



## § 549

### Automaattisen kameravalvonnan sijoittamisperiaatteet

HEL 2018-006442 T 00 01 04 00

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä seuraavat periaatteet uusien automaattisten kameravalvontapisteiden kohteiden valinnalle:

1) Onnettomuusmäärät ja koettu turvallisuus

- Kohteessa on sattunut paljon onnettomuuksia ja kohde myös koetaan turvattomaksi.

2) Katuluokka ja liikennemäärä

- Kohde sijaitsee pääkadulla tai alueellisella kokoojakadulla ja keskimääräinen liikennemäärä on yli 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

3) Nopeusrajoitus

- Kohde sijaitsee kadulla, jonka nopeusrajoitus on vähintään 40 km/h.

4) Alueellinen peruste

- Kohteen läheisyydessä on paljon jalankulkua, tiivistä asutusta tai erityiskohde kuten koulu.

5) Mahdollisimman monta valvottavaa asiaa

- Kohteessa olevalla valvontapisteellä pystyy valvomaan mahdollisimman montaa asiaa kuten ajonopeutta, punaista päin ajamista ja joukkoliikennekaistan väärinkäyttöä.

Samalla kaupunkiympäristölautakunta hyväksyy yleissuunnitelman (liite 1, piirustus 6894) uusista periaatteiden mukaisista kameravalvontapisteiden kohteista.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

Lisätiedot

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

#### Liitteet

1 Yleissuunnitelma automaattisten kameravalvontapisteiden kohteista



- (piirustus 6894)
- 2 Taulukko automaattisten kameravalvontapisteiden kohteista
  - 3 Lausunto, Poliisihallitus, kameravalvonta
  - 4 Lausunto 17.8.2018, Helsingin poliisilaitos

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Esittelijän perustelut

### Lähtökohdat ja tavoitteet

Helsingin katuverkolla on tällä hetkellä neljä käytössä olevaa automaattista kameravalvontapistettä, jotka sijaitsevat Kaivokadulla, Mechelininkadulla, Mannerheimintielle ja Mäkelänkadulla. Lisäksi Junatielle on asennettu kadunrakennustöiden yhteydessä kaksi uutta valvontapistettä vuonna 2018. Kaivokadun ja Mäkelänkadun valvontapisteen rakennettiin vuonna 2008. Mechelininkadun ja Mannerheimintien valvontapisteen ovat olleet käytössä vuodesta 2012. Valvontapisteillä voidaan valvoa ajonopeuksia ja liikennevalojen noudattamista.

Poliisi vastaa kaikkien Suomessa olevien valvontapisteiden valvontatyöstä. Valvontapisteitä on enemmän kuin poliisilla on käytössään kameroita, joita tarvitaan valvonnan suorittamiseksi. Poliisi asettaa kamerat tie- ja katuverkolla oleviin valvontapisteisiin ja vaihtaa säännöllisesti kameroiden paikkoja. Kaikki valvontapisteet eivät ole samanaikaisesti toiminnassa.

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma on hyväksytty vuonna 2015 Kaupunginhallituksessa ohjeellisena noudatettavaksi. Ohjelman yhtenä toimenpiteenä on nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen ja tukeminen. Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämisestä on jo päätös, kun kaupunginhallitus hyväksyi keväällä 2018 nopeusrajoitusjärjestelmän määrittämisen periaatteet ja heti muutettavat nopeusrajoitukset. Näiden muutosten toteutus alkaa loppuvuodesta 2018, kun toteutus suunnitelmat ovat valmiit. Nopeusrajoitusmuutosten hyödyt liikenneturvallisuuden parantamiseen saadaan parhaiten toteen, kun nopeusrajoitusten noudattamista tuetaan automaattisella kameravalvonnalla.

Nopeusrajoitusjärjestelmää tuetaan ajonopeuksien ja liikennerikkomusten valvonnan tehostamisella ja edistämällä kuntien mahdollisuutta osallistua automaattiseen liikennevalvontaan. Ensimmäinen sisältää ajonopeuksien valvonnan vahvistamista yhdessä laajan tiedotuksen



kanssa. Jälkimmäisessä edistetään automaattisen liikennevalvonnan lisäämistä katuverkolla. Nämä osatoimenpiteet voidaan toteuttaa tehokkaasti lisäämällä automaattista kameravalvontaa.

Automaattisen kameravalvonnan ensisijaisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta. Valvonnalla voidaan vähentää liikenneonnettomuuksia, jotka aiheutuvat ylinopeudesta tai punaista päin ajamisesta. Kun valvontapisteitä on sijoitettu tarpeeksi kattavasti koko kaupungin alueelle, on tämän arvioitu alentavan ajonopeuksia ja parantavan liikennevalojen noudattamista muuallakin kuin valvotuilla katuosuuksilla. Tämä parantaa myös asukkaiden turvallisuuden tunnetta. Lisäksi onnettomuuksien vähenemisen kautta yhteiskunnalle kohdistuvat onnettomuuskustannukset vähenevät. Joukkoliikennekaistojen väärinkäytön valvonnalla voidaan parantaa myös joukkoliikenteen sujuvuutta ja toimivuutta.

#### Sijoittamisperiaatteet

Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu on valmistellut yhteistyössä Helsingin poliisilaitoksen, Poliisin liikenneturvallisuuskeskuksen ja Poliisihallituksen kanssa periaatteet uusien automaattisten kameravalvontapisteiden sijoittamiselle. Periaatteiden tavoitteena on, että kohteet sijoitettaisiin yhdenmukaisesti koko kaupungissa ja että jokaiselta valvontapisteltä saataisiin mahdollisimman suuri hyöty liikenneturvallisuudelle. Periaatteita on viisi ja tavoitteena on, että jokainen kohde toteuttaisi kaikki sijoittamisperiaatteet. Kuitenkin voidaan hyväksyä myös kohteita, joissa jokin sijoittamisperiaate ei toteudu, mutta muut periaatteet tukevat voimakkaasti kohteen toteuttamista.

Periaatteet ovat seuraavat:

##### 1) Onnettomuusmäärät ja koettu turvallisuus

Kohteessa on sattunut paljon onnettomuuksia ja kohde myös koetaan turvattomaksi. Perustelut: Automaattivalvonnan ensisijainen tavoite on parantaa liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuuden puutteet ja siten kameravalvonnan tarve on perusteltavissa tapahtuneilla liikenneonnettomuuksilla. Tällaisissa kohteissa lisätyllä valvonnalla on mahdollisimman suuri vaikuttavuus vähentäen onnettomuuksia. Kohteiden valinnassa huomioidaan myös asukkaiden palautteita. Kohteet, joissa on sattunut paljon onnettomuuksia ja lisäksi niistä on saatu valvontatoiveita asukkailta, priorisoidaan ensimmäisenä valittaviksi kohteiksi.

##### 2) Katuluokka ja liikennemäärä



Kohde sijaitsee pääkadulla tai alueellisella kokoojakadulla ja liikennemäärä on yli 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.  
Perustelut: Pääkaduilla vältetään rakenteellisten hidasteiden käyttöä muun muassa joukkoliikenteen sujuvuuden ja liikenteen välityskyvyn turvaamiseksi. Tällöin ajonopeudet voivat nousta liian suuriksi. Kameravalvonta on yksi harvoista mahdollisista keinoista, jolla voidaan vaikuttaa nopeusrajoitusten noudattamiseen pääkaduilla. Se on myös suhteellisen edullinen keino hillitä ajonopeuksia. Pääkaduilla on myös suuret liikennemäärät (yleensä vähintään 10 000 ajoneuvoa/vuorokaudessa), jolloin vaikuttavuus kohdistuu mahdollisimman suureen joukkoon kadun käyttäjiä. Etenkin kantakaupungin pääkatuja ylittää myös suuri määrä jalankulkijoita. Pääkaduilla sattuu eniten onnettomuuksia ja usein katu ympäristö ohjaa suurempiin ajonopeuksiin, jolloin onnettomuusriski kasvaa. Helsingin liikenneonnettomuuksista 35 % sattuu pääkaduilla, mikä on suurin osuus katuluokista. Pääkaduilla sattuu eniten onnettomuuksia myös katuverkon pituutta kohden. Alueellisilla kokoojakaduilla sattuu 21 % onnettomuuksista. Kohteiden valinnassa painotetaan ensisijaisesti pääkatuja ja niitä alueellisia kokoojakatuja, joilla on suuret liikennemäärät (noin 10 000 ajon./vrk tai enemmän).

### 3) Nopeusrajoitus

Kohde sijaitsee kadulla, jonka nopeusrajoitus on yleensä vähintään 40 km/h.

Perustelut: 30 km/h -rajoituksia voidaan yleensä tehostaa myös rakenteellisilla hidasteilla, jolloin kameravalvonnalle ei ole tarvetta. Suuremmilla törmäysnopeuksilla onnettomuuksien seuraukset ovat vakavampia, joten ylinopeudet korkeampien nopeusrajoitusten kaduilla johtavat vakavampiin onnettomuuksiin. Niissä tapauksissa, joissa rakenteellisten hidasteiden käyttö ei ole mahdollista esimerkiksi raitiovaunukiskojen tai tärinän vuoksi, voidaan poiketa tästä periaatteesta. Erityisesti kantakaupungissa voi olla kohteita, joissa nopeusrajoitus on 30 km/h, mutta kohde on muuten perustellusti sopiva valvontapisteelle.

### 4) Alueellinen peruste

Kohteen läheisyydessä on paljon jalankulkua, tiivistä asutusta tai erityiskohde, kuten koulu.

Perustelut: Valvontapiste katuosuudella, jolla ei ole juurikaan toimintoja tai jalankulkua, näyttäyty tarpeettomana heikentäen kameravalvonnan julkikuvaa. Kameravalvonnalla voidaan parantaa esimerkiksi koulun ympäristön turvallisuutta ja liikkujien turvallisuuden tunnetta. Jalankulkijoiden suuri määrä on yhteydessä usein myös onnettomuusmääriin, joten vilkkaiden kävelyreittien kohdilla on yleensä tarvetta parantaa myös kadunlylysten turvallisuutta.



5) Mahdollisimman monta valvottavaa asiaa yhdellä valvontapisteellä

Kohteessa olevalla valvontapisteellä pystyy valvomaan mahdollisimman montaa asiaa, kuten ajonopeutta, punaista päin ajamista ja joukkoliikennekaistan väärinkäyttöä.

Perustelut: Valitsemalla valvontapisteiden kohde siten, että usean eri asian valvominen on mahdollista, saadaan mahdollisimman suuri hyöty yhdestä valvontapisteestä. Onnettomuudet aiheutuvat useista eri syistä ja usein myös niiden yhteisvaikutuksesta. Valvomalla esimerkiksi ylinopeuksia ja punaista päin ajamista samalla valvontapisteellä, voidaan samassa liittymässä vähentää onnettomuuksia, jotka aiheutuisivat edellä mainituista tekijöistä johtuen. Joukkoliikennekaistan väärinkäytön valvonnalla voidaan myös varmistaa joukkoliikenteen sujuvuutta ja toimivuutta. Lisäksi poliisi voi kohdistaa resurssejaan muuhun valvontaan, kuten kuljettajien ajokunnon valvontaan, kun valvontapiste vastaa esimerkiksi nopeuksien, punaista päin ajamisen ja joukkoliikennekaistan väärinkäytön valvonnasta. Muut mahdolliset valvottavat asiat riippuvat muun muassa lainsäädännöstä.

Yleissuunnitelma

Yleissuunnitelmassa automaattisten kameravalvontapisteiden uusiksi kohteiksi on esitetty 70 kohdetta, joista 7 on suunniteltu ja toteutetaan muiden kadunrakennushankkeiden yhteydessä. Suunnitelma on valmisteltu yhteistyössä Helsingin poliisilaitoksen kanssa. Suunnitelmaan on merkitty yleispiirteiset sijainnit valvontapisteille ja valvottava ajosuunta. Kohteet on tarkoitus toteuttaa uudella tutkatekniikalla toimivalla valvontapisteellä, jonka Poliisihallitus on kilpailuttanut vuonna 2018. Yksityiskohtaisempaa suunnittelua kohteista ei ole vielä tehty ja se aloitetaan poliittisen päätöksenteon jälkeen. Kohteista laaditaan liikenne- ja katusuunnittelupäällikön viranhaltijapäätökset. Yleissuunnitelma on liitteenä 1 (piirustus 6894).

Suunnitelman kohteet on valittu siten, että ne noudattavat mahdollisimman hyvin uusia sijoittamisperiaatteita. Koska sijoittamisperiaatteet täyttäviä kohteita olisi Helsingissä huomattavasti enemmän kuin on mahdollista rakentaa lyhyellä aikavälillä, on suunnitelman laadinnassa huomioitu periaatteiden lisäksi alueellista kattavuutta. Tavoitteena on, että valvontapisteitä olisi lähes kaikilla tärkeimmillä pääkaduilla ja koko Helsingin alueella. Alueellisesti kattava sijoittelu ohjaa autojen kuljettajia noudattamaan liikennesääntöjä koko kaupungin alueella, kun valvontapisteitä ei ole keskitetty vain tietyille harvoille kaduille ja maanteille. Tällä tavoitellaan ajotapojen muuttumista pitkällä aikavälillä, jotta ajonopeuksien taso laskisi koko kaupungissa ja liikennevalojen noudattaminen parantuisi muuallakin kuin valvottavilla katuosuuksilla. Suunni-



telmaan on merkitty myös nykyiset valvontapisteet sekä muiden hankkeiden yhteydessä suunnitellut valvontapistekohteet.

Mikäli valvontapisteen teknisistä vaatimuksista johtuen johonkin ehdotettuun kohteeseen ei ole mahdollista sijoittaa valvontapistettä, poistetaan kohde suunnitelmasta. Esimerkiksi salaman välähdys voi aiheuttaa häiriötä asukkaille, joten kameran suuntaus suoraan kohti asuintaloja ei ole mahdollista. Tällöin pyritään ensisijaisesti valitsemaan korvaava kohde lähietäisyydeltä, jotta turvallisuutta parantava vaikutus kohdistuisi edelleen samaan paikkaan. Mikäli lähietäisyydeltä ei löydy sopivaa kohdetta, voidaan valita uusi kohde toiselta alueelta sijoittamisperiaatteiden mukaisesti.

Listatekstin liitteessä 2 on myös taulukko yleissuunnitelmassa olevista valvontapistekohteista. Taulukossa on esitetty kartalla numeroidut kohteet. Taulukko sisältää myös ominaisuustietoja kohteista, kuten onnettomuusmäärät, katuluokan, nopeusrajoituksen, liikennemäärän ja mahdolliset valvottavat asiat. Taulukko toimii suunnittelun apuna tarkasteltaessa, täyttääkö kohde kaikki sijoittamisperiaatteiden vaatimukset. Lisäksi taulukon avulla voidaan priorisoida kohteita tärkeysjärjestykseen järjestelemällä kohteita esimerkiksi onnettomuusmäärien mukaan.

#### Vaikutukset ajonopeuksiin ja liikenneturvallisuuteen

Automaattisen kameravalvonnan vaikutuksia ajonopeuksiin ja onnettomuusmääriin on tutkittu laajasti sekä Suomessa että ulkomailla. Suomalaiset tutkimukset painottuvat maanteillä oleviin valvontapisteisiin. Ulkomailla on tutkittu myös kaupunkien katuverkolla olevien kameravalvontapisteiden vaikutuksia. Helsingin katuverkolla olevista neljästä kameravalvontapisteestä on saatavilla tietoa onnettomuusmääristä ennen ja jälkeen valvontapisteiden asentamisen. Kaivokadun ja Mechelininkadun valvontapisteiden kohdalla on tutkittu myös vaikutuksia ajonopeuksiin.

Kaivokadulla keskinopeus laski valvontapisteen asentamisen jälkeen 29,2 km/h:stä 23,5 km/h:iin. Nopeustutkimuksessa on vertailtu vuosien 2000–2007 keskinopeuksia vuosien 2009–2015 keskinopeuksiin. Nopeusrajoitus oli molemmilla ajanjaksoilla 30 km/h. Yli 40 km/h -nopeutta ajaneiden osuus väheni 11 %:sta 2,4 %:iin. Onnettomuustarkasteluissa tutkittiin poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia 8 vuoden ajalta ennen ja jälkeen valvontapisteen asentamisen. Kaikkien onnettomuuksien määrä väheni vuosittaisesta 7,8 onnettomuudesta 6,5 onnettomuuteen. Onnettomuuksien uhrien (kuolleet ja loukkaantuneet) määrä väheni 2,3 uhrista 1,4 uhuriin vuodessa. Tarkasteltu katuosuus oli Kaivokadun länteen päin kulkevan liikenteen ajorata välillä Mikonkatu–Mannerheimintie. Mäkelänkadulla onnettomuuksien määrä väheni vastaavalla ajan-



jaksolla 4,5 onnettomuudesta 2,6 vuosittaiseen onnettomuuteen. Uhrimäärä väheni neljäsosaan, yhdestä uhrista 0,25 uhriin. Tarkasteltu väli oli Tuusulanväylä noin Annikinkujan kohdalta Mäkelänkadun ja Kimmontien liittymään etelään päin suuntautuneen liikenteen osalta.

Mechelininkadulla keskinopeus oli ennen valvontapisteen asentamista (vuosina 2007–2011) 33,1 km/h ja jälkeen 31,0 km/h (2013–2014). Nopeusrajoitus on kadulla ollut 40 km/h vuodesta 2004 alkaen. Yli 50 km/h ajaneiden osuus oli 4,4 % ennen valvontapisteen asennusta (2005–2011) ja tämän jälkeen 0,6 % (2012–2014). Onnettomuuksien määrät vähenivät neljän vuoden tarkastelujaksolla (2008–2011 ja 2013–2016) vuosittaisesta 3,5 onnettomuudesta 2,3 onnettomuuteen ja uhrimäärä 0,75 uhrista 0,25 uhriin. Tarkasteltu katuosuus oli välillä Pohjoinen Hesperiankatu–Caloniuksenkatu (etelään suuntautuva liikenne). Mannerheimintien valvontapisteen ympäristössä vastaavalla ajanjaksolla onnettomuusmäärät puolittuivat 12 vuosittaisesta onnettomuudesta kuuteen. Uhrimäärä oli ennen valvontapistettä 0,5 uhria vuodessa ja jälkeen 0,75 uhria. Tarkasteltu katuosuus oli Arkadiankatu–Simonkatu (etelään suuntautuva liikenne).

Kameravalvonnan vaikutuksia katuverkolla on tutkittu ulkomailta pelkän nopeusvalvonnan, pelkän punavalvalvonnan sekä yhdistetyn nopeus- ja punavalvalvonnan osalta. Pelkän nopeusvalvonnan on eri tutkimuksissa todettu vähentävän onnettomuuksia ja alentavan ajonopeuksia. Keskinopeuksien on todettu alentuneen ja myös ylinopeutta ajavien osuus on vähentynyt. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on tarkasteltujen tutkimuksien mukaan vähentynyt 20–50 %. Kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet vähenivät vastaavasti 10–35 %. Kiinteä nopeusvalvonta on tutkimusten mukaan alentanut keskinopeuksia ja vähentänyt tehokkaammin ylinopeuksia ja onnettomuuksia kuin siirrettävä nopeusvalvonta.

Pelkkä punavalvalvonta on eri tutkimuksien mukaan joko lisännyt tai vähentänyt kaikkien onnettomuuksien määrää. Lisääntynyt määrä on selittynyt peräänajo-onnettomuuksien määrän kasvulla. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ovat joidenkin tutkimuksien mukaan vähentyneet risteämisonnettomuuksien vähenemisen myötä, sillä ne ovat yleensä seurauksiltaan vakavampia kuin peräänajo-onnettomuudet. Lisäksi punavalvalvonta on tutkimusten mukaan lisännyt liikennevalojen noudattamista. Yhdistetty nopeus- ja punavalvalvonta on useimpien tutkimusten mukaan vähentänyt henkilövahinko-onnettomuuksia, vaikka näissäkin tutkimuksissa peräänajo-onnettomuudet lisääntyivät osassa kohteita.

Tutkimukset ovat pelkän punavalvalvonnan turvallisuusvaikutusten osalta niin ristiriitaisia, että Helsingin katuverkolle ei esitetä käytettäväk-



si yhtään pelkkää punavalvalvonnan kohdetta. Pelkän nopeusvalvonnan osalta myönteiset turvallisuusvaikutukset ovat tutkimusten mukaan hyvin selviä ja myös yhdistetyn nopeus- ja punavalvalvonnan vaikutukset vakavimpiin onnettomuuksiin ovat myönteisiä. Kaikki yleissuunnitelmassa esitetyt kohteet mahdollistavat siten pelkän nopeusvalvonnan. Suurimmassa osassa kohteita on mahdollista käyttää yhdistettyä nopeus- ja punavalvalvontaa. Osa kohteista sopii myös joukkoliikennekaistan väärinkäytön valvontaan, jonka vaikutukset liittyvät lähinnä joukkoliikenteen sujuvuuden ja toimivuuden varmistamiseen.

### Vuorovaikutus

Poliisihallitus velvoittaa automaattista kameravalvontaa koskevissa ohjeissaan, että rakennettavien valvontapisteiden paikoista sopivat kaupunki ja poliisilaitos yhdessä, huomioiden liikenneturvallisuuden sekä poliisin käytössä olevan laitteistotekniikan asettamat rajoitukset. Periaatteita ja yleissuunnitelmaa onkin laadittu tiiviissä yhteistyössä Helsingin poliisilaitoksen kanssa. Myös Poliisihallitus on osallistunut yhteisiin suunnittelupalaverihin.

Periaatteista ja yleissuunnitelmaluonnoksesta on saatu lausunnot elokuussa 2018 Poliisihallitukselta ja Helsingin poliisilaitokselta. Lausunnot ovat listatekstin liitteinä 3. ja 4. Lausunnoissa kannatettiin periaatteita ja yleissuunnitelmaa. Suunnitelmaan ei ole tehty merkittäviä muutoksia lausuntojen saamisen jälkeen.

Yksi sijoittamisperiaatteiden osa-alueista on koettu turvallisuus. Yleissuunnitelman kohteista suurimpaan osaan liittyy asukkailta tulleita palautteita koskien korkeita ajonopeuksia, punaista päin ajamista tai poliisin valvontatoiveita. Kaupunkiympäristön toimiala vastaanottaa suuren määrän palautteita vuodessa liittyen liikenteeseen ja erityisesti liikenneturvallisuuteen. Näitä palautteita on kerätty sähköiseen katukortistoon, josta palvelun työntekijät voivat tarkastella katukohtaisesti saatua palautetta usean vuoden ajalta. Näitä palautteita on hyödynnetty valittaessa yleissuunnitelman uusia kohteita. Erillistä vuorovaikutusta asukkaille ei siksi ole järjestetty periaatteiden ja yleissuunnitelman laadinnan yhteydessä. Vuorovaikutusta on järjestetty aiemmin esimerkiksi Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman laatimisen yhteydessä.

### Kustannukset ja aikataulu

Kaupunki vastaa kustannuksellaan kaikista valvontapisteen hankintaan ja asennukseen liittyvistä kustannuksista. Poliisi vastaa kameroiden hankinnasta, niiden siirtämisestä valvontapisteen välillä sekä valvonnan suorittamisesta. Uuden tutkalla toimivan valvontapistemallin asennuskustannuksista ei ole vielä saatavilla tarkkoja tietoja Helsingin olosuhteissa tekniikan uutuuden vuoksi. Uuden valvontapisteen asentami-





sen arvioidaan olevan kuitenkin edullisempaa verrattuna aiemmin käytössä olleeseen induktiosilmukoilla toimineeseen malliin, sillä maanrakennustöitä joudutaan suorittamaan vähemmän. Uuden valvontapisteiden kustannuksiksi asennuksineen on arvioitu noin 15 000 euroa. Tällöin yleissuunnitelman toteuttamisen kustannus olisi noin miljoona euroa.

Suunnitelman toteuttamiselle on varaus investointiohjelmassa vuosille 2020–2024. Kohteet toteutettaisiin siis viiden vuoden aikana, mikä tarkoittaisi keskimäärin 14 uutta kohdetta vuosittain. Muiden kadunrakennushankkeiden yhteydessä suunnitellut valvontapisteet toteutetaan kyseisten hankkeiden aikataulujen mukaisesti ja kustannukset sisältyvät hankkeen kustannuksiin.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

Lisätiedot

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

**Liitteet**

- 1 Yleissuunnitelma automaattisten kameravalvontapisteiden kohteista (piirustus 6894)
- 2 Taulukko automaattisten kameravalvontapisteiden kohteista
- 3 Lausunto, Poliisihallitus, kameravalvonta
- 4 Lausunto 17.8.2018, Helsingin poliisilaitos

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano