Kaupunkiympäristön aineistoja 2026:15

Kampin alueellinen liikenneturvallisuusselvitys

Roni Utriainen ja Aleksi Kinnunen



Kaupunkiympäristön aineistoja 2026:15

Kampin alueellinen liikenneturvallisuusselvitys

Roni Utriainen ja Aleksi Kinnunen

Kannen kuva | Roni Utriainen

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-808-3

ISSN | 2489-4257

Sisällys

1 Johdanto 5

2 Lähtötiedot 6

2.1 Aluerajaus 6

2.2 Onnettomuusmäärien kehitys (2016–2020 ja 2021–2025) 7

2.3 Katuverkon luokittelu 10

2.4 Nopeusrajoitukset 11

2.5 Liikennemäärät 12

2.6 Muut suunnitelmat 13

2.7 Erikoiskuljetusreitit 13

3 Risteysalueet 15

3.1 Risteysalueilla tapahtuneet onnettomuudet 15

4 Jalankulku 18

4.1 Jalankulkijaonnettomuuspaikat 18

4.2 Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt 20

4.3 Muut kadunylitysjärjestelyt 20

5 Pyöräliikenne 21

5.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko 21

5.2 Polkupyöräonnettomuuspaikat 21

6 Liikenteen rauhoittaminen 24

6.1 Katuverkon jäsentely 24

6.2 Hidasteet ja muut katurakenteet 24

6.3 Automaattinen liikennevalvonta 25

6.4 Nopeusnäytöt 26

7 Koulujen ympäristöt 27

7.1 Ressun peruskoulu 28

7.2 Helsingin Juutalainen Yhteiskoulu 30

7.3 Helsingin Saksalainen koulu 31

7.4 Helsingin eurooppalainen koulu 33

7.5 Jules Verne -koulu 34

7.6 Arkadiankadun väistötila 36

8 Asukaskysely ja maastokäynnit 38

8.1 Kyselytulokset 38

8.2 Maastokäynti 42

9 Toimenpide-ehdotukset 43
9.1 Kampin koulujen ympäristöjen liikennejärjestelyt 43
9.2 Pyöräliikenteen risteysparannukset 44
9.3 Suojateiden turvallisuuden parantaminen 44
10 Lähdeluettelo 46
Kuvailulehti 47

1 Johdanto

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Kampin kaupunginosaan. Aluerajaukseen sisältyy myös Etu-Töölön eteläosa ja osia Punavuoresta. Selvitys on laadittu vuonna 2026.

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

Alueellisten liikenneturvallisuusselvitysten pohjalta kootaan lista koko Helsingin toimenpide-ehdotuksista. Nämä ehdotukset priorisoidaan tärkeysjärjestykseen. Listalta valitaan toteutettavat kohteet 10-vuotiseen investointiohjelmaan. Kampin selvitys poikkeaa tavanomaisesta etenemistavasta ja toimenpiteiden ohjelmoinnista. Tämä selvitys toimii Kampin alueelle vuonna 2027 laadittavan alueellisen tarkastelun tausta-aineistona liikenneturvallisuuden kehittämiskohteiden tunnistamiseksi. Selvityksessä tehtyjä havaintoja liikenneturvallisuuden ongelmakohdista ja toimenpide-ehdotuksista hyödynnetään myöhemmin tarkempia suunnitelmia laadittaessa. Tarkempia toimenpidesuunnitelmia ovat esim. katu-, rakentamis-, liikenteenohjaussuunnitelmat.

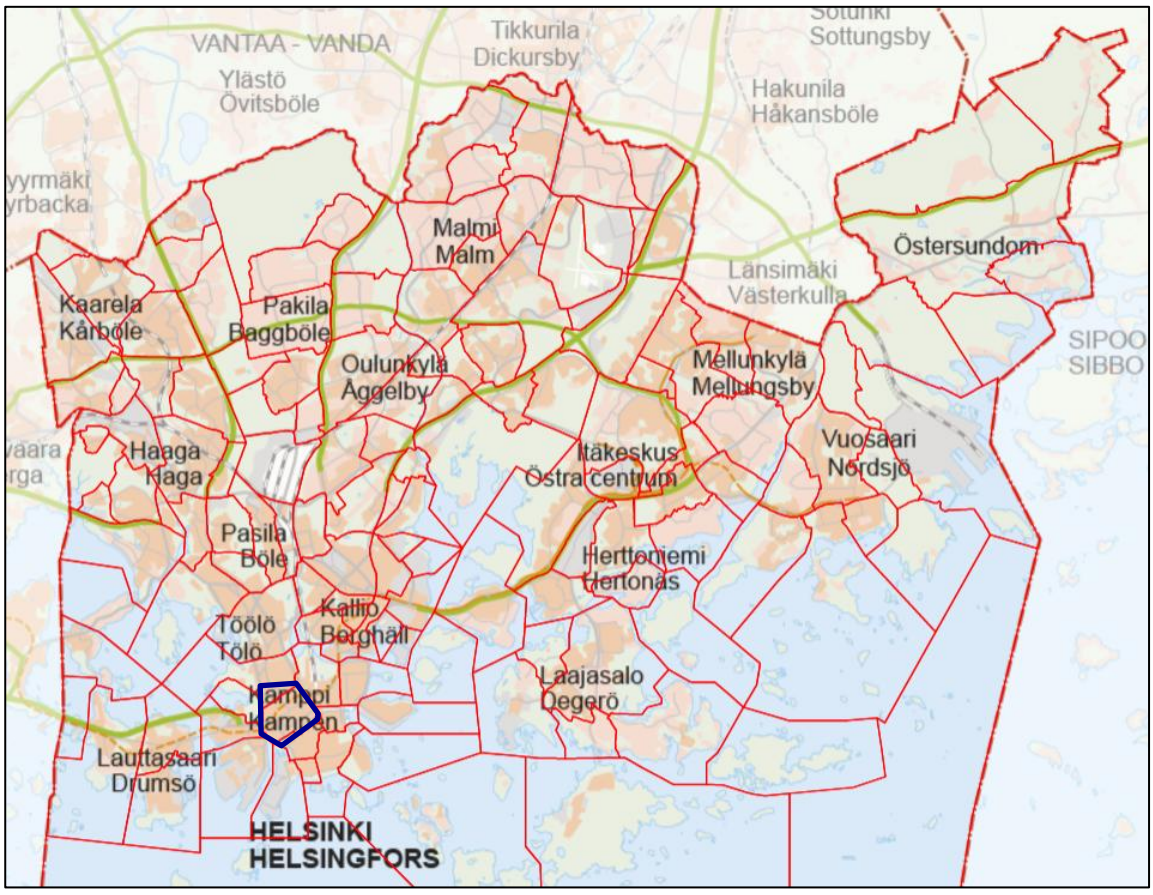
Raportissa esitetyt onnettomuustiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin ja Kaupunkiliikenteen ilmoittamiin raitiovaunuonnettomuuksiin, jos ei toisin mainita.

2 Lähtötiedot

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

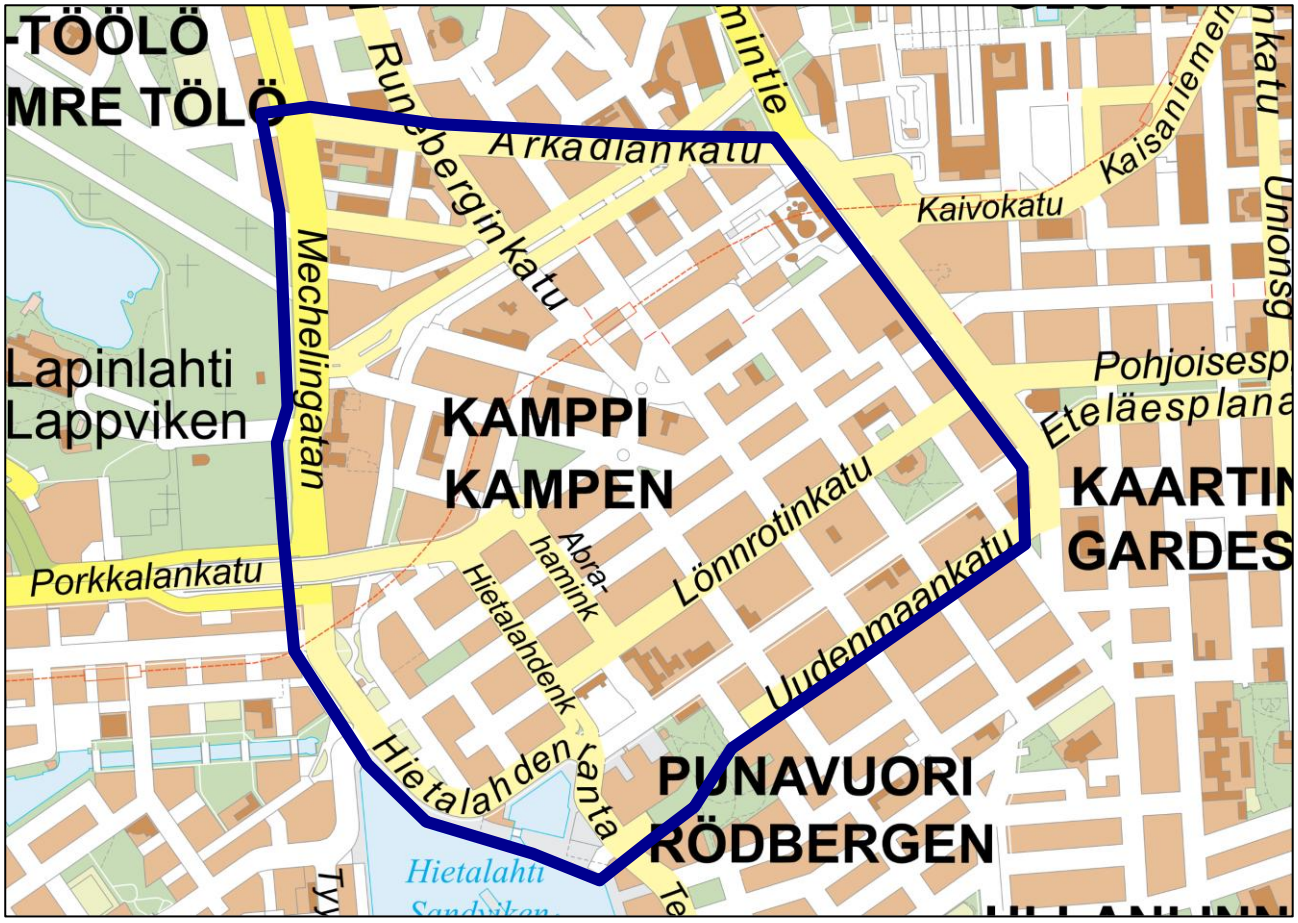
2.1 Aluerajaus

Tässä selvityksessä on käsitelty Kampin kaupunginosaa (kaupunginosanumero 4) sekä osaa Etu-Töölön (13) ja Punavuoren (5) kaupunginosista Kamppiin rajautuvilta osuuksilta. Tarkastelualue sijaitsee eteläisessä suurpiirissä. Tarkastelualueen sijainti kaupungissa on esitetty kuvassa 2.1. sinisellä rajauksella.



Kuva 2.1. Liikenneturvallisuusselvityksessä tarkasteltavan Kampin alueen sijainti Helsingissä merkittynä sinisellä rajauksella (Helsingin kaupunki 2026).

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



Kuva 2.2. Tarkastelualueen rajaus esitettynä sinisellä ääriviivalla (Helsingin kaupunki 2026).

2.2 Onnettomuusmäärien kehitys (2016–2020 ja 2021–2025)

Poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien jakaumat vakavuuden mukaan on esitetty taulukossa 2.1. Koko Helsingin alueella tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt viisivuotisjaksojen 2016–2020 ja 2021–2025 välillä noin 24 %. Tarkastelualueella henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vastaavana aikana vähentynyt 25 %, joten henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt suunnilleen yhtä paljon kuin koko Helsingissä. Tarkastelualueella on tapahtunut yksi kuolemaan johtanut onnettomuus vuosina 2016–2025. Tapauksessa oli kyse moottoriajoneuvon kuljettajan ja jalankulkijan välisestä törmäyksestä, jossa jalankulkija kuoli.

Taulukko 2.1. Onnettomuudet vakavuuden mukaan vuosina 2016–2020 ja 2021–2025.

VAKAVUUS	MÄÄRÄ 2016–2020	MÄÄRÄ 2021–2025	MUUTOS (MUUTOS-%)
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	1	0	-1 (-100 %)
Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	74	56	-18 (-24 %)
Omaisuusvahinko-onnettomuudet	539	294	-245 (-45 %)
Yhteensä	**614**	**350**	**-264 (-43 %)**

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 2024a).

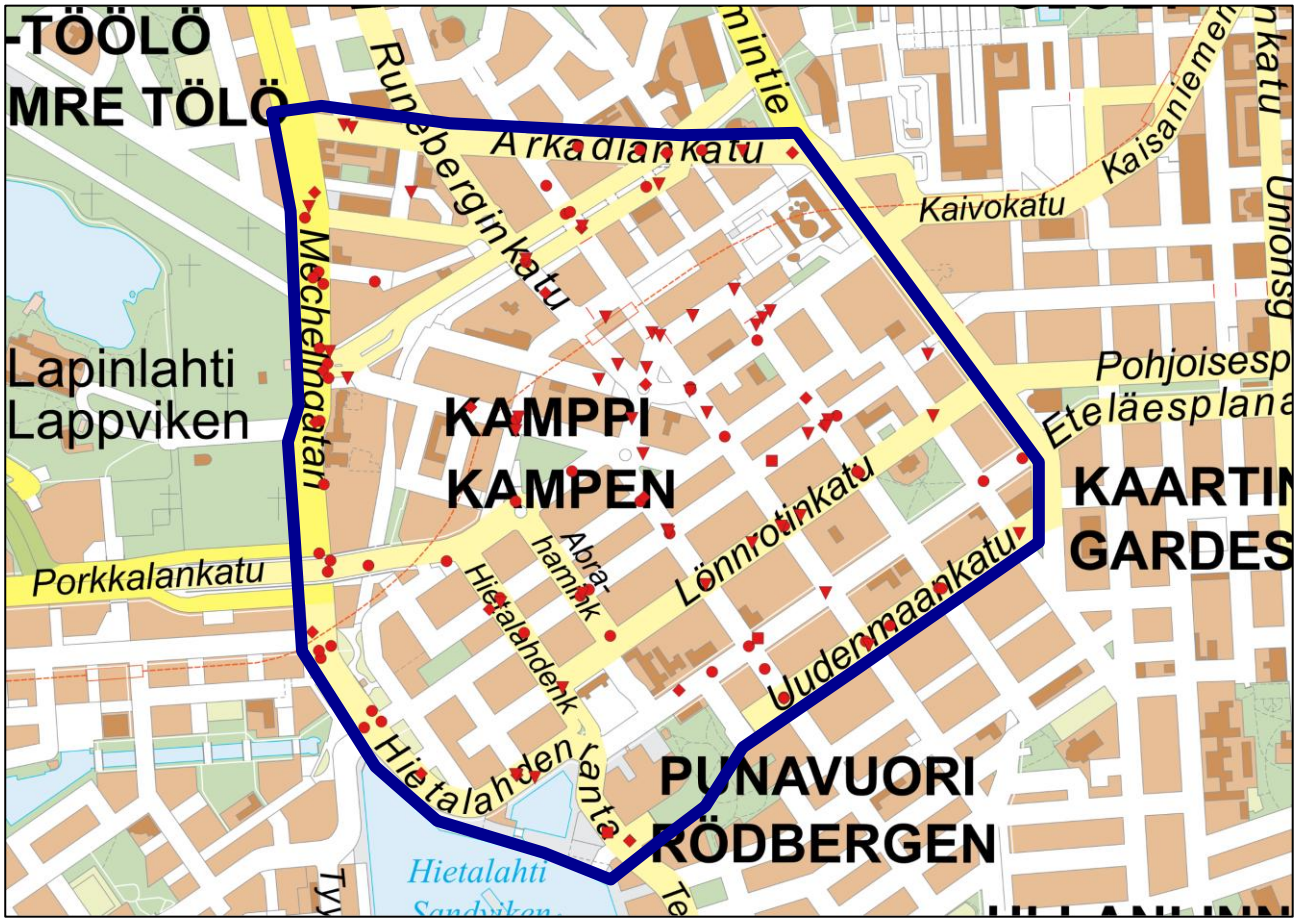
Onnettomuuksien jakauma onnettomuuslajien mukaan on esitetty taulukossa 2.2. Lukumääräisesti eniten on vähentynyt henkilöauto-onnettomuudet. Liikkumisessa tapahtuneiden muutosten lisäksi vähenemän arvioidaan johtuvan erityisesti siitä, että poliisi ei ole enää vuodesta 2020 alkaen yleensä käynyt onnettomuuspaikoilla, 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. Tämän arvioidaan johtuvan pääosin siitä, että vuodesta 2019 alkaen poliisin tietoon tulleiden tapausten lisäksi tilastoon on lisätty myös Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenteen raportoimat raitiovaunuonnettomuudet. Tapausten suurempi määrä ei siten välttämättä tarkoita onnettomuuksien määrän lisääntymistä vaan tapausten tulemista aiempaa paremmin tilastoiduksi. Lähes kaikkien muiden tapausten määrät onnettomuuslajeittain ovat vähentyneet tarkastelujaksolla. Erityisesti omaisuusvahinkoihin liittyvien tilastointimuutosten vuoksi selvityksen painopiste on henkilövahinko-onnettomuuksien sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden 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 2016–2020 ja 2021–2025.

ONNETTOMUUSLAJI	MÄÄRÄ 2016–2020	MÄÄRÄ 2021–2025	MUUTOS (MUUTOS-%)
Jalankulkijaonnettomuudet	45	23	-22 (-49 %)
Polkupyöräonnettomuudet	21	18	-3 (-14 %)
Mopo-onnettomuudet	1	3	2 (200 %)
Moottoripyöräonnettomuudet	6	6	0
Raitiovaunuonnettomuudet	93	183	90 (97 %)
Linja-auto-onnettomuudet	45	6	-39 (-87 %)
Pakettiauto-onnettomuudet	52	8	-44 (-85 %)
Kuorma-auto-onnettomuudet	73	17	-56 (-77 %)
Muu ajoneuvo -onnettomuudet	12	10	-2 (-17 %)
Vain henkilöautoja	266	76	-190 (-71 %)
Yhteensä	**614**	**350**	**-264 (-43 %)**

Henkilövahinko-onnettomuudet (kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet) vuosina 2016–2025 on esitetty kuvassa 2.3. punaisilla kuvioilla. Kuvioista kolmio tarkoittaa jalankulkija-onnettomuutta, vinoneliö polkupyöräonnettomuutta, neliö mopo-onnettomuutta ja ympyrä moottoriajoneuvo-onnettomuutta, jossa ei ole ollut osallisena edellä mainittuja tienkäyttäjiä.

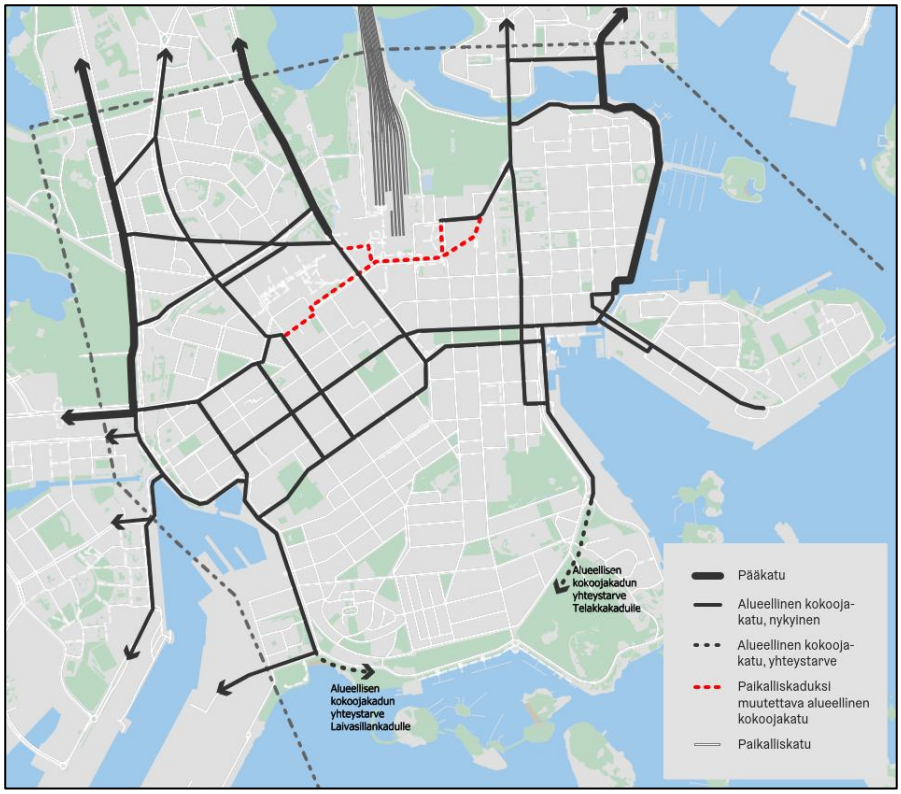


Kuva 2.3. Tarkastelualueen henkilövahinko-onnettomuudet kartalla vuosina 2016–2025 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2026). Tarkastelualueen rajaus on esitetty sinisellä ääriviivalla. Kuvassa ei esitetä sellaisia onnettomuuksia, jotka ovat tapahtuneet tarkastelualueen ulkopuolella.

Tarkastelualueen henkilövahinko-onnettomuudet ovat painottuneet alueen pääverkon kaduille ja niiden risteysalueille sekä Kampintorin lähiympäristöön. Mechelininkadulla ja sen risteysalueilla on tapahtunut yhteensä 24 henkilövahinko-onnettomuutta vuosina 2016–2025. Seuraavaksi eniten henkilövahinko-onnettomuuksia on tapahtunut Fredrikinkadulla (17 kpl), Kalevankadulla (14 kpl), Lönnrotinkadulla (10 kpl), Uudenmaankadulla (9 kpl), ja Arkadiankadulla (9 kpl), kun mukaan lasketaan myös näiden katujen risteysalueet. Kasaumapaikat on käsitelty tarkemmin luvuissa 3., 4. ja 5.

2.3 Katuverkon luokittelu

Tarkastelualueen katuverkko muodostuu pääasiassa alueellisten kokoojakatujen ja paikalliskatujen muodostamasta lähes ruutukaavamaisesta verkosta. Lännessä alue rajautuu Mechelininkatuun ja Hietalahdenrantaan, etelässä Uudenmaankatuun, idässä Mannerheimintiehen ja pohjoisessa Arkadiankatuun. Mannerheimintien ei kuulu tämän selvityksen aluerajaukseen, mutta edellä mainituista kaduista muut kuuluvat. Edellä mainituista kaduista Mechelininkatu on pääkatu ja muut kadut alueellisia kokoojakatuja. Tarkastelualueen sisällä pääverkkoon kuuluvia etelä-pohjoissuuntaisia alueellisia kokoojia ovat Frederikinkatu Kansakoulunkadusta etelään, Runeberginkatu ja Albertinkatu. Itä-länsisuuntaisia alueellisia kokoojia ovat Eteläinen ja Pohjoinen Rautatiekatu, Porkkalankatu, Ruoholahdenkatu, Malminrinne ja Lönnrotinkatu. Osana ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa Simonkatu ja Kansakoulunkatu on päätetty muuttaa paikalliskaduiksi (Helsingin kaupunki 2024b). Alueen muut kadut ovat pääosin tonttikatuja ja osa paikallisia kokoojakatuja. Kuvassa 2.5. on esitetty alueen katuverkon luokitus kartalla.



Kuva 2.5. Katuverkon luokitus (Helsingin kaupunki 2024b).

2.4 Nopeusrajoitukset

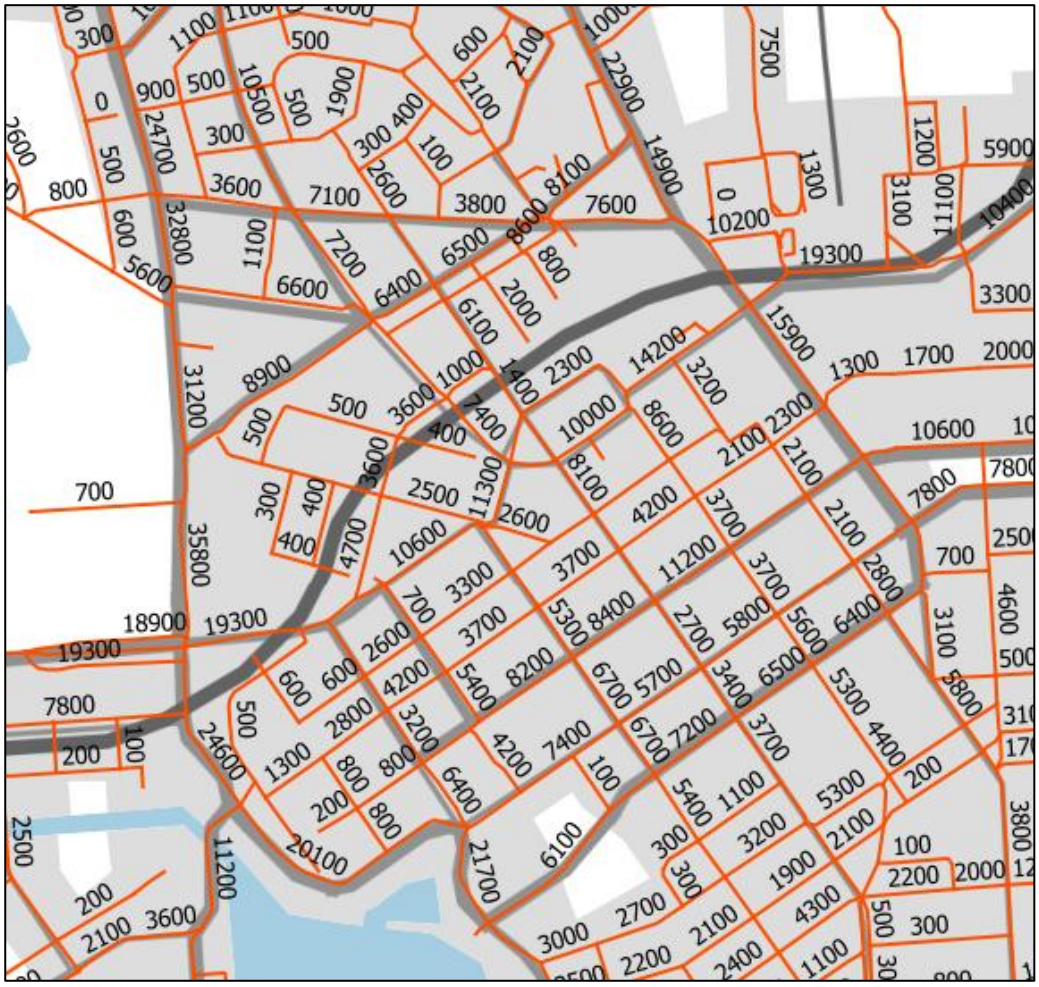
Kampin alueen lähes kaikkien katujen nopeusrajoituksena on alueellinen 30 km/h -rajoitus, mikä on myös yleisin nopeusrajoitus kantakaupungissa. Poikkeuksen nopeusrajoituksiin muodostaa tarkastelualueen länsireunalla oleva Mechelininkatu, jonka nopeusrajoitus tarkastelualueeseen kuuluvalla osuudella on 40 km/h. Tämä on nopeusrajoitusperiaatteiden mukainen ratkaisu kantakaupungin pääkaduille. Kuvassa 2.6. on esitetty nopeusrajoitukset vuoden 2020 tilanteessa.



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

2.5 Liikennemäärät

Suurimmat moottoriajoneuvojen liikennemäärät tarkastelualueen pääverkolla ovat Mechelininkadulla, jossa syksyn keskimääräinen arkivuorokauden liikenne (KAVL) vuonna 2019 oli korkeimmillaan noin 35 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Alueen muilla pääverkon kaduilla suurimmat liikennemäärät ovat olleet Hietalahdenrannassa (noin 21 000), Porkkalankadulla (noin 19 000) ja Lönnrotinkadulla (suurimmillaan noin 11 000). Muilla pääverkon kaduilla liikennemäärät ovat olleet tyypillisesti noin 6 000–10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Alueen paikalliskaduilla liikennemäärät ovat tyypillisesti olleet 3 000–5 000 ja osalla tonttikaduista alle 1 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kuvassa 2.7. on esitetty liikennemääräkartta vuodelta 2019.



Kuva 2.7. Syksyn keskimääräinen arkivuorokausiliikenne kaduittain vuonna 2019 (Helsingin kaupunki 2023).

2.6 Muut suunnitelmat

Tässä osiossa on esitetty tärkeimpiä tarkastelualueeseen liittyviä suunnitelmia, jotka vaikuttavat liikenneturvallisuuteen.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Kaupunginhallituksen (16.12.2024 § 823) hyväksymässä ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään ydinkeskustan (mukaan lukien Kampin) tavoitteet ydinkeskustan liikennejärjestelmälle sekä periaatteet katuverkon ja eri kulkumuotojen kehittämiselle ydinkeskustassa. Suunnitelmalla muodostetaan kokonaiskuva ydinkeskustan liikenteen nykytilanteesta ja luodaan kokonaisnäkemys ydinkeskustan liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja tulevista hankkeista. Suunnitelmassa Kampin alueelle esitettäviä konkreettisia muutoksia ovat muutokset katuverkon toiminnalliseen luokitukseen. Suunnitelmassa myös todetaan myöhemmin tehtävissä yksityiskohtaisemmissa suunnitelmissa tarkasteltavan mahdollisuutta pääverkon katujen kaistamäärän vähentämiseksi sellaisilla kaduilla, joilla on enemmän kuin yksi kaista suuntaansa. Toimenpiteellä parannettaisiin kävely-ympäristöä yleiskaavassa kävelypainotteiseksi määritetyllä alueella.

Länsiratikat

Kaupunkiympäristölautakunnan (9.1.2024 § 4) hyväksymän hankesuunnitelman mukaisesti läntiseen Helsinkiin rakennetaan uusi pikaraitiotieyhteys keskustasta Kannelmäkeen. Hankkeessa rakennetaan lisäksi Kampin alueelle uusi rataosuus Fredrikinkadulle. Kampin alueella rakentaminen alkaa arviolta vuonna 2027.

Länsisataman pikaraitiotie

Kaupunkiympäristölautakunnan kaupunginhallitukselle esittämän Länsisataman pikaraitioien hankesuunnitelman (18.8.2026 § 402) mukaisesti rakennetaan pikaraitiotieyhteys Hakaniemestä Kaivokadun kautta Kamppiin ja edelleen Länsiterminaalille. Kampissa nykyistä raitiotietä tai muita liikennejärjestelyjä kehitetään Simonkadulla, Urho Kekkosen kadulla, Malminrinteellä ja Ruoholahdenkadulla. Kampin alueella rakentaminen alkaa vuonna 2027.

2.7 Erikoiskuljetusreitit

Tarkastelualueella erikoiskuljetusreiteiksi on määritetty Mechelininkatu, Hietalahdenkatu, Telakkakatu ja Mannerheimintie (Kuva 2.8.). Mechelininkatu kuuluu tavoiteluokkaan 40 x 6 x 6 metriä (pituus x leveys x korkeus) Porkkalankadun eteläpuolella ja sen pohjoispuolella luokkaan 30 x 5 x 5 metriä. Mannerheimintie kuuluu tavoiteluokkaan 40 x 6 x 4,4 metriä sekä Hietalahdenkatu ja Telakkakatu luokkaan 30 x 5 x 6 metriä. Reitistöt vaikuttavat joiltain osin siihen, millaisia ratkaisuja voidaan esittää toimenpiteiksi reittikaduille kuten hidasteisiin ja ajoradan kavennuksiin.

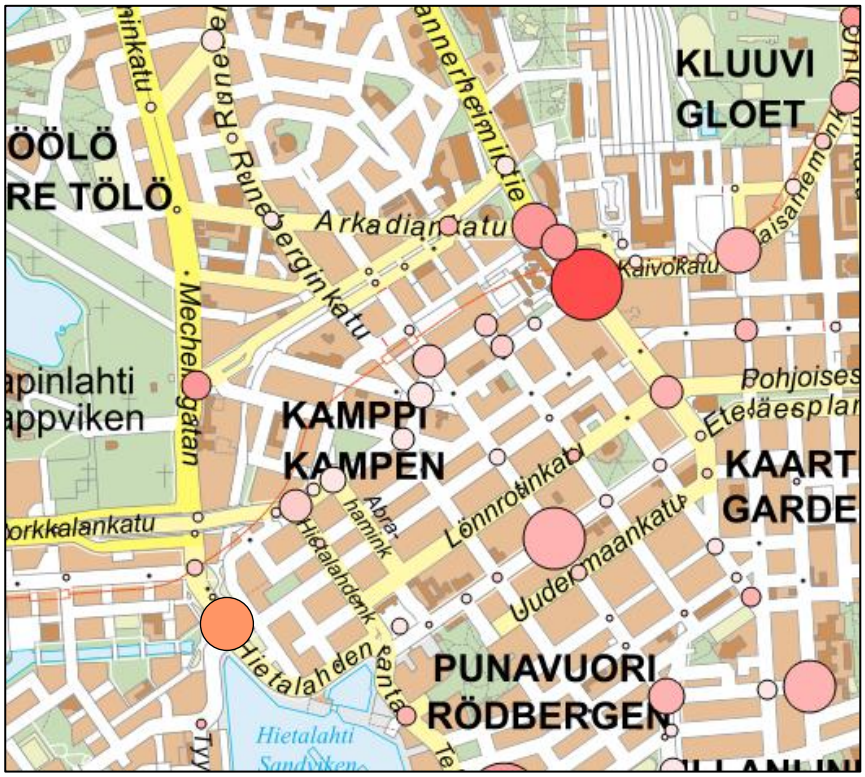


Kuva 2.8. Erikoiskuljetusreitit tarkastelualueella. Reitit on esitetty punaisella (tavoitepituus 30 m) ja vihreällä värillä (40 m).

3 Risteysalueet

3.1 Risteysalueilla tapahtuneet onnettomuudet

Risteysalueiden turvallisuutta on analysoitu onnettomuuksien lukumäärän ja IND5-luvun avulla. Kuva 3.1. sisältää risteyksien onnettomuusanalyysin, jossa ympyrän halkaisija kuvaa risteyksessä tapahtuneiden onnettomuuksien määrää ja värin tummuus onnettomuuksien vakavuutta (IND5-luku). Analyysiin lasketaan mukaan viiden vuoden onnettomuudet (vuosilta 2020–2024). 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. Risteyksien onnettomuusmalli (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2026).

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

Taulukko 3.1. Risteykset, joissa on tapahtunut lukumääräisesti eniten onnettomuuksia (vuodet 2020–2024) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2026).

LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
20	0,76	FREDRIKINKATU	BULEVARDI
18	1,2	MECHELININKATU	JÄTKÄSAARENLAITURI
11	0,44	RUOHOLAHDENKATU	HIETALAHDENKATU
11	0,44	FREDRIKINKATU	URHO KEKKOSEN KATU / MALMINRINNE
10	0,88	MECHELININKATU	POHJOINEN RAUTATIEKATU
9	0,68	ARKADIANKATU	POHJOINEN RAUTATIEKATU / ETELÄINEN RAUTATIEKATU
9	0,36	RUOHOLAHDENKATU	ABRAHAMINKATU
9	0,36	MALMINRINNE	MALMINKATU / RUNEBERGINKATU
8	0,48	SIMONKATU	ANNANKATU
8	0,32	LAPINLAHDENKATU	ALBERTINKATU / MALMINRINNE
7	0,6	HIETALAHDENRANTA	MALLASKATU

Tarkastelualueen risteykset, joissa on tapahtunut eniten onnettomuuksia ja onnettomuuksien vakavuutta kuvaava IND5-luku on suurin, painottuvat Mechelininkadun, Fredrikinkadun, Ruoholahdenkadun ja Pohjoisen Rautatiekadun risteyksiin. Yhdistävänä tekijänä monille risteyksille, joissa on tapahtunut eniten onnettomuuksia, on se, että risteyksissä on raitioliikennettä ja osassa myös suuria autoliikenteen määriä. Seuraavaksi on käsitelty tarkemmin onnettomuuksia ja toimenpidetarpeita niiden risteysten osalta, joissa onnettomuuksia on tapahtunut eniten tai IND5-luku on ollut suurin.

Eniten onnettomuuksia tilastoitiin **Fredrikinkadun ja Bulevardin liikennevalo-ohjatusta risteyksestä**. Vuosina 2020–2024 risteyksessä tilastoitiin yhteensä 20 tieliikenneonnettomuutta, joista kaikki oli omaisuusvahinko-onnettomuuksia ilman henkilövahinkoja. Tapauksissa oli yhtä onnettomuutta lukuun ottamatta kyse onnettomuuksista, joissa toinen osapuoli oli raitiovaunu. Onnettomuuksissa oli useimmiten kyse kylkikolarista tai pysäköityyn ajoneuvoon osumisesta. Raitiovaunuonnettomuuksien toinen osapuoli oli yleensä linja-auto tai kuorma-auto, eikä jalankulkija tai pyöräilijä ollut osallisena yhdessäkään onnettomuudessa. Onnettomuuksien arvioidaan liittyvän erityisesti ahtaaseen katutilaan, jossa pysäköidyt ajoneuvot voivat todennäköisemmin olla raitiovaunun ajolinjalla. Joissain tapauksissa risteyksen lähellä olleet väliaikaiset liikennejärjestelyt ovat entisestään vähentäneet käytettävissä olevaa katutilaa. Raitiolinjat myös kääntyvät kyseisessä risteyksessä Fredrikinkadun ja Bulevardin välillä, jolloin raitiovaunun ja muiden ajoneuvojen kuljettajien on vaikeampaa tunnistaa raitiovaunun tarvitsema tila suoraan ajamiseen verrattuna, mikä voi lisätä kylkikolarin riskiä. Tilastoituja onnettomuuksia on selvästi aiempaa vähemmän vuodesta 2025 alkaen. Osana Länsiratikat-hanketta risteysalueelle on tulossa muutoksia, sillä hankkeessa jatketaan raitiotietä risteysalueelta Fredrikinkatua pohjoiseen.

Toiseksi eniten tilastoituja onnettomuuksia ja suurin IND5-luku **oli Mechelininkadun ja Jätkäsaarenlaiturin liikennevalo-ohjatussa risteyksessä**. Vuosina 2020–2024 risteyksessä tilastoitiin yhteensä 18 tieliikenneonnettomuutta, joista kolme johti henkilövahinkoihin. Risteyksessä tapahtuneista onnettomuuksista neljä oli polkupyörä- tai sähköpotkulautaonnettomuuksia. Jalankulkijaonnettomuuksia ei tilastoitu. Suurin osa tapahtuneista onnettomuuksista oli kylkikosketus- tai peräänajo-onnettomuuksia, joita tapahtui risteyksen useissa eri kohdissa. Polkupyörä- ja sähköpotkulautaonnettomuuksista suurin osa tapahtui Jätkäsaarenlaiturin ylittävällä suojatiellä, jossa kääntynyt autoilija törmäsi suojatiellä pyöräilijään tai sähköpotkulaudan kuljettajaan. Risteyksen kehittämistä turvallisemmaksi pyöräilijöiden ja sähköpotkulaudan käyttäjien näkökulmasta tarkastellaan luvussa 4.2. Risteyksen muut onnettomuudet ovat tapahtuneet pääosin risteyksen eri kohdissa, joten selkeää onnettomuuksia vähentävää toimenpidettä ei ole esitettävissä. Arviolta 2030-luvulla

rakentuvan Satamatunnelin toteutuminen voisi kuitenkin parhaimmillaan vähentää huomattavasti Jätkäsaarenlaiturilta risteykseen tulevaa liikennemäärää ja erityisesti raskaan liikenteen määrää, minkä arvioidaan parantavan risteyksen turvallisuutta.

Mechelininkadun ja Pohjoisen Rautatiekadun liikennevalo-ohjatussa risteyksessä tilastoitiin huomattavasti vähemmän onnettomuuksia kuin kahdessa edellä kuvatussa risteyksessä, mutta risteyksen IND5-luku oli toiseksi suurin tarkastelualueen risteyksistä. Vuosina 2020–2024 risteyksessä tilastoitiin yhteensä 10 tieliikenneonnettomuutta, joista kolme johti henkilövahinkoihin. Henkilövahingoista kaksi oli autoilijoiden välisiä peräänajo-onnettomuuksia ja yksi pyöräilijän loukkaantumiseen johtanut onnettomuus törmäyksessä raitiovaunun kanssa. Loukkaantumiseen johtaneen polkupyöräonnettomuuden kanssa vastaavassa kohdassa on tilastoitu myös toinen polkupyöräilijän ja raitiovaunun kuljettajan välinen törmäys, josta ei kuitenkaan aiheutunut henkilövahinkoja. Muilta osin onnettomuuksissa oli kyse pääosin peräänajo-onnettomuuksista, kylkikolareista tai suistumisista. Onnettomuudet tapahtuivat risteyksen eri kohdissa, joten selkeää onnettomuuksia vähentävää toimenpidettä ei ole esitettävissä. Pyöräliikennejärjestelyt risteysalueella on yksisuuntaistettu vuonna 2026.

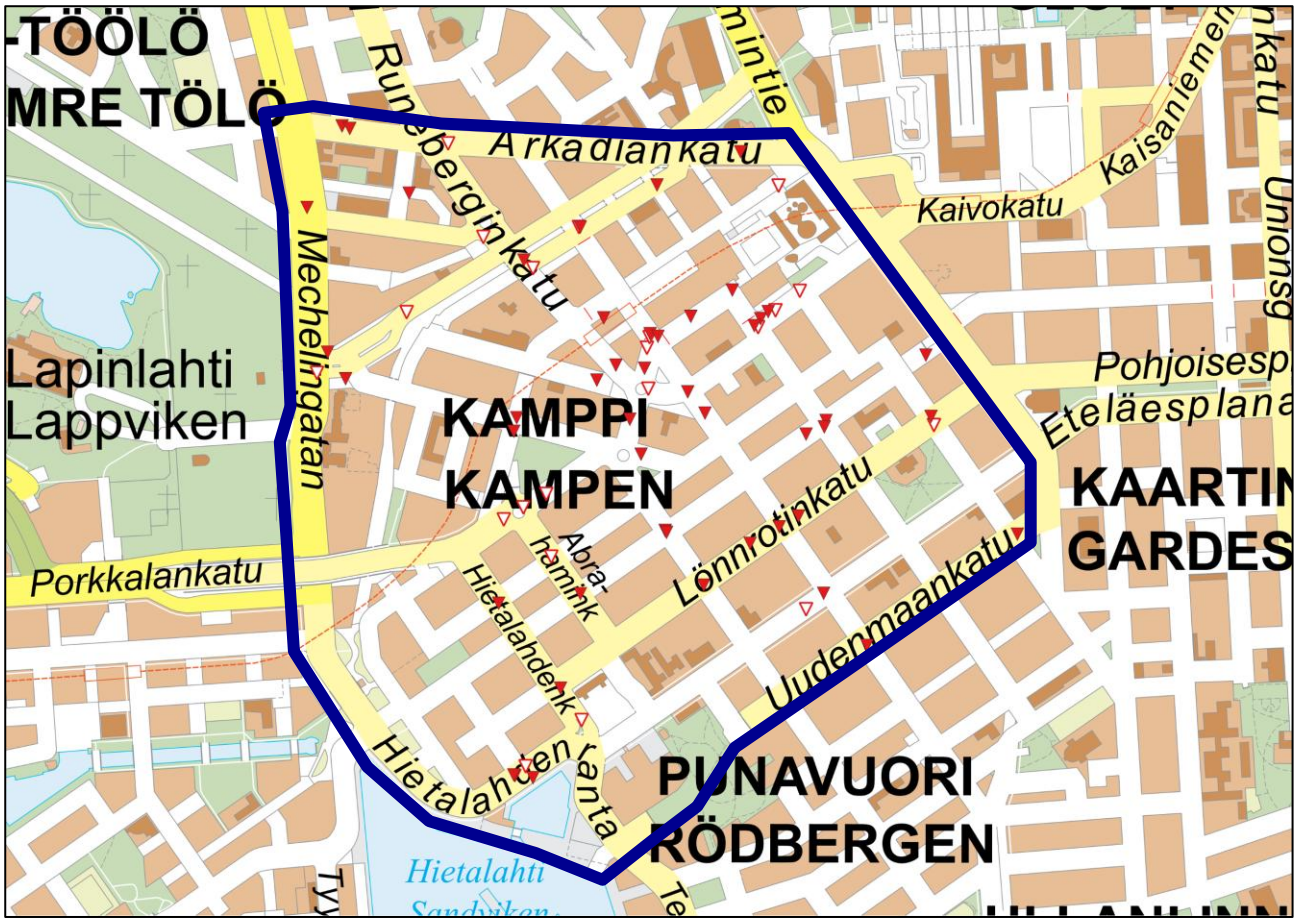
Muissa tarkastelualueen risteyksissä onnettomuuksia on tapahtunut enintään 11 ja IND5-luku on ollut enintään 0,68. Näitä risteyksiä ei käsitellä tässä osiossa tarkemmin. Osa näistä risteyksistä käsitellään kuitenkin luvuissa 4 ja 5 jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien tarkastelun yhteydessä. Luvuissa 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 suojateiden ja muiden kadunylitysjärjestelyjen turvallisuutta.

4.1 Jalankulkijaonnettomuuspaikat

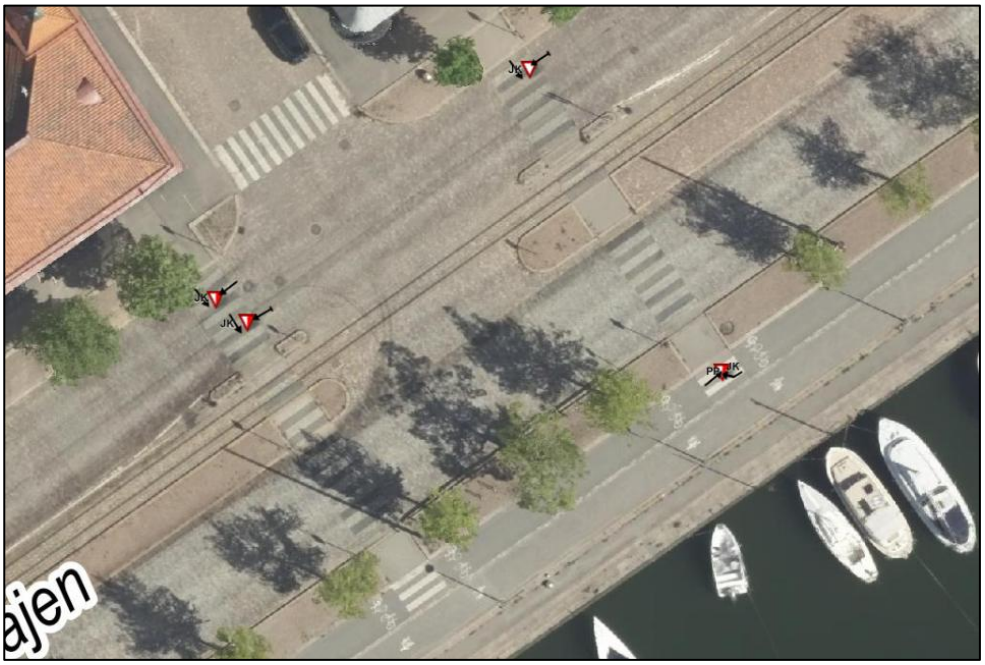
Jalankulkijaonnettomuuksia tilastoitiin vuosina 2016–2025 yhteensä 68, joista 46 oli henkilövahinkoon johtaneita. Näistä yksi johti jalankulkijan kuolemaan. Jalankulkijaonnettomuuksista noin 60 % tapahtui suojatiellä. Tilastoitujen jalankulkijaonnettomuuksien määrä väheni 22 tapauksella viisivuotisjaksojen 2016–2020 ja 2021–2025 välillä 45 onnettomuudesta 23 onnettomuuteen. Kuvassa 4.1. on esitetty jalankulkijaonnettomuudet kartalla vuosina 2016–2025 kolmioilla. Kokonaan punainen kolmio tarkoittaa henkilövahinkoon johtanutta ja valkoinen kolmio punaisella reunaviivalla omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta.



Kuva 4.1. Jalankulkijaonnettomuudet tarkastelualueella vuosina 2016–2025 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2026).

Useimmat jalankulkijaonnettomuuksien paikoista ovat sellaisia, että niissä on vuosien 2016–2025 aikana tilastoitu yksi jalankulkijaonnettomuus. Alueella on kuitenkin viisi suojatietä, joissa on samalla suojatiellä tapahtunut kaksi jalankulkijaonnettomuuksia tarkastelujakson aikana. Seuraavaksi esitetään tarkempi kuvaus paikoista, joista on tilastoitu kaksi jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2016–2025.

Hietalahdenrannan ja Köydenpunojankadun risteyksen molemmilla Hietalahdenrannan ylittävillä suojateillä on tilastoitu kaksi jalankulkijaonnettomuutta (yhteensä neljä) vuosina 2016–2025. Itäisen suojatien toisessa tapauksessa oli kyse pyöräilijän ja jalankulkijan törmäyksestä pyörätien ylittävällä suojateillä. Muissa tapauksissa oli kyse autoilijan ja jalankulkijan välisestä törmäyksestä ajoradalla suojatien kohdalla. Neljässä onnettomuudessa oli toisistaan eroavia tekijöitä, jotka törmäykseen johtivat. Tyypillisiä törmäykseen vaikuttavia tekijöitä arvioitiin olleen liian suuri tilannenopeus ja puutteet havainnoinnissa tai ennakoinnissa. Suojateiden kohdalla on kaksi ajokaistaa suuntaansa ja keskisaareke. Kadun nopeusrajoitus on 30 km/h. Suojateiden turvallisuutta parantava mahdollinen toimenpide on hidasteen toteuttaminen suojateiden yhteyteen. Pyörätien ylittämisessä tapahtuvia törmäyksiä voisi auttaa estämään esimerkiksi leveämpi erotusalue jalkakäytävän ja pyörätien välissä. Toimenpiteitä tarkastellaan Hietalahdenrannan asemakaavan laatimisen yhteydessä.



Kuva 4.2. Hietalahdenrannan ja Köydenpunojankadun risteyksessä tapahtuneet jalankulkijaonnettomuudet vuosina 2016–2025 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2026).

Annankadun ylittävällä suojatiellä Simonkadun risteyksessä tapahtui kaksi jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2016–2025. Onnettomuuksissa oli kyse autoilijan törmäyksestä jalankulkijaan. Tapaukset olivat keskenään erilaiset, eikä selkeitä suojatien turvallisuutta parantavia toimenpiteitä ole tapausten perusteella esitettävissä. Länsisataman pikaraitiotie -hankkeessa on kuitenkin suunnitteilla suojatien lähellä Simonkadulla olevalle pysäkille muutoksia siten, että raitiovaunut eivät enää pysähtyisi pysäkillä. Urho Kekkosen katu on myös suunnitteilla yksisuuntaistaa autoliikenteelle, mikä yksinkertaistaisi risteysalueella toimimista ja havainnoimista.

Fredrikinkadun ylittävällä suojatiellä Urho Kekkosen kadun / Malminrinteen risteyksessä tapahtui kaksi jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2016–2025. Molemmissa tapauksissa oli kyse risteyksessä kääntymisen jälkeen tapahtuneesta autoilijan törmäämisestä jalankulkijaan. Osana

Länsisataman pikaraitiotie -hanketta on suunnitteilla poistaa ajoyhteys risteyksen länsihaaralta, jolloin risteystä voidaan kaventaa länsireunalta, mikä mahdollistaa suojatien lyhentämisen. Suojatien itäreunalta risteystä ei ole mahdollista kaventaa raitioyhteyden vuoksi. Lisäksi Fredrikinkadulla on suunnitteilla moottoriajoneuvoliikenteen kieltäminen myös Urho Kekkosen kadun ja Kansankoulunkadun välisellä osuudella, kun nykyisin kielto koskee Urho Kekkosen kadun pohjoispuolelta. Toimenpiteiden arvioidaan parantavan kadunylityksen turvallisuutta.

Eteläisen Rautatiekadun ylittävällä liikennevalo-ohjatulla suojatiellä Fredrikinkadun risteyksessä tapahtui kaksi jalankulkijaonnettomuutta vuosina 2016–2025. Samalla suojatiellä on tapahtunut myös kaksi polkupyöräonnettomuutta samana aikana. Neljästä tapauksesta kolmessa törmäyksen toinen osapuoli oli linja-auton kuljettaja. Tapauksille oli yhteistä, että autoilija oli kääntymässä risteyksessä, eikä autoilija huomannut tai ennakoinut risteävää jalankulkijaa tai pyöräilijää. Eteläisen Rautatiekadun pyöräliikennejärjestelyjä on tavoitteena kehittää. Kehittämisen yhteydessä Fredrikinkadun ja Eteläisen Rautatiekadun välistä risteystä ehdotetaan kavennettavan tai kääntymisjärjestelyä muulla tavoin kehitettävän jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden parantamiseksi. Toimenpiteen toteuttamiselle ei ole vielä aikataulua tiedossa.

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 (tyydyttävä) 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)

Kampin alueella ei ole vuoden 2026 tilanteessa punaiseksi luokiteltuja kadunylitysjärjestelyitä.

4.3 Muut kadunylitysjärjestelyt

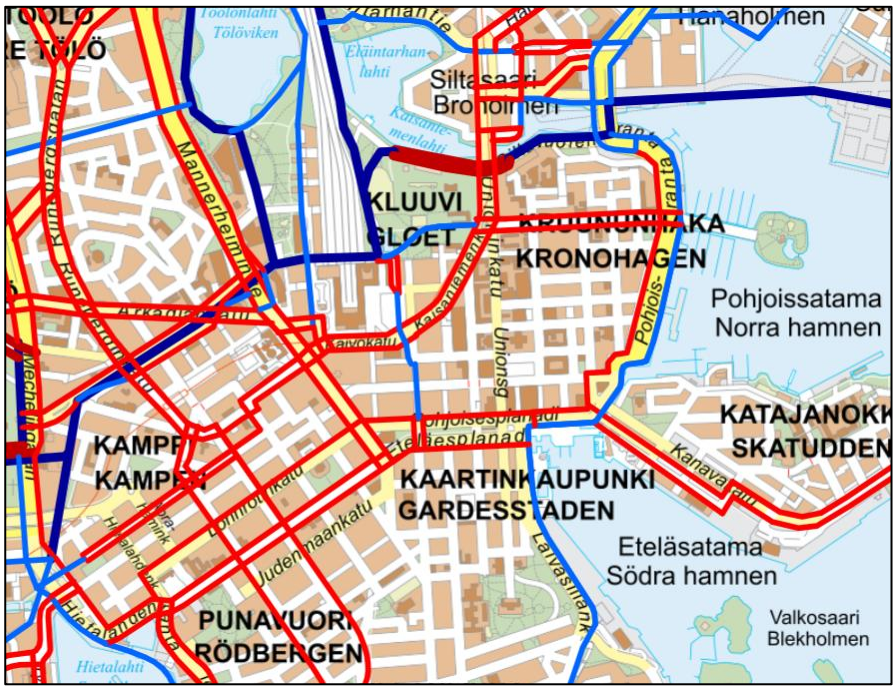
Tarkastelualueen suojatiet saavat keltaisen tai vihreän luokituksen. Lähes kaikki tarkastelualueen suojatiet sijaitsevat 30 km/h -nopeusrajoitusalueella kohdassa, jossa on yksi ajokaista molempiin ajosuuntiin. Joidenkin suojateiden kohdalla on kaksi ajokaistaa suuntaansa, mutta tällaisissa kohteissa on liikennevalo-ohjaus, tai katu on yksisuuntainen. Edellä kuvatuissa tapauksissa suojatie saa keltaisen luokituksen. Tarkastelualueella on myös muutama vihreän luokituksen saava suojatie. Kyseiset järjestelyt ovat kadun linjaosuuden korotettuja suojateitä ja korotetuilla risteysalueilla sijaitsevia suojateitä.

5 Pyöräliikenne

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

5.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

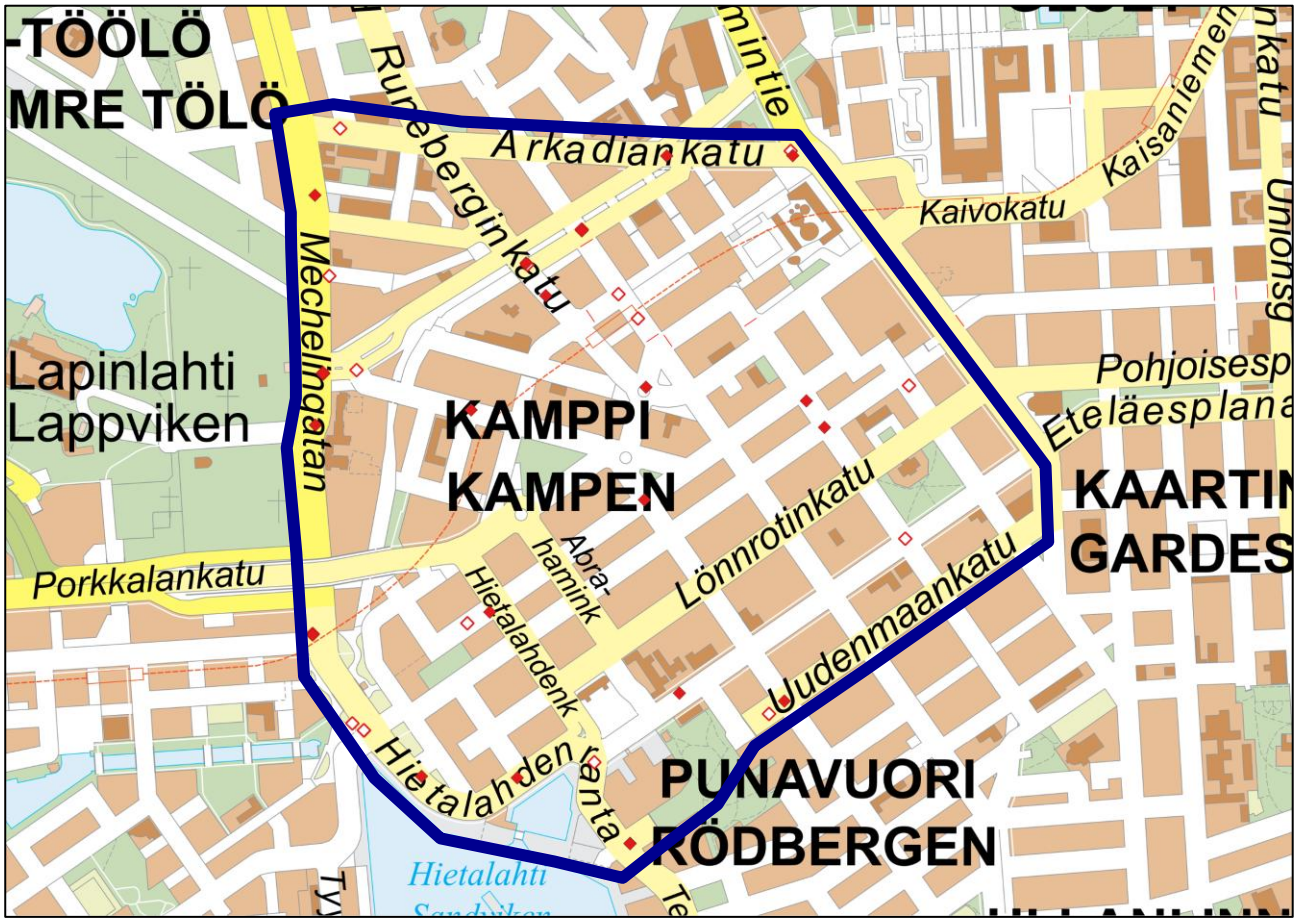
Kampin pyöräliikenteen nykyverkko koostuu pääasiassa pääverkon erillisistä pyöräliikennejärjestelyistä ja paikalliskaduilla ajoratapyöräilystä ilman rakenteellisesti ajoradasta eroteltuja pyöräliikennejärjestelyjä. Pyöräliikennejärjestelyjä on tavoitteena kehittää esimerkiksi osana Länsiratikat- ja Länsisataman pikaraitiotie -hankkeita. 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 2026)

5.2 Polkupyöräonnettomuuspaikat

Tarkastelualueella tapahtui yhteensä 39 polkupyöräonnettomuutta vuosina 2016–2025. Näistä 29 tapahtui risteysalueella. Onnettomuuksista 21 johti henkilövahinkoon ja loput 18 tapausta omaisuusvahinkoihin. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei tapahtunut. Polkupyöräonnettomuuksien määrä on vähentynyt kolmella tapauksella viisivuotisjaksojen 2016–2020 ja 2021–2025 välillä 21 onnettomuudesta 18 onnettomuuteen. Kuvassa 5.2. on esitetty polkupyöräonnettomuudet kartalla vuosina 2016–2025 vinoneliöillä. Kokonaan punainen vinoneliö tarkoittaa henkilövahinkoon johtanutta ja valkoinen vinoneliö punaisella reunaviivalla omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta.



Kuva 5.2. Polkupyöräonnettomuudet tarkastelualueella vuosina 2016–2025 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2026).

Polkupyöräonnettomuudet ovat tapahtuneet pääosin eri kohdissa tarkastelualuetta. Seuraavassa on käsitelty tarkemmin niitä kohtia, joissa on tilastoitu kaksi polkupyöräonnettomuutta vuosina 2016–2025. Jalankulkijaonnettomuuksien yhteydessä luvussa 4.1. käsitellään lisäksi Eteläisen Rautatiekadun ylittävällä liikennevalo-ohjatulla suojatiellä Fredrikinkadun risteyksessä tapahtuneet polkupyöräonnettomuudet jalankulkijaonnettomuuksien lisäksi, joten kyseistä kohtaa ei tarkastella tässä kohdassa toistamiseen.

Eteläisen Rautatiekadun ylittävällä suojatiellä Runeberginkadun liikennevalo-ohjatussa risteyksessä on tilastoitu kaksi polkupyöräonnettomuutta ja yksi jalankulkijaonnettomuus vuosina 2016–2025. Tapauksille oli yhteistä, että raskaan ajoneuvon kuljettaja oli kääntymässä risteyksessä oikealle Runeberginkadulta Eteläiselle Rautatiekadulle, jonka yhteydessä kuljettaja törmäsi pyöräilijään tai jalankulkijaan Eteläisen Rautatiekadun ylittävällä suojatielle. Törmäysten osapuolille oli vihreä valo samanaikaisesti. Osana Kampin Autotalon asemakaavan muutosta laaditun liikennesuunnitelman mukaisesti risteyksen pyöräliikennejärjestelyjä selkeytetään ja kaarretta tiukennetaan, mikä auttaa autoilijaa havaitsemaan pyöräilijän paremmin käännyttäessä. Eteläisen Rautatiekadun ylityskohdan toteuttaminen punaisella värillä voisi lisäksi tukea pyöräliikenteen havaittavuutta autoilijan näkökulmasta.

Jätkäsaarenlaiturin ylittävällä suojatiellä Mechelininkadun liikennevalo-ohjatussa risteyksessä on tilastoitu kaksi polkupyöräonnettomuutta ja yksi sähköpotkulautaonnettomuus vuosina

2016–2025. Kahdessa tapauksessa autoilija oli kääntymässä risteyksessä oikealle Jätkäsaarenlaiturille ajaessaan Mechelininkatua etelään. Kääntymisen jälkeen kuljettaja törmäsi suojatietä vastakkaisesta suunnasta ylittäneeseen. Törmäysten osapuolille oli vihreä valo samanaikaisesti. Risteyksen valo-ohjaus on toteutettu siten, että tietyissä tilanteissa oikealla kääntyville autoilijoille ja suoraan kulkeville jalankulkijoille ja pyöräilijöille ei ole vihreää valoa samanaikaisesti. Liikennevalo-ohjauksen muuttaminen siten, että suojatielle ja kääntyville autoilijoille olisi aina eriaikainen vihreä valo, voisi auttaa estämään vastaavanlaisia törmäyksiä. Kolmannessa tapauksessa risteysalueen ruuhkautumisen arvioidaan olleen keskeinen törmäykseen vaikuttava tekijä, mikä poikkeaa kahdesta muusta tapauksesta. Suojatietä ja pyöräilijän ylityspaikkaa levennettiin vuonna 2026, mikä voi nopeuttaa ruuhkaisimpina aikoina jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden poistumista risteysalueelta.

Mallaskadun ylittävällä suojatiellä Hietalahdenrannan liikennevalo-ohjatussa risteyksessä sekä **Itämerenkadun ylittävällä suojatiellä Mechelininkadun liikennevalo-ohjatussa risteyksessä** on tilastoitu molemmissa kaksi polkupyöräonnettomuutta vuosina 2016–2025. Kaikissa tapauksissa autoilija oli kääntymässä risteyksessä oikealle, kun samasta suunnasta risteykseen saapui pyörätietä tai pyöräkaistaa pyöräilijä aikomuksenaan ajaa suoraan risteyksen läpi. Tapauksissa autoilija ei huomannut pyöräkaistalla olevaa pyöräilijää riittävän ajoissa tai ollenkaan. Törmäysten osapuolille oli vihreä valo samanaikaisesti. Molemmissa risteyksissä risteysgeometriaa ehdotetaan muutettavan tiukemmaksi reunakiveä uudelleen muotoilemalla tai lisäämällä yliajettavan kiveyksen kaarteeseen, mikä tukisi maltillisia ajonopeuksia ja auttaisi autoilijaa havaitsemaan pyöräilijän paremmin. Mechelininkadulla ehdotetaan tutkittavan myös kaistajärjestelyjen muuttamista Satamatunnelin toteuduttua.

6 Liikenteen rauhoittaminen

Liikenteen rauhoittaminen Helsingissä perustuu vuonna 2021 hyväksyttyihin katuverkon toiminnallista luokitusta koskeviin periaatteisiin (Helsingin kaupunki 2021) ja paikalliskatujen liikenteen rauhoittamisen periaatteisiin (Helsingin kaupunki 2025). Katuluokitusjärjestelmän mukaan kadut jaetaan pääverkkoon ja paikallisverkkoon. Periaatteiden mukaan paikalliskadut, joita ovat paikalliset kokoojakadut ja tonttikadut, suunnitellaan hitaalle vauhdille ja vähäisille liikennemäärille katujen aiheuttaman estevaikutuksen pienentämiseksi. Liikenteen rauhoittamisen toimenpiteet painottuvat erityisesti tonttikaduille.

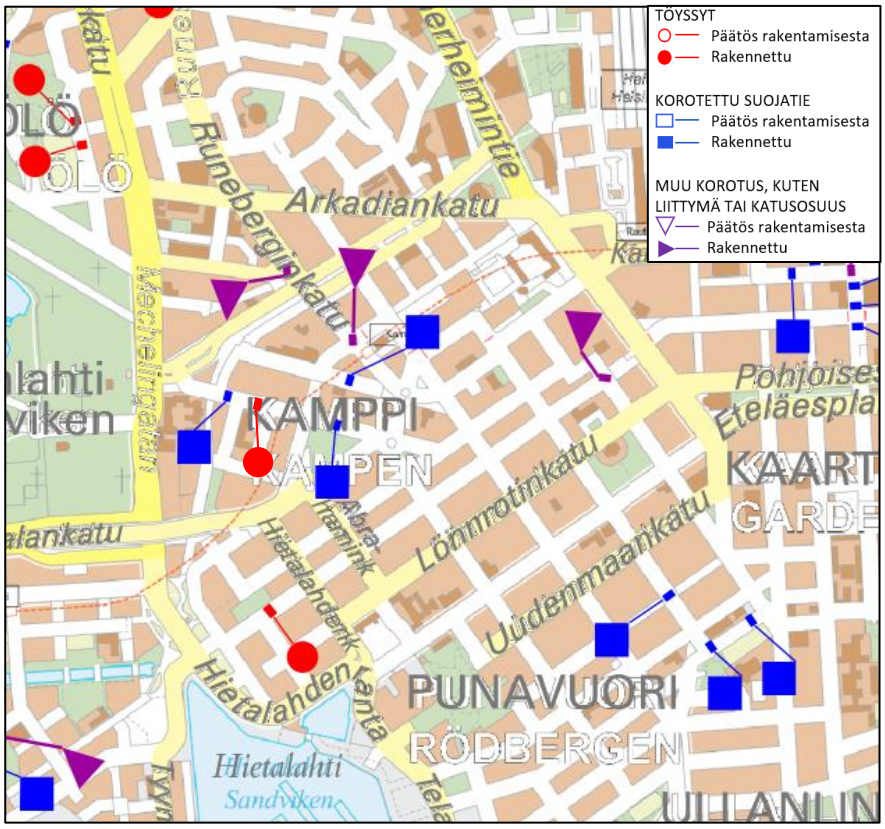
Tässä osiossa esitetään nykyiset liikenteen rauhoittamistoimenpiteet, ja arvioidaan tarpeita uusille hidasteille, nopeusnäytöille tai automaattisille liikennevalvontapisteille ajonopeuksien rauhoittamiseksi katuverkon eri osissa. Tarkastelun painopiste on selkeissä liikenneturvallisuuden ongelmakohteissa. 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. Kampin alueen katuverkon luokitukset ja jäsentely on tarkasteltu ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Helsingin kaupunki 2024b), ja jäsentelyä tarkennetaan tarvittavilta osin jatkotöinä laadittavissa tarkemmissa suunnitelmissa. Jatkosuunnittelussa on perusteltua kiinnittää huomiota autoliikenteen ohjaamiseen pääverkolle erityisesti niiltä liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisilta paikalliskaduilta, joilla nykytilanteen liikennemäärä on paikalliskadulle asetettujen tavoitteiden mukaisesti liian suuri. Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisia paikalliskatuja, joiden liikennemäärä on nykyisin tarpeettoman suuri, ovat Simonkatu, Kansakoulunkatu, Bulevardi, Lapinlahdenkatu, Kalevankatu ja osittain Annankatu. Kampissa sijaitsee myös useita paikalliskatujen välisiä risteyksiä, joissa olisi perusteltua kaventaa ajorataa jalankulkijoiden kadunylitysmatkan lyhentämiseksi ja kävely-ympäristön parantamiseksi.

6.2 Hidasteet ja muut katurakenteet

Kampin alueella sijaitsevat rakenteelliset hidasteet vuoden 2026 tilanteessa on esitetty kuvassa 6.1. Keskusta-alueella ei ole tyypillisesti käytetty korotettuja suojateitä ja ajoradan kavennuksia vastaavasti kuin esikaupunkialueella erityisesti kaupunkikuvallisten perusteiden vuoksi. Kampissa on kuitenkin muutamia korotettuja suojateitä tai risteyksiä.



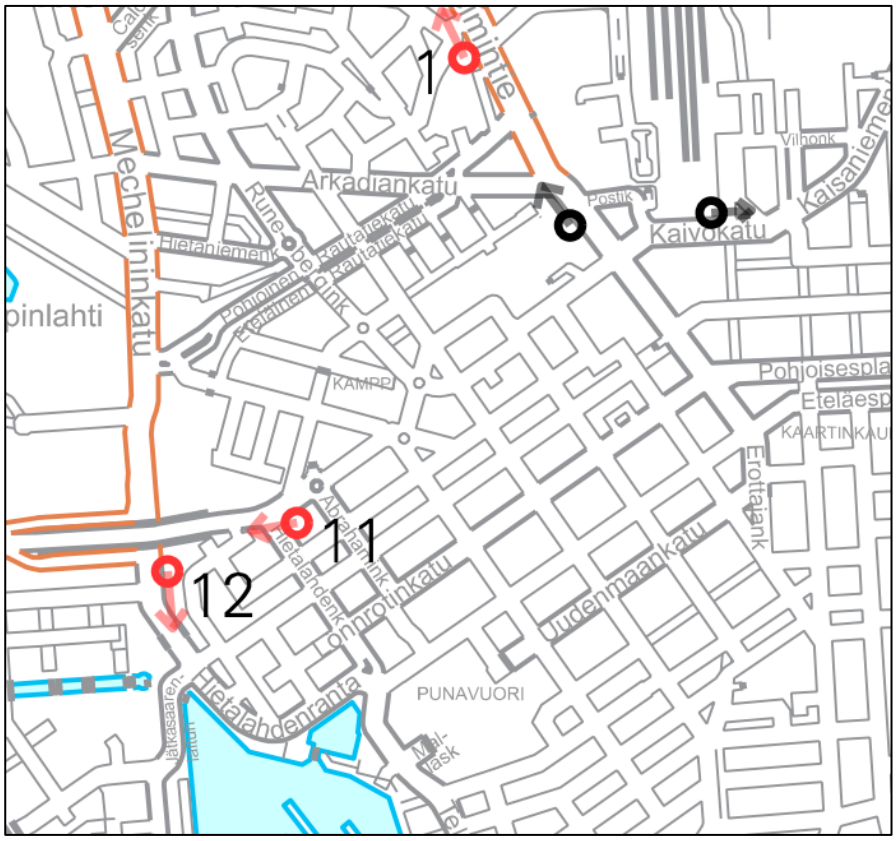
Kuva 6.1. Hidasteiden nykytila.

Ajonopeutta hillitseviä ja autoliikennettä pääverkolle ohjaavia toimenpiteitä on perusteltua käyttää paikalliskaduilla ja erityisesti koulujen ympäristöissä, mikäli katuympäristö ei muuten tue edellä mainittuja tavoitteita. Hidasteita, ajoradan kavennuksia, ylijatkettuja jalkakäytäviä ja katujen yksisuuntaistamia suositellaan tarkastelemaan Kampin alueen katujen jatkosuunnittelussa.

Saatujen asukaspalautteiden sekä selvitystyön aikana tehtyjen havaintojen ja tarkasteltujen aineistojen perusteella ajonopeuksien hillitsemisen tarpeita on pääasiassa alueen pääverkon kaduilla kuten Lönnrotinkadulla Abrahaminkadun risteyksen ympäristössä, Pohjoisella Rautatiekadulla Runeberginkadun länsipuolella sekä Ruoholahdenkadulla Lapinrinteen länsipuolella. Mahdollisuuksia hidasteiden lisäämiselle tai muille liikennejärjestelyjen muutoksille arvioidaan osana Kampin alueellista tarkastelua ja sen jälkeen laadittavia tarkempia suunnitelmia.

6.3 Automaattinen liikennevalvonta

Vuonna 2018 kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytyssä yleissuunnitelmassa (Helsingin kaupunki 2018) on esitetty kaksi automaattisen liikennevalvonnan kohdetta tarkastelualueelle (Kuva 6.2.). Valvontakohteet sijaitsevat Mechelininkadulla ja Ruoholahdenkadulla. Kohteet ovat valmistuneet vuosina 2020 ja 2022.



Kuva 6.2. Automaattisen liikennevalvonnan pisteet Kampin alueella vuoden 2018 yleissuunnitelmassa (Helsingin kaupunki 2018).

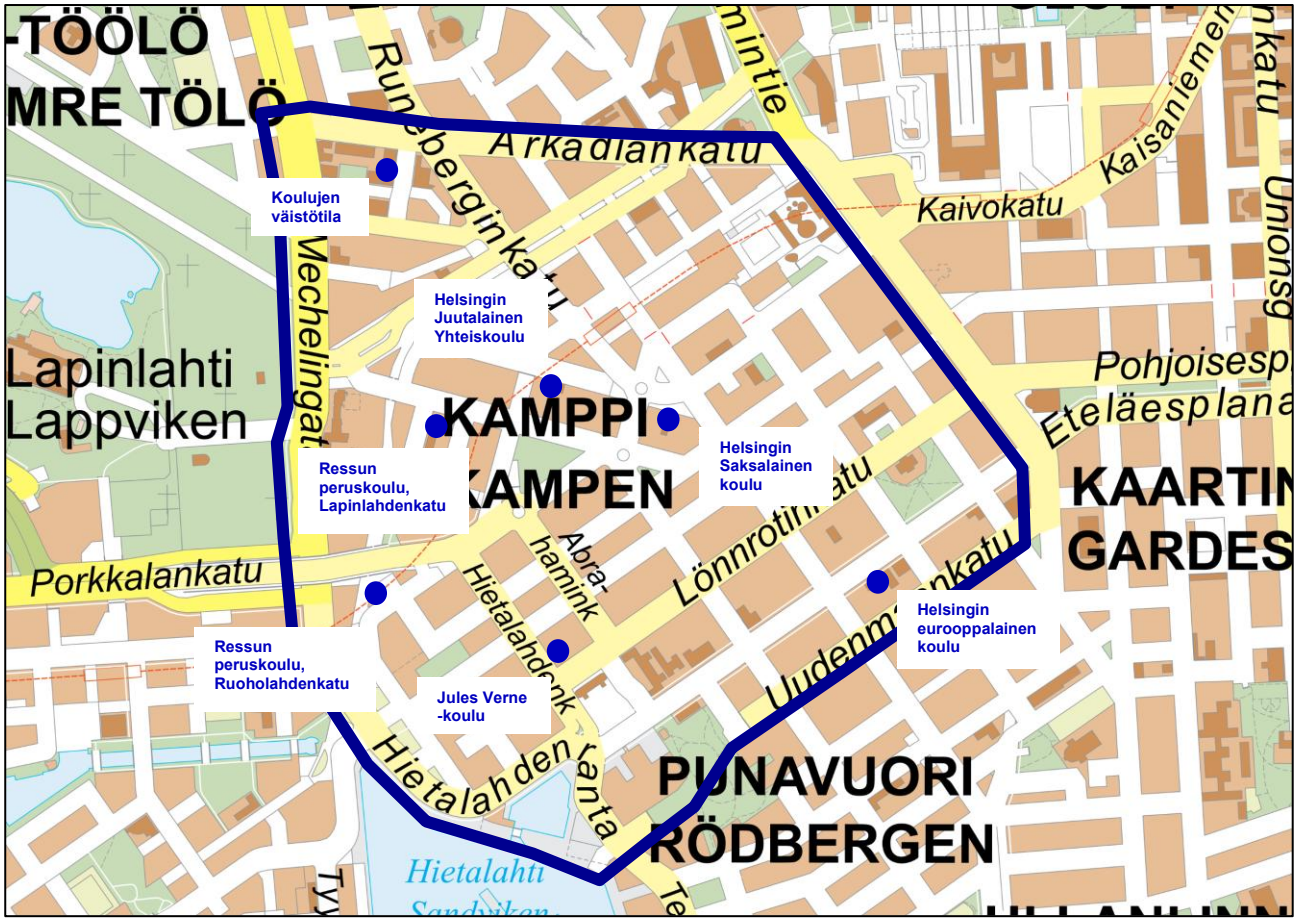
Automaattisen kameravalvonnan sijoittamisperiaatteiden mukaan kameravalvontaa käytetään pääasiassa pääkaduilla tai alueellisilla kokoojakaduilla sekä kaduilla, joilla nopeusrajoitus on vähintään 40 km/h. Kameravalvontaa ei voida käyttää myöskään tiiviin asutuksen keskellä salamavalon aiheuttaman häikäisyn vuoksi. Kampin alueella pääosin kriteerit täyttävä katu on Mechelininkatu, mutta nopeusrajoitukseltaan 30 km/h oleva muu pääverkon katu voi myös erityisellä perusteella tulla kyseeseen mahdollisena kohteena. Kampin alueella mahdollisia kohteita ajonopeuksien hillitsemisen näkökulmasta voisivat olla Mallaskatu, Lönnrotinkatu ja Pohjoinen Rautatiekatu. Toteutettavat kohteet priorisoidaan koko kaupungin tasolla.

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 valoärsykkeitä. Autoilijan huomion tulisi vaativassa liikenneympäristössä olla jatkuvasti kiinnittyneenä liikennetilanteisiin ja muihin tienkäyttäjiin. Lisäksi nopeusnäytöillä ei yleensä ole suurta vaikutusta ajonopeuksiin.

7 Koulujen ympäristöt

Tarkastelualueella sijaitsee seitsemän toimipistettä, joissa annetaan perusopetusta: Ressun peruskoulu (kaksi toimipistettä), Helsingin Juutalainen Yhteiskoulu, Helsingin Saksalainen koulu, Helsingin eurooppalainen koulu, Jules Verne -koulu ja Arkadiankadulla koulujen pitkäaikaisena väistötilana toimiva rakennus, jossa toimii vuoden 2026 tilanteessa Töölön ala-asteen koulu (Kuva 7.1.). Ressun peruskoulun oppilaaksiottoalue sisältää lähes koko Kampin kaupunginosan Lönnrotinkadulta Pohjoisella Rautatiekadulle. Alue ulottuu lisäksi osittain Kluuviin Mannerheimintien itäpuolelle. Helsingin Juutalaisella Yhteiskoululla, Helsingin Saksalaisella koululla, Helsingin eurooppalaisella koululla ja Jules Verne-koululla ei ole erikseen määritetty oppilaaksiottoalueita. Väistötilassa parhaillaan olevan Töölön ala-asteen koulun oppilaaksiottoalue sijaitsee tarkastelualueen pohjoispuolella. Alueen peruskoulujen oppilaille järjestettiin kysely koulumatkojen liikenneturvallisuudesta vuonna 2026. Kyselyn vastauksia käytetään toimenpidetarpeiden tunnistamisessa koulujen ympäristössä.



Kuva 7.1. Koulujen sijainnit kartalla.

7.1 Ressun peruskoulu

Lapinlahdenkadun toimipiste

Ressun peruskoulun suurempi toimipiste sijaitsee Lapinlahdenkadulla Työmiehenkadun ja Lastenkodinkujan välisellä alueella (Kuva 7.2.). Kaikki koulun tontin ympärillä olevat kadut ovat tonttikatuja, joiden nopeusrajoitus on 30 km/h. Lapinlahdenkadun liikennemäärä koulun kohdalla on keskimäärin noin 3 900 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Työmiehenkatu ja Lastenkodinkuja ovat vähäliikenteisiä katuja, joiden liikennemäärä on noin 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Lapinlahdenkadulla on jalkakäytävät kadun molemmin puolin. Pyöräliikenne on sekaliikenteenä ajoradalla. Pysäköinti on sallittua pääasiassa ajoradan molemmilla reunoilla.



Kuva 7.2. Näkymä Lapinlahdenkadulla olevalle korotetulle suojatielle Mechelininkadun suunnasta. Ressun peruskoulu on kuvassa oikealla.

Työmiehenkatu ja Lastenkodinkuja yhdistyvät koulun eteläpuolella Lastenkodinkatuun, joka on vähäliikenteinen ja päättyvä tonttikatu. Lastenkodinkadulta on kuitenkin jalankulku- ja pyöräyhteydet etelän suuntaan baanalle ja Ruoholahdenkatua kohti.

Koulun itäpuolella on Lapinlahdenkadun ja Lastenkodinkujan risteys. Tästä seuraava risteys itään päin on Lapinlahdenkadun ja Lapinrinteen liikennevalo-ohjattu nelihaararisteys (Kuva 7.3.). Koulun oppilaaksiottoalue jatkuu risteyksestä satoja metrejä itään, joten risteys on osa monien oppilaiden koulumatkaa. Risteyksen itäpuolella Lapinlahdenkadulla sijaitsee myös ajonopeuksia rauhoittava korotettu ja kavennettu suojatie.



Kuva 7.3. Näkymä Lapinlahdenkadun ja Lapinrinteen liikennevalo-ohjatusta risteyksestä Lapinlahdenkadulle koulun suuntaan. Kuvassa takana risteyksen itäpuolella sijaitsee korotettu ja kavennettu suojatie.

Koulun välittömässä läheisyydessä ei ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2021–2025. Lähimmät onnettomuudet ovat Lapinlahdenkadun ja Lapinrinteen risteyksestä ja Mechelininaukiolta. Ensin mainitussa tapauksessa oli kyse kahden moottoriajoneuvon risteysonnettomuudesta. Mechelininaukiolla tapahtuneessa oli kyse jalankulkijan loukkaantumiseen johtaneesta peruutusonnettomuudesta. Kummassakaan tapauksessa lapsia ei ollut osallisena.

Lapinlahdenkatu on mahdollinen reitti Mechelininkatua pohjoisesta saavuttaessa kohti Kamppia ja Punavuorta. Katuverkon jäsentelyllä kuitenkin pyritään ohjaamaan läpiajava liikenne pääverkolle ja paikallisalueelle saapuva liikenne ensisijaisesti paikalliselle kokoojakadulle. Lapinlahdenkadun liikennemäärä on käytössä olevan tiedon mukaan tonttikaduksi verrattain suuri, joten verkollisin ja rakenteellisin toimenpitein on perusteltua tukea Lapinlahdenkadun läpi ajavan autoliikenteen siirtymistä muiden katuluokkien kaduille (esim. Pohjoiselle Rautatiekadulle ja Runeberginkadulle), mikä rauhoittaisi liikkumista koulun läheisyydessä. Lapinlahdenkadun ylittävän suojatien tilalle Pohjoisen Rautatiekadun risteykseen on vuonna 2026 toteutettu ylijatkettu jalkakäytävä ja pyörätie ohjaamaan autoliikennettä pääverkon kaduille. Läpiajavan autoliikenteen lisäksi koulun saattoliikenne aiheuttaa paikoin liikenneturvallisuusongelmia, kuten jalkakäytävälle pysäyttämistä, erityisesti koulun sisäänkäynnin lähellä Lastenkodinkujalla. Saattoliikenteen aiheuttavien ongelmien vähentämiseksi ehdotetaan tarkasteltavan lisätoimenpiteitä autoliikenteen hillitsemiseksi koulun lähellä kuten lyhytaikaista ajokieltoa koulun vieressä fyysisen esteen avulla.

Ruoholahdenkadun toimipiste

Ressun peruskoulun pääosin yläkoululaisten käytössä oleva toimipiste sijaitsee Ruoholahdenkadun ja Köydenpunojankadun risteyksessä (Kuva 7.4.). Kaikki koulun tontin ympärillä olevat kadut ovat suhteellisen vähäliikenteisiä paikalliskatuja, joiden nopeusrajoitus on 30 km/h. Ruoholahdenkadun ja Köydenpunojankadun liikennemäärät koulun kohdalla ovat alle 1 000 moottoriajoneuvoa

vuorokaudessa. Kaduilla on jalkakäytävät molemmin puolin. Erillisiä pyöräliikennejärjestelyjä ei paikalliskaduille tyypilliseen tapaan ole toteutettu. Köydenpunojankadulla on pysäköintiä kadun molemmin puolin. Ruoholahdenkadulla pysäköinti on kielletty kadun pohjoisreunalla kadulla kulkevan raitioliikenteen mahdollistamiseksi. Raitioliikenteen odotetaan tulevaisuudessa lisääntyvän Länsisataman pikaraitiotien valmistuttua.



Kuva 7.4. Näkymä Ruoholahdenkadun ja Köydenpunojankadun risteykseen. Koulurakennus näkyy kuvassa oikealla.

Koululle voidaan saapua pohjoisen suunnasta Baanaa ja sen yhteydessä olevaa jalkakäytävää käyttäen. Muilta osin lähialueen kadut ovat tyypillisiä kantakaupunkimaisia katuja, joilla on yleensä jalkakäytävät kadun molemmin puolin ilman erillisiä pyöräliikennejärjestelyjä.

Koulun lähellä on tilastoitu viisi liikenneonnettomuutta vuosina 2021–2025. Kaikki tapaukset olivat raitiovaunun ja moottoriajoneuvon kuljettajan välisiä kolareita Ruoholahdenkadulla.

Länsisataman pikaraitiotien toteutuksen yhteydessä raitioliikennettä pyritään sujuvoittamaan, mikä tarkoittaa esimerkiksi liikennevalo-ohjaamattomien suojateiden vähentämistä. Ruoholahdenkadulla tämä voi tarkoittaa suojateiden poistamista koulun toimipisteen lähellä. Samalla ajorataa kavennettaisiin kadunylitysmatkan lyhentämiseksi ja kadunylityksen tekemiseksi turvalliseksi.

7.2 Helsingin Juutalainen Yhteiskoulu

Helsingin Juutalainen Yhteiskoulu sijaitsee Malminkadulla Lapinrinteen länsipuolella. Malminkatu on vähäliikenteinen tonttikatu, jonka nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä keskimäärin noin 500 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Malminkadulta on länsipäässä yhteys Eteläisen Rautatiekadun kautta Lapinlahdenkadulle ja edelleen kohti Mechelininkatua. Malminkatu-Eteläinen Rautatiekatu -yhteys ei ole kuitenkaan erityisen houkutteleva läpiajoliikenteen katu Salomonkadun ja Ru-

neberginkadun suunnasta, koska katu on länsipäässä yksisuuntainen ja kapea, eikä se ole useimmista lähtöpisteistä sujuvin reitti esimerkiksi Länsiväylää kohti. Muilta osin ajoradan liikenne on kaksisuuntaista. Pysäköinti Malminkadulla on sallittu pääsääntöisesti kadun molemmilla puolilla. Kadulla on myös jalkakäytävät molemmin puolin. Kadulla ei ole erillisiä pyöräliikennejärjestelyitä.

Koulukiinteistön edessä Malminkadulla on suojatie, joka on korotettu ja ajorataa kavennettu ajonopeuksien rauhoittamiseksi (Kuva 7.5). Malminkadun ja Runeberginkadun risteyksen moottoriajoneuvoliikenne näiden katujen välillä on tavallisesti estetty ajoestein, mutta vuoden 2025 ja 2026 tilanteessa läheisten rakennustyömaiden vuoksia moottoriajoneuvoliikenne katujen välillä on sallittu. Järjestelyt kuitenkin palautuvat ennalleen, jolloin autoliikenne Malminkadun ja Runeberginkadun välillä on estetty ajoestein.



Kuva 7.5. Näkymä Malminkadulle koulun kohdalle Malminrinteen suunnasta. Koulun edustalla on korotettu suojatie, jonka kohdalla ajorataa on kavennettu.

Koulun lähellä on tapahtunut kolme poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2021–2025. Tapauksista kaksi oli moottoriajoneuvojen välisiä omaisuusvahinkoihin johtaneita onnettomuuksia ja yksi jalankulkijan henkilövahinkoon johtanut onnettomuus. Tapaukset olivat keskenään erilaisia, eikä näiden perusteella ole tunnistettavissa selkeitä turvallisuuden parannustoimenpiteitä.

7.3 Helsingin Saksalainen koulu

Helsingin Saksalainen koulu sijaitsee Malminkadulla Fredrikinkadun ja Malminrinteen välisellä osuudella (Kuva 7.6.). Kyseinen katuosuus on osa pääverkkoa, jolla kadun liikennemäärä on keskimäärin noin 10 000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa ja nopeusrajoitus 30 km/h. Kadulla on muutama pysäköintipaikka ja kuormauspaikkoja. Kadulla on jalkakäytävät molemmin puolin sekä kapea pyöräkaista ajoradan eteläreunalla. Katuosuuden molemmissa päissä on suojatiet, joista Fredrikinkadun kohdan suojatie on valo-ohjattu ja Malminrinteen kohdan suojatie ei ole valo-ohjattu, mutta risteyksessä on kuitenkin osittainen valo-ohjaus raitioliikenteen sujuvoittamiseksi.



Kuva 7.6. Näkymä Malminkadulle kohti Fredrikinkatua Malminrinteen suunnasta. Koulu on kuvassa oikealla puiden takana.

Koulun länsipuolelle sijaitseva Malminkadun, Malminrinteen ja Runeberginkadun risteys on järjestelyiltään kiertoliittymä, jossa on valo-ohjaus silloin, kun kiertoliittymässä on raitioliikennettä (Kuva 7.7). Muina aikoina valo-ohjaus on pois päältä. Raitiotie kulkee Malminrinteen suuntaisesti. Risteyksen kaikilla haaroilla on keskisaarekkeelliset suojatiet, jotka sujuvoittavat kadun ylittämistä. Osa saarekkeista on kuitenkin kapeita, eivätkä ne kaikissa tilanteissa mahdollista jalankulkijan pysähtymistä saarekkeelle. Risteysjärjestelyitä on tavoitteena selkeyttää ja parantaa osana Länsisataman pikaraitiotie -hanketta. Koululaisille tehdyssä kyselyssä kyseinen risteysalue myös korostuu turvattomana paikkana.



Kuva 7.7. Näkymä Fredrikinkadun suunnasta Malminkadulle ja edempänä Malminkadun, Malminrinteen ja Runeberginkadun risteykseen.

Koulun lähellä on tapahtunut useita poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2021–2025. Onnettomuuksista lähes kaikki tapahtuivat Malminrinteen ja Malminkadun risteyksessä. Useimmat onnettomuuksista olivat moottoriajoneuvon ja raitiovaunun välisiä törmäyksiä ilman henkilövahinkoja. Koulun lähellä on lisäksi tapahtunut kolme jalankulkijan henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta, joista yksi tapahtui suojatiellä.

7.4 Helsingin eurooppalainen koulu

Helsingin eurooppalainen koulu sijaitsee Bulevardin eteläreunalla Fredrikinkadun ja Annankadun välisellä osuudella (Kuva 7.8). Bulevardi on paikallinen kokoojakatu, jonka liikennemäärä on noin 6 000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa ja nopeusrajoitus 30 km/h. Kadulla kulkee useita raitiolinjoja, joten koululle on verrattain kattavat joukkoliikenneyhteydet. Bulevardilla on myös kapeat yksisuuntaiset pyörätiet ja jalkakäytävät kadun molemmin puolin. Pysäköinti on pääsääntöisesti sallittu kadun molemmin puolin. Koulun kohdalla on myös saattoliikenteelle varattu pysäköintipaikka.



Kuva 7.8. Näkymä Annankadun suunnasta Bulevardille. Koulurakennus näkyy kuvassa vasemmalla raitiopysäkin kohdalla.

Koulun lähellä on tapahtunut useita tilastoituja liikenneonnettomuuksia vuosina 2021–2025. Kaikki tapaukset ovat olleet raitiovaunun ja moottoriajoneuvon kuljettajan välisiä kolareita ilman henkilövahinkoja Bulevardilla. Monissa tapauksissa toinen osapuoli oli raskaan ajoneuvon kuljettaja. Onnettomuuksia on tapahtunut risteysalueilla ja risteysten välisillä osuuksilla.

Koulun lähikaduista Bulevardin raitioliikenteen luotettavuuden parantaminen on todettu ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kehittämistoimenpiteenä. Toimenpiteen toteutuminen voi tarkoittaa esimerkiksi autoliikenteen vähentymistä Bulevardilla, mikä voisi edistää viihtyisyyttä ja liikenneturvallisuutta koulun ympäristössä.

7.5 Jules Verne -koulu

Jules Verne -koulu sijaitsee Lönnrotinkadulla Hietalahden kauppahallin kohdalla (Kuva 7.9). Lönnrotinkatu on yksisuuntainen, ja se on alueen pääverkkoon kuuluva katu. Kadun liikennemäärä on noin 8 000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa ja nopeusrajoitus 30 km/h. Koulun kohdalla pysäköinti on sallittu kadun eteläreunalla. Lönnrotinkadulla on jalkakäytävät kadun molemmin puolin. Erillisiä pyöräliikennejärjestelyjä ei ole nykytilanteessa.



Kuva 7.9. Näkymä Hietalahdenkadun kohdalta Lönnrotinkadulle. Koulurakennus näkyy kuvassa keskellä Lönnrotinkadun vasemmalla puolella.

Lönnrotinkadun ja Abrahaminkadun risteyksessä on jo useita vuosia sitten muutettu kääntymisjärjestelyjä, mutta muuttuneita järjestelyjä tukevia rakenteellisia toimenpiteitä ei ole kuitenkaan toteutettu riittävällä tavalla (Kuva 7.10). Risteysalueen järjestelyjä on tavoitteena selkeyttää ja risteyksen turvallisuutta parantaa osana Hietalahdenrannan asemakaavamuutoksen yhteydessä laadittavia suunnitelmia.



Kuva 7.10. Näkymä Lönnrotinkadun ja Abrahaminkadun risteykseen, jossa liikennejärjestelyjä ehdotetaan kehitettävän.

Koulun lähellä on tapahtunut muutamia poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2021–2025. Useimmat tapauksista ovat autoilijoiden välisiä omaisuusvahinko-onnettomuuksia. Lähialueen onnettomuuksista yksi oli jalankulkijaonnettomuus suojatiellä ja toinen ajoradalla tapahtunut sähköpotkulautaonnettomuus.

Koulun lähikaduilla on tunnistettu tai saatu palautteina asukkailta tai koulun avulla useita kehittämisehdotuksia. Koulun vieressä olevaa Lönnrotinkatua kehitetään myös jatkossa pääverkon katuna, mutta ajorataa voi olla mahdollista kaventaa, mikä voisi hillitä ajonopeuksia ja parantaa liikenneturvallisuutta esimerkiksi kadunylityksissä. Lönnrotinkadun ja Abrahaminkadun risteyksen järjestelyitä Hietalahdentorin vieressä on myös tavoitteena selkeyttää osana Hietalahdenrannan asemakaavan laatimista. Bulevardin länsipäässä olevien valo-ohjaamattomien suojateiden kehittämistä turvallisemmaksi tarkastellaan esimerkiksi arvioimalla ajoradan kavennusten tai liikennevalojen toteutusmahdollisuutta. Koulun lähialueella olevien muiden tarpeettoman pitkien suojateiden kohdalla tarkastellaan mahdollisuutta kaventaa ajorataa. Ajorata on tarpeettoman leveä esimerkiksi Hietalahdenkadun risteyksissä Kalevankadun ja Eerikinkadun kanssa.

7.6 Arkadiankadun väistötila

Osoitteessa Arkadiankatu 24 sijaitsee pitkäaikaiseen koulujen väistötilakäyttöön tarkoitettu rakennus (Kuva 7.11.). Alueella tulee liikkumaan paljon koululaisia tulevinakin vuosina, joten rakennuksen lähiympäristö on tarpeellista sisällyttää tarkasteluun.

Arkadiankatu on pääverkkoon kuuluva katu, joka on yksisuuntainen koulun edustalla Runebergin-kadun ja Mechelininkadun välisellä osuudella. Kadun nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä keskimäärin noin 3 500 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa koulun kohdalla. Kadulla on jalkakäy-

tävä ja idän suuntaan yksisuuntainen pyörätie rinnakkain kadun eteläreunalla koulun kohdalla. Kadun pohjoisreunalla on jalkakäytävä. Kadulla on lisäksi pyöräkaista lännen suuntaan. Kadunvarsipysäköinti on sallittu kadun molemmin puolin suurimmalla osalla Runeberginkadun ja Mechelininkadun välistä osuutta. Vaikka kadunvarsipysäköinti kaventaa ajotilaa, yhdessä pyöräkaistan kanssa Arkadiankadun ajorata on kuitenkin suhteellisen leveä yksisuuntaiseksi kaduksi, mikä voi kasvattaa ajonopeuksia.



Kuva 7.11. Näkymä Runeberginkadun suunnasta Arkadiankadulle. Koulun piha-alueelle kuljetaan kuvan vasemmassa reunassa näkyvästä kohdasta.

Arkadiankadun lisäksi koululle on sisäänkäynti myös Lapuankadulta, joka risteää Arkadiankadun kanssa. Lapuankatu on vähäliikenteinen tonttikatu, jonka nopeusrajoitus on 30 km/h. Kadun liikennemäärä on noin 1 000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Katu yhdistää Arkadiankadun ja Hietaniemenkadun. Kadun eteläpäässä on vinopysäköintiä kadun itäreunalla ja pohjoispäässä kadunsuuntaista pysäköintiä kadun molemmin puolin. Kadun pohjoispäässä on jalkakäytävä kadun molemmin puolin. Eteläpäässä jalkakäytävä on vain kadun itäreunalla.

Koulun lähellä on tapahtunut useita poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2021–2025, joista lähes kaikki tapahtuivat Runeberginkadun ja Arkadiankadun risteyksessä. Kaikki risteysalueella tapahtuneet onnettomuudet olivat moottoriajoneuvon ja raitiovaunun välisiä törmäyksiä. Risteyksen lähellä Arkadiankadulla olevalla raitiovaunupysäkin kohdalla on lisäksi tapahtunut yksi jalankulkijan ja raitiovaunun välinen onnettomuus, josta ei aiheutunut henkilövahinkoja.

Koulun ympäristön liikennejärjestelyitä suunnitellaan tarkemmin, kun Arkadiankadun rooli alueen katuverkossa tarkentuu. Katuympäristön kehittämisessä olennaista on varmistaa turvalliset ajonopeudet ja kadunylitysjärjestelyt. Arkadiankadun pyöräliikennejärjestelyjen kehittämistarpeet riippuvat myöhemmässä vaiheessa tarkentuvasta kadun toiminnallisesta luokituksesta ja roolista osana katuverkkoa.

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.

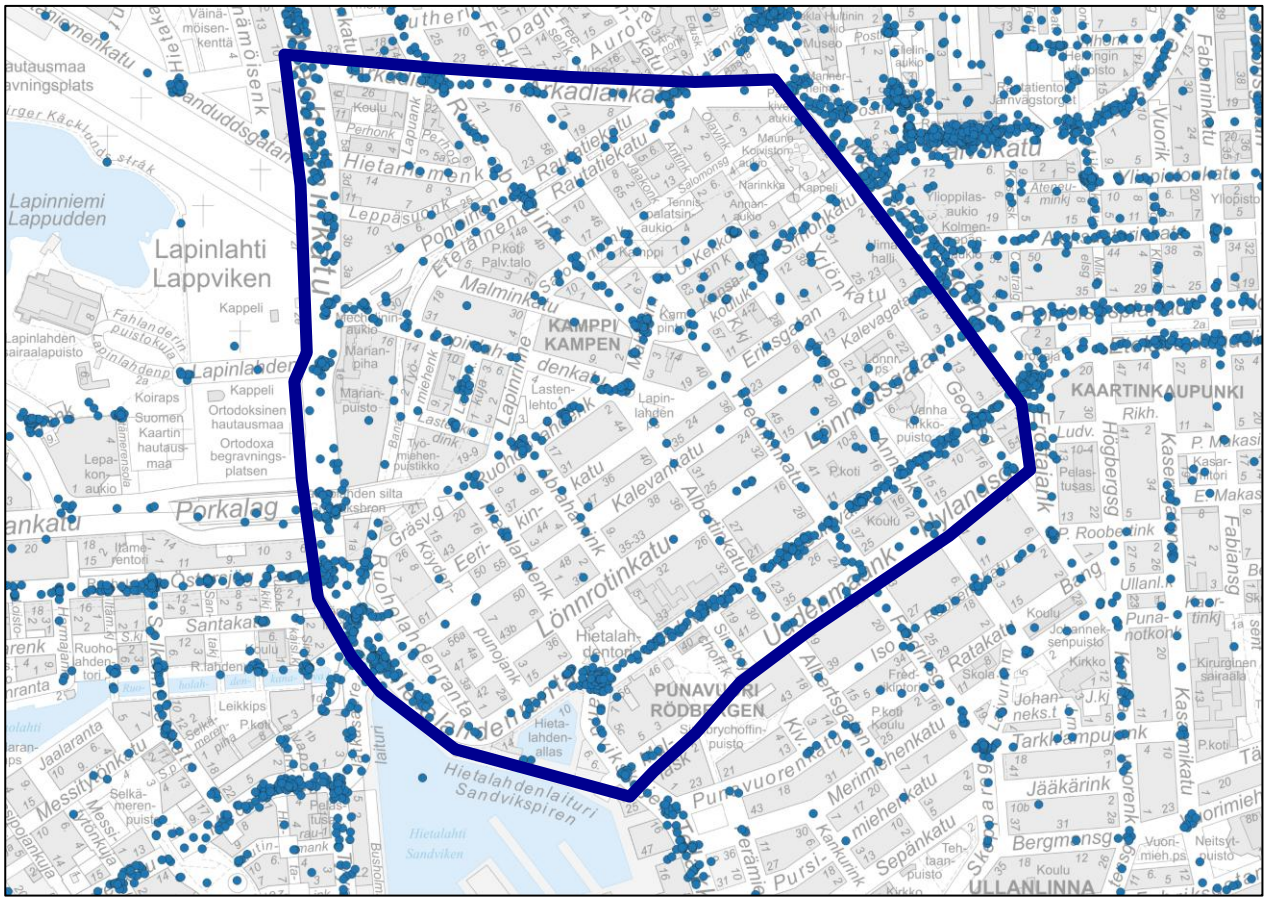
Kampin alueelle merkittiin kyselyissä karttapisteitä taulukon 8.1. mukaisesti. Yhteensä pisteitä kahdessa kyselyssä merkittiin 1389 kpl. Karttapisteen tyypeistä eniten merkittiin aiheeseen ”läheltä piti” (420 kpl) ja toiseksi eniten ”vaarallinen tai hankala risteys” (283 kpl). Vähiten vastauspisteitä tuli aiheisiin ”onnettomuus tai kaatuminen” (39 kpl) ja ”pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka (50 kpl).

Taulukko 8.1. Asukaskyselyssä merkittyjen karttapisteiden määrä Kampin alueella.

Karttapisteen tyyppi	**Lukumäärä**
Vaarallinen tai hankala risteys	283
Turvaton suojatie tai tienylityspaikka	144
Korkeat ajonopeudet	84
Pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka	50
Työmaajärjestelyihin liittyvä vaaranpaikka	64
Puutteita väylän kunnossa tai kunnossapidossa	54
Puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa	170
Muu ongelma	81
Onnettomuus tai kaatuminen	39
Läheltä piti	420
Yhteensä	**1 389**

Keskustan katuverkolle sijoitettiin kyselyissä eniten vastauksia kaikista Helsingin alueista, joten vastauskeskittymiä sijoittui useille Kampin kadulle. Suurimmat vastauskeskittymät sijoittuivat Bulevardille, Mechelininkadulle, Runeberginkadulle ja Ruoholahdenkadulle. Kyselyvastauksia tarkasteltaessa korostetaan erityisesti sellaisia katuosuuksia tai risteyksiä, joita ei ole käsitelty selvityksen muissa osioissa.

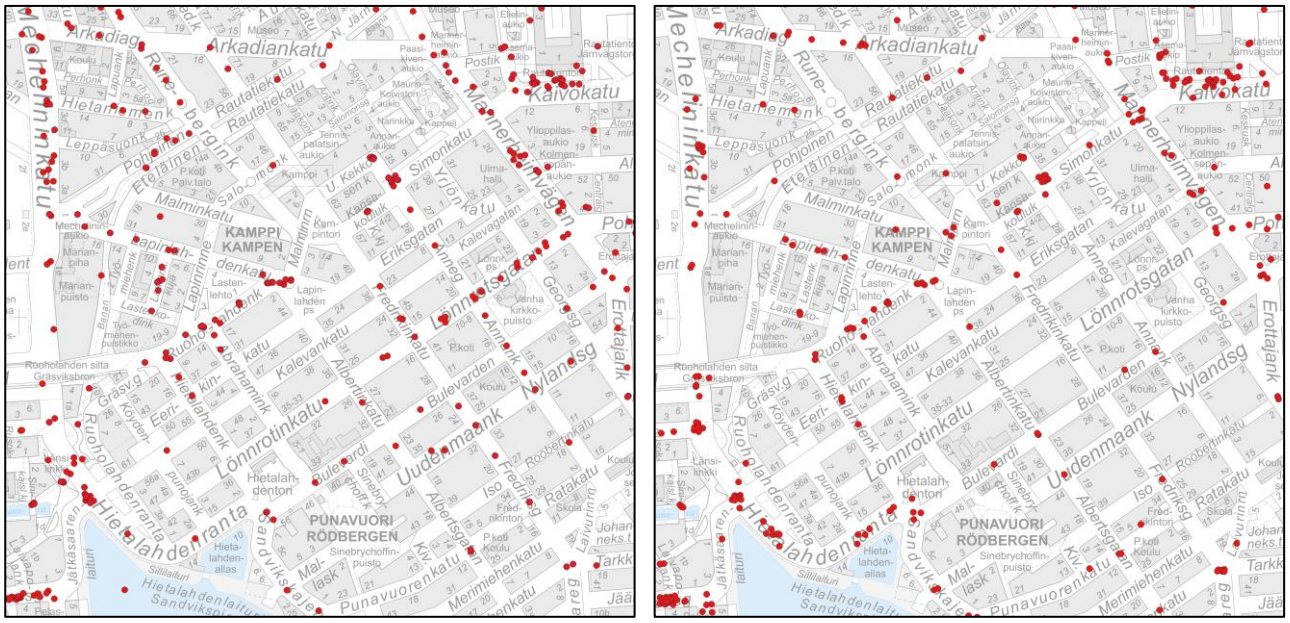
Kuvassa 8.1. on esitetty kaikki vastauspisteet kartalla.



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

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 Mechelininkadulla Pohjoisen Rautatiekadun pohjoispuolella, Ruoholahdenkadulla ja Lönnrotinkadun itäpäässä, mutta vastauspisteitä on sijoitettu myös useille muille kaduille. Nopeusmittaustulosten perusteella Ruoholahdenkadun keskiosa nopeusrajoituksen muutoskohdan ympäristössä ja Lönnrotinkadun itäpää on tunnistettu alueiksi, joissa ylinopeudet ovat tavallista yleisempiä. Ruoholahdenkadulle on suunnitteilla muutoksia osana Länsisataman pikaraitiotie -hanketta. Lönnrotinkadun ajonopeuksia hillitsevien ratkaisujen soveltuvuutta on myös tavoitteena tarkastella osana alueelle laadittavia tarkempia suunnitelmia.

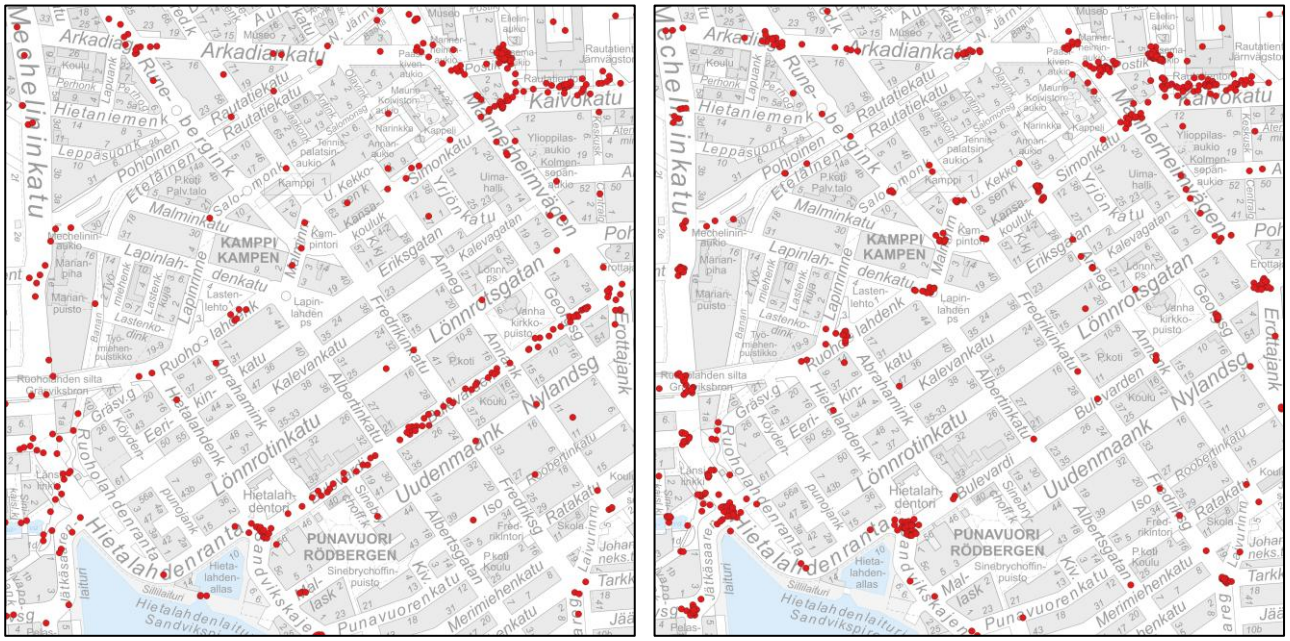
Vastauspisteet turvattomista tienylityspaikoista Kampissa ovat pääasiassa sellaisia, että yksittäiseen kohtaan on sijoitettu yksi tai kaksi vastauspistettä. Useiden pisteiden keskittymiä on sijoitettu Mechelininkadun eri risteyksiin, Simonkadun ja Annankadun risteykseen, Hietalahdenrannan suojateille sekä Ruoholahdenkadun ja Lapinlahdenkadun risteykseen. Vastaukset on annettu pääosin jalankulkijan näkökulmasta. Kyseisiä risteyksiä ja suojateitä on pääosin käsitelty selvityksen muissa luvuissa: Mechelininkadun suojatiet (luvut 3 ja 5), Simonkadun ja Annankadun risteys (luku 4) ja Hietalahdenrannan suojatie Köydenpunojankadun kohdalla (luku 4). Ruoholahdenkadun ja Lapinlahdenkadun risteykseen ja muualle risteyksen lähialueelle on suunnitteilla muutoksia osana Länsisataman pikaraitiotie -hanketta.



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 ”hankala tai turvaton risteys tai liittymä” (oikea kuva). Vastauspisteitä aiheesta ”puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa” oli sijoitettu erityisesti Bulevardin koko pituudella. Vastaukset oli annettu pyöräilijän näkökulmasta. Bulevardilla on nykytilanteessa kapeat yksisuuntaiset pyörätiet, joiden toimivuuden kehittäminen on tunnistettu tarpeelliseksi. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kehittämistoimenpiteenä on todettu Bulevardin raitioliikenteen luotettavuuden parantaminen, minkä yhteydessä tarkastellaan mahdollisuuksien mukaan myös kadun pyöräliikennejärjestelyjen kehittämistä. Järjestelyjen kehittäminen voisi toteutua arviolta 2030-luvun alussa. Vastauskeskittymiä sijoittui myös Mechelininkadun eteläosaan sekä Runeberginkadun ja Arkadiankadun risteysalueelle, joihin vastaukset oli annettu pääasiassa myös pyöräilijän näkökulmasta. Runeberginkadun ja Arkadiankadun risteysalueen järjestelyitä kehitetään osana Länsiratikat-hanketta laaditun katusuunnitelmaluonnoksen mukaisesti. Mechelininkadun eteläosan risteysjärjestelyitä on tarkasteltu luvuissa 3 ja 5.

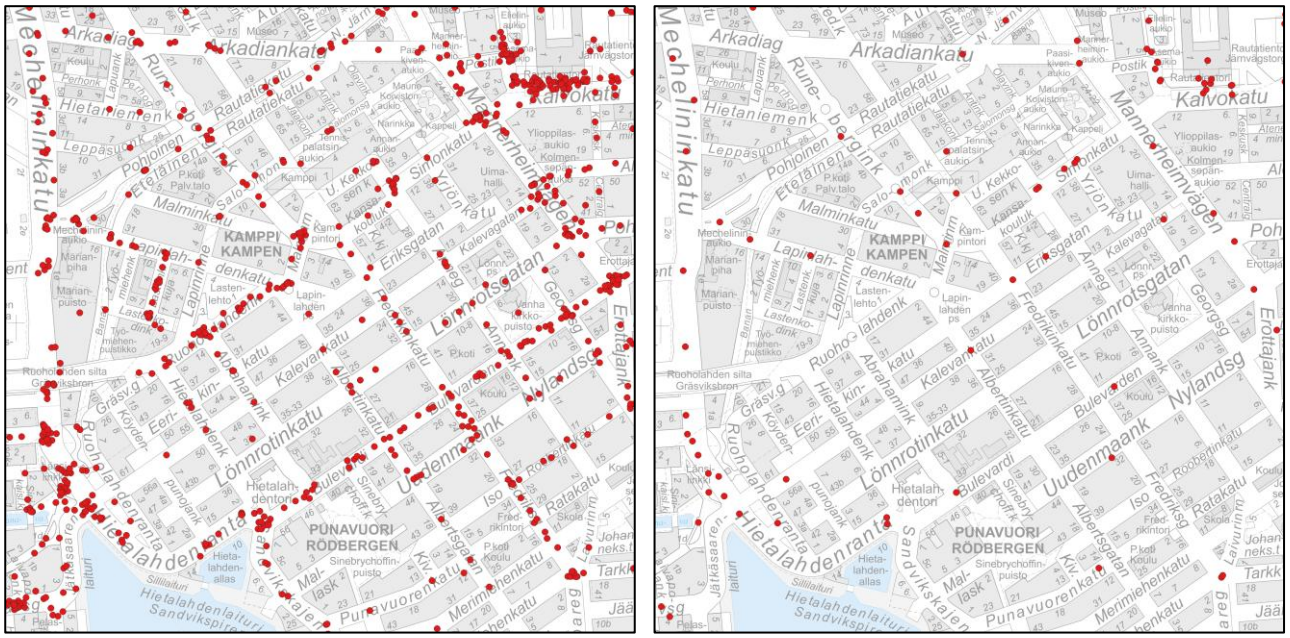
Vastauspisteet aiheesta ”hankala tai turvaton risteys tai liittymä” painottuivat erityisesti Mechelininkadun useisiin risteyksiin, Hietalahdenrannan ja Bulevardin risteykseen sekä Runeberginkadun ja Arkadiankadun risteykseen, mutta useita vastauksia oli annettu myös muihin risteyksiin. Mechelininkadun risteyksiä ja Runeberginkadun ja Arkadiankadun risteystä on käsitelty selvityksen muissa kohdissa ja muiden vastaustyyppien yhteydessä. Hietalahdenrannan ja Bulevardin risteyksen järjestelyitä on tarkoitus selkeyttää osana Hietalahdenrannan asemakaavan muutosta.



Kuva 8.3. ”Puutteita väylän laadussa ja 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 merkitty eri vastausvaihtoehdoista eniten. Vastauspisteitä läheltä piti -tilanteista oli sijoitettu lähes kaikille alueen kaduilla, joista korostuivat Mechelininkatu, Bulevardi ja Ruoholahdenkatu. Kyseisiä katuja on käsitelty tarkemmin selvityksen muissa kohdissa tai kyselyvastausten yhteydessä. Vastauspisteitä oli sijoitettu kadun pituuteen suhteutettuna paljon myös Lastenkodinkujalle, joista useissa vastauksissa oli kyse saattoliikenteeseen liittyvistä ongelmista kuten jalkakäytävälle pysäköimisestä tai ajamisesta Ressun peruskoulun kohdalla. Saattoliikenteen aiheuttamien ongelmien vähentämiseksi ehdotetaan tarkasteltavan toimenpiteitä. Koulun ympäristöä käsitellään tarkemmin luvussa 7.1.

Onnettomuuksia oli sijoitettu vastauspisteistä vähiten, ja niitä oli sijoitettu pääosin yksittäisiin kohtiin eri puolille aluetta. Mechelininkadulle ja Simonkadulle oli kuitenkin sijoitettu useampia vastauspisteitä. Mechelininkadulle korostui Itämerenkadun ja Jätkäsaarenlaiturin välinen alue, jolla olevia risteyksiä ja ylityspaikkoja on käsitelty luvuissa 3 ja 5. Simonkadulle oli annettu vastauksia Annankadun ja Yrjönkadun väliselle alueelle. Länsisataman pikaraitiotie -hankkeessa on suunnitteilla Simonkadulla olevalle pysäkille muutoksia siten, että raitiovaunut eivät enää pysähtyisi pysäkillä. Annankadun kanssa risteävä Urho Kekkosen katu on myös suunnitteilla muuttaa yksisuuntaiseksi autoliikenteelle. Toimenpiteet voivat selkeyttää erityisesti Simonkadun ja Annankadun risteysalueella toimimista.



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

Yhteenvetona todetaan, että asukaskyselyn vastaukset keskeisistä turvattomuutta aiheuttavista paikoista kohdistuivat pääasiassa alueen pääverkon kaduille ja muille vilkkaille kaduille kuten raitioliikenteen käytössä oleville kaduille. Asukkaiden vastaukset täydentävät aiemmissa osioissa esitetyn onnettomuustarkastelun perusteella tehtyjä havaintoja alueen liikenneturvallisuudesta.

8.2 Maastokäynti

Alueelle tehtiin maastokäynnit vuonna 2026. Maastokäynneillä havainnoitiin onnettomuusaineiston ja kyselyiden perusteella nousseiden ongelmapaikkojen sekä erityisesti koulujen ympäristöjen tilannetta. Lisäksi luotiin yleiskatsaus koko kaupunginosan katuympäristöön 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 osioissa esimerkiksi luvussa 7 koulujen ympäristöjen liikennejärjestelyiden osalta.

9 Toimenpide-ehdotukset

Tässä osiossa esitetään selvityksen perusteella tehdyt toimenpide-ehdotukset liikenneturvallisuuden parantamiseksi Kampin kaupunginosassa. 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 pienehköjä suunnitelmia, jotka toteutetaan erillisestä määrärahasta. Muut suunnitelmat sisältävät muut suunnitelmatyypit, jotka eivät välttämättä vaadi erillistä rahoitusta rakentamiseen, jos ne sisältävät esimerkiksi vain liikennevalojen ohjelmointia.

Toteutusjärjestys toimenpiteille on suositeltu polku toimenpiteiden toteuttamiselle. Jos kaikissa on sama järjestysnumero, suositellaan ne toteutettavaksi samaan aikaan. Jos järjestysnumeroita on useita, suositellaan toimenpiteet toteutettavaksi vaiheittain. Tällöin vaikutuksia pitää seurata toimenpiteiden välissä. Joissain tapauksissa kaikkia toimenpiteitä ei välttämättä tarvitse toteuttaa, jos turvallisuutta parantava vaikutus saadaan jo aiemmilla toimenpiteillä riittäväksi.

9.1 Kampin koulujen ympäristöjen liikennejärjestelyt

Koulujen ympäristöjen liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota. Ressun peruskoulun (Lapinlahdenkadun toimipiste) ympäristössä Lapinlahdenkadulla on paikalliskadulle kuulumatonta läpiajoliikennettä. Lisäksi koulun sisäänkäynnin edustalla Lastenkodinkujalla on havaittu saattoliikenteeseen liittyviä ongelmia. Läpiajo- ja saattoliikenteen vähentämiseksi koulun edustalle ehdotetaan toimenpiteitä, jotka suunnitellaan tarkemmin Kampin alueellisen tarkastelun ja sen perusteella tehtävien toimenpiteiden suunnittelun yhteydessä (taulukko 9.1).

Helsingin Saksalaisen koulun vieressä sijaitseva Malminkadun, Malminrinteen ja Runeberginkadun välinen risteys, jossa kulkee raitiotie, on korostunut turvattomana paikkana. Risteys on myös useimpien oppilaiden koulumatkalla. Risteysjärjestelyjä on tavoitteena selkeyttää osana Länsisataman pikaraitiotie -hanketta.

Jules Verne -koulun ympäristössä on saatujen palautteiden ja havaintojen perusteella tunnistettu tarpeita liikennejärjestelyjen kehittämiselle. Koulun vieressä Lönnrotinkadun ajoradan kaventamista tarkastellaan jatkosuunnittelun aikana tavoitteena hillitä liikennevirran ajonopeuksia ja parantaa kadunylityksen turvallisuutta. Lönnrotinkadun ja Abrahaminkadun risteyksen järjestelyitä Hietalahdentorin vieressä on myös tavoitteena selkeyttää osana Hietalahdenrannan asemakaavan laatimista. Bulevardin länsipäässä olevien valo-ohjaamattomien suojateiden kehittämistä turvallisemmaksi tarkastellaan esimerkiksi arvioimalla ajoradan kavennusten tai liikennevalojen toteutusmahdollisuutta. Koulun lähialueen tarpeettoman pitkien suojateiden kohdalla tarkastellaan mahdollisuutta kaventaa ajorataa. Ajorata on tarpeettoman leveä esimerkiksi Hietalahdenkadun risteyksissä Kalevankadun ja Eerikinkadun kanssa.

Arkadiankadulla sijaitsee koulujen väistötila. Arkadiankadun liikennejärjestelyiden kehittämistarpeita suunnitellaan tarkemmin, kun Arkadiankadun rooli alueen katuverkossa tarkentuu. Järjestelyillä pyritään kuitenkin varmistamaan turvalliset liikennevirran ajonopeudet ja kadunylitysjärjestelyt. Pyöräliikennejärjestelyjä on myös tavoitteena kehittää.

Taulukko 9.1. Toimenpide-ehdotukset Kampin koulujen ympäristöihin.

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Lapinlahdenkadun läpiajoliikennettä hillitsevät toimenpiteet (esim. kadun yksisuuntaistaminen tai muut verkolliset toimenpiteet) ja Lastenkodinkujan saattoliikenteen aiheuttamien haittojen vähentäminen (esim. lyhytaikainen ajokielto).	Investointi / LKSP	1.
Parannetaan ja selkeytetään Malminkadun, Malminrinteen ja Runeberginkadun välisen risteyksen järjestelyitä.	Investointi	1.
Lönnrotinkadun ajoradan kaventaminen, Lönnrotinkadun ja Abrahaminkadun risteyksen selkeyttäminen, Bulevardin länsipään suojateiden turvallisuuden parantaminen sekä koulun lähellä olevien tarpeettoman pitkien suojateiden pituuden lyhentäminen ajorataa kaventamalla.	Investointi	1.
Arkadiankadun liikennejärjestelyjen kehittäminen kadun verkollisen roolin tarkentuessa.	Investointi/ LKSP	1.

Kustannusennuste kaikille toimenpiteille suuruusluokan mukaan:

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

9.2 Pyöräliikenteen risteysparannukset

Pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ehdotetaan risteysten turvallisuutta parantavia toimenpiteitä kuten muutoksia risteysgeometriaan tai yliajettavan kiveyksen lisäämistä risteyksen sisäkaarteeseen (taulukko 9.2). Parannuksia ehdotetaan Hietalahdenrannan ja Mallaskadun risteykseen sekä Mechelininkadun ja Itämerenkadun risteykseen.

Taulukko 9.2. Toimenpide-ehdotukset pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Mallaskadun ja Hietalahdenrannan risteykseen ehdotetaan ajoradan kaarresäteen tiukentamista tai yliajettavan kiveyksen toteuttamista käännyttäessä Hietalahdenrannasta oikealle Mallaskadulle.	LKSP	1.
Mechelininkadun ja Itämerenkadun risteykseen ehdotetaan ajoradan kaarresäteen tiukentamista tai yliajettavan kiveyksen toteuttamista käännyttäessä Mechelininkadulta oikealle Itämerenkadulle. Mechelininkadulla selvitetään myös kaistajärjestelyiden muuttamista satamatunnelin toteuduttua.	LKSP	1.

Kustannusennuste kaikille toimenpiteille suuruusluokan mukaan:

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

9.3 Suojateiden turvallisuuden parantaminen

Kampin alueen suojateiden turvallisuuden parantamiseksi ehdotetaan toimenpiteitä kohteisiin, joissa on tapahtunut jalankulkijaonnettomuuksia ja turvallisuutta parantava toimenpide on toteutettavissa (taulukko 9.3). Lisäksi Kampin alueen liikennejärjestelyjen jatkosuunnittelussa ja osana muita alueen hankkeita ehdotetaan tarkasteltavan ajoratojen kaventamista paikalliskatujen risteyksissä kadunylitysmatkan lyhentämiseksi. Alueella on runsaasti paikalliskatujen risteyksiä, joissa ajorata ja risteysalue ovat tarpeettoman leveitä.

Taulukko 9.3. Toimenpide-ehdotukset suojateiden turvallisuuden parantamiseksi.

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Hietalahdenrannan ylittäville suojateille Köydenpunojankadun risteyksessä hidasteen toteuttaminen suojatien yhteyteen.	Investointi	1.
Fredrikinkadun ylittävän suojatien turvallisuuden parantamiseksi Urho Kekkosen kadun risteyksessä poistetaan ajoyhteys risteyksen länsihaaralta ja kavennetaan risteystä. Lisäksi laajennetaan Fredrikinkadun moottoriajoneuvoliikenteen kieltoaluetta Urho Kekkosen kadun ja Kansakoulunkadun väliselle osuudelle.	Investointi	1.
Eteläisen Rautatiekadun ylittävän suojatien turvallisuuden parantamiseksi Fredrikinkadun risteyksessä risteysalueen ja suojatien kaventaminen.	Investointi	1.
Kampin paikalliskatujen risteyksissä ajoradan kaventaminen kadunylitysmatkan lyhentämiseksi. Kohteet valitaan jatkotarkastelussa.	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 €

10 Lähdeluettelo

Helsingin kaupunki (2018). Yleissuunnitelma automaattisten kameravalvontapisteiden kohteista. Saatavissa: https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiympäristolautakunta/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-toteutussuunnitelma-2019.pdf

Helsingin kaupunki (2019b). Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet. Saatavissa: https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiympäristö/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). Liikenteen kehitys Helsingissä 2023. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2024:18. Saatavissa: https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiympäristö/julkaisut/julkaisut/julkaisu-18-24.pdf

Helsingin kaupunki (2024b). Liikennejärjestelmäsuunnitelma, ydinkeskusta. Helsingin kaupunginhallitus 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 kaupunki (2026). Helsingin karttapalvelu. Saatavissa: kartta.hel.fi

Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri (2026). Rajoitettu saatavuus.

Kuvailulehti

Tekijä	Roni Utriainen ja Aleksi Kinnunen
Nimike	Kampin alueellinen liikenneturvallisuusselvitys
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2026:15
Julkaisuaika	11/2026
Sivuja	47
Liitteitä	-
ISBN	978-952-386-808-3
ISSN	2489-4257 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	suomi
Kieli, yhteenveto	suomi

Tiivistelmä:

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Kampin kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuonna 2026. 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.

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 2016–2020 ja 2021–2025 välillä noin 25 % Kampin alueella.

Toimenpide-ehdotuksiksi on esitetty toimenpiteitä kolmeen eri kokonaisuuteen. Ehdotetuista toimenpiteistä laaditaan vielä tarkemmat suunnitelmat ennen toteuttamista.

Avainsanat:

Kamppi, liikenneturvallisuus, kaupunginosa, toimenpide, liikenneonnettomuus, risteysalue, suojatie, jalankulku, pyöräliikenne

Helsinki

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