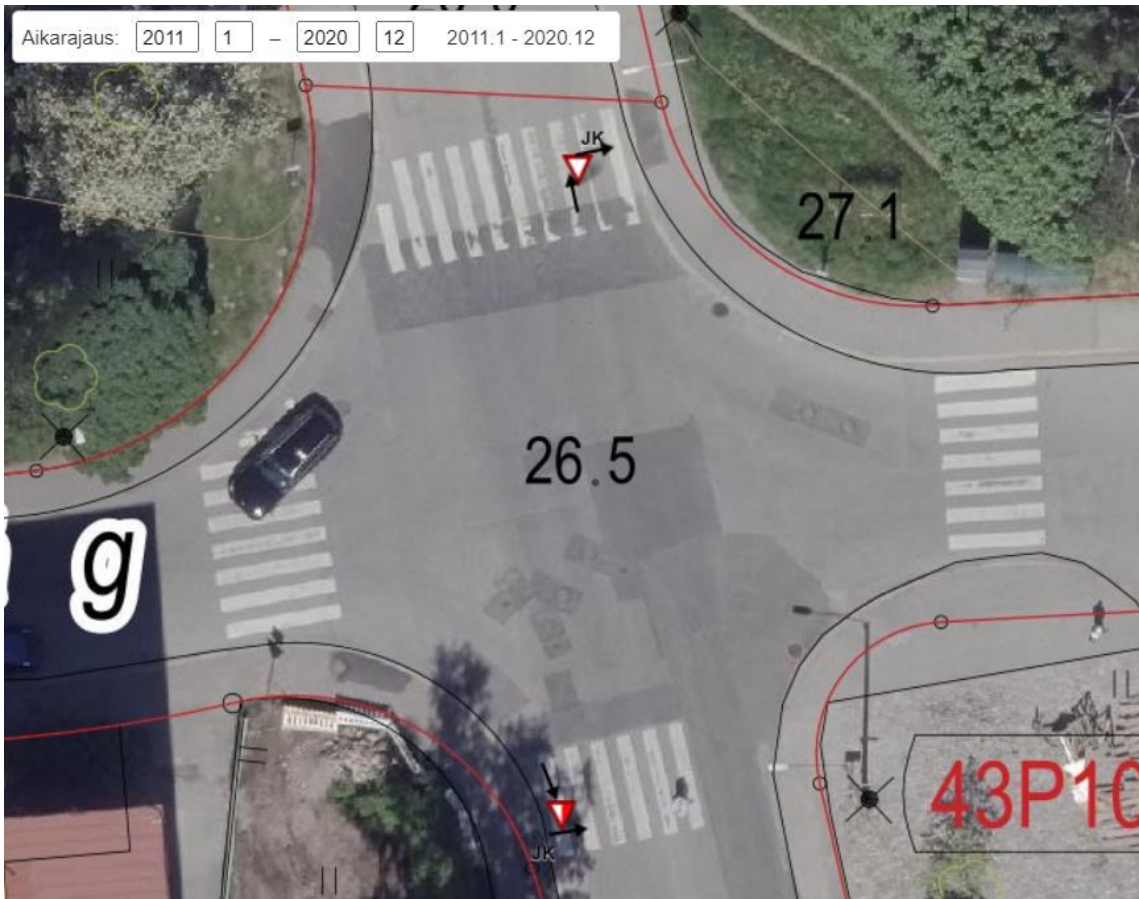
Jalankulkijaonnettomuuksia tapahtui vuosina 2011–2020 yhteensä kuusi, joista neljä johti loukkaantumiseen. Onnettomuuksista neljä tapahtui suojatiellä. Jalankulkijaonnettomuuksien määrä kasvoi kahdella onnettomuudella viisivuotisjaksojen 2011–2015 ja 2016–2020 välillä kahdesta onnettomuudesta neljään onnettomuuteen. Kuvassa 4.1. on esitetty jalankulkijaonnettomuudet kartalla vuosina 2011–2020. Jalankulkijaonnettomuuksia on tapahtunut yhteensä kolme Roihuvuorentien ylittävillä suojateilla 10 vuoden aikana, mutta kaikki onnettomuudet tapahtuivat eri suojateilla. Kaksi onnettomuutta on tapahtunut Lumikintien / Prinssintien risteysalueella. Loput kolme onnettomuutta ovat tapahtuneet Punahilkantiellä, Abraham Wetterin tiellä ja Tammisalontieltä.



**Kuva 4.1. Jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022a).**

Eniten jalankulkijaonnettomuuksia, yhteensä kaksi, on tapahtunut Roihuvuorentien ylittävillä suojateilla Lumikintien / Prinssintien risteysalueella. Kuvassa 4.2. on esitetty kuva liikenneonnettomuusrekisteristä. Kuvassa näkyvät jalankulkijaonnettomuuksien sijainnit vuosina 2011–2020. Toinen onnettomuuksista on sattunut pohjoisemmalla ja toinen eteläisellä suojatiellä. Törmäyksen osapuolena ollut henkilöauton kuljettaja on toisessa tapauksessa ajanut pohjoista kohti ja toisessa etelää kohti. Onnettomuuksissa ajonopeus on arvioitu maltilliseksi, ja tapaukset ovat liittyneet kuljettajan havainnointivirheeseen. Suojatiet sijaitsevat 30 km/h -nopeusrajoitusalueella ja ne ovat varustettuja

pelkin tiemerkinnoin. Suojatieylitys on melko pitkä (noin 9,5 metriä), mikä voi vaikeuttaa jalankulkijan havaitsemista. Roihuvuorentien liikennesuunnitelmaluonnoksessa tarkasteltavaan risteykseen on suunniteltu keskisaarekkeet ja hidasteet. Toimenpiteet lyhentäisivät jalankulkijan kerralla ylittämää matkaa, auttaisivat moottoriajoneuvojen kuljettajaa havaitsemaan jalankulkijat ajoissa ja rauhoittaisivat ajonopeuksia.



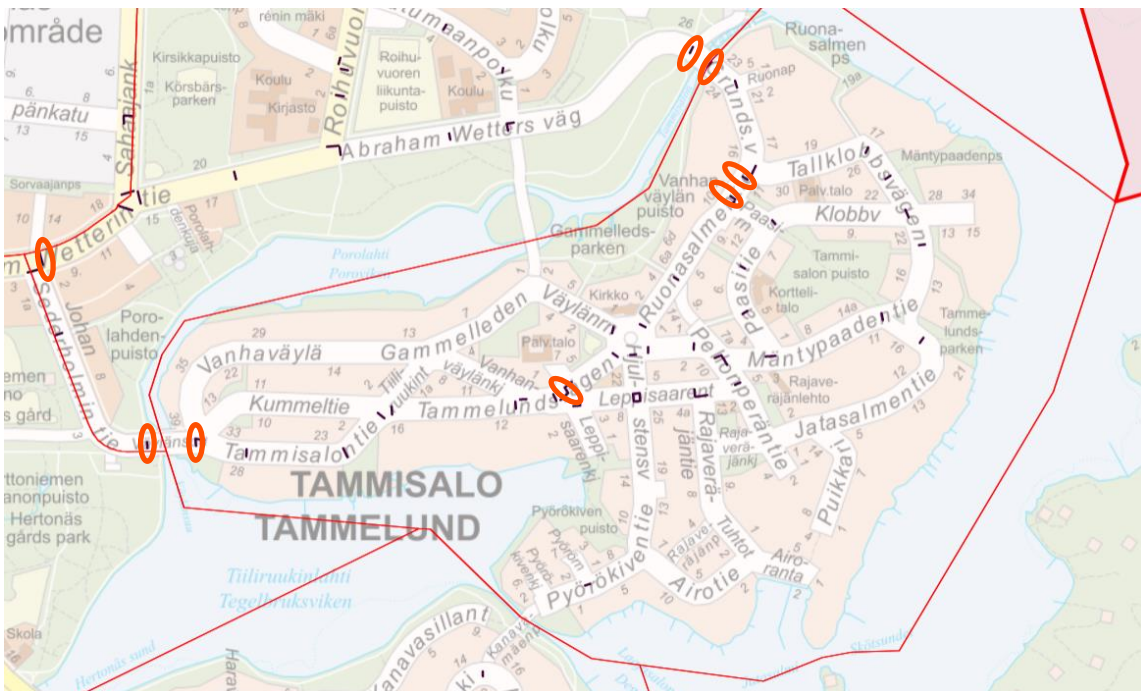
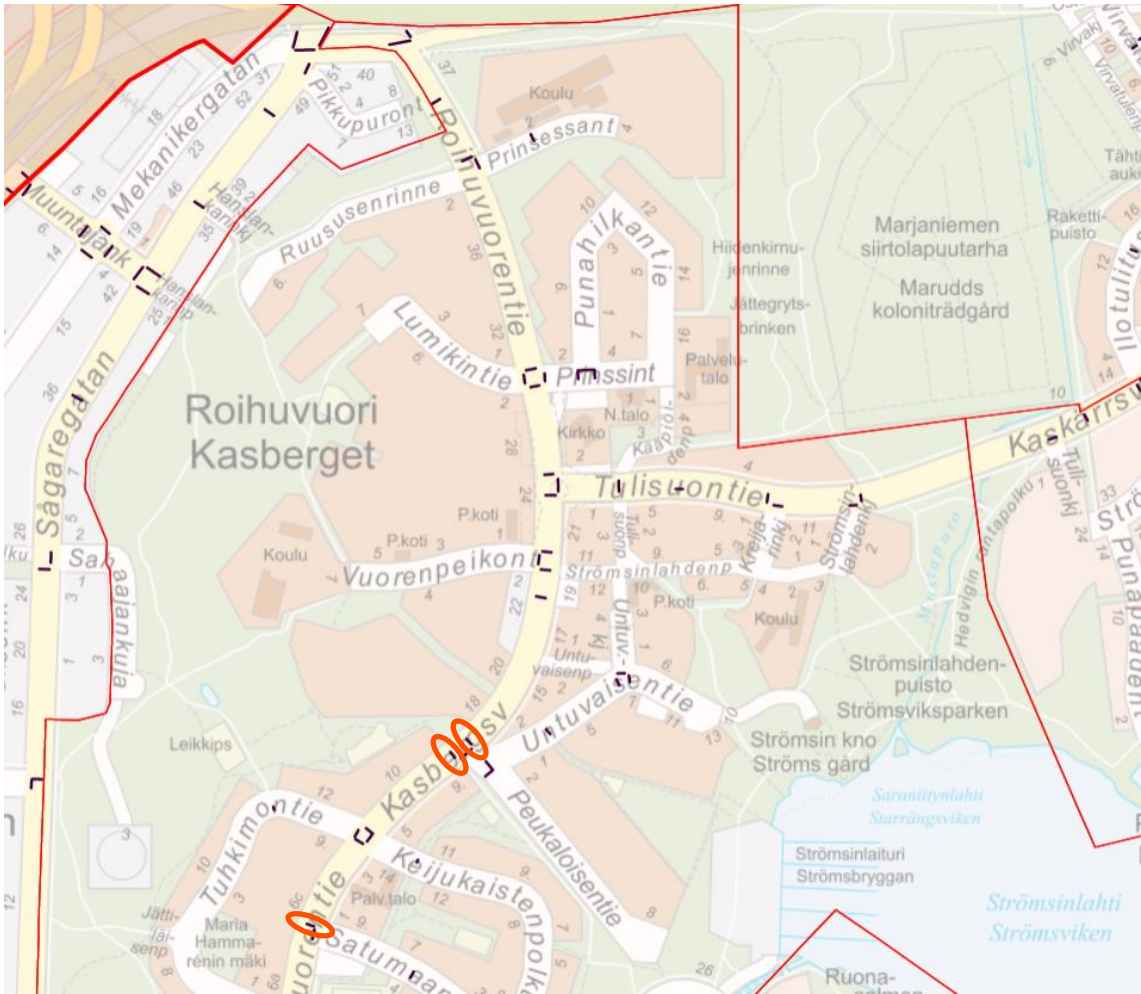
**Kuva 4.2 Roihuvuorentien ja Prinssintien / Lumikintien risteys ja jalankuljajaonnettomuudet vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022a).**

Toimenpide-ehdotus risteysalueelle on esitetty luvussa 9.1.

## 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 (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)

Roihuvuoren ja Tammisalons alueella sijaitsee vuoden 2023 tilanteessa 11 punaisen luokan suoja-tietä. Nämä suojatiet on ympyröity punaisella kartalle kuvassa 4.3. Kuvassa on esitetty alueen kaikki suojatiet violeteilla viivoilla. Suojatieaineisto on päivitetty viimeksi vuonna 2014, joten aineisto ei sisällä viimeisien vuosien aikana tapahtuneita muutoksia.



Kuva 4.3. Suojateiden sijainnit violeteilla viivoilla. Punaisen luokituksen suojatiet on ympyröity punaisella.



Kaikki punaisen luokituksen suojatiet Roihuvuoressa ja Tammisalossa lukuun ottamatta Abraham Wetterin tien ja Johan Sederholmin tien risteuksen suojatietä saavat luokituksensa, koska suojatiet sijaitsevat 40 km/h -nopeusrajoitusalueella eikä suojateilla ole turvallisuustoimenpiteitä kuten hidastetta tai keskisaareketta. Abraham Wetterin tien ja Johan Sederholmin tien risteuksen suojatiellä on keskisaareke. Suojatie saa kuitenkin punaisen luokituksen, koska kadun nopeusrajoitus on 50 km/h ja suojatie ylittää kaksi samansuuntaista kaistaa.

Punaisen luokituksen suojateiden turvallisuutta voisi parantaa seuraavilla toimenpiteillä:

- Roihuvuorentien ja Peukaloisientien risteuksen suojatiet: nopeusrajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa
- Roihuvuorentien ylittävä suojatie Satumaanpolun risteyksessä: nopeusrajoituksen alentaminen 30 kilometriin tunnissa
- Ruonasalmentien ylittävä suojatie Porolahden kanavan sillan pohjoispuolella: korotettu suojatie
- Ruonasalmentien ylittävä suojatie Porolahden kanavan sillan eteläpuolella: ei toimenpiteitä
- Ruonasalmentien ylittävät suojatiet Mäntypaadentien ja Paasirinteen risteyksissä: suojateiden poisto
- Tammisalontien ylittävä suojatie Leppisaarentien risteyksessä (itähaara): mahdollinen toimenpide korotettu suojatie (ratkaisu tarkentuu myöhemmin).
- Tammisalontien ylittävä suojatie Vanhaväylän risteyksessä: mahdollinen toimenpide keskisaareke (ratkaisu tarkentuu myöhemmin)
- Johan Sederholmin tien ylittävä suojatie Väylänsuun sillan länsipuolella: korotettu suojatie
- Abraham Wetterin tien ylittävä suojatie Johan Sederholmin tien risteyksessä: liikennevalot

### 4.3 Muut kadunylitysjärjestelyt

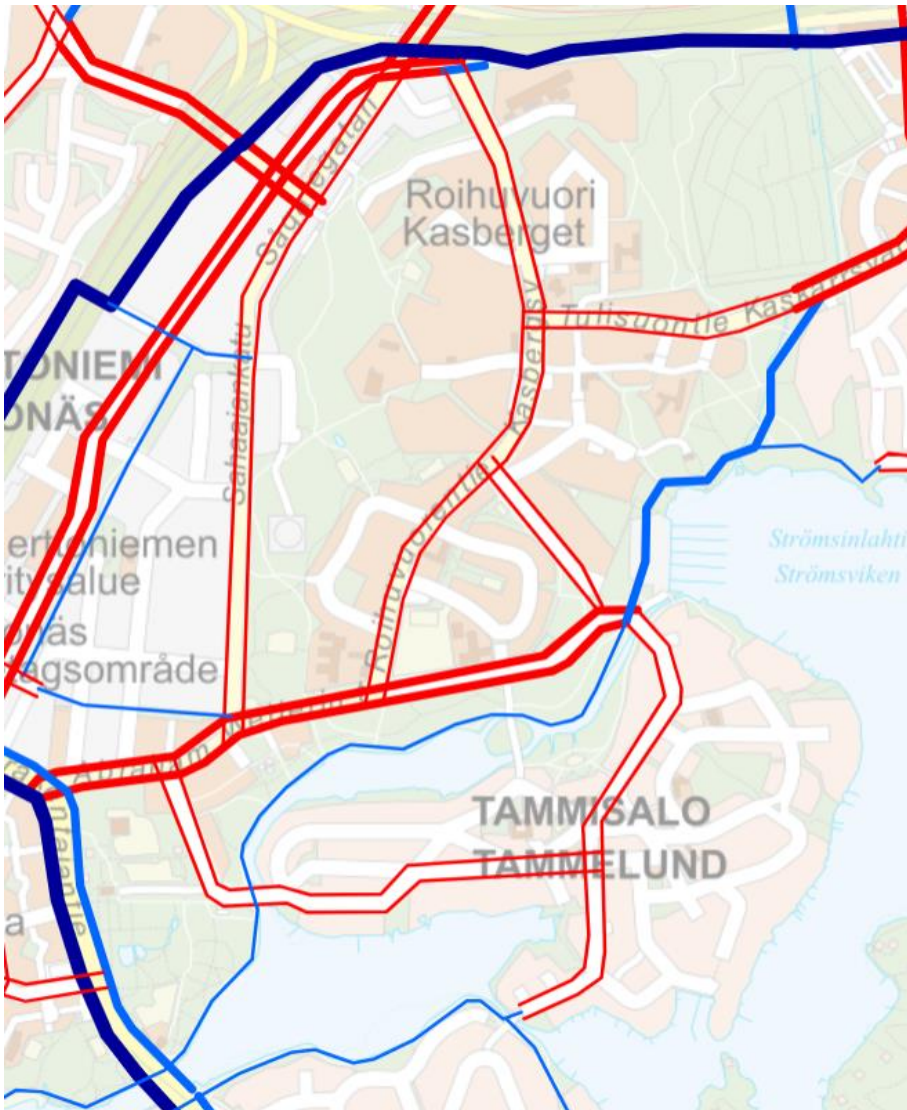
Muut suojatiet Roihuvuoren ja Tammisalon alueella saavat keltaisen tai vihreän luokituksen. Suurin osa suojateista sijaitsee tonttikaduilla 30 km/h tai paikallisilla kokoojakaduilla 40 km/h nopeusrajoitusalueella. Suojatiet ovat pääosin valo-ohjaamattomia. Paikallisilla kokoojakaduilla on käytetty monissa kohteissa keskisaarekkeita ja muutaman suojatien yhteydessä myös hidasteita tai kavenuksia. Muutamalla suojatiellä on erilliset suojatieliikennevalot.

# 5 Pyöräliikenne

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

## 5.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

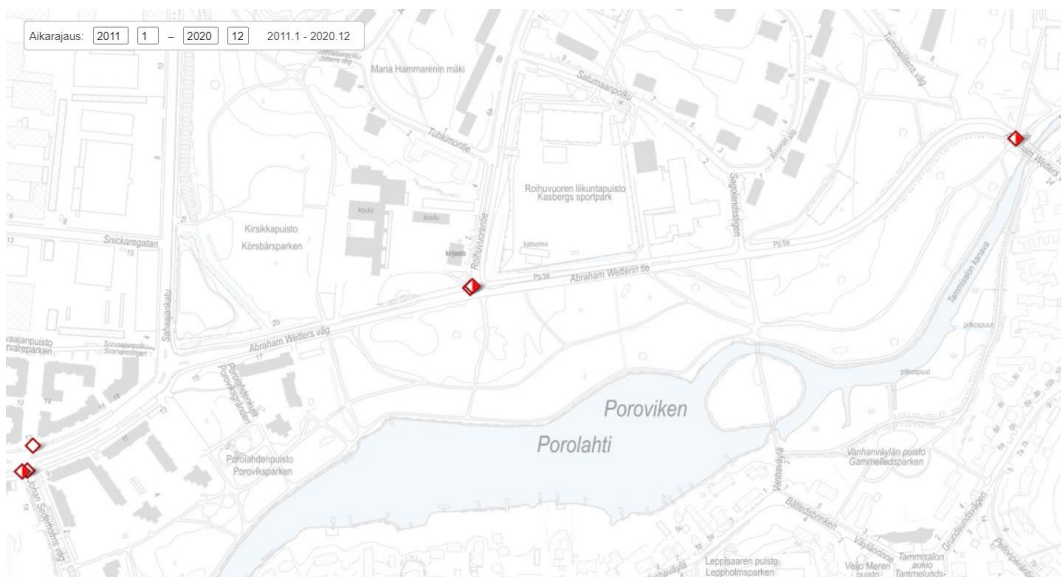
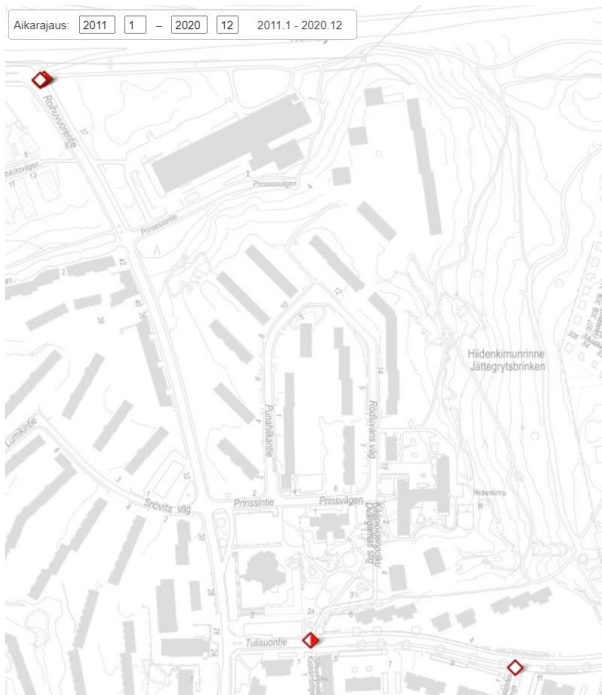
Roihuvuoren ja Tammisalons pyöräliikenteen nykyverkko koostuu pääasiassa kaksisuuntaisista pyöräteistä, joko yhdistetyistä jalkakäytävistä ja pyöräteistä tai rinnakkain olevista jalkakäytävistä ja pyöräteistä, jotka on erotettu pääosin tiemerkinällä. Pyöräteitä on pääosin kokoojakatujen varsilla sekä runsaasti puistoissa ja metsissä kulkevia virkistysreittejä. Tonttikaduilla Roihuvuoressa ja Tammisalossa pyöräliikenne on pääosin ohjattu ajoradalle. Näillä osuuksilla pyöräliikenteen turvallisuutta voidaan parantaa erityisesti rauhoittamalla moottoriajoneuvoliikennettä. Pyöräliikenteen tavoiteverkko on esitetty kuvassa 5.1. Tavoiteverkon mukaisia yksisuuntaisia ratkaisuja ei ole vielä toteutettu tarkastelualueella lukuun ottamatta osuuksia, joissa pyöräliikenne on tarkoitus olla seka-liikenteessä rauhallisemmilla kaduilla.



Kuva 5.1. Pyöräliikenteen tavoiteverkko. Tummansiniset ja -punaiset viivat kuvaavat baana-  
tasoisia yhteyksiä, kirkkaanpunaiset ja -siniset pääreittejä. Punaiset viivat ovat yksisuuntaisia järjestelyjä ja siniset viivat kaksisuuntaisia järjestelyjä. (Helsingin kaupunki 2023a)

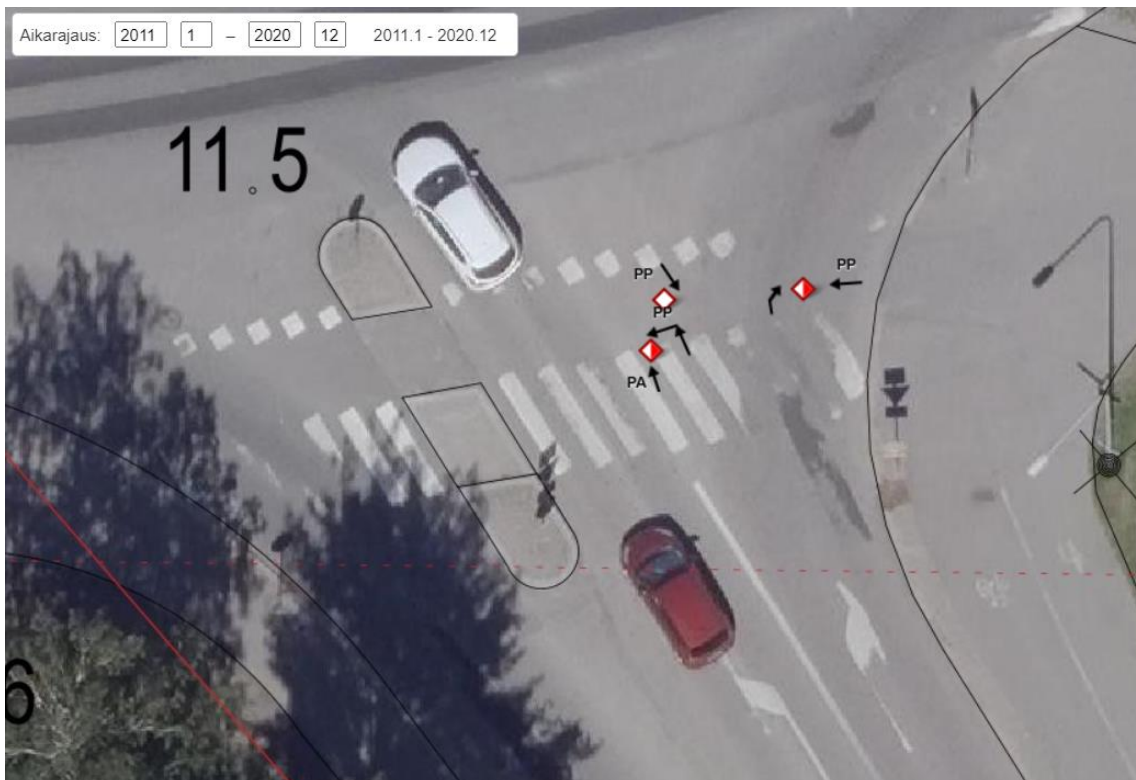
## 5.2 Polkupyöräonnettomuuspaikat

Polkupyöräonnettomuuksia tapahtui vuosina 2011–2020 yhteensä 11. Näistä 10 tapahtui pyörätien jatkeilla. Kuusi onnettomuudesta johti loukkaantumiseen ja viidessä aiheutui vain omaisuusvahinkoja. Polkupyöräonnettomuuksien määrä on laskenut yhdellä onnettomuudella viisivuotisjaksojen 2011–2015 ja 2016–2020 välillä kuudesta onnettomuudesta viiteen onnettomuuteen. Kuvassa 5.2. on esitetty polkupyöräonnettomuudet kartalla vuosina 2011–2020. Onnettomuudet ovat tapahtuneet seitsemässä eri paikassa. Useampia polkupyöräonnettomuuksia on kasaantunut Roihuvuorentien ja Itäväylän rampin risteykseen (3 kpl), Johan Sederholmin tien ja Abraham Wetterin tien risteykseen (3 kpl) sekä Roihuvuorentien ja Abraham Wetterin tien risteykseen (2 kpl).



**Kuva 5.2. Polkupyöräonnettomuudet vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022a).**

Eniten polkupyöräonnettomuuksia on tapahtunut Roihuvuorentien ja Itäväylän risteyksessä (kuva 5.3.). Kaikissa tapauksissa pyöräilijä on tullut oikealta ja autoilija Roihuvuorentieltä, ja ainakin kahdessa tapauksessa autoilija ollut kääntymässä oikealle kohti Itäväylää. Myös vuonna 2022 on tapahtunut samassa paikassa pyöräilijän ja autoilijan välinen onnettomuus. Onnettomuudet ovat tyyppisiä kaksisuuntaisen pyörätien ja sivukadun välisessä risteyksessä. Ongelmaa pahentaa alamäki pyörätiellä, joka voi lisätä pyöräilijöiden nopeuksia sekä kumpare Roihuvuorentien suunnasta katsottuna oikealla, joka vaikeuttaa oikealta tulevien pyöräilijöiden havaitsemista. Risteyksessä on tulevan Itäbaanan linjauksen varrella. Risteyksen turvallisuutta parannetaan baanan rakentamisen yhteydessä. Suunniteltu rakentamisajankohta on vuonna 2026.



**Kuva 5.3. Polkupyöraönnettomuudet Roihuvuorentien ja Itäväylän rampin risteuksen pyörätien jatkeella vuosina 2011–2020 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2022a).**

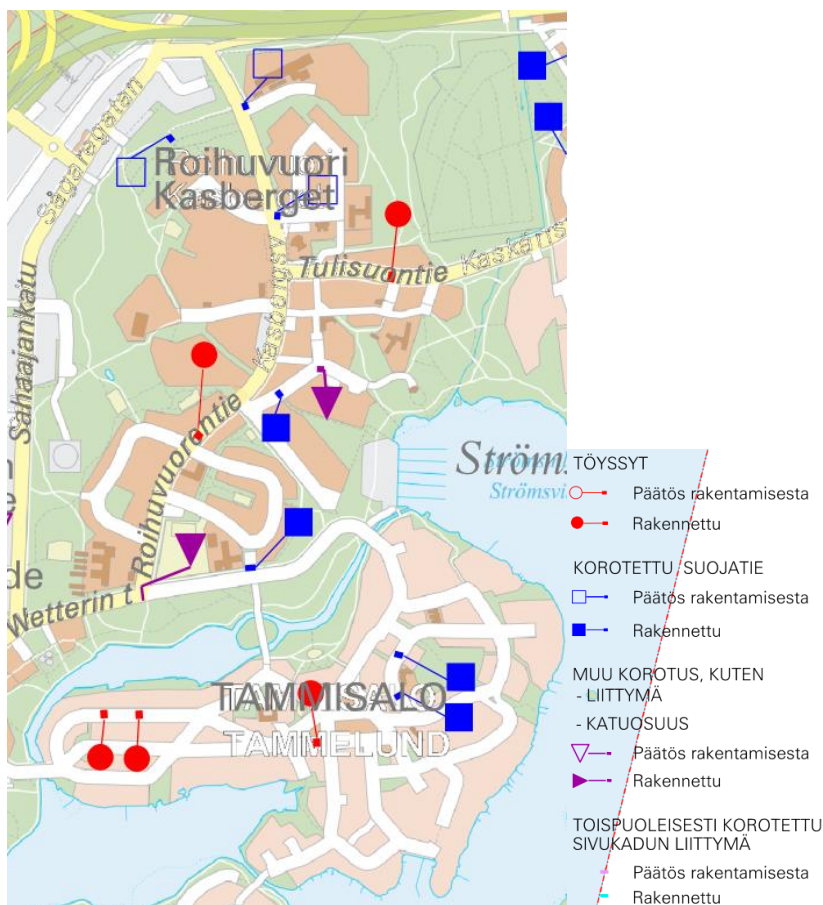
Johan Sederholmin tien ja Abraham Wetterin tien risteysalueella on tapahtunut myös yhteensä kolme polkupyöraönnettomuutta. Risteuksen turvallisuutta tullaan parantamaan Abraham Wetterin tien katusuunnitelmaluonnoksen mukaisesti mm. liikennevaloilla.

# 6 Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittaminen Helsingissä perustuu tällä hetkellä vuonna 2009 hyväksytyihin periaatteisiin ajonopeuksien hillitsemiseksi Helsingissä (Helsingin kaupunki 2009). Vuonna 2023 on Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelmaan 2022–2026 sisältyvän toimenpideohjelman mukaisesti tarkoitus aloittaa liikenteen rauhoittamista koskevien periaatteiden päivitys Helsingissä ja alueellisten liikenteen rauhoittamissuunnitelmien laatiminen (Helsingin kaupunki 2022b). Tässä alueellisessa liikenneturvallisuusselvityksessä ei tästä syystä laadita vielä koko kaupunginosaa kattavaa liikenteen rauhoittamissuunnitelmaa. Tämä selvitys on rajattu siten, että tässä luvussa kartoitetaan nykyiset liikenteen rauhoittamistoimenpiteet ja esitetään yleisellä tasolla mahdollisia toimenpidetarpeita, joita käsitellään jatkotyönä varsinaisissa liikenteen rauhoittamissuunnitelmissa.

## 6.1 Hidasteet ja muut katurakenteet

Roihuvuoren ja Tammisaloon alueella sijaitsevat rakenteelliset hidasteet vuoden 2017 tilanteessa on esitetty kuvassa 6.1.



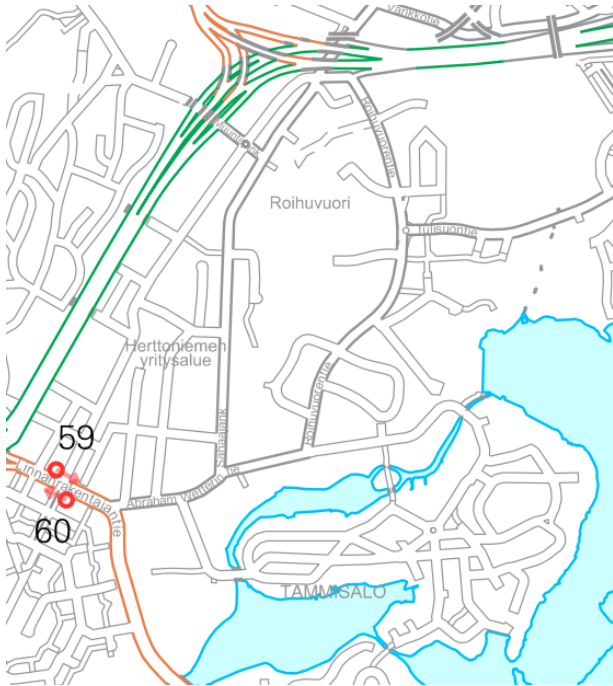
**Kuva 6.1. Hidasteiden nykytila Roihuvuoressa ja Tammisalossa (päivitetty vuonna 2017).**

Jatkotyönä alueellisissa liikenteen rauhoittamissuunnitelmissa on tarpeen selvittää rakenteellisten hidasteiden käyttömahdollisuuksia laajemminkin. Lisäksi suojaiteiden kavennukset voisivat olla

hyvä tapa parantaa jalankulkijoiden havaittavuutta suojateillä. Myös ylijatkettujen jalkakäytävien käyttöä risteyksissä, joissa risteää tonttikatu ja kokoojakatu, voidaan selvittää.

## 6.2 Kameravalvonta

Vuonna 2018 Kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytyssä yleissuunnitelmassa ei ole esitetty Roihuvuoren ja Tammisalons alueelle automaattista liikennevalvonnan pistettä. Lähimmät suunnitellut paikat valvontapisteille sijaitsevat Linnanrakentajantiellä. (Helsingin kaupunki 2018b)



**Kuva 6.1. Kameravalvontapisteet vuoden 2018 yleissuunnitelmassa (Helsingin kaupunki 2018b).**

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. Roihuvuoren ja Tammisalons alueella ainoa kriteerit täysin täyttävä katu on Abraham Wetterin tie. Potentiaalinen kohde tulevaisuudessa voi olla esimerkiksi Abraham Wetterin tien ja Sahaajakadun risteys.

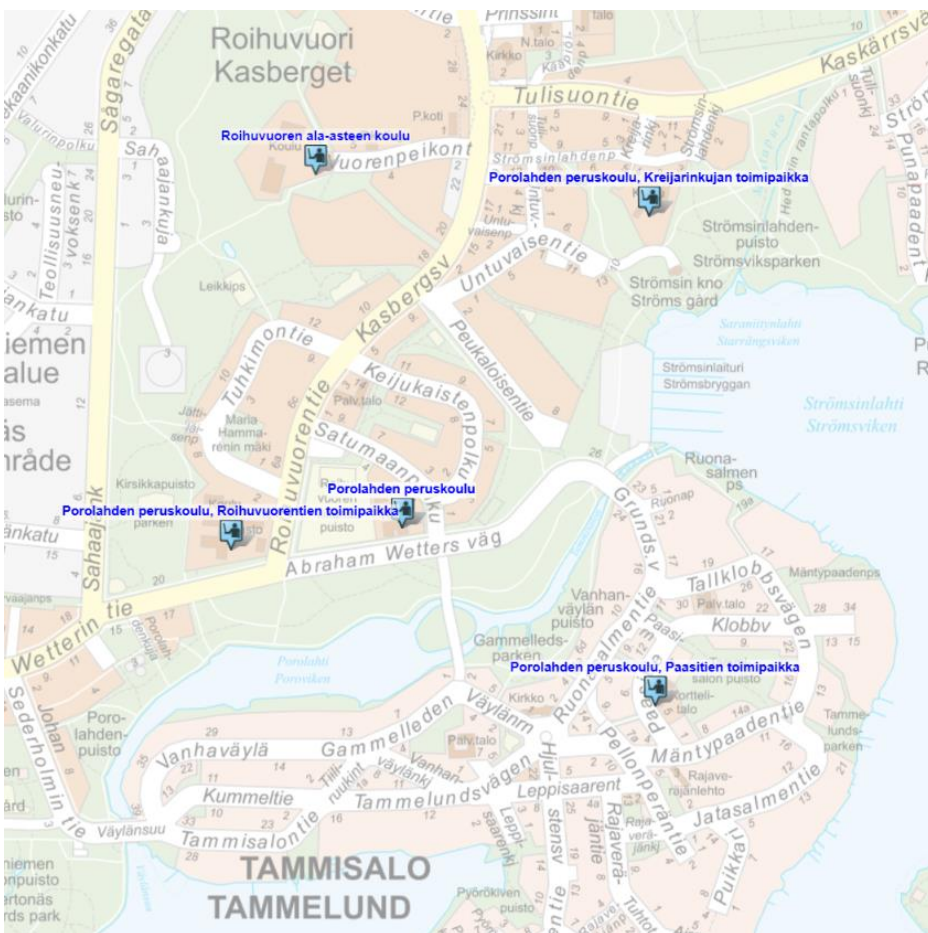
## 6.3 Nopeusnäytöt

Tarkastelualueella sijaitsee nykytilassa viisi nopeusnäyttöä: Roihuvuorentiellä, Tulisuoventiellä, Abraham Wetterin tiellä, Tammisalontien ja Ruonasalmentien. Nopeusnäytöt sopivat hyvin kaduille, joilla ei voi käyttää rakenteellisia hidasteita, esimerkiksi tärinän vuoksi. Koska tarkastelualueella on jo useita nopeusnäyttöjä, uusien nopeusnäyttöjen lisääminen ei ole merkittävästi alentaisi ajonopeuksia.

# 7 Koulujen ympäristöt

Roihuvuoren ja Tammisalons alueella sijaitsee viisi koulujen toimipistettä, joissa annetaan perusopetusta: Roihuvuoren ala-asteen koulu ja Porolahden peruskoulu, joka tarjoaa opetusta neljässä eri toimipisteessä tarkastelualueella (kuva 7.1.). Roihuvuoren osa-alueen pohjoisosa kuuluu Roihuvuoren ala-asteen koulun oppilaaksiottoalueeseen (lukuvuosi 2022–2023), kun taas Roihuvuoren eteläosa ja Tammisalo kuuluvat Porolahden peruskoulun oppilaaksiottoalueeseen. Koko Roihuvuori ja Tammisalo kuuluvat yläkoulun osalta Porolahden peruskoulun oppilaaksiottoalueeseen.

Oppilaaksiottoalueiden laajuudesta johtuen voidaan arvioida, että lasten koulureittejä sijaitsee lähes jokaisella tarkastelualueen kadulla. Tässä selvityksessä on keskitytty alueella sijaitseviin kouluihin ja niihin rajautuvien katujen tai lähialueiden tarkasteluun.



Kuva 7.1. Koulujen sijainnit.

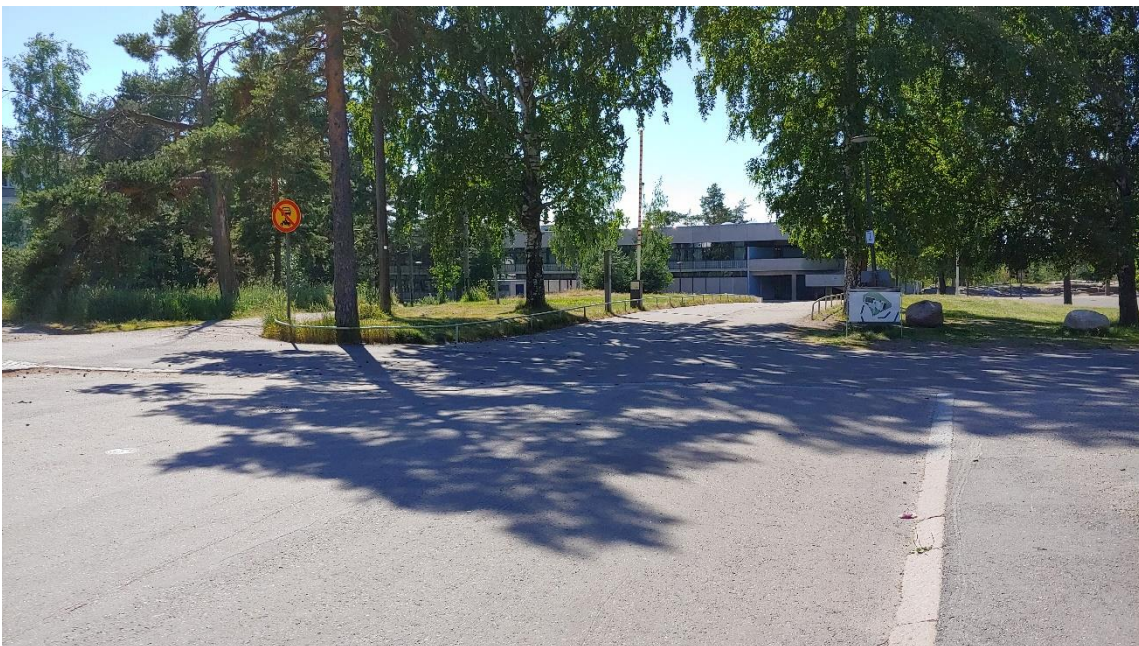


## 7.1 Roihuvuoren ala-asteen koulu

Roihuvuoren ala-asteen koulu sijaitsee osoitteessa Vuorenpeikontie 7.

Alakouluna toimiva Roihuvuoren ala-asteen koulu sijaitsee Vuorenpeikontien päässä. Vuorenpeikontie on päättävä tonttikatu, joten koulun lähikadun moottoriajoneuvoliikenne koostuu vain ton-teille suuntautuvasta liikenteestä. Vuorenpeikontien arvioitu liikennemäärä on noin 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Koulu sijaitsee 30 km/h -nopeusrajoitusalueella. Vuorenpeikontiellä ei ole erillisiä pyöräliikennejärjestelyjä, mutta kadulla on jalkakäytävät kadun molemmin puolin.

Suurin osa oppilaista saapuu koululle Vuorenpeikontietä pitkin, sillä koulu sijaitsee oppilaaksiotto-alueen länsilaidalla. Vaihtoehtoisesti koululle voi saapua metsäpolkuja pitkin etenkin pohjois- ja eteläosista Roihuvuorta. Kuvassa 7.2. on esitetty näkymä koululle Vuorenpeikontien suunnasta.



**Kuva 7.2. Roihuvuoren ala-aste Vuorenpeikontien päässä.**

Koulun edustalla Vuorenpeikontien päässä sijaitsee autojen kääntöpaikka (kuvat 7.3. ja 7.4.). Alueella on runsaasti pysäköintipaikkoja, sillä ajoradan eteläpuoli on varattu kadunvarsipysäköinnille, ja lisäksi kadun pohjoispuolella on yksityistä pysäköintiä.



**Kuva 7.3. Vuorenpelikontie kuvattuna Roihuvuoren ala-asteen tontin sisäänkäynnin kohdalta.**



**Kuva 7.4. Vuorenpelikontien eteläpuolen jalkakäytävä kadun päässä.**

Erityisesti Vuorenpelikontien pohjoispuolella oleva yksityinen pysäköinti aiheuttaa paikoin turvallisuuden heikkenemistä jalankulkijoille, sillä osa pysäköidyistä autoista on pysäköity osittain jalkakäytävälle kaventaen jalkakäytävää ja aiheuttaen näkemäpuutteita (kuva 7.5.).



**Kuva 7.5. Vuorenpeikontien pohjoispuolen jalkakäytävä kaventuu pysäköityjen autojen vuoksi.**

Vuorenpeikontie risteää kadun itäpäässä Roihuvuorentien kanssa liikennevaloliittymässä (Kuva 7.6.). Roihuvuorentie on paikallinen kokoojakatu, jolla nopeusrajoitus Vuorenpeikontien kohdalla on 30 km/h. Roihuvuorentien liikennemäärä on noin 5700 ajoneuvoa vuorokaudessa.



**Kuva 7.6. Vuorenpeikontien ja Roihuvuorentien risteyksessä on liikennevalot.**

Vuorenpelikonttiella on tapahtunut yksi poliisin tietoon tullut liikenneonnettomuus vuosina 2016–2020. Onnettomuudessa oli osallisena kaksi moottoriajoneuvoa. Vuorenpelikonttiella on tunnistettu tarve selkeyttää pysäköintijärjestelyjä jalkakäytävien turvallisuuden parantamiseksi. Erityisesti jalkakäytävän yli peruuttamisen tarvetta tulisi vähentää, mikä edellyttää yhteistyötä kadun varren taloyhtiöiden kanssa. Kadun parantamistoimia selvitetään mahdollisen tulevan kaavamuutoksen yhteydessä.

## 7.2 Porolahden peruskoulu

### Roihuvuorentie 2:n toimipiste

Porolahden peruskoulun Roihuvuorentien toimipiste sijaitsee Roihuvuorentien ja Abraham Wetterin tien kulmassa. Roihuvuorentien nopeusrajoitus on 40 km/h. Abraham Wetterin tien nopeusrajoitus on koulun kohdalla olevan suojatien kohdalla 30 km/h (Kuva 7.8.), mutta nopeusrajoitus nousee 40 kilometriin tunnissa Roihuvuorentien risteuksen länsipuolella. Abraham Wetterin tie on Roihuvuorentien tavoin paikallinen kokoojkatu, ja sen liikennemäärä on noin 4800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kuvassa 7.7. on esitetty Roihuvuorentien toimipiste Abraham Wetterin tien suunnasta. Edellä mainittujen katujen lisäksi koululle voi saapua myös puistoreittejä pitkin koulun länsipuolelta.



**Kuva 7.7. Roihuvuorentie 2:n toimipiste Abraham Wetterin tien suunnasta kuvattuna.**

Roihuvuorentien ja Abraham Wetterin tien risteys on toteutettu korotettuna risteysenä. Lisäksi Roihuvuorentien ylittävä suojatie koulun pohjoispuolella ja Abraham Wetterin tien ylittävä suojatie koulun kohdalla on varustettu liikennevaloilla (Kuva 7.8.). Abraham Wetterin tien pohjoisreunalla on jalkakäytävä ja kaksisuuntainen pyörätie rinnakkain. Roihuvuorentiellä pyörätie on kadun itäreunalla.



**Kuva 7.8. Abraham Wetterin tien ylittävä suojatie Roihuvuorentie 2:n toimipisteen edustalla.**

Koulun lähialueella on tapahtunut kaksi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2016–2020. Molemmat tapaukset olivat henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia, ja ne tapahtuivat Roihuvuorentien ja Abraham Wetterin tien liittymässä. Toinen tapaus oli moottoriajoneuvojen välinen peräänajo-onnettomuus ja toinen pyöräilijän ja autoilijan välinen törmäys. Koulun lähikauduista Abraham Wetterin tiellä on jo pistemäinen 30 km/h-nopeusrajoitus koulun kohdalla, mutta nopeusrajoitusta ehdotetaan alennettavan 30 kilometriin tunnissa myös Roihuvuorentien eteläosassa.

### **Satumaanpolku 2:n toimipiste**

Porolahden peruskoulun Satumaanpolun toimipiste sijaitsee Satumaanpolun ja Abraham Wetterin tien kulmassa (Kuva 7.9.). Satumaanpolulle on pääsy Roihuvuorentieltä ja Abraham Wetterin tieltä, mutta Satumaanpolun läpiajo moottoriajoneuvolla välillä Roihuvuorentie ja Abraham Wetterin tie on rakenteellisesti estetty. Satumaanpolun nopeusrajoitus on 30 km/h. Satumaanpolku on tonttikatu, jonka liikennemäärä on noin 400–500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Abraham Wetterin nopeusrajoitus on 30 km/h koulun kohdalla, mutta se muuttuu 40 kilometriin tunnissa Satumaanpolun liittymän itäpuolella. Satumaanpolun kohdalla on Abraham Wetterin tien ylittävä suojatie, jonka kohdalla nopeusrajoitus on 30 km/h.



**Kuva 7.9. Satumaanpolku 2:n toimipiste Abraham Wetterin tien suunnasta kuvattuna.**

Abraham Wetterin tiellä on myös toinen suojatie koulun kohdalla. Suojatie sijaitsee Satumaanpolun risteyksestä länteen ja se on varustettu liikennevaloilla (Kuva 7.10.). Abraham Wetterin tiellä on eroteltu jalkakäytävä ja pyörätie rinnakkain kadun koulun puoleisella sivulla.



**Kuva 7.10. Abraham Wetterin tien ylittävät suojatievalot Satumaanpolku 2:n toimipisteen kohdalla.**

Koulun lähialueella on tapahtunut kolme poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2016–2020. Onnettomuuksista kaksi oli henkilövahinko-onnettomuuksia, joissa oli osallisena vain moottoriajonevoja. Lisäksi tapahtui yksi jalankulkijan ja autoilijan välinen törmäys ilman henkilövahinkoja. Onnettomuuksista kaksi tapahtui Roihuvuorentien ja Satumaanpolun liittymässä ja yksi Satumaanpolun linjaosuudella. Arviolta vuonna 2024 on käynnistymässä Roihuvuorentien eteläosan liikennesuunnitelman laatiminen, jossa Roihuvuorentien sivukaduille suunnitellaan ylijatketut

jalkakäytävät, mikä parantaa kadunylityksen turvallisuutta myös Satumaanpolun ylityksessä Roihuvuorentien risteyksessä.

### Kreijarinkuja 4:n toimipiste

Porolahden peruskoulun Kreijarinkujan toimipiste sijaitsee vähäliikenteisen tonttikadun päässä (Kuva 7.11.). Kreijarinkuja risteää Tulisuohtien kanssa, joka on paikallinen kokoojakatu. Molempien katujen nopeusrajoitus on 30 km/h. Kreijarinkujan liikennemäärä on noin 500 ja Tulisuohtien noin 3700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kreijarinkujan lisäksi koululle on pääsy myös puistoreittejä pitkin koulun itä- ja eteläpuolelta sekä asuintalojen välissä kulkevaa länsi-itäsuuntaista Strömsinlahdenpolkua pitkin. Strömsinlahdenpolku on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.



**Kuva 7.11. Kreijarinkuja Tulisuohtieltä kuvattuna.**

Kreijarinkujalla on jalkakäytävät kadun molemmin puolin. Kadulla on myös aikarajoitettua kadunvarsipysäköintiä. Lisäksi Kreijarinkujan koulun edustalla on aukiomainen alue, joka toimii koulun saattopaikkana. Tulisuohtien molemmin puolin on jalkakäytävä ja pyörätie rinnakkain. Tulisuohtien ylittävällä suojatiellä Kreijarinkujan risteyksessä on tynnyhidasteet ja keskisaareke (Kuva 7.12.). Kreijarinkujan ylittävällä suojatiellä ei ole erityisiä turvallisuustoimenpiteitä, mutta suojatien kohdalla on madallettu reunakivi. Kadun ylityksen toteuttaminen ylijatkettuna jalkakäytävänä parantaisi kadunylityksen turvallisuutta. Ratkaisua tarkennetaan osana tulevaisuudessa mahdollisesti tehtäviä muita kadun kehittämistoimenpiteitä kuten yksisuuntaisten pyöräliikennejärjestelyjen toteuttamista.



**Kuva 7.12. Tulisuontien ylittävä suojatie Kreijärinkuja 4:n toimipisteen kohdalla.**

Koulun lähialueella on tapahtunut kaksi poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2016–2020, joista toinen oli pyöräilijän ja autoilijan välinen omaisuusvahinko-onnettomuus Kreijärinkujan ylittävällä suojatiellä Tulisuontien risteyksessä ja toinen risteyksen itäpuolella Tulisuontiellä tapahtunut moottoriajoneuvojen välinen peräänajo-onnettomuus ilman henkilövahinkoja. Tulisuontielle on pyöräliikenteen tavoiteverkossa merkitty yksisuuntaiset pyöräliikennejärjestelyt, mitkä parantaisivat pyöräliikenteen turvallisuutta risteysalueilla.

### **Paasitie 5:n toimipiste**

Porolahden peruskoulun Paasitien toimipiste sijaitsee Tammisalons kaupunginosassa vähäliikenteisen tonttikadun varrella (Kuva 7.13.). Paasitie on läpiajettava katu ja se risteää pohjoispäässä Paasirinteen kanssa ja eteläpäässä Mäntypaudentien kanssa. Edellä mainitut kadut ovat tonttikatuja, joiden nopeusrajoitus on 30 km/h. Paasitien liikennemäärä on alle 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Paasitiellä on jalkakäytävä kadun itäreunalla. Kadunvarsipysäköinti on sallittu.





**Kuva 7.13. Paasitie 5:n toimipiste ja korotettu suojatie koulun eteläpuolella.**

Paasitiellä on kaksi korotettu suojatietä koulun kohdalla, jotka rauhoittavat ajonopeuksia (7.13. ja 7.14.). Kadun kaareva linjaus ja kapea ajorata rauhoittavat myös ajonopeuksia.



**Kuva 7.14. Korotettu suojatie koulurakennuksen pohjoispuolella Paasitiellä.**

Paasitiellä ei ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2016–2020. Lähimmät onnettomuudet ovat tapahtuneet Mäntypaadentiellä ja Ruonasalmentiellä. Molemmat onnettomuudet olivat moottoriajoneuvojen omaisuusvahinko-onnettomuuksia ilman henkilövahinkoja.

# 8 Asukaskysely ja maastokäynnit

Tässä luvussa on käsitelty ennen selvityksen aloittamista tehdyn liikenneturvallisuusaiheisen asukaskyselyn vastauksia ja maastokäynnillä tehtyjä havaintoja.

## 8.1 Kyselytulokset

Syyskuussa 2020 toteutettiin Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman päivitystyön yhteydessä Helsingin asukkaille suunnattu liikenneturvallisuuskysely, jossa sai merkitä kartalle kokemiaan vaaranpaikkoja. Kyselyyn vastasi kaikkiaan 5 990 vastaajaa ja karttapisteitä merkittiin yhteensä 28 937. Karttapisteisiin sai merkitä vaaranpaikkojen lisäksi paikkoja, joissa on joutunut onnettomuuteen tai ”läheltä piti” -tilanteeseen.

Roihuvuoren postinumeron 00820 ilmoitti kyselyyn vastanneista oman asuinpaikkansa postinumerokseen 68 vastaajaa. Tammisalons postinumeron 00830 ilmoitti asuinpaikkansa postinumerokseen 82 vastaajaa. Postinumero oli vapaaehtoinen tieto ja kartalle sai merkitä kokemiaan vaaranpaikkoja koko Helsingin alueelle asuinpaikasta riippumatta. Roihuvuoren ja Tammisalons alueelle merkittiin kyselyssä karttapisteitä taulukon 8.1. mukaisesti. Yhteensä pisteitä merkittiin 465 kpl. Karttapisteen tyypeistä eniten merkittiin aiheeseen ”korkeat ajonopeudet” (120 kpl), toiseksi eniten ”läheltä piti” (98 kpl) ja kolmanneksi eniten ”turvaton tienylityspaikka” (73 kpl). Vähiten vastauspisteitä tuli aiheisiin ”onnettomuus” (8 kpl) ja ”puutteita väylän kunnossa tai kunnossapidossa” (13 kpl).

**Taulukko 8.1. Asukaskyselyssä merkittyjen karttapisteiden määrä Roihuvuoren ja Tammisalons alueella.**

Karttapisteen tyyppi	Lukumäärä
Hankala tai turvaton risteys tai liittymä	68
Turvaton tienylityspaikka	73
Korkeat ajonopeudet	120
Pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka	20
Työmaaajärjestelyihin liittyvä vaaranpaikka	17
Puutteita väylän kunnossa tai kunnossapidossa	13
Puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa	23
Muu ongelma	25
Onnettomuus	8
Läheltä piti	98
<b>Yhteensä</b>	<b>465</b>

Kuvassa 8.1. on esitetty kaikki vastauspisteet kartalla ja lämpökartta havainnollistamaan vastauskeskittymistä. Roihuvuoresta kyselyssä nousi esille vastauskeskittymiä lähes koko Roihuvuorentien ja Abraham Wetterin tien osuuksilla. Tonttikaduilla oli vain yksittäisiä vastauspisteitä, joten niillä ei vaikuttaisi olevan useiden vastaajien kokemia turvallisuusongelmia. Tammisalossa kyselystä nousi esille vastauskeskittymiä Ruonasalmenttiellä ja Tammisalonttiellä. Tonttikaduista ainoastaan Mäntypaadentiellä oli useita asukkaiden kokemia turvallisuusongelmia.

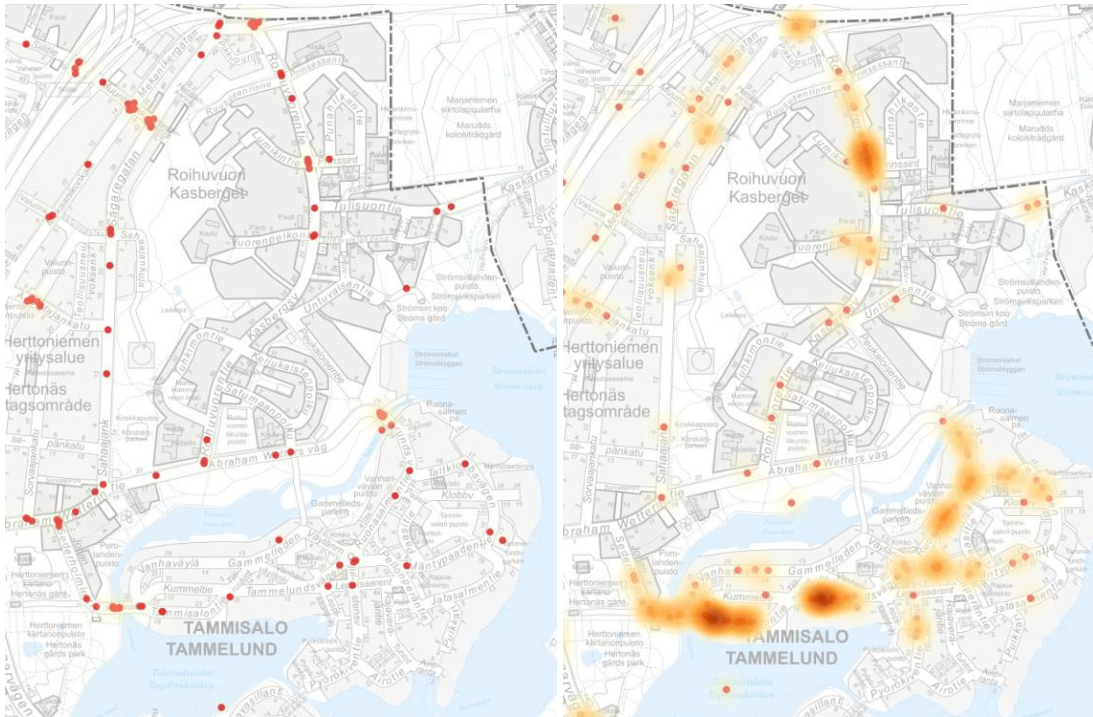


**Kuva 8.1. Kaikki vastauspisteet kartalla ja lämpökartta paikoista, joihin on keskittynyt eniten vastauspisteitä.**

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

Kuvassa 8.2. on esitetty pisteet aiheista ”Turvaton tienylityspaikka” (vasen kuva) ja ”Korkeat ajonopeudet” (oikea kuva). Turvattomien tienylityspaikkojen osalta vastauspisteitä keskittyi Roihuvuorentielle ja Lumikintien / Prinssitien sekä Roihuvuorentien ja Itäväylän rampin risteyskohtiin. Keskittymiä oli myös Ruonasalmentien ylittävän suojatien (Porolahden kanavan sillan pohjoispuoli) ja Johan Sederholmin tien ylittävän suojatien (Väylänsuun sillan länsipuoli) kohdalla. Edellä mainittujen kohteiden turvallisuuspuutteita on tarkasteltu selvityksen aiemmissa osioissa. Lisäksi on esitetty parannustoimenpiteitä, joita käsitellään luvussa 9.

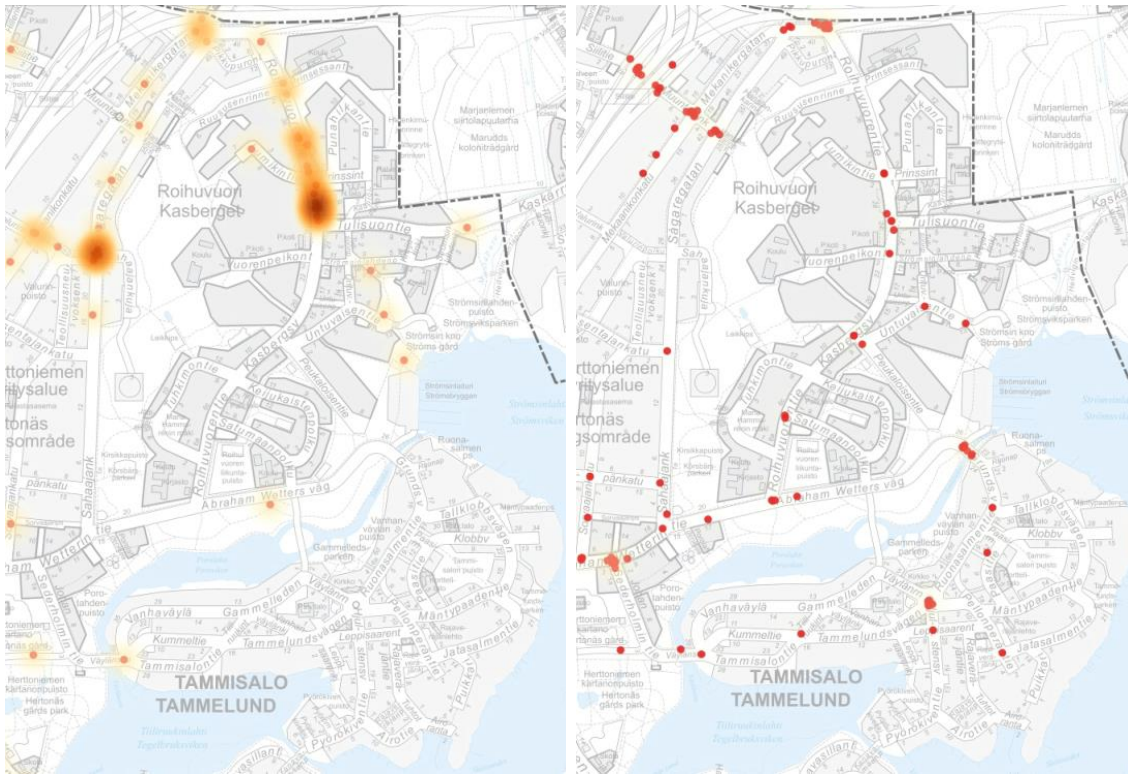
Korkeiden ajonopeuksien osalta vastauksia annettiin useisiin eri kohteisiin. Merkittävimmät vastauskeskittymät olivat Roihuvuorentielle ja Lumikintien / Prinssitien risteysalueella sekä Ruonasalmentien ja Tammisalontien eri osuuksilla.



**Kuva 8.2. ”Turvaton tienylityspaikka vasemmalla” ja ”korkeat ajonopeudet” oikealla.**

Kuvassa 8.3. on esitetty vastauspisteet aiheista ”Puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa” (vasen kuva) ja ”Hankala tai turvaton risteys tai liittymä” oikealla. Väylän laadun tai jatkuvuuden puutteiden osalta vastauspisteitä kohdistui erityisesti Roihuviuorentielle Tulisuoventien ja Prinsessantien väliselle osuudelle.

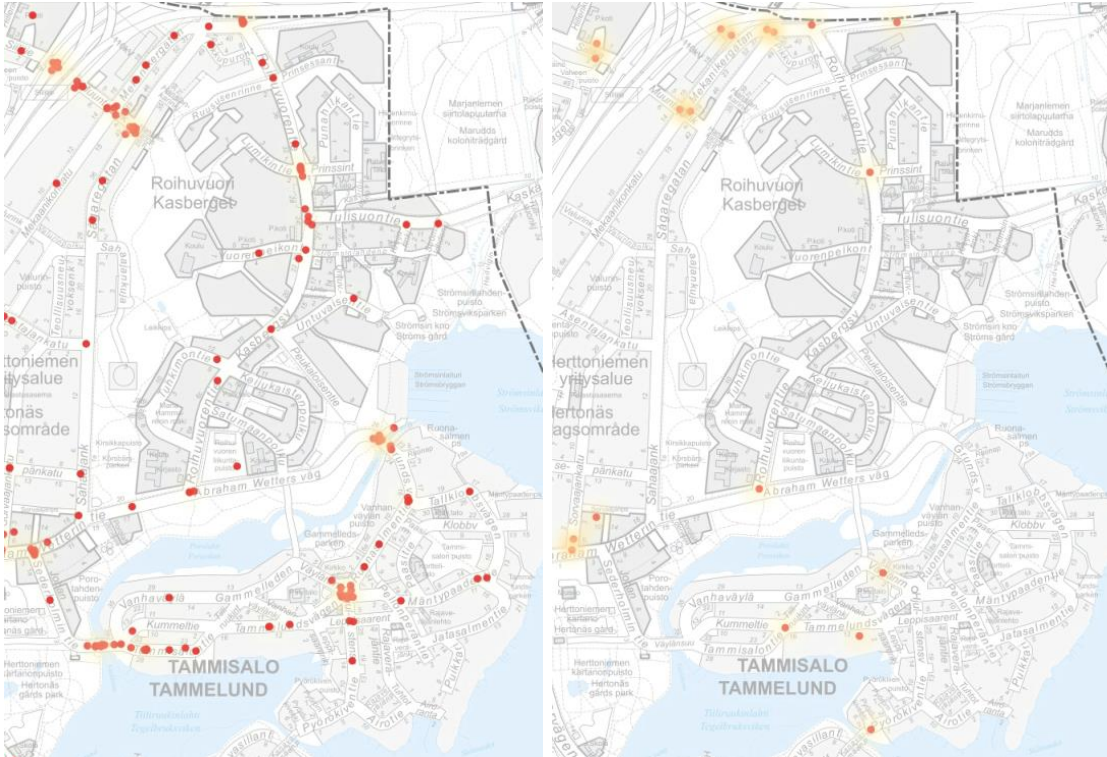
Hankalan tai turvattoman risteuksen tai liittymän osalta vastauksia keskittyi Roihuviuorentielle Itäväylän rampin ja Tulisuoventien risteykseen, Abraham Wetterin tien ja Johan Sederholmin tien risteykseen, Tammisalon aukiolle sekä Ruonasalmentien ylittävälle suojateille.



**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). Läheltä piti -tilanteita on vastauspisteiden mukaan sattunut eniten Roihuvuorentiellä, Ruonasalmentiellä ja Tammisalontieltä. Useimmat pisteistä sijaitsevat risteysalueilla tai suojateillä. Risteysalueista eniten vastauspisteitä oli merkitty Tammisalon aukion alueelle, ja useimmissa vastauksissa oli kyse läheltä piti -tilanteesta autoilijana. Aukion järjestelyitä tullaan tarkastelemaan Tammisalon kaavatyön yhteydessä. Mahdollisia ratkaisuja liikennejärjestelyjen selkeyttämiseksi ovat esimerkiksi pysäköintipaikkojen vähentäminen, ajoradan kaventaminen ja liittymätyypin selkeyttäminen. Suojateillä läheltä piti -tilanteista oli useimmiten raportoitu jalankulkijana, pyöräilijänä tai autoilijana.

Onnettomuus pisteitä on merkitty Roihuvuoren ja Tammisalon alueille huomattavasti vähemmän, yhteensä kahdeksan vastauspistettä. Onnettomuus pisteet sijaitsevat yksittäisissä paikoissa, ja useimmat niistä on merkitty jalankulkijalle tai pyöräilijälle tapahtuneeksi onnettomuudeksi.



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

Yhteenvedona vaaranpaikoista on todettavissa, että asukaskyselyn vastaukset keskeisistä turvattuun muuttavista aiheuttavista paikoista ovat pääosin samat kuin onnettomuustilastojen ja turvattomien tienyhtymäpaikkojen analyysin perusteella tehdyt havainnot selvityksen aiemmissa osioissa. Keskeinen ongelmakohde, jota ei ole tarkasteltu selvityksen aiemmissa osioissa on Tammisalon aukio. Toimenpide-ehdotus Tammisalon aukiolle on esitetty luvussa 9.4.

## 8.2 Maastokäynti

Alueelle tehtiin maastokäynnit vuosina 2022 ja 2023. Maastokäynneillä havainnoitiin onnettomuusaineiston ja asukaskyselyn perusteella nousseiden ongelmapaikkojen 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 havaittu.

Muita maastokäynneillä havaittuja asioita olivat:

- Roihuvuorentien eteläosassa ja sen sivukaduilla havaittiin epäselvyyksiä nopeusrajoitusten merkitsemisessä. Epäselvyydet tullaan korjaamaan, mikä yhtenäistää alueen nopeusrajoituksia.
- Abraham Wetterin tien ja Sahaajakadun liikennevalojen vihreän valon osuus kadun ylittävälle jalankulkijoille ja pyöräilijöille on verrattain lyhyt. Risteys on kuitenkin merkittävä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta, sillä risteykseen saapuu jalkakäytäviä ja pyöräteitä useista eri suunnista. Liikennevalojen toimivuutta tullaan tarkastelemaan katujärjestelyjen toteutuksen yhteydessä.

# 9 Toimenpide-ehdotukset

Tässä osiossa esitetään selvityksen perusteella muodostetut toimenpide-ehdotukset liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toimenpiteiden 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 aiemmillä toimenpiteillä riittäväksi.

## 9.1 Roihuvuorentien ja Lumikintien / Prinssintien risteyksen suojatiet

Roihuvuorentien ja Lumikintien / Prinssintien risteyksessä on tapahtunut jalankulkijaonnettomuuksia. Lisäksi korkeat ajonopeudet risteysalueella korostuivat vaaranpaikkoja kartoittavan asukaskyselyn vastauksissa. Erityisesti jalankulkijoiden turvallisuutta saataisiin parannettua ja ajonopeuksia rauhoitettua lisäämällä Roihuvuorentien ylittävälle suojateille keskisaarekkeet ja tekemällä risteysalueesta korotetun risteyksen (taulukko 9.1.). Lisäksi sivukadun risteysten suojatiet ehdotetaan toteutettavan ylijatkettuina jalkakäytävinä. Toimenpiteet ehdotetaan toteutettavan Roihuvuoren keskustan liikennesuunnitelman toteuttamisen yhteydessä ja osana kaavoitusta.

**Taulukko 9.1. Toimenpide-ehdotukset Roihuvuorentien ja Lumikintien / Prinssintien risteyksen suojateille**

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUSJÄRJESTYS
Korotettu risteys	Investointi	1.
Keskisaarekkeet Roihuvuorentielle	Investointi	1.
Ylijatketut jalkakäytävät sivukaduille	Investointi	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 Roihuvuorentien eteläosa

Roihuvuorentiellä Tulisuontien eteläpuolella nopeusrajoitus vaihtelee 30 ja 40 km/h välillä. Nopeusrajoitukseksi ehdotetaan 30 km/h Tulisuontien eteläpuolella, mikä yhtenäistäisi ja selkeyttäisi alueen nopeusrajoituksia sekä parantaa erityisesti jalankulkijoiden turvallisuutta (taulukko 9.2.). Roihuvuoren eteläosassa Roihuvuorentien lähetyvillä sijaitsee kaksi koulua, mikä toimii myös perusteena alemmalle nopeusrajoitukselle. Roihuvuorentie toimii myös keskeisenä joukkoliikenteen käyttämänä katuna. Alemman nopeusrajoituksen arvioidaan hidastavan joukkoliikennettä vain vähän tai ei ollenkaan, sillä kadulla on nykytilanteessa useita suojateita ja kolmet liikennevalot, jotka aiheuttavat toistuvia hidastamisia tai pysähtymisiä. Edellä kuvatut tekijät pienentävät nopeusrajoituksen alentamisen vaikutusta joukkoliikenteen keskinopeuteen.

Roihuvuorentiellä sijaitsee punaisen luokituksen suojateita Peukaloisientien risteyksessä (2 kpl) ja Satumaanpolun risteyksessä (1 kpl). Nopeusrajoituksen asettaminen 30 kilometriin tunnissa parantaisi suojateiden turvallisuutta ja poistaisi punaisen luokituksen näiltä suojateiltä. Nopeusrajoituksen alentamista ehdotetaan ensisijaiseksi ratkaisuksi turvallisuuden parantamiseksi. Nopeusrajoituksen alentamisesta saatujen kokemusten jälkeen tarkastellaan tarvetta mahdollisille rakenteellisille toimenpiteille suojateiden turvallisuuden parantamiseksi. Mahdollinen bussiliikenteen kanssa soveltuva ratkaisu Satumaanpolun risteyksen suojatielle voi olla esimerkiksi loivalla poistumisluiskalla varustettu hidaste.

### Taulukko 9.2. Toimenpide-ehdotukset Roihuvuorentien eteläosaan

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUSJÄRJESTYS
Nopeusrajoituksen yhtenäistäminen 30 kilometriin tunnissa Tulisuontien eteläpuolella	LKSP	1.
Korotettu suojatie loivalla poistumisluiskalla (Satumaanpolun kohta)	LKSP	2.

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 Ruonasalmentien suojatiet

Porolahden kanavan sillan pohjois- ja eteläpuolella on Ruonasalmentien ylittävät punaisen luokituksen suojatiet. Sillan jälkeen Tammisaloon saavuttaessa maankäyttö muuttuu väljemmän rakentamisen alueesta asuinalueeksi, joten erityisesti sillan pohjoispuolen suojatien korottaminen osoitaisi autoilijalle ympäristön muuttumisen ja loisi porttivaikutelman (taulukko 9.3.). Siksi sillan pohjoispuolen suojatie ehdotetaan toteutettavan korotettuna suojatienä. Lisäksi alueen asukkaat ovat raportoineet vaaranpaikoista pohjoispuolen suojatien kohdalla vaaranpaikkoja kartoittavan kyselyn vastauksissa.

Ruonasalmentien ylittävät suojatiet Mäntypaadentien ja Ruonasalmentien risteyksissä saavat myös punaisen luokituksen. Risteysten välillä kadun itäpuolella on linja-autopysäkki, jonka molemmissa päissä suojatiet sijaitsevat. Suojateiden tarve arvioidaan vähäiseksi, sillä kadun länsipuolella ei ole jalkakäytävää tai merkittäviä toimintoja, jotka aiheuttaisivat toistuvaa tarvetta kadun ylittämiseen. Kadun ylittäminen linja-autopysäkin kohdalla on perusteltua ainoastaan kadun länsipuolella pysäkin kohdalla sijaitseviin kiinteistöihin kuljettaessa. Suojatiet ehdotetaan poistettavan.



### Taulukko 9.3. Toimenpide ehdotukset Ruonasalmentien suojateille

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Korotettu suojatie (Porolahden kanavan sillan pohjoispuoli)	LKSP	1.
Suojateiden poisto (Mäntypaadentien ja Paasirinteen risteykset)	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 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

## 9.4 Tammisalongtie

Tammisalongtiellä sijaitseva Tammisalon aukio on liikennejärjestelyiltään liikenneympyrä, jossa ympyrässä kulkeva ajoneuvo on väistämismuuttajana liittyviin suuntiin nähden. Mahdollisia ratkaisuja aukion liikennejärjestelyjen selkeyttämiseksi ovat ajoradan kaventaminen, pysäköintipaikkojen vähentäminen ja liikenneympyrän muuttaminen väistämismuuttajaksi tyypilliseksi liikenneympyräksi (taulukko 9.4.). Vaaranpaikkoja kartoittavassa asukaskyselyssä oli sijoitettu useita vastauksia läheltä piti -tilanteista autoilijana Tammisalon aukion alueelle.

Tammisalongtiellä Leppisaarentien risteyksessä on punaisen luokan suojatie. Mahdollinen ratkaisu suojatien turvallisuuden parantamiseksi on esimerkiksi korotettu suojatie tai risteys. Väylänsuun sillan molemmin puolin on myös Tammisalongtien / Johan Sederholmin tien ylittävät punaisen luokituksen suojatiet. Johan Sederholmin tien ylittävä suojatie sillan länsipuolella ehdotetaan parannettavan korotetulla suojatiellä, joka rauhoittaisi ajonopeuksia ja Tammisalongiin saavuttaessa osoittaisi autoilijalle porttivaikutelman kaltaisesti ympäristön muuttumisen asuinalueeksi. Sillan itäpuolen suojatielle Vanhaväylän risteyksessä mahdollinen ratkaisu on esimerkiksi keskisaareke.

Kaikki Tammisalongtielle esitetyt ratkaisut tarkentuvat tulevaisuudessa käynnistyvän Tammisalongin kaavatyön yhteydessä.

### Taulukko 9.4. Toimenpide ehdotukset Tammisalongtielle

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Tammisalongin liikennejärjestelyjen selkeyttäminen	Investointi	1.
Korotettu suojatie (Leppisaarentien risteys)	Investointi	1.
Korotettu suojatie (Väylänsuun sillan länsipuolen suojatie)	Investointi	1.
Keskisaareke (Väylänsuun sillan itäpuolen suojatie)	Investointi	1.

Kustannusennuste kaikille toimenpiteille suuruusluokan mukaan:

alle 10 000 €	10 000–50 000 €	50 000–200 000 €	200 000–500 000 €	yli 500 000 €
---------------	-----------------	------------------	-------------------	---------------

## 9.5 Muut toimenpidemahdollisuudet

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

TOIMENPIDE	MAHDOLLISET SIJAINNIT
Automaattinen kameravalvontapiste	Abraham Wetterin tien ja Sahaajakadun risteys

# 10 Lähdeluettelo

Helsingin kaupunki (2009). Periaatteet ajonopeuksien hillitsemiseksi Helsingissä. Kaupunkisuunnittelulautakunta 5.11.2009.

Helsingin kaupunki (2017). Roihuvuoren keskustan katusuunnitelma. Saatavissa: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/64/644adf24e185af66c81ab6de0269d417c94869f8.pdf>

Helsingin kaupunki (2018a). Helsingin nopeusrajoitusjärjestelmä, myöhemmin uusien periaatteiden mukaisiksi muuttuvat rajoitukset. Saatavissa: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/79/79a422e9d851966164906ec8f87b44f3f4253d6c.pdf>

Helsingin kaupunki (2018b). Yleissuunnitelma automaattisten kameravalvontapisteiden kohteista. Saatavissa: [https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatos/2018/Kymp\\_2018-11-06\\_Kylk\\_30\\_Pk/1C89FE79-1BDF-CB5B-8EE6-667748200000/Liite.pdf](https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Paatos/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 luokittelu. Saatavissa: <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/f1/f166b4561ecade3cdc008c25c46a17d8043ddf9d.pdf>

Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri (2022a). Rajoitettu saatavuus.

Helsingin kaupunki (2022b). Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma 2022–2026. Saatavissa: <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-03-22.pdf>

Helsingin kaupunki (2023a). Helsingin karttapalvelu. Saatavissa: [kartta.hel.fi](https://kartta.hel.fi)

Helsingin kaupunki (2023b). Roihuvuoren keskustan liikennesuunnitelmaluonnos. Rajoitettu saatavuus.

Helsingin kaupunki (2023c). Abraham Wetterin tien katusuunnitelmaluonnos välillä Linnanrakentajantie – Sahaajankatu. Rajoitettu saatavuus.

# Kuvailulehti

Tekijä	Roni Utriainen ja Johanna Iivonen
Nimike	Roihuvuoren ja Tammisalons alueellinen liikenneturvallisuusselvitys
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2023:12
Julkaisuaika	11/2023
Sivuja	50
Liitteitä	-
ISBN	978-952-386-364-4
ISSN	2489-4257 (verkkajulkaisu)
Kieli, koko teos	suomi
Kieli, yhteenveto	suomi

## Tiivistelmä:

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Roihuvuoren ja Tammisalons kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuosina 2022–2023. Alueellinen liikenneturvallisuusselvitys laaditaan yleensä kaupunginosaakohtaisesti. 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. 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, raitiovaunuonnettomuuksia, asukkaille tehtyä liikenneturvallisuuskyselyä ja maastokäyntiä alueelle. Poliisin tietoon tulleiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on lisääntynyt yhdellä tapauksella Roihuvuoren ja Tammisalons alueella vuosien 2011–2015 ja 2016–2020 välillä.

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

## Avainsanat:

Roihuvuori, Tammisalo, liikenneturvallisuus, kaupunginosa, toimenpide, liikenneonnettomuus, risteysalue, suojatie, jalankulku, pyöräliikenne

# Helsinki

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