

Helsinki

Kaupunkiympäristön aineistoja 2026:7

# Malmin alueellinen liikenneturvallisuus selvitys

Roni Utriainen ja Kari Tenkanen



Kaupunkiympäristön aineistoja 2026:7

# **Malmin alueellinen liikenneturvallisuus selvitys**

Roni Utriainen ja Kari Tenkanen

Kannen kuva | Roni Utriainen

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-751-2

ISSN | 2489-4257

# Sisällys

1	Johdanto .....	5
2	Lähtötiedot.....	6
2.1	Aluerajaus .....	6
2.2	Onnettomuusmäärien kehitys (2015–2019 ja 2020–2024).....	7
2.3	Katuverkon luokittelu.....	9
2.4	Nopeusrajoitukset.....	10
2.5	Liikennemäärät.....	11
2.6	Muut suunnitelmat .....	12
2.7	Erikoiskuljetusreitit.....	13
3	Risteysalueet .....	15
4	Jalankulku.....	18
4.1	Jalankulkijaonnettomuuspaikat.....	18
4.2	Punaisen luokituksen kadunylitysjärjestelyt .....	19
4.3	Muut kadunylitysjärjestelyt.....	21
5	Pyöräliikenne .....	22
5.1	Pyöräliikenteen tavoiteverkko .....	22
5.2	Polkupyöräonnettomuuspaikat .....	23
6	Liikenteen rauhoittaminen .....	27
6.1	Katuverkon jäsentely .....	27
6.2	Hidasteet ja muut katurakenteet.....	28
6.3	Automaattinen liikennevalvonta.....	28
6.4	Nopeusnäytöt.....	29
7	Koulujen ympäristöt.....	30
7.1	Malmin peruskoulu.....	31
7.2	Hietakummun ala-asteen koulu .....	32
7.3	Karviaistien koulu .....	34
7.4	Pukinmäenkaaren peruskoulu.....	36
7.5	Norden kansainvälinen koulu.....	38
8	Asukaskysely.....	40
9	Toimenpide-ehdotukset .....	48
9.1	Malminkaaren liikennejärjestelyt.....	48
9.2	Pukinmäenkaaren liikennejärjestelyt .....	49
9.3	Hietakummuntien liikennejärjestelyt.....	49

9.4	Muut toimenpidemahdollisuudet.....	50
10	Lähdeluettelo .....	51
	Kuvailulehti .....	52

# 1 Johdanto

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Ylä-Malmin ja Ala-Malmin osaluueisiin, jotka sijoittuvat Malmin kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuosina 2025–2026.

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

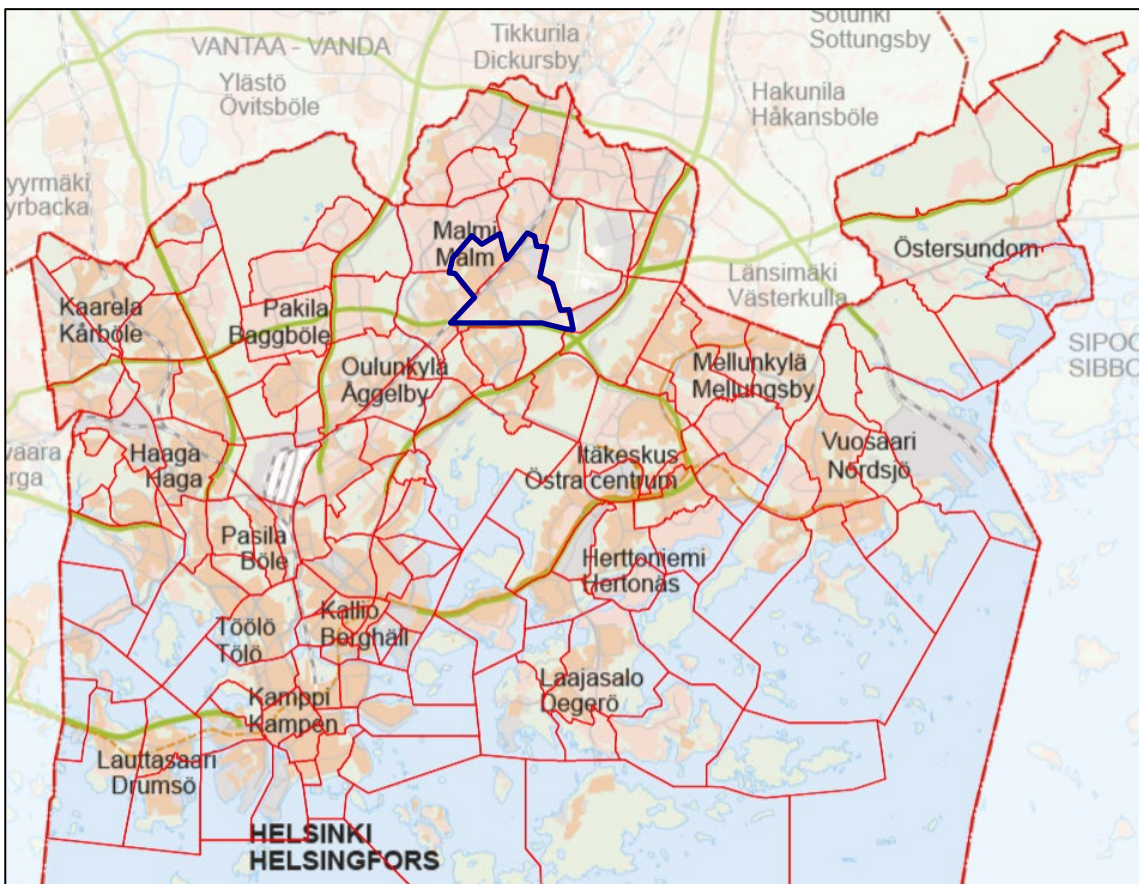
Raportissa esitetyt onnettomuustiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin tieliikenneonnettomuuksiin ja Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy ilmoittamiin raitiovaunuonnettomuuksiin, jos ei toisin mainita.

# 2 Lähtötiedot

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

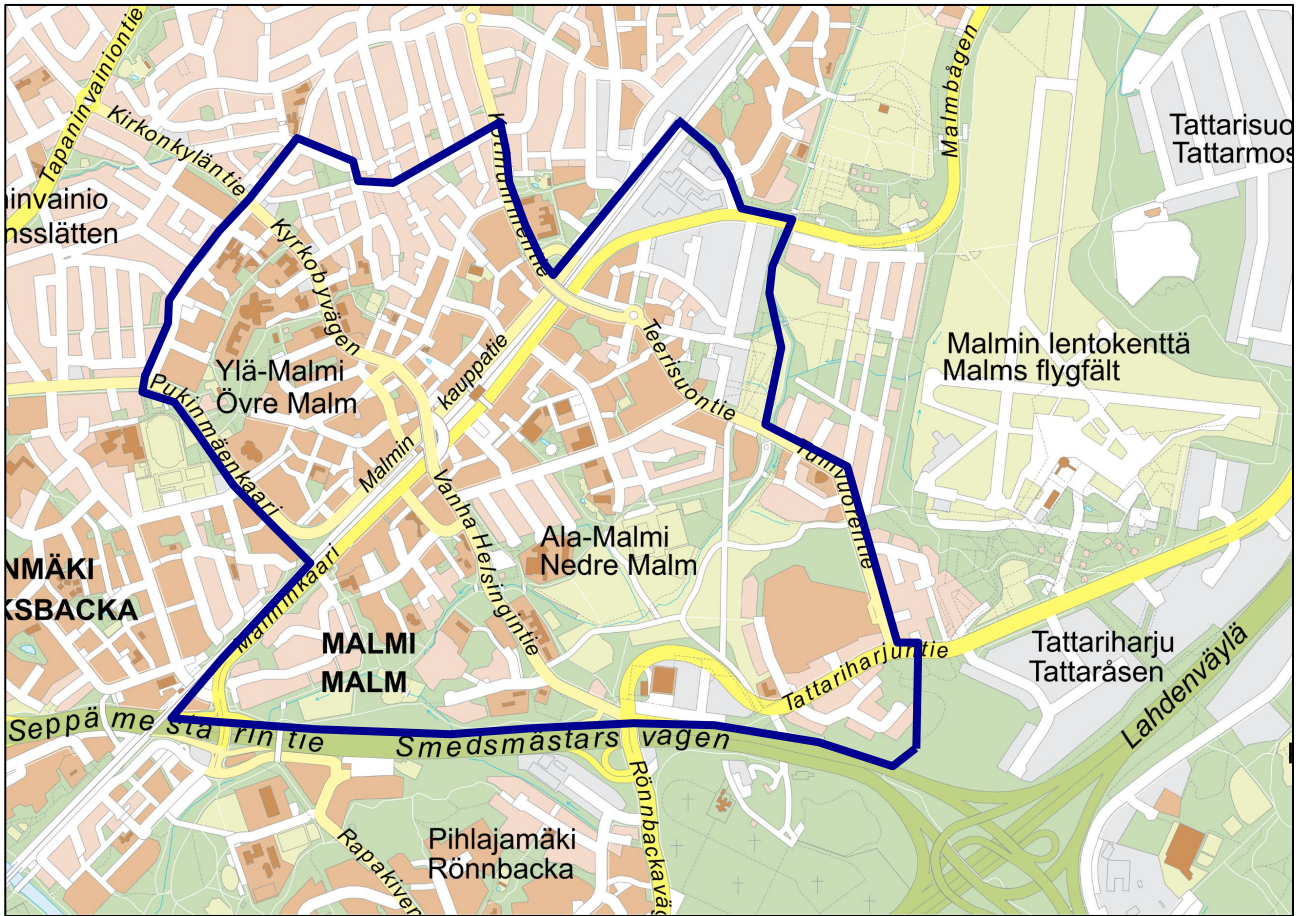
## 2.1 Aluerajaus

Tässä selvityksessä on käsitelty Ylä-Malmin ja Ala-Malmin osa-alueita, jotka sijaitsevat Malmin kaupunginosassa (kaupunginosanumero 38). Tarkastelualueesta käytetään selvityksessä nimitystä Malmi. Tarkastelualue sijaitsee koillisessa suurpiirissä. Tarkka sijainti kaupungissa on esitetty kuvassa 2.1. sinisellä rajauksella.



Kuva 2.1. Ylä-Malmin ja Ala-Malmin sijainti Helsingissä merkittynä sinisellä rajauksella (Helsingin kaupunki 2025). Osa-alueiden väliset rajat on esitetty punaisella viivalla.

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



Kuva 2.2. Ylä-Malmin ja Ala-Malmin kartta sekä tarkastelualueen rajaus sinisellä ääriiviivalla (Helsingin kaupunki 2025).

## 2.2 Onnettomuusmäärien kehitys (2015–2019 ja 2020–2024)

Poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien jakaumat vakavuuden mukaan on esitetty taulukossa 2.1. Koko Helsingin alueella tapahtuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt viisivuotiskauskojen 2015–2019 ja 2020–2024 välillä noin 26 %. Malmin alueella tapausten määrä on vähentynyt 8 % vastaavalla aikavälillä. Tarkastelualueella on tapahtunut yksi kuolemaan johtanut onnettomuus kymmenen vuoden aikana.

Taulukko 2.1. Onnettomuudet vakavuuden mukaan vuosina 2015–2019 ja 2020–2024.

VAKAVUUS	MÄÄRÄ 2015–2019	MÄÄRÄ 2020–2024	MUUTOS (MUUTOS-%)
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	0	1	+1 (-)
Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	48	43	-5 (-10 %)
Omaisuuksivahinko-onnettomuudet	165	67	-98 (-59 %)
<b>Yhteensä</b>	<b>213</b>	<b>111</b>	<b>-102 (-48 %)</b>

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

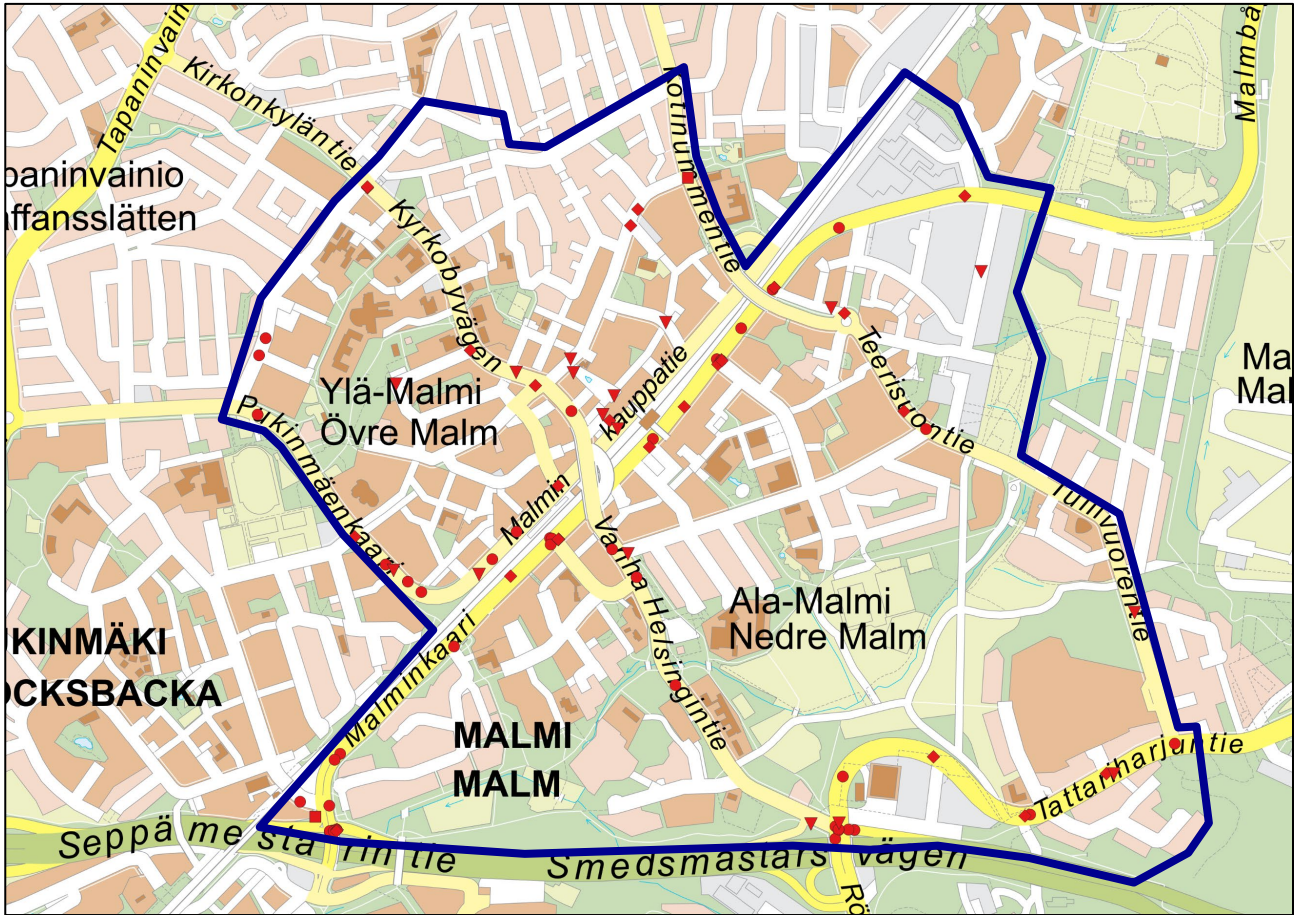
Tilastoitujen onnettomuuksien määrä on kasvanut ainoastaan ryhmässä ”muu ajoneuvo”. Näistä useimmissa on ollut kyse sähköpotkulautaonnettomuudesta. Sähköpotkulautojen käyttö oli vuosina 2015–2019 keskimäärin selvästi vähäisempää kuin vuosina 2020–2024, mikä selittää tilastoitujen sähköpotkulautaonnettomuuksien lisääntymistä. Yleisesti on lisäksi tiedossa, että erityisesti pyöräilijöiden, sähköpotkulautailijoiden ja mopoilijoiden yksittäisonnettomuuksia ilmoitetaan harvoin poliisille, jolloin useimmat tapaukset jäivät virallisten tilastojen ulkopuolelle. Jalankulkijoiden yksittäisonnettomuuksia, kuten liukastumisia ja kaatumisia, ei tilastoida liikenneonnettomuuksina.

*Taulukko 2.2. Onnettomuudet onnettomuuslajin mukaan vuosina 2015–2019 ja 2020–2024.*

ONNETTOMUUSLAJI	MÄÄRÄ 2015–2019	MÄÄRÄ 2020–2024	MUUTOS (MUUTOS-%)
Jalankulkijaonnettomuudet	11	8	-3 (-27 %)
Polkupyöraonnettomuudet	27	16	-11 (-41 %)
Mopo-onnettomuudet	2	2	0 (0 %)
Moottoripyöraonnettomuudet	4	3	-1 (-25 %)
Raitiovaunuonnettomuudet	0	0	0 (-)
Linja-auto-onnettomuudet	23	8	-15 (-65 %)
Pakettiauto-onnettomuudet	26	9	-17 (-65 %)
Kuorma-auto-onnettomuudet	13	1	-12 (-92 %)
Muu ajoneuvo -onnettomuudet	2	9	7 (350 %)
Vain henkilöautoja	105	55	-50 (-48 %)
Eläinonnettomuus	0	0	0 (-)
<b>Yhteensä</b>	<b>213</b>	<b>111</b>	<b>-102 (-48 %)</b>

Henkilövahinko-onnettomuudet (kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet) vuosina 2015–2024 on esitetty kuvassa 2.3. Kuvioista kolmio tarkoittaa jalankulkijaonnettomuutta, vioneliö polkupyöraonnettomuutta, neliö mopo-onnettomuutta ja ympyrä moottoriajoneuvo-onnettomuutta, jossa ei ollut osallisena edellä mainittuja tienkäyttäjiä.

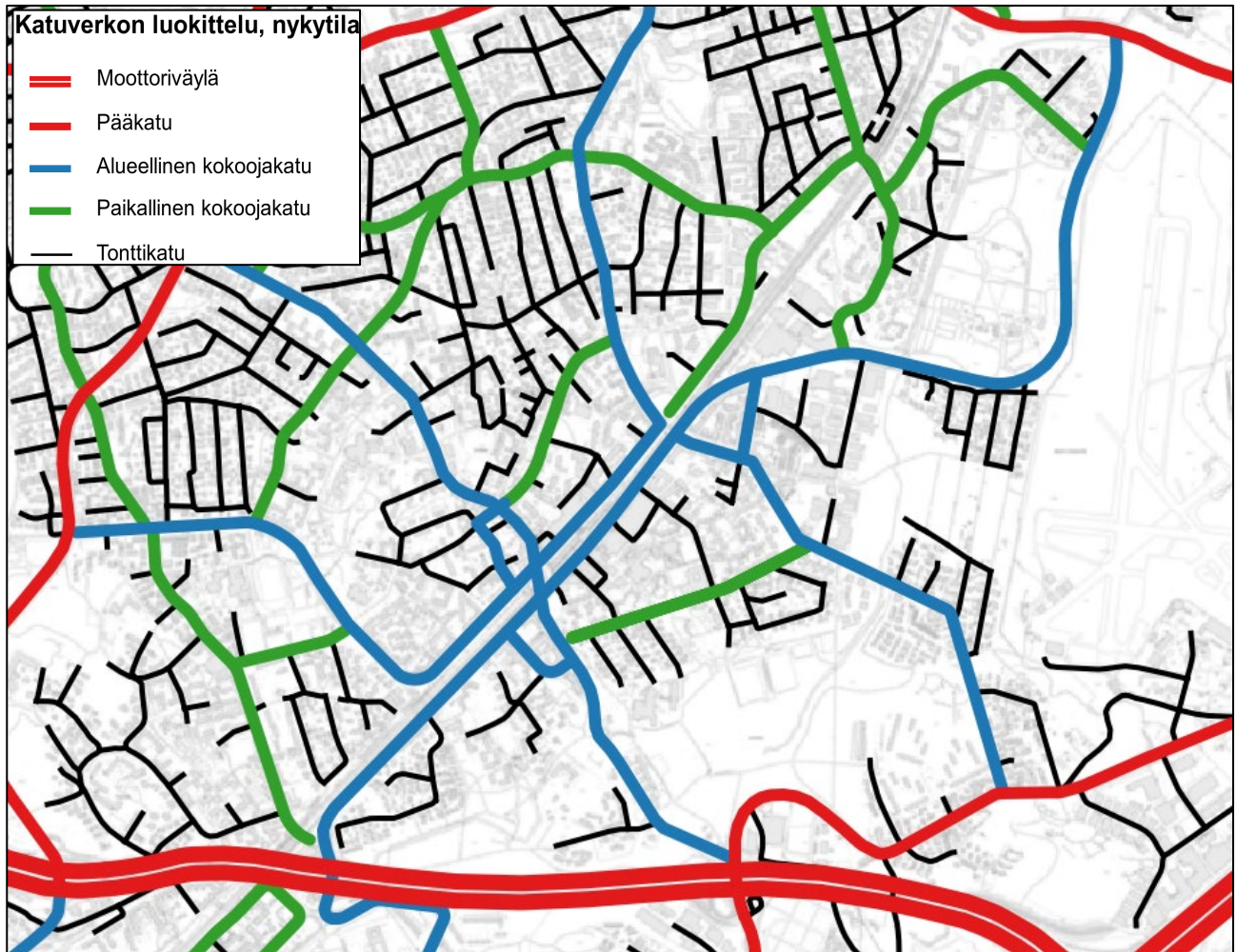
Malmilla tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet ovat pääosin sijoittuneet alueen pääverkolla ja erityisesti risteysalueilla, kun tarkastellaan edellisen kymmenen vuoden aikajaksoa. Eniten onnettomuuksia on tapahtunut Malminkaaren linjaosuuksilla ja risteyksissä (37 kpl). Seuraavaksi eniten onnettomuuksia on tapahtunut Tattariharjunttiellä (11 kpl), Vanhalla Helsinginttiellä (10 kpl), Kirkonkylänttiellä (6 kpl), Pukinmäenkaarella (6 kpl) ja Malmin kauppattiellä (6 kpl), kun mukaan lasetaan myös näiden katujen risteysalueet. Risteysalueista eniten henkilövahinko-onnettomuuksia on tapahtunut Malminkaaren ja Kehä I rampin risteyksessä (9 kpl), Malminkaaren ja Malmin asematien risteyksessä (7 kpl) sekä Vanhan Helsingintien/Kehä I rampin ja Pihlajamäentien/Tattariharjunttien risteyksessä (7 kpl). Onnettomuuspaikkoja on käsitelty tarkemmin luvuissa 3., 4. ja 5. sekä kehittämistoimenpiteiden osalta luvussa 9.



Kuva 2.3. Tarkastelualueella tapahtuneet henkilövahinko-onnettomuudet vuosina 2015–2024 ja tarkastelualueen rajaus sinisellä ääriviivalla (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2025).

## 2.3 Katuverkon luokittelu

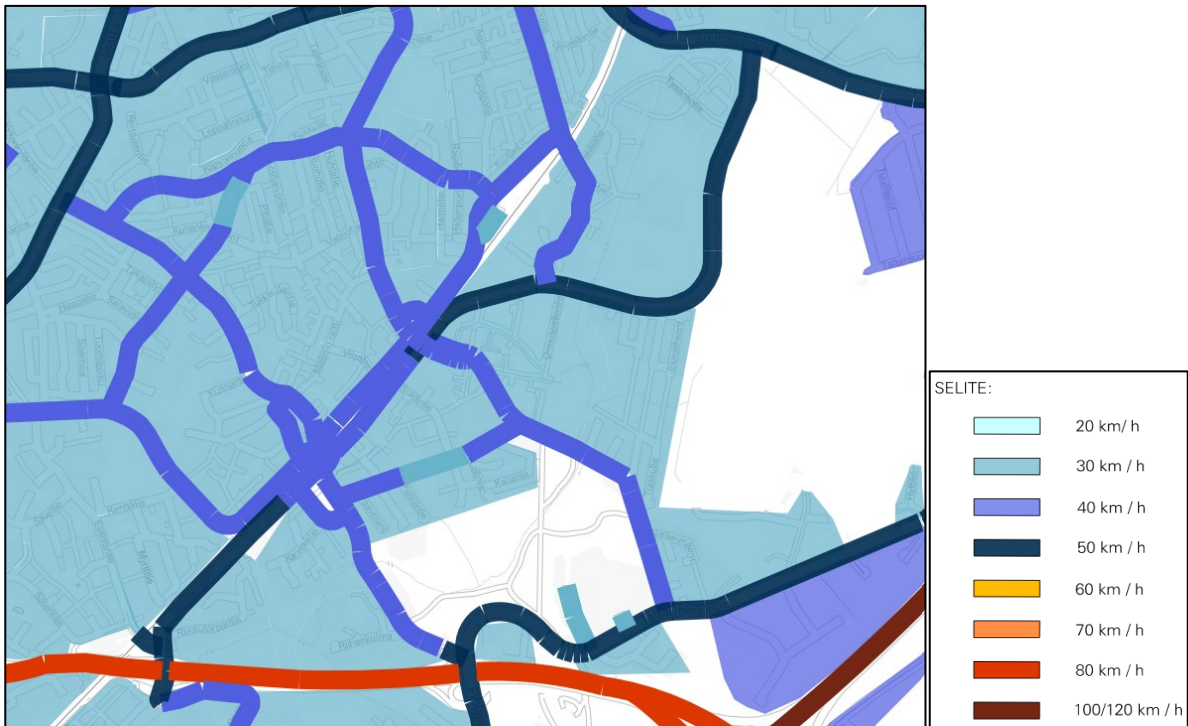
Tarkastelualue rajautuu etelästä Kehä I:een, joka on Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnoima valtatie. Alueen sisällä ainoa pääkatuyhteys on Tattariharjuntie, joka sijoittuu alueen kaakkoiskulmaan (kuva 2.4.). Tattariharjuntie on yhteys eteläsuunnasta Pihlajamäestä ja Kehä I:lta kohti Tattariharjua. Pääkatuverkkoon luokiteltavia alueellisia kokoojakatuja ovat Kehä I:lta pääosin pohjoisen suuntaan linjatut Malminkaari, Örkintie, Vanha Helsingintie-Kirkonkyläntie sekä Tullivuorentie-Teerisuontie-Kotinummentie. Alueellisia kokoojakatuja ovat myös Malmin kauppatie ja Pukinmäenkaari, jotka muodostavat yhtenäisen katuyhteyden tarkastelualueen keskiosasta kohti länttä. Alueellisia kokoojakatuja yhdistää muutamia paikallisten kokoojakatujen yhteyksiä, jotka kulkevat pääosin asuinalueiden ympäristössä. Paikallisia kokoojakatuja ovat Vilppulantie, Malminraitti, Syystie ja Laulurastaantie.



Kuva 2.4. Katuverkon luokitus (Helsingin kaupunki 2021).

## 2.4 Nopeusrajoitukset

Tarkastelualueen tonttikaduilla nopeusrajoituksena on alueellinen 30 km/h (kuva 2.5). Alueen kokoojakaduilla nopeusrajoituksena on pääosin 40 km/h, mutta osalla kaduista on kuitenkin 30 km/h. Örskintien ja Malminraitin nopeusrajoitus on 30 km/h. Lisäksi Vilppulantiellä ja Kotinummentiellä on katuosuus koulun lähellä, jolla nopeusrajoitus on 30 km/h. Tattariharjuntien ja Malminkaaren nopeusrajoitus on esikaupunkialueiden pääkatujen periaatepäätöksen mukaisesti 50 km/h lukuun ottamatta Malminkaaren osuutta Malmin keskustan kohdalla, jolla nopeusrajoitus on 40 km/h.



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

## 2.5 Liikennemäärät

Suurimmat moottoriajoneuvojen liikennemäärät tarkastelualueella ovat Tattariharjunttiellä, Vanhalla Helsinginttiellä ja Malminkaarella (Malmin keskustan kohdalla), joissa syksyn keskimääräinen arki-vuorokauden liikenne (KAVL) oli noin 9 000–13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa tarkastelualueen kohdalla vuoden 2019 laskennassa. Alueen muilla pääverkon kaduilla liikennemäärä oli noin 3 000–9 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Alueen paikalliskaduilla liikennemäärä oli enintään 3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, mutta varsinkin tonttikaduilla liikennemäärä oli tyypillisesti muutamia satoja ajoneuvoja vuorokaudessa. Kuvassa 2.6 on esitetty liikennemääräkarta vuodelta 2019.



Kuva 2.6. Liikennemäärät (Helsingin kaupunki 2025).

## 2.6 Muut suunnitelmat

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

### **Malmin keskustavisio ja keskustan suunnitteluperiaatteet**

Kaupunkiympäristölautakunnan tiedoksi merkitsemässään Malmin keskustavisiossa (3.3.2020 § 120) ja päättämässään suunnitteluperiaatteissa (1.6.2021 § 295) on esitetty lähtökohdat alueen katuverkoksi ja katujen toiminnallisiksi luokiksi tulevaisuudessa alueen kehittyessä. Keskeinen muutos nykyiseen katuverkkoon on, että luonnoksessa Kirkonkyläntie, Malmin raitti, Kotinummentie/Teerisuontie ja Vilppulantie muodostaisivat kehämäisen alueen (bulevardikehä), jonka sisäpuolelle tulisi esimerkiksi tiheä kävelyn ja pyöräilyn reittiverkosto. Keskeisimmät katuyhteydet bulevardikehälle liittymiseksi alueen ulkopuolelta olisivat Malminkaari, Vanha Helsingintie, Tullivuorentie, Pikitehtaankatu, Kotinummentie ja Kirkonkyläntie. Malminkaari olisi jatkossakin keskeinen kehämäisen alueen läpi kulkeva katu, mutta Malmin kauppatielle on ehdotettu läpiajoliikenteen poistamista Malmin keskustan kohdalta. Katu muuttuisi tältä osin paikalliskaduksi.

### **Viikin-Malmin pikaraitiotie**

Kaupunginvaltuusto päätti 16.4.2025 (§ 78) hyväksyä Viikin-Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi. Tarkastelualueella raitiotie tarkoittaisi toteutuessaan merkittäviä muutoksia erityisesti Kirkonkyläntielle ja Vilppulantielle. Raitiotien toteutuessa Kirkonkyläntien ajokaistojen määrä vähenisi yhteen ajokaistaan suuntaansa. Lisäksi liikennevalo-ohjattuja risteyskohteita olisi nykyistä enemmän, ja kadun nopeusrajoitus koulun lähellä laskisi 30 kilometriin tunnissa lii-

kenneympäristön tukiessa paremmin matalampia ajonopeuksia. Muutosten jälkeen erityisesti kadunylityksen turvallisuuden arvioitaisiin parantuvan. Vilppulantiellä risteykset olisivat pääosin liikennevaloin ohjattuja. Hankkeen on mahdollista toteuttaa 2030-luvulla.

## **Pohjoisbaana**

Pohjoisbaanan jatkaminen keskustan suunnasta kohti Malmia ja tarkastelualueetta on suunniteltavana vuoden 2025 tilanteessa. Malmin keskustan kohdan suunnittelun on tarkoitus käynnistyä vuosina 2026. Baanan on tarkoitus kulkea Malminkaaren yhteydessä ajoradan ja rautatien välisellä alueella. Baanan rakentamisen ja nykyisten risteysjärjestelyiden kehittämisen arvioidaan parantavan pyöräliikenteen turvallisuutta erityisesti Malminkaaren ja sen kanssa risteävien katujen välisissä risteyksissä, joissa on viimeisen kymmenen vuoden aikana tapahtunut useita polkupyöräonnettomuuksia. Baanan rakentamisen myötä suuren osan kadun pyöräliikenteestä arvioidaan siirtyvän kadun eteläreunan nykyiseltä pyörätieltä kadun pohjoispuolen baanayhteydellä, jolloin risteämiset autoliikenteen kanssa vähentyisivät.

## **Pikitehtaankortteleiden liikennesuunnitelmat**

Kaupunginvaltuusto on päättänyt osana Pikitehtaankortteleita koskevia asemakaavamuutoksia (15.2.2023 § 36 ja 21.5.2025 § 110) myös alueen liikennejärjestelymuutoksista. Liikennesuunnitelmassa on esitetty Viikin-Malmin pikaraitiotien liikennejärjestelyt Vilppulantien itäosassa ja Ormuspellonraitiolla. Liikennesuunnitelman mukaisesti tehdään myös muutoksia Pikitehtaankadun ja Teerisuontien liikennejärjestelyihin parantamalla esimerkiksi Teerisuontien ja Pikitehtaankadun risteysten järjestelyitä sekä alueen suojatiejärjestelyitä.

## **Vanhan Helsingintien pohjoisosan ja Malmin asematien katusuunnitelma**

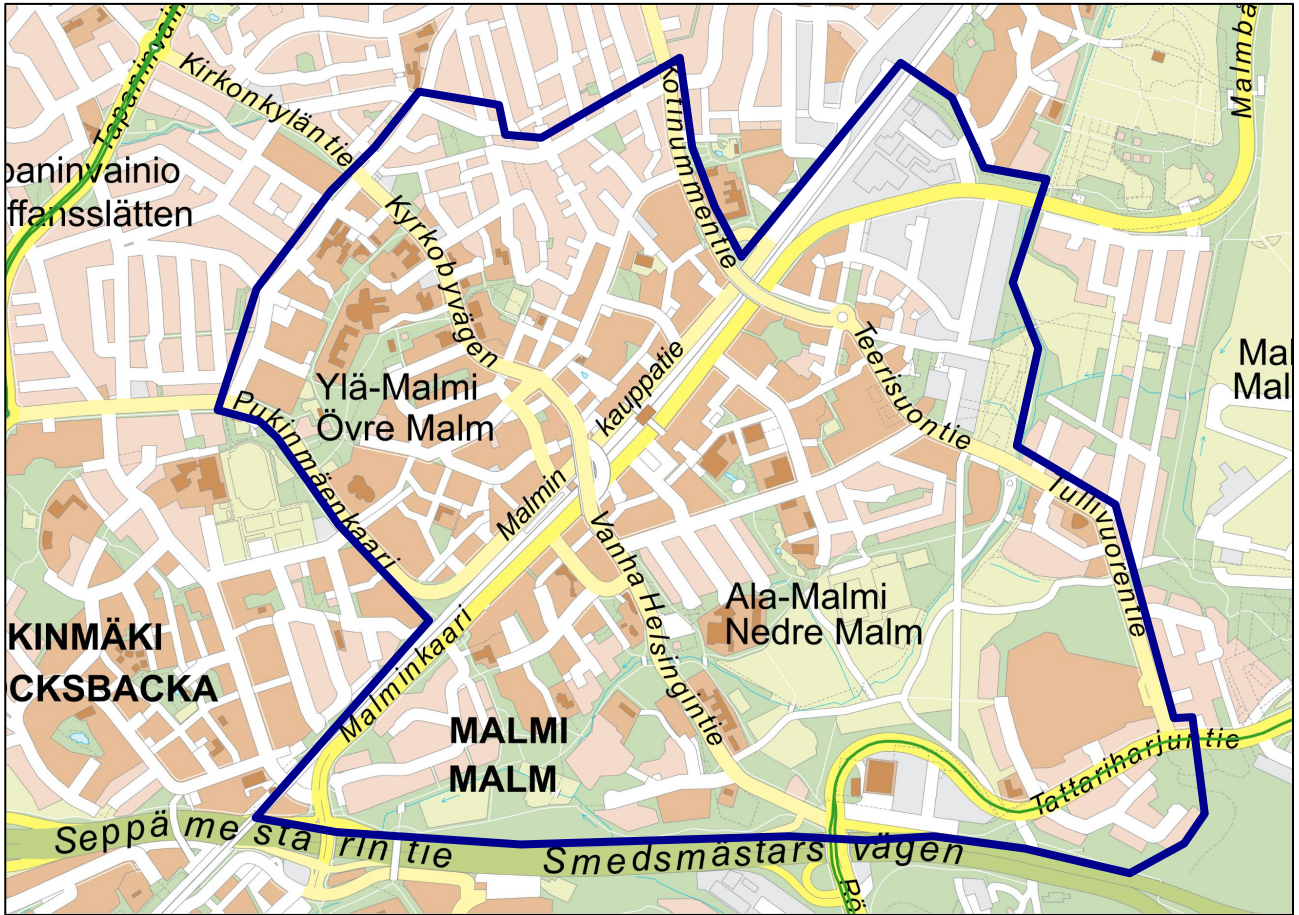
Kaupunkiympäristölautakunnan 29.9.2020 (§ 566) päättämässä Vanhan Helsingintien pohjoisosan ja Malmin asematien katusuunnitelmassa on suunniteltu liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä kuten muutoksia suojatiejärjestelyihin Malmin asematiellä sekä muutoksia Malminkaaren ja Malmin asematien risteysjärjestelyihin. Malmin asematiellä ajokaistojen määrä vähenee suojatien kohdalla, ja kadulle toteutetaan yksisuuntaiset pyörätiet. Vanhalle Helsingintielle on myös suunniteltu yksisuuntaiset pyörätiejärjestelyt Malmin asematien eteläpuolelle. Muutosten arvioidaan toteutuessaan parantavan erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta.

## **Sepänmäen asemakaavan muutos**

Kaupunkiympäristölautakunta on päättänyt osana Sepänmäen asemakaavamuutosta 5.11.2024 (§ 580) myös alueen liikennejärjestelymuutoksista. Nykyisten katujen liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta keskeisimpiä muutoksia ovat suojatie- ja risteysjärjestelyihin suunnitellut parannukset. Tattariharjuntiellä parannetaan suojatie- ja risteysjärjestelyitä liikennevaloin ja suojatien keski- saarekein sekä lasketaan nopeusrajoitusta. Tattariharjuntie ja Tullivuorentien risteykseen tonttikatujen kanssa toteutetaan suunnittelualueeseen sisältyville osuuksille ylijatketut jalkakäytävät pääsuunnan ylittävän suojatien tilalle, minkä arvioidaan parantavan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta. Muutosten arvioidaan toteutuvan 2027 alkaen.

## **2.7 Erikoiskuljetusreitit**

Tarkastelualueella on yksi katu (Tattariharjuntie), joka toimii osana erikoiskuljetusreitistöä (Kuva 2.7.). Tattariharjuntien erikoiskuljetusreitti kuuluu tavoiteluokkaan 40 x 6 x 6 metriä (pituus x leveys x korkeus). Reitistöt vaikuttavat joiltain osin siihen, millaisia ratkaisuja voidaan esittää toimenpiteiksi reittikaduille kuten hidasteisiin ja ajoradan kavennuksiin.



Kuva 2.7. Erikoiskuljetusreitit tarkastelualueella. Reitit on esitetty vihreällä värillä, mikä tarkoittaa 40 m tavoitepituutta.



Taulukko 3.1. Risteykset, joissa on tapahtunut lukumääräisesti eniten onnettomuuksia (vuodet 2019–2023) (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2025).

PISTE	LKM	IND5	KATU	RISTEÄVÄ KATU
4100	15	1,56	MALMINKAARI	KEHÄ 1 LÄNTEEN
1628	8	1,12	MALMINKAARI	MALMIN ASEMATIE
4366	7	0,92	MALMINKAARI	SOIDINTIE
3436	6	0,88	VANHA HELSINGINTIE/ KEHÄ I LÄNNESTÄ	PIHLAJAMÄENTIE/ TATTARIHARJUNTIE
5160	6	0,4	VANHA HELSINGINTIE	VILPPULANTIE
1903	5	0,36	VANHA HELSINGINTIE	KEHÄ I LÄNTEEN
4795	5	0,2	KIRKONKYLÄNTIE	MALMIN RAITTI / MARKKINATIE

Eniten onnettomuuksia lukumääräisesti ja suurin IND5-luku on Malminkaaren ja Kehä I länteen välisessä liikennevalo-ohjaamattomassa risteyksessä. Kehä I:n tienpitäjänä toimii Uudenmaan ELY-keskus. Vuosina 2019–2023 risteyksessä tapahtui yhteensä 15 poliisin tietoon tullutta tieliikenneonnettomuutta, joista kuusi johti henkilövahinkoihin. Risteyksen onnettomuusmäärä on 14. suurin ja IND5-luku 6. suurin Helsingin kaikista risteyksistä. Risteyksessä tapahtuneista onnettomuuksista 12 oli kyse eri ajosuunnista risteyksiin saapuvien ajoneuvojen välisistä törmäyksistä. Näissä kaikissa tapauksissa törmäyksen toinen osapuoli ajoi suoraan. Risteävien ajoneuvojen onnettomuuksista kolmessa toinen osapuoli liikkui polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla. Risteykseen on suunnitteilla liikennevalo-ohjauksen toteuttaminen, jonka arvioidaan estävän erityisesti risteävien ajoneuvojen välisiä törmäyksiä ja vähentävän henkilövahinko-onnettomuuksia. Valo-ohjauksen arvioidaan parantavan myös erityisesti pyöräliikenteen turvallisuutta Kehä I ramppia ylittettäessä. Kyseisessä kohdassa on tapahtunut edellisen kymmenen vuoden aikana useita törmäyksiä autoilijan ja pyöräilijän välillä.

Malminkaaren ja Malmin asematien valo-ohjaamattomassa T-risteyksessä on tapahtunut kahdeksan poliisin tietoon tullutta onnettomuutta vuosina 2019–2023. Risteyksen onnettomuusmäärä on 69. suurin ja IND5-luku 22. suurin Helsingin kaikista risteyksistä. Onnettomuuksista viisi on ollut henkilövahinko-onnettomuuksia. Lisäksi viidessä onnettomuudessa oli kyse törmäyksestä autoilijan ja pyöräilijän tai sähköpotkulaudan käyttäjän välillä. Kaikki viisi polkupyörä- ja sähköpotkulautaonnettomuutta ovat tapahtuneet autoilijan saapuessa risteykseen Malmin asematietä. Näistä neljässä tapauksessa pyöräilijä tai sähköpotkulautailija saapui risteykseen Malminkaarta etelästä (autoilijasta katsottuna vasemmalta) käyttäen yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä. Tapauksissa autoilija ei tyypillisesti huomannut lähestyvää pyöräilijää ollenkaan tai riittävän ajoissa. Autoilijan törmäysnopeus oli kuitenkin yleensä huomattavasti nopeusrajoitusta pienempi.

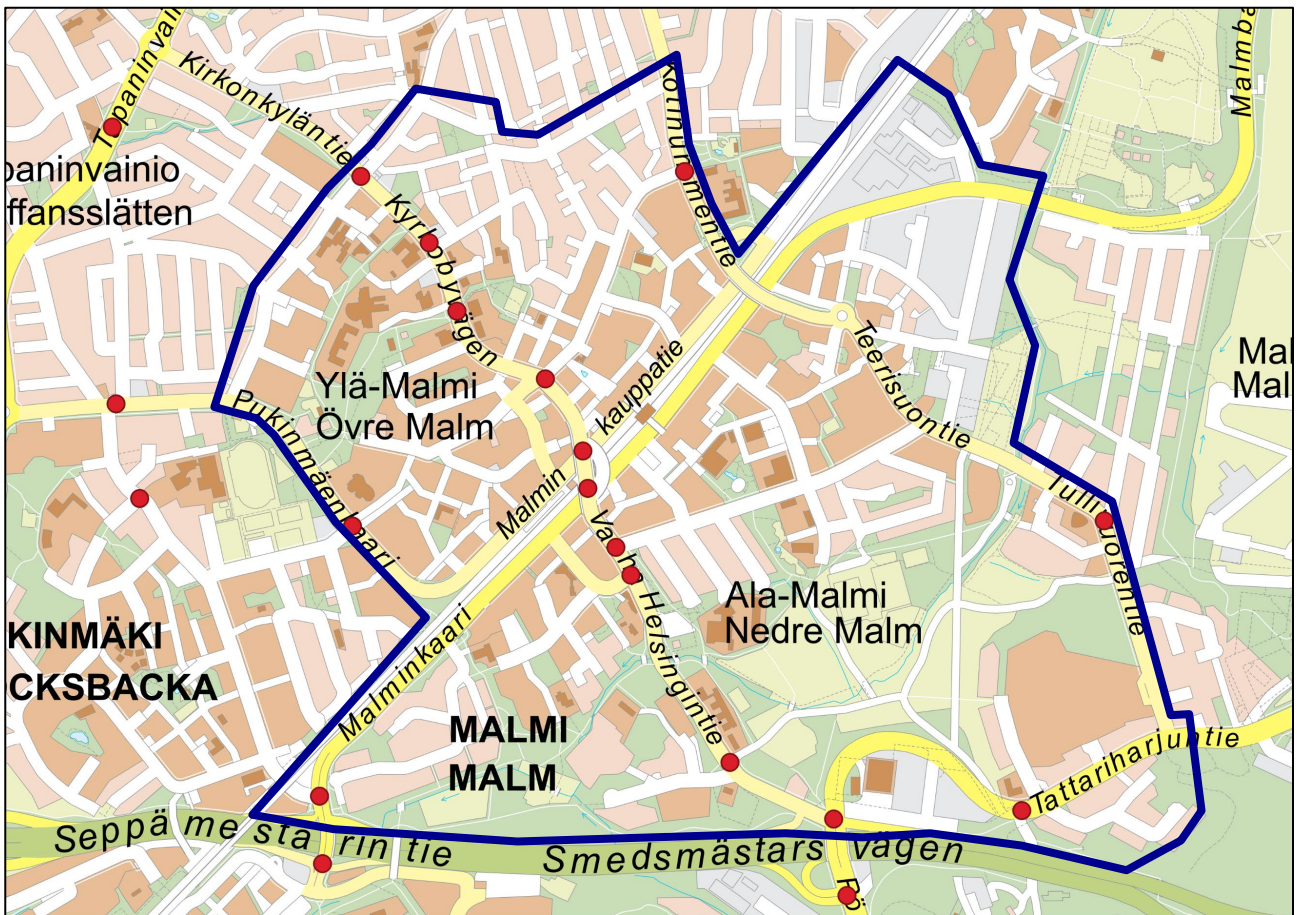
Pidempimatkaisen pyöräliikenteen arvioidaan tulevaisuudessa siirtyvän pääosin kadun koillispuolelle rakennettavalle pohjoisbaanan jatkolle, jolloin baanan liikenne ohittaisi Malmin asematien risteyksen ilman konfliktipisteitä autoliikenteen kanssa. Nykyisen pyörätien järjestelyitä ja kehittämistarpeita tutkitaan Malminkaaren tarkemman suunnittelun yhteydessä, sillä järjestelyitä on tarve kehittää turvallisemmiksi, vaikka suuren osan pyöräliikenteestä odotetaan siirtyvän pohjoisbaanalle. Mahdollisia toimenpiteitä pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi on käsitelty luvussa 5.2., mutta toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin pohjoisbaanan suunnittelun yhteydessä. Risteyksen kolmessa muussa onnettomuudessa oli osallisena vain moottoriajoneuvoja, ja tapaukset olivat keskenään erilaisia. Näiden tapausten perusteella ei ehdoteta parannustoimenpiteitä.

Malminkaaren ja Soidintie liikennevalo-ohjaamattomassa T-risteyksessä on tapahtunut yhteensä seitsemän poliisin tietoon tullutta onnettomuutta vuosina 2019–2023. Risteyksen onnettomuusmäärä on 95. suurin ja IND5-luku 37. suurin Helsingin kaikista risteyksistä. Tapauksista neljä johti henkilövahinkoihin. Näistä kolmessa oli kyse polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla liikkuvan loukkaantumisesta. Kyseiset tapaukset tapahtuivat lähes samassa kohdassa, jossa autoilija saapui risteykseen Soidintietä ja pyöräilijä tai sähköpotkulautailija Malminkaaren yhdistettyä jalkakäytävää ja

pyörätietä etelän tai pohjoisen suunnasta. Mahdollisia toimenpiteitä pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi on käsitelty luvussa 5.2. Parannustoimenpiteet suunnitellaan tarkemmin pohjoisbaanan suunnittelun yhteydessä. Risteyksen neljässä muussa onnettomuudessa osallisena oli vain moottoriajoneuvon kuljettajia, ja tapaukset olivat risteävien ajoneuvojen välisiä törmäyksiä.

Muita tarkastelualueen risteyskohtia, joissa on tapahtunut edellä kuvattuja risteyskohtia vähemmän onnettomuuksia, ei käsitellä tässä osiossa erikseen. Osaa muista risteyskohtista käsitellään kuitenkin selvityksen muissa osioissa esimerkiksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden näkökulmasta.

Kuvassa 3.2. on esitetty alueen liikennevaloristeykset ja -suojatiet punaisilla ympyröillä. Alueen liikennevaloristeyksistä painottuvat Vanhalla Helsingintiellä ja Kirkonkyläntiellä oleviin risteyskohtiin. Alueella on viidet erilliset suojaatiliikennevalot.



Kuva 3.2. Liikennevaloristeykset punaisilla ympyröillä ja tarkastelualueen rajausta sinisellä ääriverillä (Helsingin kaupunki 2025).



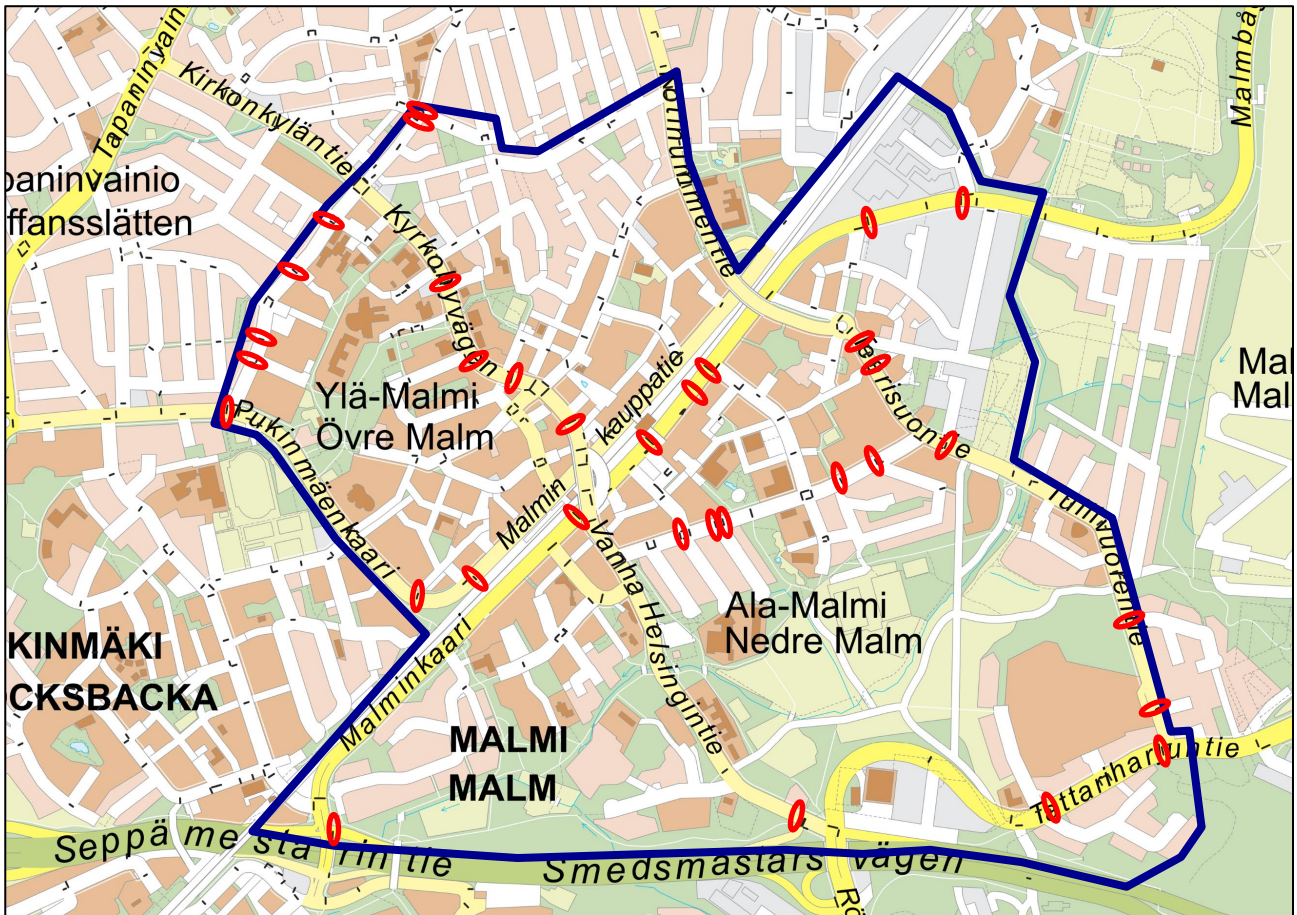
Kaikki jalankulkijaonnettomuudet ovat tapahtuneet yksittäisissä kohteissa, joten mikään yksittäinen suojatie tai muu vastaava paikka ei onnettomuustarkastelussa korostunut. Jalankulkijaonnettomuudet ovat myös sijoittuneet alueen eri puolille, mutta useampia onnettomuuksia on tapahtunut Ylä-Malmin torin ympäristössä. Tapaukset ovat kuitenkin olleet keskenään erilaiset, joten tapausten toistuvuuden perusteella ei ole tunnistettavissa selkeitä liikenneturvallisuuden parannustoimenpiteitä.

Suojateilla tapahtuneista (11 kpl) onnettomuudesta lähes kaikki on tapahtunut nopeusrajoitusalueella 40 tai 50 km/h. Useimmat suojatieonnettomuuksista tapahtuivat suojatiellä, jossa ei ollut rakenteellisia turvallisuutta parantavia toimenpiteitä kuten keskisaarekettä tai korotettua suojatietä. Onnettomuuksista kaksi tapahtui risteyksessä liikennevalo-ohjatulla suojatiellä. Onnettomuuden toinen osapuoli ei näissä tapauksissa noudattanut liikennevalo-opastetta. Suojatieonnettomuuksien vähentäminen liikennejärjestelyjä kehittämällä tarkoittaisi systemaattista suojatiejärjestelyiden parantamista tarkastelualueella, sillä yksittäiset suojatiet eivät onnettomuustarkastelussa korostuneet. Järjestelyiltään huonon turvallisuustason suojateiksi luokitellut suojatiet ja mahdolliset turvallisuuden parannustoimenpiteet on esitetty luvussa 4.2.

## 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 turvallisuustaso), keltaisiin (tyydyttävä) 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)

Malmin alueella sijaitsee vuoden 2025 tilanteessa 33 punaisen luokan suojatietä. Suojatiet on ympäröity punaisella kartalle kuvassa 4.2. Kuvassa on myös esitetty alueen kaikki suojatiet mustilla viivoilla. Suojatieaineisto on päivitetty viimeksi vuonna 2014, joten aineisto ei sisällä viimeisien vuosien aikana tapahtuneita muutoksia, mutta se sisältää kaikki punaisen luokan suojatiet.



Kuva 4.2. Suojateiden sijainnit tarkastelualueella mustilla viivoilla. Punaisen luokituksen suojatiet on ympäröity punaisella. Tarkastelualueen rajaus on esitetty sinisellä ääriiviivalla.

Tarkastelualueen lähes kaikki punaisen luokituksen suojatiet sijaitsevat 40 km/h nopeusrajoitusalueella pääosin ilman turvallisuutta lisääviä rakenteellisia toimenpiteitä kuten hidastetta tai keskisaarekettä. Osa suojateista sijaitsee 40 km/h nopeusrajoitetulla kadulla kohdassa, jossa on keskisaareke, mutta suojatien kohdalla on vähintään kaksi samansuuntaista ajokaistaa, mikä lisää suojatiellä tapahtuvan törmäyksen riskiä. Tällaisia kohteita on esimerkiksi Malminkaarella ja Kirkonkyläntiellä. Yleisesti punaisia suojateita on eniten Ylä-Malmilla Syystiellä ja Kirkonkyläntiellä sekä Ala-Malmilla Vilppulantiellä, Malminkaarella, Tullivuorentiellä ja Teerisuontielle. Punaisen luokituksen suojateiden turvallisuutta ehdotetaan parannettavan seuraavilla toimenpiteillä:

- Kirkonkyläntien ylittävät suojatiet Kunnantien ja Laidunkujan risteyksissä: muuttuu 1+1-kaksitaiseksi ja nopeusrajoitukseksi 30 km/h Viikin-Malmin raitiotien toteutuessa
- Kirkonkyläntien ylittävä suojatie Notkokujan risteyksessä: liikennevalot ja nopeusrajoitukseksi 30 km/h Viikin-Malmin raitiotien toteutuessa
- Kirkonkyläntien ylittävä suojatie Torikadun kohdalla: suojatie poistuu Viikin-Malmin raitiotien toteutuessa
- Malmin kauppaticien ylittävät suojatiet Teräkujan risteyksessä ja Tilkepolun kohdalla: keskisaareke tai kadun kavennus
- Malminkaaren ylittävät suojatiet (6 kpl): toimenpide suunnitellaan tarkemmin pohjoisbaanan suunnittelun yhteydessä
- Kehä I rampin ylittävä suojatie Malminkaaren risteyksessä: liikennevalot
- Pukimäenkaaren ylittävä suojatie Syystien risteyksessä: kääntymiskaistan poisto, keskisaarekkeen kaventaminen sekä nopeusrajoitukseksi 30 km/h
- Tattariharjuntien ylittävä suojatie Tullivuorentien risteyksessä: liikennevalot Sepänmäen asema-kaavan yhteydessä laaditun liikennesuunnitelman toteutuessa

- Tattariharjuntien ylittävä suojatie Raetien risteyksessä: keskisaareke Sepänmäen asemakaavan yhteydessä laaditun liikennesuunnitelman toteutuessa
- Tullivuorentien ylittävä suojatie Nallemäentien risteyksessä: suojatien poisto
- Tullivuorentien ylittävä suojatie Teerisuonkujan risteyksessä: liikennevalot Pikitehtaankortteleiden etelä- ja länsiosien liikennesuunnitelmassa
- Tullivuorentien ylittävä suojatie Tullivuorenkujan risteyksessä: nopeusrajoitukseksi 30 km/h
- Teerisuontien ylittävät suojatiet Pikitehtaampuiston ja Pikitehtaankujan kohdilla: Pikitehtaampuiston suojatie siirtyy kadun linjauksen muuttuessa, jolloin suojatie sijaitsee risteyksessä sivukadulla, jonka suunnasta on väistämisvelvollisuus. Pikitehtaankujan kohdan suojatielle mahdollinen toimenpide on korotettu suojatie.
- Syystien (4 kpl) ja Laulurastaantien ylittävät suojatie (2 kpl): mahdollisesti nopeusrajoitukseksi 30 km/h.
- Vilppulantien ylittävät suojatiet (5 kpl): liikennevalot tai suojatie poistuu Viikin-Malmin raitiotien toteutuessa.

### 4.3 Muut kadunylitysjärjestelyt

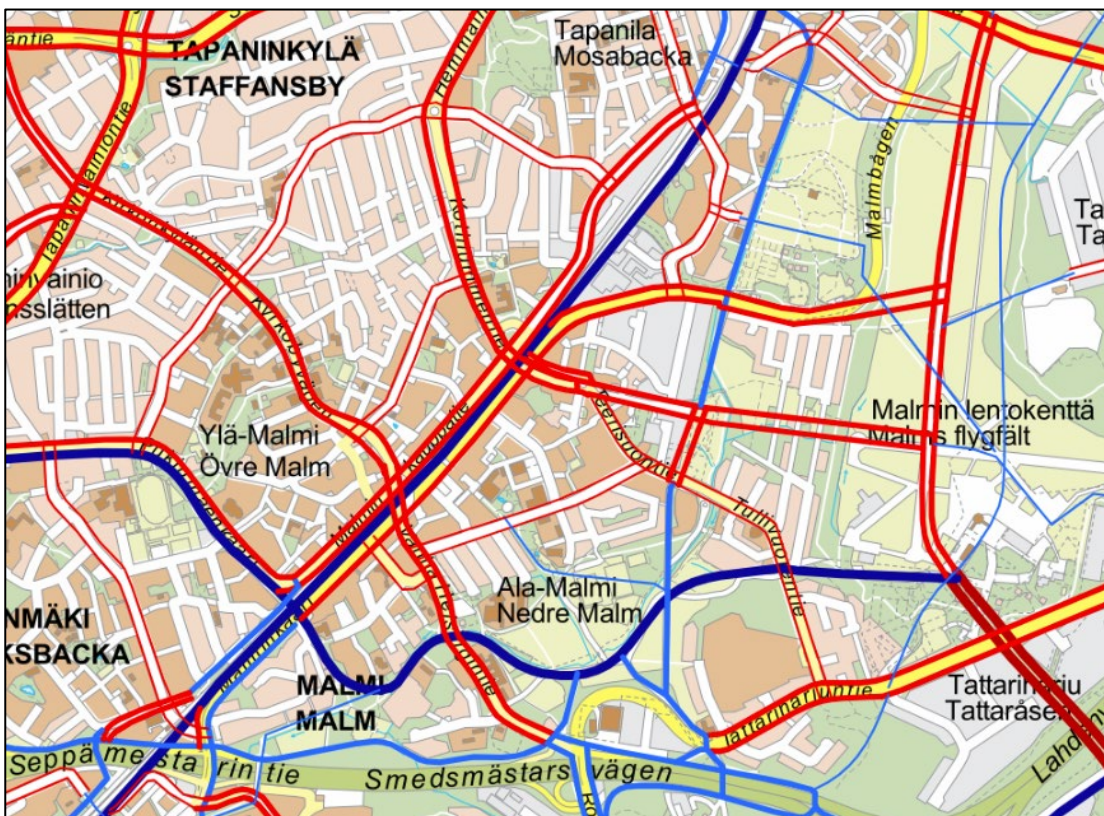
Muut tarkastelualueen suojatiet saavat keltaisen tai vihreän luokituksen. Suurin osa suojateista sijaitsee tonttikaduilla tai paikallisilla kokoojakaduilla 30 km/h nopeusrajoitusalueella. Suojateilla ei ole pääsääntöisesti käytetty rakenteellisia turvallisuustoimenpiteitä. Yksittäisillä suojateilla on kuitenkin käytetty esimerkiksi keskisaarekettä tai korotusta. Alueen pääverkon kadun suojateilla on tyypillisesti keskisaareke tai liikennevalot, jotka saavat keltaisen luokituksen.

# 5 Pyöräliikenne

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

## 5.1 Pyöräliikenteen tavoiteverkko

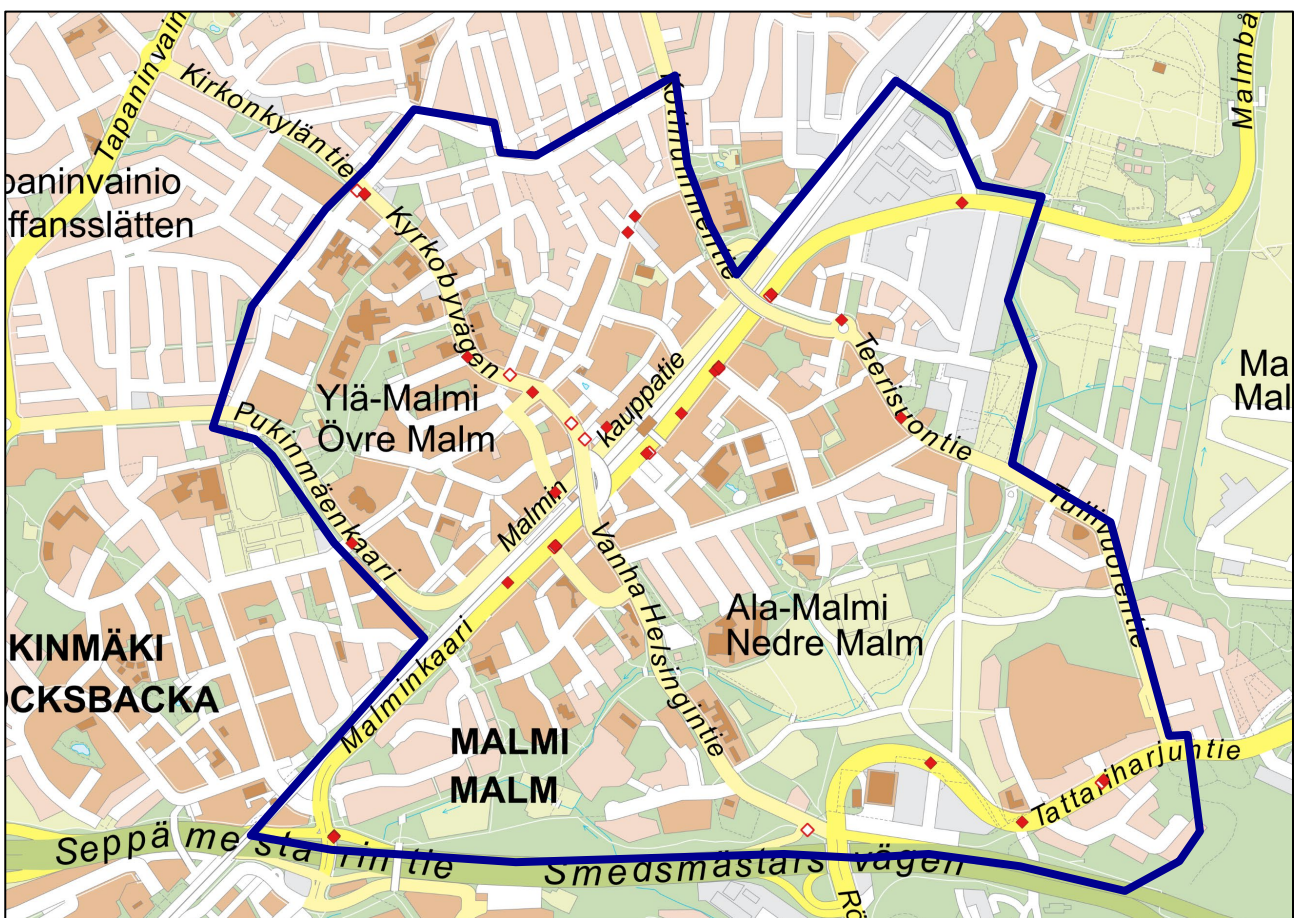
Tarkastelualueella pyöräliikenteen tavoiteverkko (kuva 5.1) koostuu pääasiassa yksisuuntaisista baana- tai pääreititason yhteyksistä. Nykytilanteessa pyöräliikenteen verkko koostuu kuitenkin pääosin yhdistetyistä jalkakäytävistä ja pyöräteistä sekä kaksisuuntaisista pyöräteistä. Lisäksi paikalliskaduilla on ajoratojen muodostamia yhteyksiä ilman erillisiä pyöräliikennejärjestelyjä. Paikalliskaduilla moottoriajoneuvoliikenteen rauhoittaminen on keskeinen keino pyöräliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Ajoradasta ja jalkakäytävästä eroteltuja pyöräliikennejärjestelyjä on nykytilanteessa Malminkaarella, Kirkonkyläntiellä ja Kotinummentiellä. Useilla pääverkon kaduilla on käytössä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Alueella on myös vain jalankululle ja pyöräliikenteelle tarkoitettuja yhteyksiä ja puistoreittejä.



Kuva 5.1. Pyöräliikenteen tavoiteverkko tarkastelualueella. Tummansiniset ja -punaiset viivat kuvaavat baanatasoisia yhteyksiä, kirkkaanpunaiset ja -siniset pääreittejä. Punaiset viivat ovat yksisuuntaisia järjestelyjä ja siniset viivat kaksisuuntaisia järjestelyjä. (Helsingin kaupunki 2025)

## 5.2 Polkupyöräonnettomuuspaikat

Tilastoituja polkupyöräonnettomuuksia tapahtui vuosina 2015–2024 yhteensä 43, joista 32 johti loukkaantumiseen. Onnettomuuksista 33 tapahtui suojatiellä tai pyörätien jatkeella, seitsemän ajoradalla ja kolme pyörätiellä. Polkupyöräonnettomuuksien määrä väheni 11 onnettomuudella viisivuotisjaksojen 2015–2019 ja 2020–2024 välillä 27 onnettomuudesta 16 onnettomuuteen. Kuvassa 5.2. on esitetty polkupyöräonnettomuudet kartalla vinoneliöillä vuosina 2015–2024. Kokonaan punainen vinoneliö tarkoittaa henkilövahinkoon johtanutta ja valkoinen vinoneliö punaisella reunaviivalla omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Onnettomuudet ovat tapahtuneet useassa eri paikassa, mutta useissa yksittäisissä paikoissa on myös tapahtunut useita onnettomuuksia. Useampia tilastoituja polkupyöräonnettomuuksia on tapahtunut Malminkaaren risteyksissä Malmin asematien (6 kpl), Soidintien (5 kpl), Kehä I rampin (4 kpl), Teerisuontien (3 kpl) ja Pikkalankadun (2 kpl) kanssa. Useampi kuin yksi onnettomuus on myös tapahtunut Kirkonkyläntien ylittävällä suojatiellä Syystien risteyksessä (2 kpl).



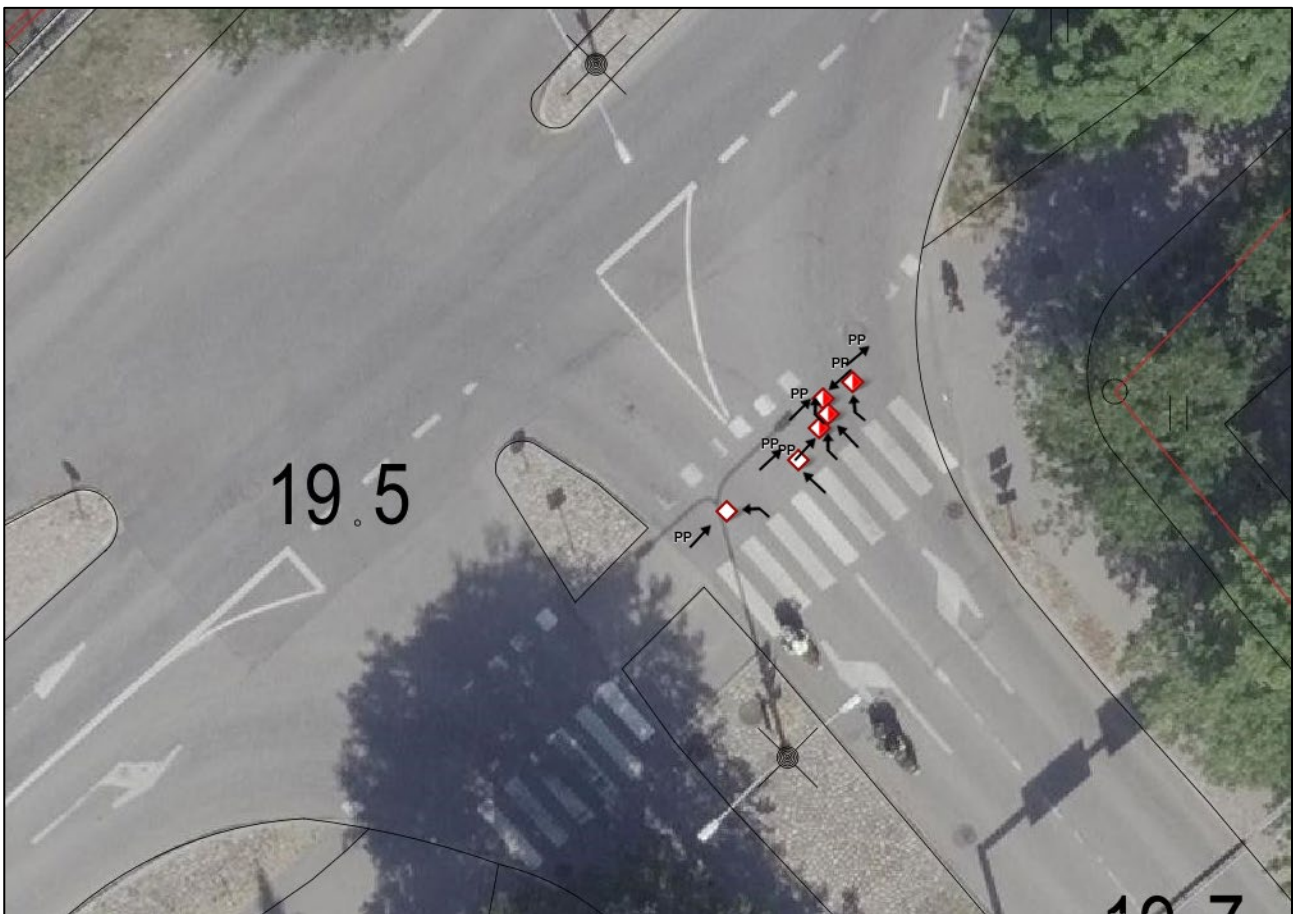
Kuva 5.2. Polkupyöräonnettomuudet tarkastelualueella vuosina 2015–2024 (Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri 2025). Tarkastelualueen rajaus sinisellä ääriviivalla.

Eniten polkupyöräonnettomuuksia (6 kpl) on tilastoitu tapahtuneen Malmin asematien ylittävällä pyörätien jatkeella Malminkaaren risteyksessä (kuva 5.3). Risteys on eriarvoinen kolmihaararisteys ilman liikennevaloja. Kaikki onnettomuudet ovat olleet törmäyksiä autoilijan ja pyöräilijän välillä, ja ne ovat tapahtuneet autoilijan saapuessa risteykseen Malmin asematietä, jota pyöräilijä on ollut pyörätien jatkeella ylittämässä. Pyöräilijä saapui risteykseen lähes kaikissa tapauksissa Malminkaarta etelästä yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä käyttäen. Autoilijalle on kyseisessä tilan-

teessa osoitettu väistämismvelvollisuus. Useimmissa tapauksissa autoilija ei ole huomannut risteävää pyöräilijää ollenkaan tai riittävän ajoissa ennen törmäystä. Autoilijan nopeus on tyypillisesti ollut maltillinen törmäystilanteissa.

Risteyksen parannustoimenpiteitä suunnitellaan tarkemmin pohjoisbaanan suunnittelun yhteydessä. Pohjoisbaana linjataan alustavien suunnitelmien mukaan Malminkaaren länsipuolelle, jolloin baana ei risteäisi Malminkaaren nykyisten tonttikatuyhteyksien kanssa. Nykyinen pyörätieyhteys mahdollisine muutoksineen kadun kaakkoisreunalla olisi kuitenkin säilymässä, mutta merkittävän osan pyöräliikenteestä arvioidaan siirtyvän uudelle baanayhteydelle, jolloin polkupyöräonnettomuuksien arvioidaan kokonaisuudessaan vähentyvän.

Pohjoisbaanan suunnittelun yhteydessä tarkastellaan myös nykyisen pyörätien turvallisuuden parantamista. Mahdollisia turvallisuutta parantavia toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi näkemän parantaminen pyörätien suuntaan, pyörätien selkeämpi erottelu jalkakäytävästä ja siten selkeämpi havaittavuus sekä pyörätien korostaminen punaisella värillä risteysalueella. Malmin asematiellä kaistojen määrän vähentäminen risteysalueella kahdesta yhteen voisi myös auttaa autoilijaa havaitsemaan risteävä pyöräliikenne paremmin, kun vieressä ei olisi toista autoa heikentämässä pyöräilijän havaitsemista. Tulevaisuudessa mahdollinen bussiliikenteen määrän kasvu voi edellyttää risteyksen liikennevalo-ohjausta. Malmin asematien nopeusrajoitusta on vuonna 2025 laskettu 30 kilometriin tunnissa. Ajonopeuden ei arvioitu olleen merkittävä tekijä risteyksessä tapahtuneissa törmäyksissä, mutta nopeusrajoituksen laskulla voi olla pieni turvallisuutta parantava vaikutus myös kyseiselle risteysalueelle.



*Kuva 5.3. Malmin asematien ylittävällä pyörätien jatkeella Malminkaarella tapahtuneet polkupyöräonnettomuudet vuosina 2015–2024.*

Toiseksi eniten polkupyöronnettomuuksia (5 kpl) on tilastoitu tapahtuneen Soidintien ylittävällä pyörätien jatkeella Malminkaaren risteyksessä (kuva 5.4). Risteys on järjestyiltään lähes samanlainen Malminkaaren ja Malmin asematien välisen risteuksen kanssa. Soidintien risteyksessä Malminkaaren suuntainen jalkakäytävä ja pyörätie on kuitenkin eroteltu molemmin puolin risteystä maalimerkinnällä. Malminkaarta etelästä pyörätietä risteykseen saavuttaessa pyörätien päällä on ennen risteystä uloke kauppakeskuksen ja pysäköintitalon rakennuksesta. Rakennus varjostaa pyörätietä ja aiheuttaa näkemäesteen erityisesti Soidintien suunnasta risteykseen saapuville suhteessa pyörätietä kulkeviin. Onnettomuuksista kolmessa tapauksessa pyöräilijä on saapunut risteykseen etelän suunnasta, jolloin rakennus on voinut aiheuttaa näkemäesteen. Onnettomuustapauksissa autoilija ei havainnut risteävää pyöräilijää ollenkaan tai riittävän ajoissa. Mahdollisia turvallisuuden parannustoimenpiteitä ovat pyörätien siirtäminen rakennuksen alta ajoradalle pyöräkaistalle sekä Malminkaaren ja Soidintien muuttaminen 1+1-ajokaistaisiksi, mikä selkeyttäisi pyöräliikennejärjestelyjä ja parantaisi pyöräilijän havaittavuutta. Toimenpiteitä suunnitellaan tarkemmin pohjoisbaanan suunnittelun yhteydessä.



*Kuva 5.4. Soidintie ylittävällä pyörätien jatkeella Malminkaarella tapahtuneet polkupyöronnettomuudet vuosina 2015–2024.*

Kehä I rampin (4 kpl), Teerisuontien (3 kpl) ja Pikkalankadun (2 kpl) risteyksissä Malminkaarella tapahtuneet polkupyöronnettomuudet ovat pääosin olleet edellä kuvattujen onnettomuustapaus-ten kaltaisia. Useimmissa tapauksessa moottoriajoneuvon kuljettaja on saapunut risteykseen sivusuunnasta ollen kääntymässä vasemmalle tai oikealle Malminkaarelle. Samalla pyöräilijä on ollut ylittämässä sivusuunnan katua kuljettajasta katsottuna vasemmalta tai oikealta. Teerisuontien ja Pikkalankadun risteysten parannustoimenpiteitä suunnitellaan tarkemmin pohjoisbaanan suunnitel-lun yhteydessä. Toimenpiteet voivat olla samankaltaisia kuin edellä Malmin asematien ja Soidintien risteysten yhteydessä on ehdotettu. Malminkaaren ja Kehä I rampin risteykseen on parhaillaan

suunnitteilla liikennevalojen toteuttaminen erityisesti risteuksen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Liikennevalojen arvioidaan auttavan estämään vastaavia polkupyöräonnettomuuksia, joita risteyksessä on aiemmin tapahtunut.

# 6 Liikenteen rauhoittaminen

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

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

## 6.1 Katuverkon jäsentely

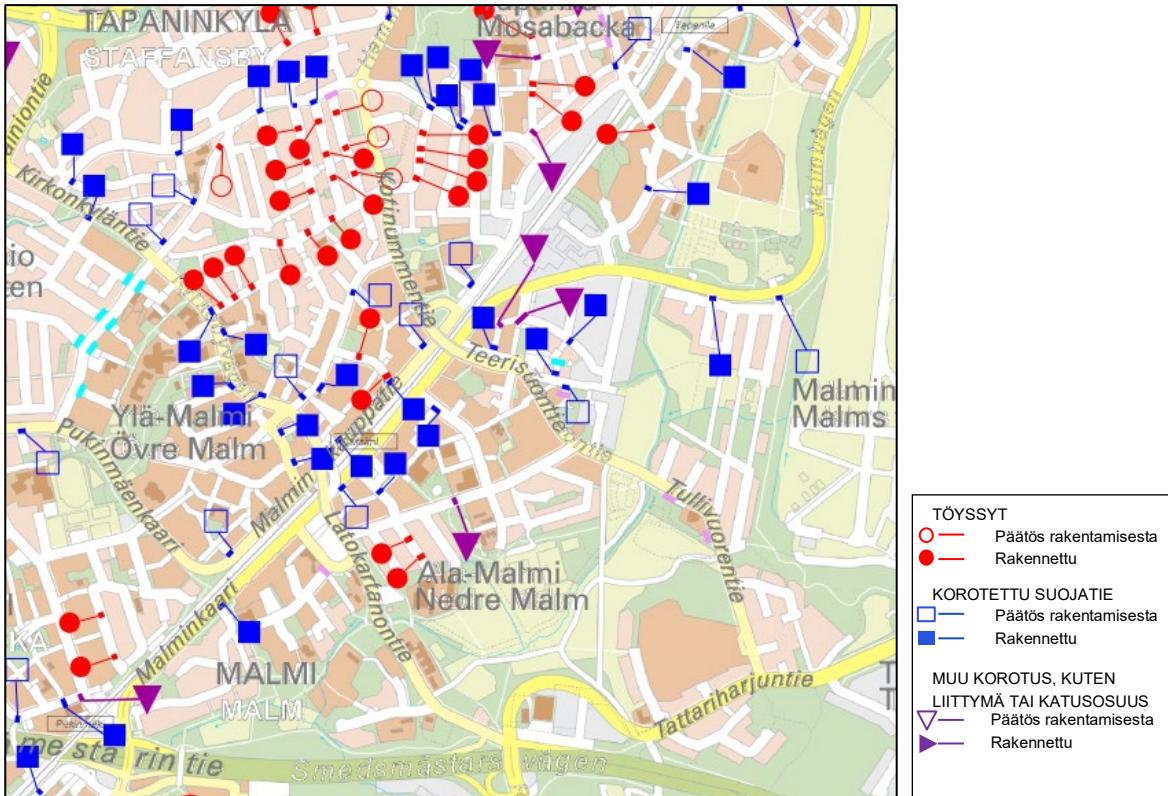
Katuverkon toiminnallinen luokittelu luo edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja onnistuneelle paikalliskatujen liikenteen rauhoittamiselle. Katuympäristön tulee lisäksi näyttää kadulle asetetun luokituksen mukaiselta siten, että kadunkäyttäjät ymmärtävät kadun käyttötarkoituksen ja sen muuttumisen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

Malmin alueen katuverkon rungon muodostavat pääosin etelä-pohjoissuuntaiset Malminkaari, Vanha Helsingintie-Kirkonkyläntie sekä Tullivuorentie-Teerisuontie-Kotinummentie. Alueen keski-osassa on myös pääverkkoon kuuluva yhteys Pukinmäenkaari-Malmin kauppatie sekä Malmin kauppätien ja Kirkonkyläntien yhdistävä Örskintie. Katuverkon jäsentelyä pää- ja paikallisverkon välillä voidaan pitää pääosin toimivana.

Malmin keskustavisiassa ja keskustan suunnitteluperiaatteissa on esitetty lähtökohdat alueen katuverkon kehittämiseksi tulevaisuudessa. Keskeinen muutos on bulevardikehän muodostuminen, jossa erityisesti Vilppulantien liikenteellinen rooli korostuisi nykytilaan verrattuna. Vilppulantielle on myös suunnitteilla pikaraitiotien rakentaminen. Malmin raitin liikenteellinen rooli myös korostuisi osana bulevardikehää. Toinen keskeinen muutos olisi Malmin kauppätien muuttuminen paikalliskaduksi ja kadun mahdollinen läpiajoliikenteen poistuminen Malmin keskustan kohdalla.

## 6.2 Hidasteet ja muut katurakenteet

Tarkastelualueella sijaitsevat rakenteelliset hidasteet vuoden 2017 tilanteessa on esitetty kuvassa 6.1.

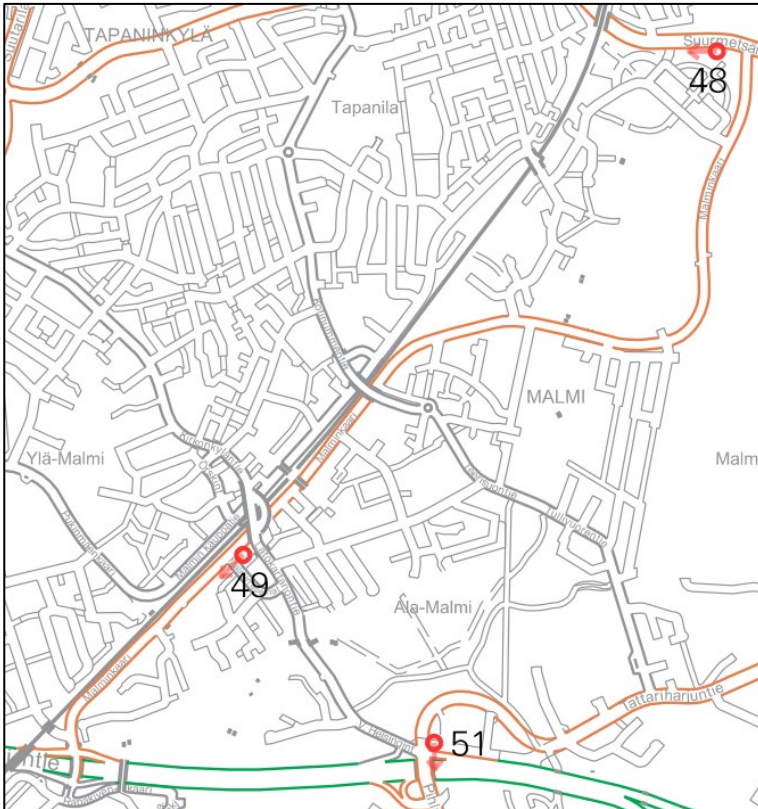


Kuva 6.1. Hidasteiden nykytila tarkastelualueella ja sen ympäristössä.

Korotetut suojatiet ja muut hidasteet sijaitsevat tyypillisesti tonttikaduilla, kuten kuvasta 6.1. on nähtävissä. Tarkastelualueella hidasteita on käytetty useilla tonttikatuosuuksilla mutta ei kuitenkaan kaikilla tonttikaduilla. Hidasteiden määrä ja niiden käyttö tarkastelualueella vastaa tyypillistä esikaupunkialueen kaupunginosaa. Saatujen asukaspalautteiden sekä selvitystyön aikana tehtyjen havaintojen ja tarkasteltujen aineistojen perusteella mahdollisia kohteita yksittäisille tai useammille ajonopeutta hidastaville ratkaisuille ovat ensisijaisesti Pukimäenkaari ja Malmin raitti, joilla liikkuu paljon jalankulkijoita ja myös koululaisia. Malmin raitille suositellaan kuitenkin ensin liikennejärjestelyiden kokonaistarkastelun laatimista erityisesti pyöräliikennejärjestelyiden kehittämistarpeiden suunnittelemiseksi.

## 6.3 Automaattinen liikennevalvonta

Vuonna 2018 kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytyssä yleissuunnitelmassa (Helsingin kaupunki 2018) on esitetty kaksi automaattisen liikennevalvonnan kohdetta tarkastelualueelle (Kuva 6.2.). Valvontakohteet sijaitsevat Tattariharjunttiellä ja Malminkaarella. Molemmat kohteet ovat valmistuneet vuonna 2022. Suunnitelmassa on lisäksi esitetty automaattista liikennevalvontaa tarkastelualueen läheisyyteen Suurmetsäntielle. Tämä kohde on myös käyttöönotettu vuonna 2022.



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

Automaattisen kameravalvonnan sijoittamisperiaatteiden mukaan kameravalvontaa käytetään pääasiassa pääkaduilla tai alueellisilla kokoojakaduilla sekä kaduilla, joilla nopeusrajoitus on vähintään 40 km/h. Kameravalvontaa ei voida käyttää myöskään tiiviin asutuksen keskellä salamavalon aiheuttaman häikäisyn vuoksi. Malmi alueella yleiset kriteerit täysin täyttäviä katuja ovat Malminkaari, Tattariharjuntie, Kirkonkyläntie, Vanha Helsingintie, Teerisuontie, Kotinummentie, Malmin kauppatie ja Pukinmäenkaari. Mahdollisena kohteena uudelle valvontapisteelle pidetään erityisesti Tattariharjuntietä Sepänmäen kohdalla alueen rakennuttua.

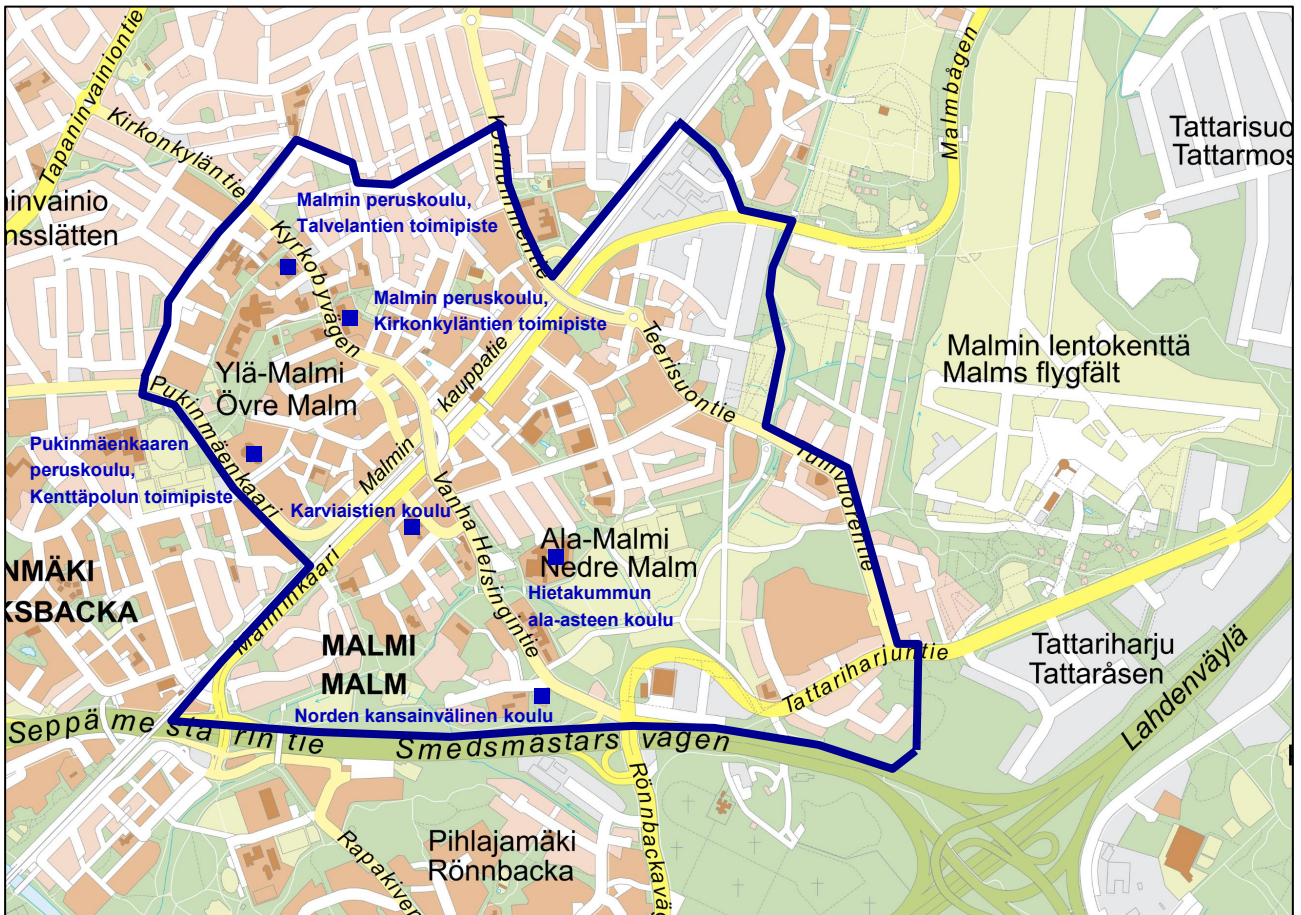
## 6.4 Nopeusnäytöt

Nopeusnäytöt sopivat kaduille, joilla ei voi käyttää rakenteellisia hidasteita, esimerkiksi tärinän tai raitiovaunukiskojen vuoksi. Tarkastelualueella on tällä hetkellä nopeusnäyttö Pukinmäenkaarella (Pukinmäen urheilupuiston kohdalla), Tullivuorentiellä (Nallenmäentien pohjoispuolella) ja Teerisuonttiellä (Pikitehtaankujan eteläpuolella). Mahdollinen paikka uudelle nopeusnäytölle voisi olla Malmin raitilla, mutta rakenteellinen hidaste on kuitenkin ensisijainen vaihtoehto kyseiseen kohtaan.

# 7 Koulujen ympäristöt

Tarkastelualueella sijaitsee kuusi peruskoulun toimipistettä: Malmin peruskoulu (kaksi toimipistettä), Pukinmäenkaaren peruskoulu, Karviaistien koulu, Hietakummun ala-asteen koulu ja Norden kansainvälinen koulu (kuva 7.1.). Malmin peruskoulun kaikki toiminnot ovat siirtymässä vuonna 2028 Kirkonkyläntien toimipisteelle, jolloin Talvelantien toimipiste poistuu oppimiskäytöstä. Tässä osiossa ei siksi erikseen tarkastella Talvelantien toimipisteen ympäristöä.

Ylä-Malmi kuuluu pääosin Malmin peruskoulun oppilaaksiottoalueeseen ja Ala-Malmi Hietakummun ala-asteen oppilaaksiottoalueeseen (lukuvuosi 2024–2025). Pukinmäenkaaren oppilaaksiottoalue rajautuu pääosin tarkastelualueen ulkopuolelle, mutta pieni osa Ala-Malmista kuuluu myös kyseiseen oppilaaksiottoalueeseen. Karviaistien koulu on erityiskoulu, joten sillä ei ole yhtä tarkasti määriteltyä oppilaaksiottoaluetta. Norden kansainvälisellä koululla ei ole myöskään oppilaaksiottoaluetta. Tarkastelualueen koulujen oppilaaksiottoalueiden laajuuden vuoksi voidaan arvioida, että lasten koulureittejä sijaitsee lähes jokaisella tarkastelualueen kadulla ja erityisesti koulujen läheisyydessä kuten Kirkonkyläntiellä, Pukinmäenkaarella, Malmin asematiellä, Vanhalla Helsingintiellä ja Vilppulanttiellä. Tässä selvityksessä on keskitytty tarkastelualueella sijaitseviin kouluihin sekä niihin rajautuvien katujen ja koulujen lähialueiden tarkasteluun.



Kuva 7.1. Koulujen sijainnit tarkastelualueella sinisillä neliöillä.

## 7.1 Malmin peruskoulu

### Kirkonkyläntien toimipiste

Malmin peruskoulun Kirkonkyläntien toimipiste ei ole tällä hetkellä oppimiskäytössä, mutta toimipiste otetaan uudelleen käyttöön vanhan koulurakennuksen peruskorjauksen ja uudisrakennuksen rakentamisen jälkeen vuonna 2028.

Toimipiste sijaitsee Kirkonkyläntiellä Notkokujan pohjoispuolella. Kirkonkyläntie on alueellinen koojakatu, jonka nopeusrajoitus on 40 km/h ja liikennemäärä yli 8 000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Kirkonkyläntiellä on neljä turvattomaksi luokiteltua suojatietä, sillä kadulla on kaksi ajokaistaa suuntaansa, ja kyseisten suojateiden kohdalla ei ole liikennevalo-ohjausta tai liikennejärjestelyjä, jotka varmistavat ajonopeudet riittävän matalaksi (Kuva 7.2). Koulun lähellä on kuitenkin myös liikennevalo-ohjattu suojatie. Kadulla on myös lapsista varoittavat liikennemerkkit.

Notkokujalta on yhteys koulun pysäköintialueelle. Notkokuja on vähäliikenteinen ja päättävä tonttikatu. Kadun nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä noin 500 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Kadulla sijaitsee Malmin VPK. Notkokujalla on jalkakäytävä kadun molemmilla puolilla. Pysäköinti kadulla on kielletty. Notkokujan ylittävä suojatie ja pyörätien jatke on korotettu Kirkonkyläntien risteyksessä.



*Kuva 7.2. Näkymä koulun lähellä olevalle Kirkonkyläntien ylittävälle suojatielle Notkokujan kohdalla.*

Koulurakennuksen edustalla Kirkonkyläntiellä on bussipysäkki ja kaupunkipyöräasema (Kuva 7.3). Kadun molemmilla puolilla on jalkakäytävä ja pyörätien rinnakkain. Pysäköinti kadulla koulurakennuksen ympäristössä on kielletty.



Kuva 7.3. Näkymä Kirkonkyläntielle koulurakennuksen pohjoispuolelta.

Koulun lähialueella on tapahtunut kaksi poliisiin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2020–2024. Toinen tapaus oli jalankulkijan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus Kirkonkyläntien ylittävällä suoja-ajonvälillä Notkokujan kohdalla ja toinen polkupyöräonnettomuus Notkokujan ylittävällä pyörätien jatkeella Kirkonkyläntien risteyksessä.

Kirkonkyläntien liikenneturvallisuutta on tavoitteena parantaa osana suunnitteilla olevaa Viikin-Malmin-raitiotiehanketta. Suunnitelmaluonnosten mukaan Kirkonkyläntiellä ajokaistojen määrä vähenisi yhteen ajokaistaan suuntaansa raitiotien rakentamisen yhteydessä. Lisäksi liikennevalo-ohjattuja risteyskohtia olisi nykyistä enemmän, ja kadun nopeusrajoitus koulun lähellä laskisi 30 kilometriin tunnissa liikenneympäristön tukieissa paremmin matalampia ajonopeuksia. Muutosten jälkeen erityisesti kadunylityksen turvallisuuden arvioidaan parantuvan.

## 7.2 Hietakummun ala-asteen koulu

Hietakummun ala-asteen koulu sijaitsee Hietakummutien päässä, joka on päättävä tonttikatu. Hietakummutien nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä noin 200 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Katu on moottoriajoneuvoliikenteen määrällä mitattuna vähäliikenteinen. Koulun saattoliikenne tapahtuu pääosin Hietakummutieltä, mutta kadun päässä pohjoispäässä koulun vieressä ei ole kunnollista saattoliikennejärjestelyä kuten kääntöpaikkaa selkeillä jalankulun järjestelyillä (Kuva 7.4). Tämä aiheuttaa palautteiden mukaan vaaratilanteita. Hietakummutie on myös verrattain leveä tonttikatu, jolla on jalkakäytävä kadun itäreunalla. Kadulla on yksi loiva hidaste kadun keskivaiheilla, ja kadunvarsipysäköinti on sallittua kadun länsireunalla. Hidaste ja pysäköityjen autojen aiheuttama vapaan tilan kaventuminen hillitsevät ajonopeuksia.



*Kuva 7.4 Hietakummuntien eteläpään käänköpaikka. Kuvassa näkyy Haaga-Helia ammattikorkeakoulu. Ala-aste on kuvassa vasemmalla.*

Hietakummuntie risteää pohjoisessa Vilppulantien kanssa. Vilppulantie on paikallinen kokoojkatu, jolla on säännöllistä bussiliikennettä. Kadun nopeusrajoitus Hietakummuntien kohdalla on 40 km/h ja liikennemäärä on noin 2 000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Risteysalueella on kaksi suojatietä Vilppulantien yli, joista toisen suojatien kohdalla on keskisaareke. Vilppulantielle suunnitella olevan Viikin-Malmin-raitiotiehankkeen toteutuessa risteuksen suojatiejärjestelyjä kehitettäisiin turvallisemmiksi.

Hietakummuntien kohtaa turvallisempi kohta ylittää Vilppulantie on nykytilanteessa Hietakummuntietä idempänä Ala-Malmin puiston kohdalla, jossa on suojatien kohdalla korotettu ajoradan osuus ja tavallista leveämpi keskisaareke (Kuva 7.5). Suojatien kohdalla kadulla on pistemäinen 30 km/h -nopeusrajoitus. Kyseiselle suojatielle on koululta puistoreitti, joka kulkee erillään moottoriajoneuvoliikenteen kaduista. Korotettu suojatie on noin 170 m Hietakummuntieltä itään, joten korotettu suojatie ja puistoreitti palvelevat erityisesti koulun itä- ja koillispuolelta suuntautuvaa koulumatkaliikennettä.

Koululle on mahdollista saapua muitakin moottoriajoneuvoliikenteestä erillään kulkevia puistomaisia reittejä käyttäen koulun itä-, länsi- ja eteläpuolelta. Lännen suunnasta koululle saavuttaessa on mahdollista käyttää Longinojan kohdan alikulkuyhteyttä Vanhan Helsingintien alitse, jolloin ei tarvitsee ylittää vilkasliikenteistä katua.



*Kuva 7.5. Näkymä Vilppulantien korotetulle suojatielle Hietakummuntien suunnasta kuvattuna.*

Koulun lähialueelta ei ole tullut poliisiin tietoon liikenneonnettomuuksia vuosilta 2020–2024. Koulun ympäristön liikenneturvallisuutta ehdotetaan parannettavan erityisesti Hietakummuntien pään kääntöpaikan saattoliikenne- ja jalankulkujärjestelyjä selkeyttämällä. Kaupunki on saanut kääntöpaikan järjestelyistä palautetta koululta ja oppilaiden huoltajilta. Viikin-Malmin-raitiotien rakentamisessa Vilppulantien suojatiejärjestelyihin on tulossa myös muutoksia.

### **7.3 Karviaistien koulu**

Karviaistien koulu sijaitsee Malmin asematien ja Karviaistien kulmassa. Karviaistie on verrattain vähäliikenteinen tonttikatu, jonka liikennemäärä koulun kohdalla on noin 500 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Kadun nopeusrajoitus on 30 km/h. Pysäköinti kadulla on pääasiassa kielletty, mutta koulun vieressä pysäköinti on arkisin sallittu lyhytaikaisesti ja viikonloppuisin ilman aikarajoitusta. Kadun molemmilla puolilla on jalkakäytävät.

Malmin asematie on pääverkkoon kuuluva alueellinen kokoojakatu, jonka liikennemäärä on noin 3500 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Kadulla on nykytilanteessa kaksi ajokaistaa suuntaansa sekä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie kadun molemmilla puolilla. Malmin asematien nopeusrajoitusta on kesällä 2025 laskettu 40 kilometristä 30 kilometriin tunnissa osana koulujen ympäristöjen nopeusrajoitusten laskemista (Kuva 7.6). Malmin asematielle on lisäksi laadittu katusuunnitelma pyöräteiden yksisuuntaistamisesta ja ajokaistojen määrän vähentämisestä suojateiden kohdilla. Toimenpiteillä parannettaisiin erityisesti jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta.



*Kuva 7.6. Näkymä Malmin asematielle Malminkaaren suunnasta kuvattuna.*

Kuvassa 7.7. vasemmalla näkyvän koulun pysäköintialuetta käytetään myös koulukuljetuksiin. Koululta saadun tiedon mukaan valtaosa oppilaista saapuu kouluun koulukuljetuksilla, eikä koulun piha- ja pysäköintialueella ole havaittu selkeitä turvallisuusongelmia saatto- ja kuljetusliikenteessä. Koulun henkilökunta on vastaanottamassa kuljetuksilla saapuvia oppilaita, mikä selkeyttää liikku- mista pysäköintialueella. Koulu on erityiskoulu, johon voi saapua oppilaita keskimääräistä koulua laajemmalla alueelta.



*Kuva 7.7. Näkymä Karviaistien koulun pihan pysäköintialueelle Malmin asematien ja Karviaistien risteyksestä.*

Koulun lähialueella on tapahtunut seitsemän poliisiin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2020–2024. Kaikki onnettomuudet ovat tapahtuneet Malminkaaren ja Malmin asematien risteyksessä, ja tapauksista neljä johti henkilövahinkoihin. Risteyksen onnettomuuksia ja parantamishdotuksia on käsitelty tarkemmin selvityksen osioissa 3 ja 5.2. Risteysjärjestelyjen liikenneturvallisuutta on tavoitteena parantaa pohjoisbaanan toteutuksen yhteydessä.

Koulun ympäristön liikenneturvallisuutta on parannettu edellä kuvatulla nopeusrajoituksen laskemisella Malmin asematiellä. Lisäksi Malmin asematielle on suunnitteilla edellä kuvattuja rakenteellisia turvallisuuden parantamistoimenpiteitä.

## **7.4 Pukinmäenkaaren peruskoulu**

### **Kenttäpolun toimipiste**

Kenttäpolun toimipiste sijaitsee Pukinmäenkaaren, Kenttätien ja Kenttäpolun risteyksen pohjoispuolella. Pukinmäenkaari on alueellinen kokoojakatu, jonka nopeusrajoitus on 40 km/h. Kadun liikennemäärä on pääverkon kaduksi verrattain pieni, sillä koulun kohdalla liikennemäärä on noin 3200 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Kadun molemmilla puolilla on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Pysäköinti Pukinmäenkaarella on kielletty. Pukinmäenkaaren, Kenttätien ja Kenttäpolun risteyksessä on yksi Pukinmäenkaaren ylittävä suojatie, joka on valo-ohjattu (Kuva 7.8.). Suojatie on keskeinen reitti koululta Pukinmäen suuntaan ja Pukinmäen liikuntapuistoon. Koulun oppilaak-siottoalue on myös pääosin Pukinmäenkaaren länsipuolella. Risteyksen muita suojateitä tai ajosuuntia ei ole valo-ohjattu. Pukinmäenkaarella on nopeusnäyttö eteläiseen ajosuuntaan noin 250 m Kenttätien risteyksen pohjoispuolella.



*Kuva 7.8. Pukinmäenkaaren ylittävä suojatie Kenttäpolun kohdalla.*

Kenttäpolku on jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitettu yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, jolla huoltoajo on kuitenkin sallittu (Kuva 7.9.). Kenttäpolku on keskeinen reitti koululle sen itäpuolelta. Kenttäpolun vieressä on pääosin läheisen asuintalon käyttöön tarkoitettu pysäköintialue, jolle on ajo yhteys Pukinmäenkaaren ja Kenttätien risteyksestä. Kyseisen pysäköintialueen kautta on ajo yhteys koulun henkilökunnan ja koulussa asioivien pysäköintialueelle. Koulun pysäköintialueelle kulkeeseen ylitetään Kenttäpolun yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.

Pukinmäenkaaren länsipuolella koulun kohdalla on Kenttätie, jonka kautta kulkien osa koululaisista kulkee koulumatkansa. Kenttätie on paikallinen kokoojakuu, jonka nopeusrajoitus on 30 km/h. Kadun liikennemäärä on koulun lähellä noin 5 900 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Kadun eteläreunalla on jalkakäytävä ja pohjoisreunalla yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Pysäköinti kadulla on kielletty. Kenttätiellä on säännöllistä bussiliikennettä.



*Kuva 7.9. Kenttäpolun yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie koulun eteläpuolella.*

Koulun lähialueella on tapahtunut kolme poliisiin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2020–2024. Kaikki onnettomuudet ovat tapahtuneet Pukinmäenkaaren ja Kenttätien risteyksessä ja sen välittömässä läheisyydessä. Tapauksista yksi oli pyöräilijän ja yksi jalankulkijan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus.

Koulun ympäristön liikenneturvallisuutta on suunniteltu parannettavan koulujen lähikatujen nopeusrajoitusperiaatteiden mukaisesti laskemalla Pukinmäenkaaren nopeusrajoitusta 30 kilometriin tunnissa Kenttäpolun toimipisteen ja Kenttäkujan toimipisteen lähellä. Nopeusrajoituksen laskemisen yhteydessä Pukinmäenkaarelle ehdotetaan tehtävän matalampaa nopeustasoa tukevia rakenteellisia toimenpiteitä. Lisäksi ehdotetaan Pukinmäenkaaren ja Kenttätien risteyksessä mitoituksen tiukentamista, jotta kääntyvien autojen nopeudet olisivat maltillisemmat, mikä tukee kadun ylityksen turvallisuutta.

## **7.5 Norden kansainvälinen koulu**

Norden kansainvälinen koulu sijaitsee Vanhan Helsingintien ja Riihenkulman risteyksen lähellä. Vanha Helsingintie on alueellinen kokoojakatu, jonka nopeusrajoitus on 40 km/h ja liikennemäärä noin 10 000 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Kadulla on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie kadun itäreunalla, mutta koulun puoleisella länsireunalla ei ole jalkakäytävää tai pyörätietä. Kadunvarsipysäköinti on kielletty. Riihenkulman pohjoispuolella on linja-autopysäkki, jonka yhteydessä on valo-ohjattu suojatie kadun itäreunan jalkakäytävälle ja pyörätielle.

Riihenkulma on vähäliikenteinen ja päättävä tonttikatu, jonka nopeusrajoitus on 30 km/h ja liikennemäärä noin 200 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Kadun pohjoispuolella on jalkakäytävä. Kadunvarsipysäköinti on kielletty. Koulun pihan sisäänkäynti sijaitsee Vanhan Helsingintien puolella ilman kunnollista saattoliikennepaikkaa. Jalankulkijana koululle kuljetaan Riihenkulman pohjoispuolella

olevan bussipysäkin kautta ylittämällä Riihenkulma. Riihenkulman ylityksessä ei ole suojatietä tai muita erityistä kadunylitysjärjestelyitä.

Koulun lähialueella on tapahtunut kolme poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosina 2020–2024. Kaikki onnettomuudet ovat tapahtuneet Vanhalla Helsingintiellä. Kaikissa tapauksissa oli kyse kahden moottoriajoneuvon kuljettajan välisistä törmäyksistä, joista yksi tapahtui Vanhan Helsingintien ja Riihenkulman risteyksessä. Onnettomuuksista ei aiheutunut henkilövahinkoja.

Koulun ympäristön liikenneturvallisuutta on suunniteltu parannettavan Vanhan Helsingintien koulukampuksen asemakaavahankkeen osana laaditun liikennesuunnitelmaluonnoksen mukaisesti. Suunnitelmassa on esitetty Vanhan Helsingintien nopeusrajoituksen laskeminen koulun kohdalla 30 kilometriin tunnissa, ylijatketun jalkakäytävän toteuttaminen Riihenkulman ylitykseen, jalkakäytävän rakentaminen myös Vanhan Helsingintien koulun puoleiselle reunalle, jalkakäytävän ja pyörätien erottaminen kadun itäreunalla sekä koulun pohjoispuolella olevan suojatieliikennevalojen korvaaminen hidasteella suojatien kohdalla. Toimenpiteiden arvioidaan parantavan erityisesti jalan- kulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta koulun lähellä.

# 8 Asukaskysely

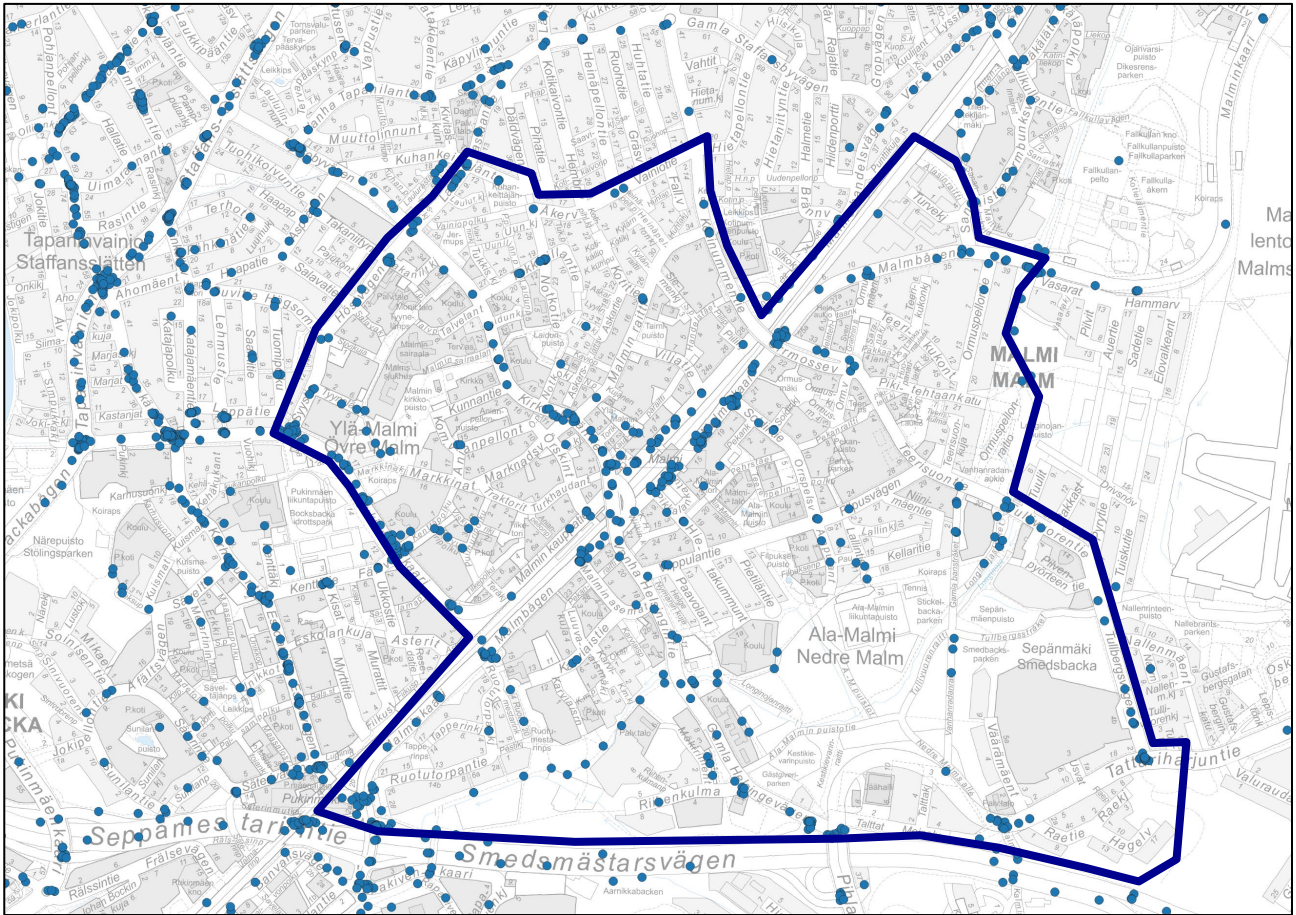
Vuosina 2020 ja 2024 toteutettiin Helsingin asukkaille suunnatut liikenneturvallisuuskyselyt, joissa sai merkitä kartalle kokemiaan liikenteen vaaranpaikkoja sekä tapahtuneita läheltä piti -tilanteita ja liikenneonnettomuuksia.

Tarkastelualueelle merkittiin kyselyissä karttapisteitä taulukon 8.1. mukaisesti. Yhteensä pisteitä kahdessa kyselyssä merkittiin 560 kpl. Karttapisteen tyypeistä eniten merkittiin aiheeseen ”vaarallinen tai hankala risteys” (123 kpl) ja toiseksi eniten ”korkeat ajonopeudet” (115 kpl). Vähiten vastauspisteitä tuli aiheisiin ”onnettomuus tai kaatuminen” (18 kpl) ja ”muu ongelma” (25 kpl).

*Taulukko 8.1. Asukaskyselyssä merkittyjen karttapisteiden määrä tarkastelualueella.*

Karttapisteen tyyppi	Lukumäärä
Vaarallinen tai hankala risteys	123
Turvaton suojatie tai tienylityspaikka	80
Korkeat ajonopeudet	115
Pysäköintiin liittyvä vaaranpaikka	23
Työmaaajärjestelyihin liittyvä vaaranpaikka	18
Puutteita väylän kunnossa tai kunnossapidossa	31
Puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa	73
Muu ongelma	25
Onnettomuus tai kaatuminen	18
Läheltä piti	63
<b>Yhteensä</b>	<b>569</b>

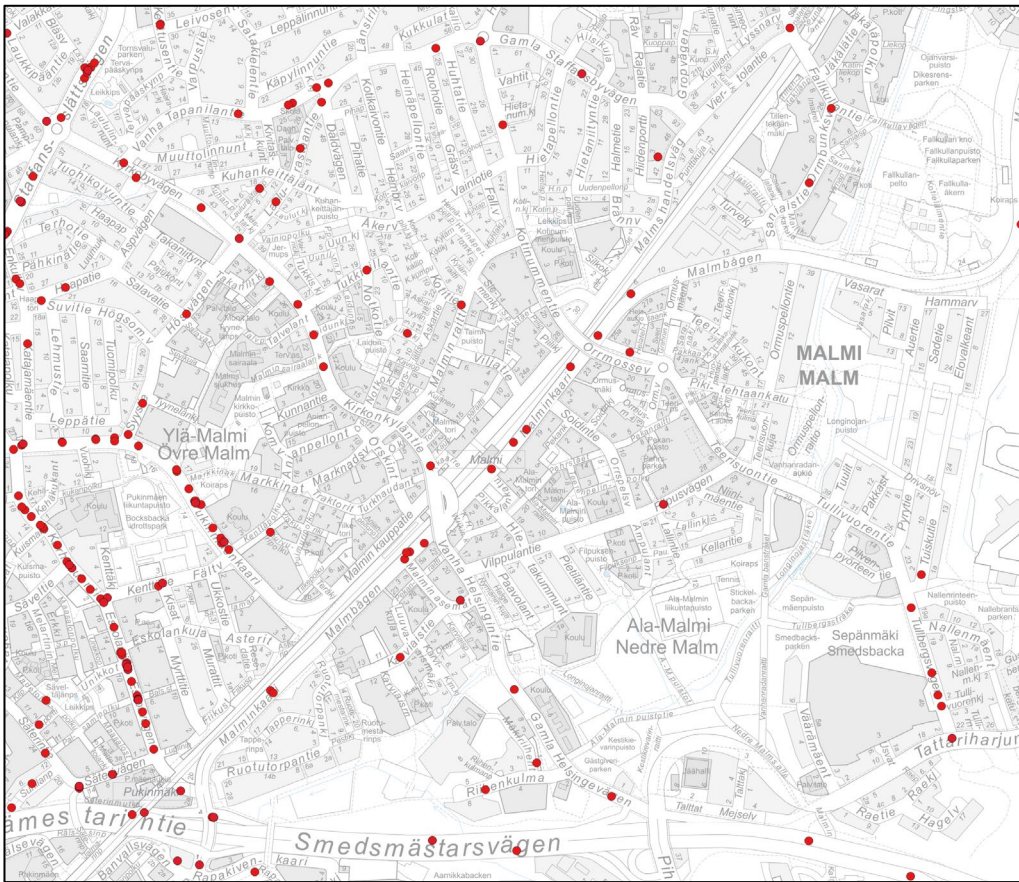
Vastauskeskittymiä sijoittui erityisesti alueen pääkadulle ja kokoojakaduille kuten Malminkaarelle, Pukinmäenkaarelle, Malmin asematielle ja Kirkonkyläntielle (kuva 8.1.). Vastauspisteet painottuivat erityisesti risteysalueille, mutta vastauspisteitä oli sijoitettu myös kadun linjaosuuksille. Tonttikuille tai puistoreiteille oli sijoitettu pääosin yksittäisiä vastauspisteitä.



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

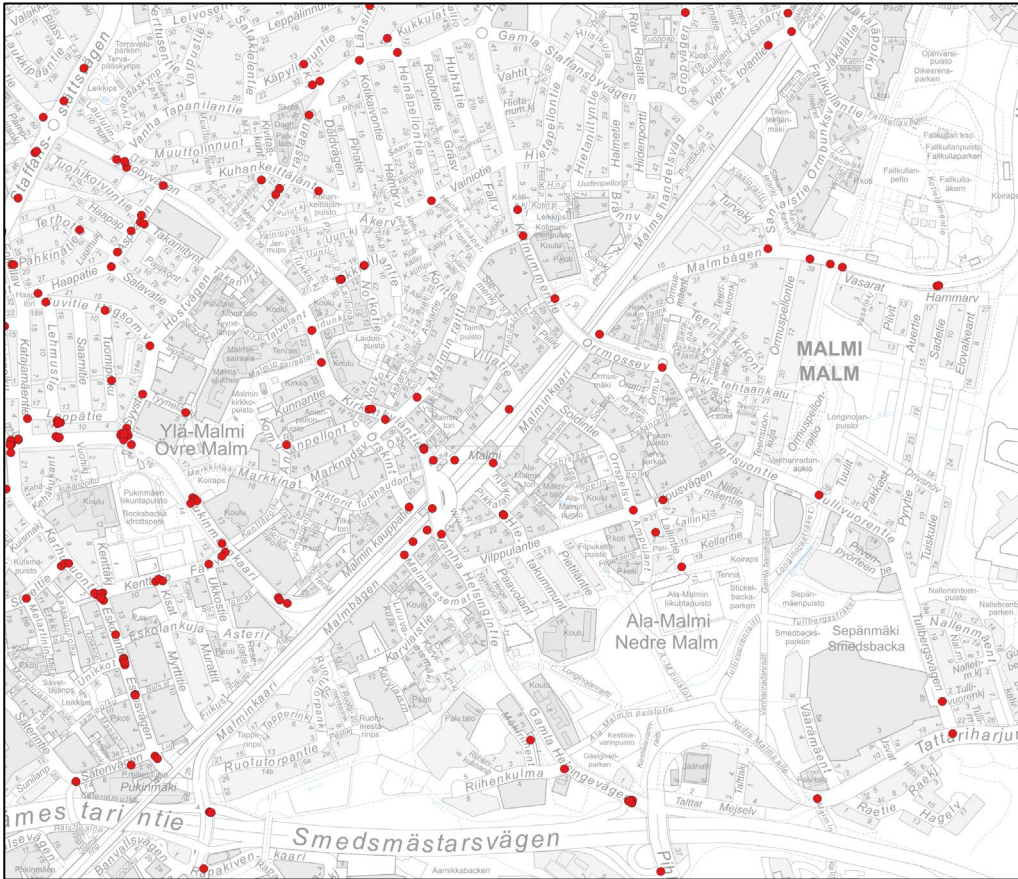
Seuraaviin kuviin on koottu merkittävimmät keskittymät vastauksista vastautustyypeittäin. Kaikkiin karttapisteiden tyypeihin ei tullut suurta määrää vastauksia, joten niitä ei ole käsitelty tässä raportissa erikseen.

Kuvassa 8.2. on esitetty pisteet aiheista ”korkeat ajonopeudet” ja kuvassa 8.3 ”turvaton tienylityspaikka”. Korkeiden ajonopeuksien osalta vastauksia annettiin erityisesti Pukinmäenkaarelle, Malminkaarelle ja Kirkonkyläntielle. Selvityksessä ehdotetaan ajonopeuksia rauhoittavia toimenpiteitä ja nopeusrajoituksen laskemista Pukinmäenkaarella. Malminkaarelle on myös tulevaisuudessa tavoitteena suunnitella muutoksia liikennejärjestelyihin osana Pohjoisbaanan toteutusta. Kirkonkyläntielle olisi myös tulossa ajonopeutta rauhoittavia toimenpiteitä ja nopeusrajoituksen laskeminen Viikin-Malmin pikaraitiotien toteuduttua. Yksittäisiä vastauspisteitä on myös sijoitettu useisiin muihin kohteisiin.



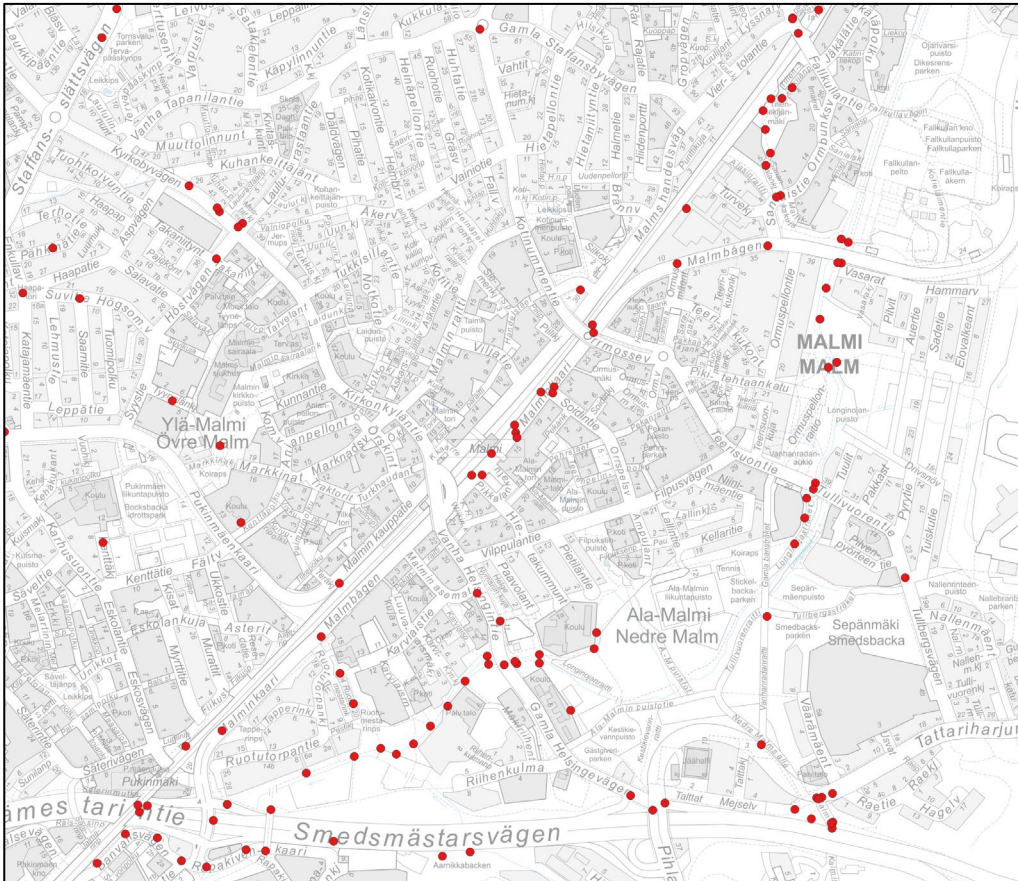
*Kuva 8.2. Vastauspisteet aiheesta "korkeat ajonopeudet". Kartassa on esitetty sellaiset ajonopeuteen liittyvät vaaranpaikat vuoden 2024 kyselyn osalta, joissa vastaaja ilmoitti ajonopeuden aiheuttaneen vaaraa jonkin muun vaaranpaikan lisäksi. Vuoden 2024 kyselyssä ajonopeuden aiheuttamasta vaarasta kysyttiin erikseen jokaisen vastauspisteen yhteydessä, mutta ajonopeudelle ei ollut omaa vastausluokkaa.*

Turvattomien tienylytyspaikkojen osalta vastauspisteitä keskittyi erityisesti Pukinmäenkaaren ja Syystien risteykseen, Pukinmäenkaaren suojatiehen Malmin kirkkopuiston koira-aitauksen kohdalla sekä Vanhan Helsingintien suojatielle Kehä I:n rampin kohdalla. Yksittäisiä vastauspisteitä oli sijoitettu useisiin muihinkin kohteisiin kuten useisiin kohtiin Kirkonkylätiellä. Pukinmäenkaarelle suunniteltavien liikennejärjestelyjen yhteydessä pyritään huomioimaan erityisesti Syystien ja Malmin kirkkopuiston kohdat, joihin on tullut useita vaaranpaikkavastauksia. Vanhan Helsingintien ylittävä suojatie Kehä I rampin risteyksessä on tunnistettu kehittämistä vaativaksi kohdaksi. Parantamistoimenpide tarkentuu myöhemmin.



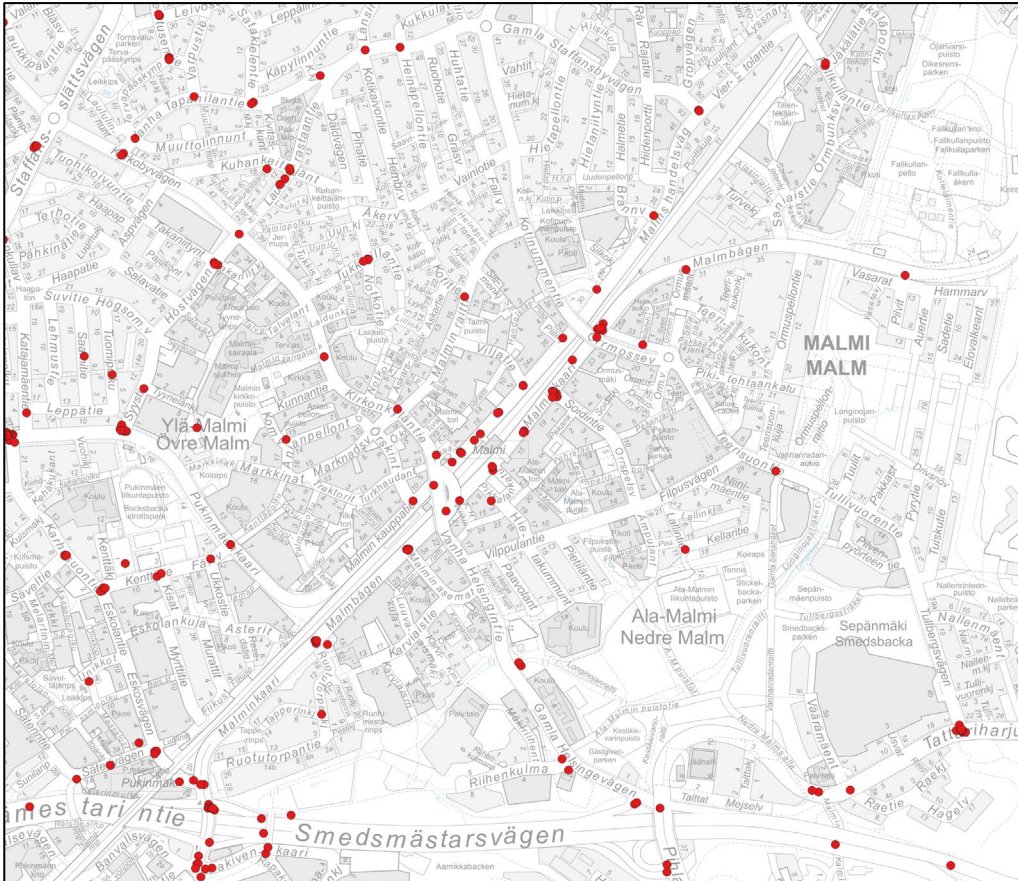
Kuva 8.3. Vastauspisteet aiheesta ”turvaton tienylityspaikka”.

Kuvassa 8.4. on esitetty pisteet aiheista ”puutteita väylän laadussa ja jatkuvuudessa” ja kuvassa 8.5. ”hankala tai turvaton risteys tai liittymä”. Väylän laadun tai jatkuvuuden puutteita koskevia yksittäisiä vastauspisteitä oli sijoitettu useisiin eri kohtiin Longinojan varrella kulkevaa ulkoilureittiä alueen lounaisosassa. Useita vastauspisteitä oli sijoitettu myös Malminkaaren eri kohtiin. Pääosa vastauksista annettiin pyöräilijän näkökulmasta. Malminkaaren pyöräliikenteen järjestelyjä kehitetään osana pohjoisbaanan toteuttamista. Alueen lounaisosan ulkoilureitti on pyöräliikenteen tavoiteteverkossa merkitty osittain baanatasoiseksi reitiksi ja osittain muuksi pyöräreitiksi. Baanatasoisen reitin järjestelyitä ei ole vielä toteutettu, eikä toteutusaikataulua ole vielä tiedossa.



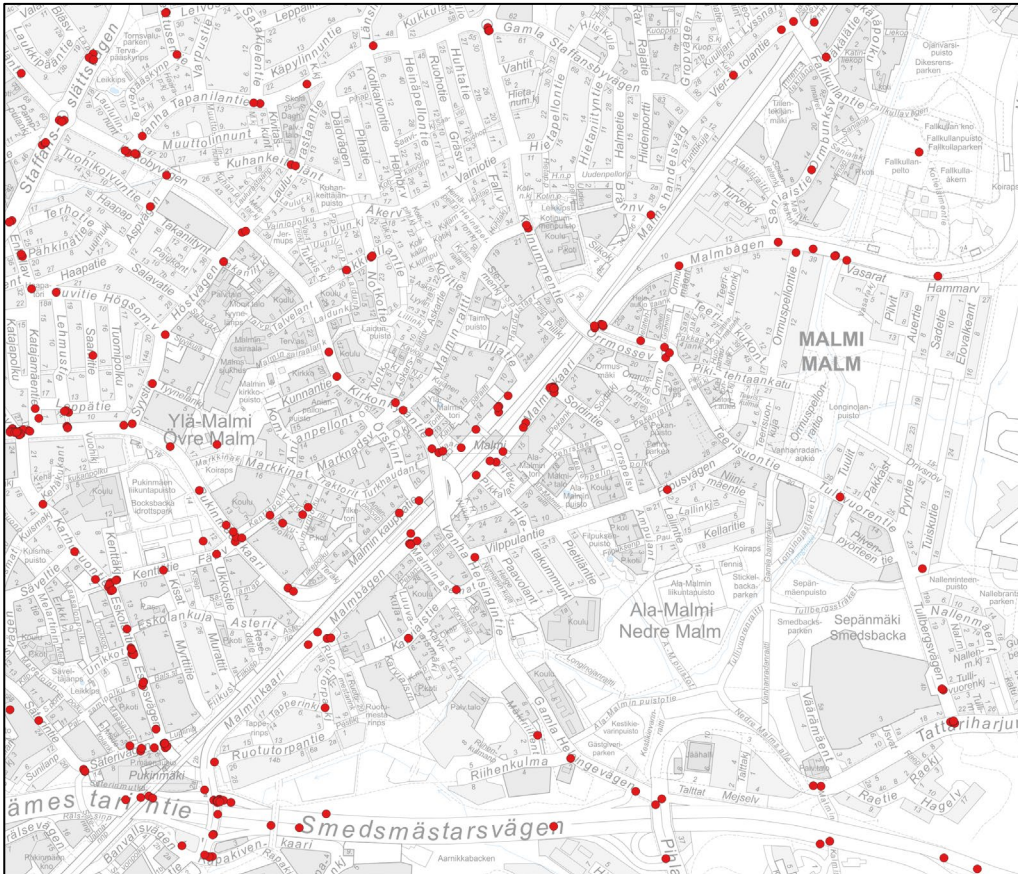
Kuva 8.4. Vastauspisteet aiheesta ”puutteita väylän laadussa tai jatkuvuudessa”.

Hankalan tai turvattoman risteuksen tai liittymän osalta eniten vastauspisteitä oli sijoitettu Malmin-kaaren risteuksiin Kehä I rampin, Soidintien ja Teerisuontien kanssa sekä Tattariharjuntien ja Tullivuorentien risteykseen ja Pukinmäenkaaren ja Syystien risteykseen. Vastauksia näihin kohtiin annettiin eniten pyöräilijän näkökulmasta, mutta myös jalankulkijan ja autoilijan näkökulmasta oli annettu useita vastauksia. Parantamistarpeita edellä mainittuihin risteuksiin on tunnistettu selvityksen aiemmissa osioissa. Toimenpide-ehdotuksia kyseisiin risteuksiin on käsitelty tarkemmin osioissa 2.6. (Tattariharjuntie ja Tullivuorentie), 3. (Malminkaari), 5.2. (Malminkaari) ja 7.4. (Pukinmäenkaari ja Syystie).



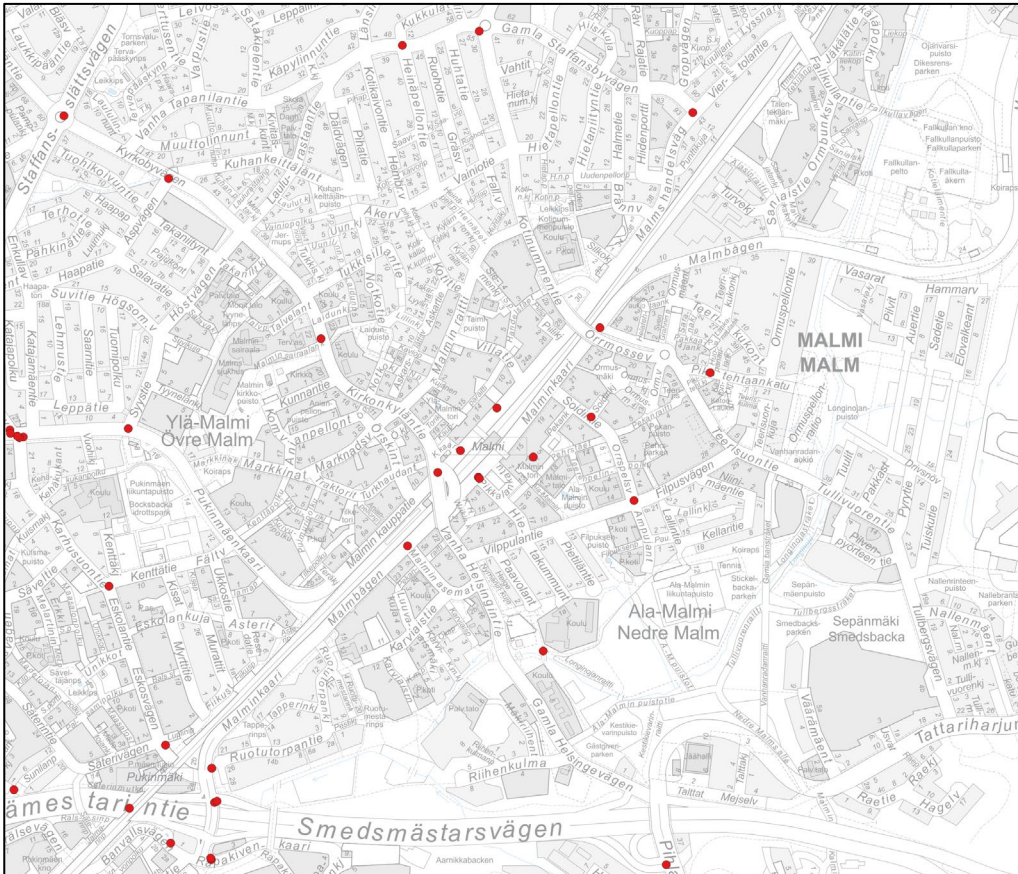
Kuva 8.5. Vastauspisteet aiheesta ”hankala tai turvaton risteys tai liittymä”.

Kuvassa 8.6. on esitetty pisteet aiheista ”läheltä piti –tilanteet” ja kuvassa 8.7 ”onnettomuudet”. Vastauspisteitä läheltä piti -tilanteista oli sijoitettu useisiin kohteisiin. Useita vastauspisteitä oli sijoitettu Malminkaaren risteykseen Kehä I rampin, Soidintien, Teerisuontien ja Malmin asematien kanssa sekä Tattariharjuntien ja Tullivuorentien risteykseen ja Pukinmäenkaaren ja Kenttätien risteykseen. Vastauksia näihin kohtiin annettiin useimmissa tapauksissa eniten pyöräilijän näkökulmasta, mutta osassa kohteista korostui kävelijänä tai autoilijana annetut vastauspisteet. Toimenpide-ehdotuksia edellä mainittuihin risteyksiin on käsitelty selvityksen aiemmissa osioissa, sillä parantamistarpeita kyseisiin risteyksiin on tunnistettu myös muiden tarkastelujen yhteydessä.



Kuva 8.6. Vastauspisteet aiheesta "läheltä piti -tilanteet".

Onnettomuuspisteitä tarkastelualueelle oli merkitty huomattavasti vähemmän kuin läheltä piti -tilanteita. Ainoastaan Malminkaaren ja Pikkalankadun läntisempään risteykseen oli merkitty enemmän kuin yksi vastauspistettä. Kyseiseen risteykseen oli merkitty kaksi onnettomuuspistettä pyöräilijänä. Kyseiseen risteykseen on tiedossa yksi tilastoitu onnettomuus viimeisen kymmenen vuoden ajalta, joten onnettomuustilastossa risteuksen turvattomuus ei korostu Malminkaaren muista risteyksistä, joista useissa on tapahtunut useampia onnettomuuksia saman ajanjakson aikana. Pikkalankadun risteuksen järjestelyjä on kuitenkin tavoitteena kehittää pohjoisbaanan toteuttamisen yhteydessä.



Kuva 8.7. Vastauspisteet aiheesta ”onnettomuudet”.

Yhteenvedona voi todeta, että asukaskyselyn vastaukset keskeisistä turvattomuutta aiheuttavista paikoista ovat pääosin samat kuin onnettomuustilastojen ja muiden havaintojen perusteella tehdyt johtopäätökset selvityksen aiemmissa osioissa. Vastaukset painottuivat erityisesti Malminkaarelle, Pukimäenkaarelle, Kirkonkyläntielle ja Malmin asematielle. Uutena havaintona muissa osioissa käsiteltyihin huomioidiin verrattuna oli ulkoilureiteille sijoitetut vastauspisteet. Vastauskeskittymät huomioidaan alueen toimenpidetarpeita suunniteltaessa.

# 9 Toimenpide-ehdotukset

Toimenpide-ehdotukset on esitetty tärkeysjärjestyksessä vaikuttavuudessa liikenneturvallisuuden paranemiseen kaupunginosan sisällä. Priorisointi koko kaupungin tasolla suhteessa muihin kaupunginosiin tehdään erikseen. Kohteissa voi olla esitettyinä 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 pie-nehköjä 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 Malminkaaren liikennejärjestelyt

Malminkaaren useissa risteyksissä Malmin kohdalla on tapahtunut useita autoilijan ja pyöräilijän välisiä onnettomuuksia ja myös muita onnettomuuksia. Malminkaarella on myös muutama turvatomaksi luokiteltu suojatiejärjestely. Malminkaaren yhteyteen on tarkoitus suunnitella pyöräliikenteen baanareitti (osa pohjoisbaanaa) kadun Ylä-Malmin puoleiselle reunalle, jossa ei nykytilanteessa ole pyörätietä. Pohjoisbaanan suunnittelun yhteydessä voitaisiin myös suunnitella muita tarpeellisia Malminkaaren liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Kadun Ala-Malmin puoleisella reu-nalla säilyisi jatkossakin pyöräliikenneyhteys, joten pyöräliikenteen turvallisuutta on tarpeellista pa-rantaa myös olemassa olevalla pyöräliikenteen väylällä, vaikka merkittävän osan pyöräliikenteestä oletetaan jatkossa siirtyvän uudelle baanareitille. Mahdollisia Malminkaaren liikenneturvallisuutta parantavia toimenpide-ehdotuksia on esitetty taulukossa 9.1. Toimenpiteet tarkentuvat myöhem-missä suunnitteluvaiheissa, eikä tässä ehdoteta siten yksityiskohtaisia toimenpiteitä tai kustannus-arvioita. Toimenpiteet parantaisivat erityisesti pyöräliikenteen ja myös jalankulun turvallisuutta.

**Taulukko 9.1. Toimenpide-ehdotukset Malminkaarelle**

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUS-JÄRJESTYS
Malminkaarella ajokaistojen määrän vähentäminen kadun linjaosuudella ja ris-teysalueilla Malmin keskustan kohdalla	Investointi	1.
Malminkaaren risteyksiin pyöräliikennejärjestelyjen selkeämpi erottelu ja toi-menpiteitä pyöräilijöiden havaittavuuden parantamiseksi autoilijan näkökul-masta sekä ajoratojen kaventaminen	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 Pukinmäenkaaren liikennejärjestelyt

Pukinmäenkaari on alueen pääverkkoon kuuluva katu, jonka nopeusrajoitus on 40 km/h. Kadun vieressä sijaitsee kaksi Pukinmäenkaaren peruskoulun toimipistettä ja Pukinmäen liikuntapuisto, joten Pukinmäenkaarella liikkuu paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä sekä erityisesti lapsia. Pukinmäenkaaren nopeusrajoitusta ehdotetaan laskettavan 30 kilometriin tunnissa koulujen lähellä (taulukko 9.2). Samalla ehdotetaan toteuttavan ajonopeuksia hillitseviä rakenteellisia toimenpiteitä, jotta katu ympäristö tukisi paremmin nykyistä matalampia ajonopeuksia ja kadun ylittämisen turvallisuus parantuisi. Toimenpiteitä on tavoitteena toteuttaa erityisesti koulujen ja suojateiden läheisyydessä. Esimerkiksi Pukinmäenkaarella oleva erillinen kääntymiskaista Syystien risteyksessä ehdotetaan poistettavan ja keskisaareketta levennettävän kyseisessä kohdassa olevan suojatien turvallisuuden parantamiseksi.

**Taulukko 9.2. Toimenpide-ehdotukset Pukinmäenkaarelle.**

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUSJÄRJESTYS
Pukinmäenkaarella ajonopeutta hillitsevien toimenpiteiden toteuttaminen erityisesti koulujen ja suojateiden lähellä	Investointi	1.
Pukinmäenkaarella erillisen kääntymiskaistan poistaminen Syystien risteyksessä	Investointi	1.
Nopeusrajoituksen laskeminen 30 kilometriin tunnissa Pukinmäenkaarella koulujen lähellä	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 Hietakummuntien liikennejärjestelyt

Hietakummuntie on katuyhteys Hietakummuntien ala-asteen koululle. Koulu sijaitsee kadun eteläpäässä, jossa katu päättyy. Kaupunki on saanut palautetta kadun kääntöpaikan saattoliikennejärjestelyjen turvattomuudesta koulun oppilaille. Kääntöpaikan liikennejärjestelyjä ehdotetaan parantettavan saattoliikenne- ja jalankulkujärjestelyjä selkeyttämällä erityisesti jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi (taulukko 9.3.). Lisäksi Hietakummuntielle ehdotetaan toisen hidastetöyssyn toteuttamista ja olemassa olevan kunnostamista ajonopeuksien hillitsemiseksi. Vilppulantien ja Hietakummuntien risteyksen näkemiä ja liikennejärjestelyjen turvallisuutta on myös tavoitteena parantaa viimeistään mahdollisen Viikin-Malmin raitiotien rakentamisen yhteydessä.

**Taulukko 9.3. Toimenpide-ehdotukset Hietakummuntielle.**

TOIMENPIDE	HANKKEEN TYYPPI	TOTEUTUSJÄRJESTYS
Hietakummuntien kääntöpaikan saattoliikenne- ja jalankulkujärjestelyjen parantaminen	Investointi	1.
Hidastetöyssyjen toteuttaminen Hietakummuntielle	Investointi	1.
Vilppulantien ja Hietakummuntien risteyksen näkemien ja kadun ylitysjärjestelyiden parantaminen	Investointi	2.

Kustannusennuste kaikille toimenpiteille suuruusluokan mukaan:

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

## 9.4 Muut toimenpidemahdollisuudet

Taulukkoon 9.4 on koottu selvityksessä nousseita pienempiä toimenpidemahdollisuuksia. Toimenpiteitä voidaan poimia toteutettavaksi esimerkiksi muiden suunnitelmien yhteydessä tai kun toteutetaan laajempia toimenpidkokonaisuuksia (esimerkiksi koko kaupungin kattava hankinta). Nämä toimenpiteet vaativat vielä tarkemman kohdekohtaisen suunnitelman ennen toteuttamista.

**Taulukko 9.4. Muita pienempiä toimenpidemahdollisuuksia tarkastelualueelle.**

<b>TOIMENPIDE</b>	<b>MAHDOLLISET SIJAINNIT</b>
Nopeusrajoitus 30 km/h	Syystielle ja Laulurastaantielle suojaiteiden turvallisuuden parantamiseksi
Automaattiinen liikennevalvonta	Tattariharjuntielle Sepänmäen kohdalle
Keskisaareke tai kavennus	Malmin kauppätien ylittävä suojatie Tilkepolun kohdalla
Suojatien poisto	Tullivuorentiellä Nallemäentien risteys
Nopeusnäyttö	Malmin raitti

# 10 Lähdeluettelo

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

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

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

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

Helsingin kaupunki (2025a). Helsingin karttapalvelu. Saatavissa: [kartta.hel.fi](https://kartta.hel.fi)

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

Helsingin liikenneonnettomuusrekisteri (2025). Rajoitettu saatavuus.

# Kuvailulehti

Tekijät	Roni Utriainen ja Kari Tenkanen
Nimike	Malmin alueellinen liikenneturvallisuusselvitys
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2026:7
Julkaisuaika	6/2026
Sivuja	52
Liitteitä	-
ISBN	978-952-386-751-2
ISSN	2489-4257 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	suomi
Kieli, yhteenveto	suomi

## Tiivistelmä:

Tässä raportissa on laadittu alueellinen liikenneturvallisuusselvitys Ylä-Malmin ja Ala-Malmin osaluaisiin, jotka sijoittuvat Malmin kaupunginosaan. Selvitys on laadittu vuosina 2025–2026. 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. Tilastoitujen henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vähentynyt vuosien 2015–2019 ja 2020–2024 välillä noin 8 % Malmin alueella.

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

## Avainsanat:

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



**Helsinki**

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