



§ 235

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Helsingin katuverkon nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteiden hyväksymiseksi

HEL 2017-009829 T 08 01 01

Hankennumero 0862-7

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Jussi Yli-Seppälä. Asian-tuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian viikoksi pöydälle Risto Rautavan ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Jussi Yli-Seppälä, liikenneinsinööri, puhelin: 31037054
jussi.yliseppala(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle

- Helsingin katuverkon nopeusrajoitusten määrittämisperiaatteiden hyväksymistä.
- nykyisen katuverkon heti toteutettavissa olevien uusien nopeusrajoitusten hyväksymistä.

Tiivistelmä

Suunnitelmassa on määritetty periaatteet nopeusrajoitusten asettamiseksi eri katuluokille ja alueille. Periaatteet on jaettu alueellisesti ja toiminnallisten katuluokkien mukaan määräytyviin rajoitusperiaatteisiin. Periaatteet eivät koske valtion hallinnoimia maanteitä.



Uusien periaatteiden keskeisin sisältö on tiivistetysti seuraava:

- kaikilla asuinalueiden tonttikaduilla alueellinen 30 km/h -rajoitus
- teollisuusalueiden tonttikaduilla alueellinen 40 km/h -rajoitus
- niemen alueella alueellinen 30 km/h -rajoitus, paitsi pääkaduilla ja satamiin johtavilla reiteillä 40 km/h
- moottoriväylillä 60 km/h - 80 km/h
- pääkaduilla 50 km/h esikaupunkialueilla, 40 km/h kantakaupungissa Hakamäentien eteläpuolella
- alueellisilla kokoojakaduilla 40 km/h
- paikallisilla kokoojakaduilla 40 km/h, jos katu on mitoitettu joukkoliikenteelle ja 30 km/h, jos katu ei ole mitoitettu joukkoliikenteelle tai kadulla tarve rauhoittaa liikennettä

Osa periaatteiden mukaisista nopeusrajoituksista edellyttää rakenteellisia muutoksia katu ympäristöön ennen rajoitusmuutosten toteuttamista. Mikäli katu ympäristö ohjaa jo nykyisin ehdotetun nopeusrajoituksen mukaiseen ajoon, muutos tehdään liikennemerkein ja tiemerkinkein, ja se voidaan toteuttaa toteuttamissuunnitelmien valmistuttua. Myöhemmin periaatteiden mukaisiksi muuttuvat rajoitukset toteutuvat pitkän ajan kuluessa. Niiden toteutumisaikatauluun vaikuttavat esimerkiksi maankäytön kehittyminen kadun ympäristössä, katujen saneeraustarve ja muut kehittämishankkeet.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat ja tavoitteet

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma hyväksyttiin vuonna 2015 kaupunginhallituksessa. Ohjelman neljästä painopisteestä yksi on nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen. Painopistettä on kuvattu ohjelmassa seuraavasti: "Ajonopeudet vaikuttavat onnettomuuksien todennäköisyyteen ja niiden seurauksiin. Kaupunkiympäristöön sopivat matalammat ajonopeudet parantavat kuljettajan mahdollisuuksia tehdä havaintoja ympäristöstä ja reagoida erilaisiin liikennetilanteisiin. Jarrutusmatkat ovat lyhyemmät kuin korkeammilla maantienopeuksilla. Onnettomuuden sattuessa matala törmäysnopeus lieventää henkilövahinkojen seurauksia. Nopeusjärjestelmän kehittämisellä luodaan yhtenäinen verkko, jossa eri nopeustasot on suhteutettu ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja kadun toiminnalliseen asemaan. Nopeusrajoitusten noudattamista tuetaan liikenne ympäristön toimenpiteillä ja valvonnalla." Osatavoitteeksi painopisteelle on asetettu: "Katujen ja väylien nopeustaso on ympäröivän kaupungin ja siellä liikkuvien ihmisten mittakaavassa."



21.11.2017

Ohjelmassa painopisteen toimenpiteeksi on asetettu: "Arvioidaan kaupungin nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämistarpeet, määritetään nopeusrajoitusten asettamisperiaatteet sekä laaditaan suunnitelma muutettavista nopeusrajoituksista arvioinnin ja periaatteiden pohjalta. Liikenneympäristöön suhteutettu nopeustaso on kaikkein vaikuttavin liikenneturvallisuuskeino. Liian suuri tilannenopeus ja ympäristöön nähden liian korkea nopeusrajoitus ovat yleisimpiä vakavia riskejä aiheuttavia tekijöitä."

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma on hyväksytty kaupunginhallituksessa vuonna 2015 ohjeellisesti noudatettavaksi. Toimintalinjauksista ohjelmassa on määritelty muun muassa seuraavasti:

- Lasketaan ajonopeuksia liikenteen häiriöherkkyyden ja liikennemellun vähentämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi.
- Kaupunkikeskustat suunnitellaan ihmisten mittakaavaan: kaupunkitila suunnitellaan kokonaisuutena ja huolehditaan kävely-yhteyksien jatkuvuudesta, virikkeisyydestä, esteettömyydestä ja turvallisuudesta.
- Ajoneuvoliikenteen määrä, nopeus ja pysäköinti mitoitetaan ympäröivän kaupungin mukaan niin, että keskustojen vetovoima kasvaa.

Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämistä ohjaa myös Euroopan parlamentissa vuonna 2011 hyväksytty päätöslauselma koskien Euroopan tieliikenneturvallisuutta. Parlamentti "suosittaa vahvasti, että toimivaltaiset viranomaiset ottavat käyttöön 30 kilometrin nopeusrajoituksen asuinalueilla ja kaikilla yksikaistaisilla teillä kaupunkialueilla, joilla ei ole erillistä pyöräkaistaa, onnettomuuksille alttiiden tienkäyttäjien suojelemiseksi tehokkaammin".

Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämisen päätavoitteina ovat liikenneturvallisuuden parantaminen ja nopeusrajoitusjärjestelmän yhtenäistämisen raportissa määriteltävien periaatteiden avulla, jolloin koko kaupungissa asetettaisiin nopeusrajoitukset yhtenäisten käytäntöjen mukaisesti. Muita tavoitteita ovat muun muassa melun, liikenteen häiriöherkkyyden ja onnettomuuskustannusten vähentäminen sekä liikenteen välityskyvyn, ilmanlaadun, viihtyisyyden sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.

Viimeisin laajempi nopeusrajoitusmuutos on tehty v. 2004, jolloin 30 km/h nopeusrajoituksen käyttöä laajennettiin keskustan ja asuinalueiden kaduilla sekä alennettiin joidenkin pää- ja kokoojakatujen rajoituksia. Vuonna 2010 tarkistettiin joidenkin yksittäisten katujen rajoituksia.



Suunnitelma

Suunnitelmassa on määritetty periaatteet nopeusrajoitusten asettamiseksi eri katuluokille ja alueille. Periaatteet on jaettu alueellisesti ja toiminnallisten katuluokkien mukaan määräytyviin rajoitusperiaatteisiin. Periaatteet eivät koske valtion hallinnoimia maanteitä.

Uusien periaatteiden keskeisin sisältö on tiivistetysti seuraava:

- kaikilla asuinalueiden tonttikaduilla alueellinen 30 km/h -rajoitus
- teollisuusalueiden tonttikaduilla alueellinen 40 km/h -rajoitus
- niemen alueella alueellinen 30 km/h -rajoitus, paitsi pääkaduilla ja satamiin johtavilla reiteillä 40 km/h
- moottoriväylillä 60 km/h - 80 km/h
- pääkaduilla 50 km/h esikaupunkialueilla, 40 km/h kantakaupungissa Hakamäentien eteläpuolella
- alueellisilla kokoojakaduilla 40 km/h
- paikallisilla kokoojakaduilla 40 km/h, jos katu on mitoitettu joukkoliikenteelle ja 30 km/h, jos katu ei ole mitoitettu joukkoliikenteelle tai kadulla tarve rauhoittaa liikennettä

Tarkat kuvaukset periaatteista on esitetty raportissa (liite 1). Osa periaatteiden mukaisista nopeusrajoituksista voidaan toteuttaa heti. Nämä heti mahdolliset muutokset on esitetty liitteessä 5. Kuvaus uudesta nopeusrajoitusjärjestelmästä heti mahdollisten muutosten jälkeen on esitetty liitteessä 6. Osa uusien periaatteiden mukaisista rajoituksista edellyttää muutoksia katuympäristöön ja/tai katua ympäröivään maankäyttöön, sillä nykyinen katuympäristö tai maankäyttö eivät tue periaatteen mukaista rajoitusta. Nämä myöhemmin periaatteiden mukaisiksi muuttuvat rajoitukset on esitetty liitteessä 7.

Uusien periaatteiden mukaisten nopeusrajoitusten vaikutuksia on käsitelty laajasti raportissa. Muutoksilla on positiivisia vaikutuksia muun muassa liikenneturvallisuuteen, turvallisuuden tunteeseen, liikenteen välityskykyyn, ilmanlaatuun, jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen sekä elinympäristön laatuun, esteettömyyteen ja viihtyisyyteen. Lisäksi muutoksien arvioidaan vähentävän melua, liikenteen häiriöherkkyyttä ja onnettomuuskustannuksia. Matka-aikoihin muutosten arvioidaan vaikuttavan vain vähäisästi lähinnä ilta- ja yöaikoina. Yrityksiin kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu liitteenä 8. olevassa yritysvaikutusten arvioinnissa, joka on laadittu yhteistyössä elinkeino-osaston kanssa. Vaikutusten on arvioitu olevan pääosin positiivisia, mutta joillekin yrityksille voi aiheutua myös negatiivisia vaikutuksia. Yritysten tavarankuljetuksille voi joillakin katuosuuksilla aiheutua lieviä hidastuksia matka-aikoihin, mutta toisaalta liikennejärjestelmän luotettavuuden parantuminen ja häiriöi-



den väheneminen parantaa kuljetusten luotettavuutta ja kuljetusaikojen ennustettavuutta.

Kaikkien periaatteiden mukaisten nopeusrajoitusten tultua voimaan, arvioidaan henkilövahinko-onnettomuuksien vähenevän noin 18 onnettomuudella vuodessa, mikäli keskinopeus laskee 5 km/h muuttuvien nopeusrajoitusten kaduilla. Tämä vastaisi muuttuvien rajoitusten kaduilla noin 13 %:n vähennystä henkilövahinko-onnettomuusmääriin verrattuna vuosien 2010 - 2014 keskiarvoon ja 4 %:n vähennystä koko katuverkolla. Onnettomuuskustannuksien säästön arvioidaan olevan henkilövahinko-onnettomuuksien osalta vähintään kuusi miljoonaa euroa vuodessa.

Vuorovaikutus

Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä -raportista ja sen karttaliitteistä lähetettiin lausuntopyyntö 8.9.2017 seuraaville tahoille: Uudenmaan ELY-keskus, Liikennevirasto, Helsingin seudun liikenne, Linja-autoliitto, Helsingin Poliisilaitos, Helsingin Pelastuslaitos, Liikenneturva, Helsingin Taksiautoilijat ry, Helsingin polkupyöräilijät ry, Autoliitto ry, Helsingin kaupungin vanhusneuvosto, Helsingin kaupungin vammaisneuvosto, Ruuti, SKAL / Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry, Helsingin yrittäjät, Helsingin seudun kauppakamari, Helka ry, Helsingin kaupungin kasvatuksen ja koulutuksen toimiala sekä kaikki Helsingin kaupunginosayhdistykset.

Lausuntoja saatiin kaikkiaan 30 kappaletta. Vastineet lausuntoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa (liite 9). Lisäksi saatiin yksi kirjallinen mielipide yksityishenkilöltä, johon on laadittu myös vastine.

Raportti liitteineen oli yleisesti nähtävillä kaupungin internetsivuilla 13.9. - 6.10.2017. Raportin julkaisun yhteydessä julkaistiin tiedote ja päivitykset eri sosiaalisissa medioissa. Päivitykset keräsivät runsaasti kommentteja sosiaaliseen mediaan, joihin myös vastattiin. Asiaa käsiteltiin julkaisun yhteydessä laajasti eri tiedotusvälineissä. Asukkaille järjestettiin kaksi keskustelutilaisuutta Facebookin välityksellä, joissa liikennesuunnittelijat vastasivat asukkaiden esittämiin kysymyksiin. Lisäksi asukkaat saivat lähettää kysymyksiä sähköpostitse, joihin vastattiin Facebookissa ja suoraan sähköpostitse. Asukkailta tulleita kommentteja ja kysymyksiä sekä vastauksia niihin on käsitelty tarkemmin listan liitteenä 9 olevassa vuorovaikutusraportissa.

Lausuntojen perusteella tehtiin muutos kantakaupungin rajaukseen, joka vaikuttaa pääkatujen periaatteeseen. Tällöin Ramsaynranta ja Pikkuniementie jäävät pääkaduista rajauksen ulkopuolelle, jolloin niiden nopeusrajoitus säilyy 50 km/h:nä esikaupunkien pääkatujen periaatteen mukaisesti. Lisäksi palautteiden ja tarkistusten perusteella on tehty kor-



jauksia muutamiin nopeusrajoituksiin, jotka olivat virheellisesti merkittyjä luonnosvaiheen kartoissa. Virheet koskivat yksittäisiä katuja, eikä niillä ole vaikutusta kokonaisuuteen. Raporttiin on lisätty yritysvaikutusten arviointi, joka valmisteltiin yhteistyössä kaupungin elinkeino-osaston kanssa. Muitakin osa-alueita raportissa on täydennetty, mutta pääkohdat ja periaatteiden keskeinen sisältö eivät ole muuttuneet luonnosvaiheesta.

Kustannukset ja aikataulu

Liikenteen ohjauksen muutosten tarkat kustannukset selviävät tarkempien toteuttamissuunnitelmien laatimisen yhteydessä. Tarvittava muutettavien liikennemerkkien määrä vaihtelee katuverkon tyypistä riippuen. Osalla alueista on tarvetta vaihtaa, lisätä tai poistaa vain liikennemerkkin taulu, jos kadulla on jo merkin jalusta ja pylväs valmiina, mikä säästää kustannuksia. Kustannus yhden liikennemerkkin asennukselle toineen on kuitenkin suuruusluokaltaan joitakin satoja euroja asennuksen työmäärästä riippuen. Lisäksi voidaan lisätä tarvittaessa tiemerkin-
töjä tehostamaan nopeusrajoituksen muuttumista. Nopeusrajoitusmuutosten vaatimat liikennemerkki- ja tiemerkin-
tämöiset ovat tällöin suuruusluokaltaan korkeintaan joitakin satoja tuhansia euroja.

Osa periaatteiden mukaisista nopeusrajoituksista edellyttää rakenteellisia muutoksia katuympäristöön ennen rajoitusmuutosten toteuttamista. Katuympäristön muutokset toteutetaan muiden hankkeiden, kuten täydennysrakentamisen, kadun peruskorjauksen, joukkoliikenteen kehittämishankkeiden tai pyöräliikennehankkeiden rakentamisen yhteydessä. Kustannukset riippuvat kaduille toteutettavien muutosten laajuudesta.

Heti mahdollisten muutosten (liite 5) toteutussuunnittelu voidaan aloittaa välittömästi hyväksytyn päätöksen jälkeen. Myöhemmin periaatteiden mukaisiksi muuttuvat rajoitukset (liite 7) toteutuvat pitkän ajan kuluessa. Niiden toteutumisaikatauluun vaikuttavat esimerkiksi maankäytön kehittyminen kadun ympäristössä, katujen saneeraustarve ja muut kehittämishankkeet.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Jussi Yli-Seppälä, liikenneinsinööri, puhelin: 31037054
jussi.yliseppala(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Raportti, Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä
- 2 Katuverkon toiminnallinen luokitus
- 3 Katuverkko vuonna 2025



-
- | | |
|---|--|
| 4 | Nykyiset nopeusrajoitukset (vuoden 2017 tilanne) |
| 5 | Heti mahdolliset nopeusrajoitusten muutokset (vuoden 2017 katuverkolla) |
| 6 | Nopeusrajoitukset heti mahdollisten nopeusrajoitusten muutosten jälkeen (vuoden 2017 katuverkolla) |
| 7 | Myöhemmin uusien periaatteiden mukaisiksi muuttuvat rajoitukset |
| 8 | Yritysvaikutusten arviointi |
| 9 | Vuorovaikutusraportti |

Oheismateriaali

- | | |
|---|-----------|
| 1 | Lausunnot |
|---|-----------|

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala 6.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala Pelastuslaitos Pelastuskomentaja 22.09.2017 § 18