



18.9.2018

## Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

---

### Kaupunkiympäristön toimialan lausunto kaupunginhallitukselle Liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta mopo- ja moottoripyörästrategiaksi

HEL 2018-009239 T 08 00 00

#### Lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriön Mopo- ja moottoripyörästrategia 2025 -luonnoksessa esitetyt tavoitteet ja toimenpiteet ovat pääosin hyviä ja kannatettavia. Ne ovat pääosin linjassa Helsingin asettamien tavoitteiden kanssa ja tukevat Helsingin toimia turvallisen ja kestävä liikunnan kehittämiseksi. Strategian toimenpiteet ajoittuvat vuosille 2019–2025 ja koostuvat infrastruktuuria, tiedon hyödyntämistä, ympäristöä ja ilmastoa, palveluita sekä liikennekasvatusta ja -koulutusta koskevista tavoitteista ja toimenpiteistä.

#### Strategian tavoitteet ja toimenpiteet 2019–2025

Strategiassa on esitetty viisi tavoitetta ja yhteensä 19 niihin liittyvää toimenpidettä. Infrastruktuuria koskeva tavoite on, että liikennejärjestelmän infrastruktuurin suunnittelu ja toteutus luo edellytykset turvalliselle mopoilulle ja moottoripyöräilylle. Helsingin kaupunki kannattaa tavoitetta ja pyrkii myös omassa toiminnassaan edistämään asiaa.

Mopojen ja moottoripyörien liikenneturvallisuus on parantunut Helsingissä, mutta sen kehittäminen edelleen on tärkeää. Helsingin mopo-onnettomuuksissa on kuollut mopon kuljettaja viimeksi vuonna 1985. Tämän jälkeen mopo on ollut vastapuolena kahdessa kuolemaan johtaneissa onnettomuudessa, joissa on kuollut yksi jalankulkija ja yksi polkupyöräilijä. Vuodesta 2000 alkaen 21 moottoripyöräilijää on kuollut Helsingin liikenneonnettomuuksissa eli keskimäärin noin yksi moottoripyörän kuljettaja vuosittain.

Mopon kuljettajia on loukkaantunut poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa Helsingin liikenteessä tällä vuosituhannella keskimäärin 21 vuosittain. Vuonna 2010 määrä oli suurimmillaan, jolloin loukkaantui



18.9.2018

## Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

37 mopoilijaa. Tämän jälkeen määrä on vähentynyt alle 20 loukkaantuneeseen vuodessa. Moottoripyöräilijöitä on loukkaantunut keskimäärin 35 vuosittain vuodesta 2000 alkaen. Määrä oli mopoilijoiden tapaan suurimmillaan vuonna 2010 (48 loukkaantunutta), jonka jälkeen loukkaantuneiden määrä on ollut keskimäärin 34 vuosittain.

Strategian ensimmäinen toimenpide on kehittää liikenteen infrastruktuuria mopoilija- ja moottoripyöräilijäystävällisemmäksi. Helsingin kaupunki pyrkii suunnittelemaan katuja, joilla ajonopeudet pysyvät matalina ja kaupunkiympäristöön sopivina. Tällöin myös mopojen ja moottoripyörien hallitseminen on helpompaa, mikä ehkäisee onnettomuuksia. Helsingin vuonna 2018 hyväksytyjen nopeusrajoitusperiaatteiden mukaan esikaupunkialueiden pääkatujen nopeusrajoitus on jatkossa 50 km/h. Tämä tarkoittaa, että useiden pääkatujen nopeusrajoitusta ollaan laske-massa 60–70 km/h:sta matalammaksi. Tällöin erityisesti mopoilijoiden on turvallisempaa ajaa ajoradalla. Nykytilanteessa useilla Helsingin pyöräteillä sekä yhdistetyillä pyöräteillä ja jalkakäytävillä on sallittua ajaa mopolla. Jatkossa mopon paikka voidaan entistä useammin osoittaa ajoradalle, mikä parantaa myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta. Helsingin kaupunki ehdottaa, että myös strategiassa olisi maininta, jossa korostetaan mopon paikan liikenteessä olevan ensisijaisesti ajoradalla eikä pyöräilyn ja jalankulun väylällä.

Toisen toimenpiteen mukaan parannetaan teiden kuntoa ja otetaan perustienpidon suunnittelussa mopoilijat ja moottoripyöräilijät huomioon. Helsingin kaupunki kannattaa toimenpidettä ja pyrkii myös omassa kadunpidossaan huolehtimaan hyväkuntoisesta katuverkosta.

Kolmannen toimenpiteen mukaan otetaan huomioon mopot ja moottoripyörät MAL-sopimuksia (maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset) laadittaessa sekä aluesuunnittelussa. Helsingin kaupunki ottaa kaikki liikennemuodot huomioon suunnittelussaan ja seudullisissa sopimuksissa. Helsingin uuden kaupunkistrategian yhtenä tavoitteena on kuitenkin kestävien liikennemuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Helsinki edistää asukkaidensa terveyttä kehittämällä kaupunkiympäristöä ja liikkumispalveluita arkiliikkumista kannustavalla tavalla. Lisäksi Helsingin tavoite on olla hiilineutraali kaupunki vuoteen 2035 mennessä. Tällöin pyritään ensisijaisesti edistämään jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä asukkaiden pääasiallisina kulkutapoina.

Vuonna 2015 hyväksytyssä Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelmassa määriteltiin yleisiksi liikennesuunnittelun periaatteiksi jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen priorisointi ensimmäisinä liikennemuotoina. Tavoitteena on myös ohjata kasvavan kaupungin liikenteen kasvu tilatehokkaisiin kulkumuotoihin. Mopot ja moottoripyörät ovat tilatehokkaampia ajoneuvoja kuin henkilöautot, mutta ne aiheuttavat kuitenkin pääs-



18.9.2018

## Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

---

töjä ja melua, joten niiden määrän lisääminen kaupunkiympäristössä ei ole Helsingin kaupungin ensisijainen tavoite. Mopojen ja moottoripyörien yhteenlaskettu kulkutapaosuus Helsingissä tehdyistä matkoista oli vuoden 2017 liikkumistottumistutkimuksessa alle 1 %.

Strategian toinen tavoite on hyödyntää tietoa paremmin ja lisätä automaatiota, jotta voidaan tarjota parempia palveluita mopoilijoille ja moottoripyöräilijöille. Helsingin kaupunki kannattaa toimenpiteitä, kunhan varmistetaan liikenteessä liikkuvien turvallisuus kaikissa uusien teknologioiden kehitys- ja käyttöönottovaiheissa. Digitaalisen tiedon tuottaminen esimerkiksi kypärässä olevien näyttöjen kautta ei saa heikentää mopon ja moottoripyörän kuljettajan kykyä havainnoida muuta liikennettä. Toisen tavoitteen toimenpiteet eivät sisällä erityisesti Helsingin kaupungin vastuualueelle kuuluvia toimenpiteitä. Kaupunki on kuitenkin mielellään mukana asiaan liittyvän lainsäädännön valmistelussa. Helsinki on myös päivittämässä omaa älyliikenteen kehittämissuunnitelmaansa.

Strategian kolmannen tavoitteen mukaan mopoilun ja moottoripyöräilyn aiheuttamat ympäristöhaitat pienenevät. Pidemmän aikavälin tavoitteena on kokonaan nollapäästöinen mopo- ja moottoripyöräliikenne. Toimenpiteiden mukaan edistetään EU:n tasolla asetettavien sitovien päästöraja-arvojen asettamista mopoille ja moottoripyörille ja muille L-luokan ajoneuvoille, vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöä mopoissa, moottoripyörissä ja mopoautoissa sekä arvioidaan mahdollisuudet ajoneuvokannan uusimiseen. Suomelle ja Helsingille on asetettu päästövähennystavoitteita, joiden saavuttamisen kannalta on tärkeää, että mopot ja moottoripyörät saadaan sitovien päästöraja-arvojen piiriin ja pidemmällä välillä nollapäästöisiksi. Helsingin kaupunki pitää toimenpiteitä erittäin kannatettavina.

Neljännän tavoitteen mukaan mopot ja moottoripyörät ovat nykyistä paremmin osana matkaketjuja ja uusia liikkumisen palveluita. Lisäksi mopoihin ja moottoripyöriin liittyvän liiketoiminnan ja harrastetoiminnan edellytykset on turvattu.

Toimenpiteiden mukaan edistetään motoristien hyödyntämien palvelumuotojen, kuten majoitus-, ravintola-, huolto- ja pysäköintipalvelujen verkoston kehittämistä ja näiden kytkemistä digitalisaatiota hyödyntämällä osaksi matkaketjuja ja -paketteja. Helsingin kaupunki pyrkii edistämään erilaisten palvelujen toteuttamista ja huomioi mopot ja moottoripyörät myös pysäköinnin suunnittelussa. Muut neljännän tavoitteen toimenpiteet ovat kannatettavia ja kaupunki kannattaa mopojen ja moottoripyörien ajoneuvotekniikan sääntelyn kehittämistä, jotta turvallisuus ja vaikutukset ympäristöön kehittyisivät parempaan suuntaan.



18.9.2018

## Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

Viidennen tavoitteen mukaan lisätään ja korostetaan liikennekasvatuksen merkitystä. Toimenpiteiden mukaan vaikutetaan liikennekäyttäytymiseen ja liikkumistottumuksiin sekä vahvistetaan varhaiskasvatuksen, perusopetuksen ja toisen asteen koulutuksen liikenne- ja asennekasvatusta.

Toimenpiteen mukaan mopo tai moottoripyörä voi osana liikenteen matkaketjua tarjota ympäristöystävällisemmän vaihtoehdon henkilöauton käytölle. Toisaalta mopon, moottoripyörän tai mopoauton käyttäjiä voidaan liikkumisen ohjauksen keinoin ohjata joukkoliikenteen tai polkupyörän käyttäjiksi matkoilla, joilla näiden kulkutapojen käyttö on mahdollista. Näihin kulkutapoihin liittyvien sosiaalisten ja kulttuuristen merkitysten vuoksi liikkumisen ohjauksen toimenpiteet on syytä kohdentaa selkeään kohderyhmään. Esimerkiksi nuorten 15–17-vuotiaiden liikkumisesta aiheutuvista hiilidioksidipäästöistä mopojen, moottoripyörien ja mopoautojen osuus on 18 %. Nuoriin vaikuttamisella on merkitystä sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä.

Helsingin kaupunki kannattaa ensisijaisesti liikkumisen ohjausta nuorille siten, että liikkumista ohjataan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suuntaan. Mopokanta kasvoi Helsingissä vuoteen 2015 asti, mutta on kahtena seuraavana vähentynyt asukasmäärän kasvusta huolimatta. Mopoja on tällä hetkellä rekisteröity Helsingissä noin 16 000 ja moottoripyöriä noin 17 500. Moottoripyörien rekisteröity määrä on jatkanut kasvuaan.

Strategian mukaan nuorten henkilöiden osuus liikenneonnettomuuksissa on huomattavan suuri. Järjestelmällisellä liikenne- ja asennekasvatuksella voidaan merkittävästi vaikuttaa lasten ja nuorten liikkumisvalmiuksiin ja käyttäytymiseen liikenteessä. Turvallisuushakuinen ja valpas liikkuminen jalan ja polkupyörällä edistää vastuullisen ajotavan omaksumista siirryttäessä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaksi. Huomattavien hyötyjen vuoksi liikenne- ja asennekasvatuksen painoarvoa tulisi lisätä kaiken ikäisten lasten ja nuorten kasvatuksessa ja opetuksessa.

Helsinki kannattaa liikenne- ja asennekasvatuksen lisäämistä lapsille ja nuorille esim. kouluissa. Kaupunki on myös mukana Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry:n toiminnassa edistämässä mm. mopoilijoiden turvallisuutta. Strategian toimenpiteessä voitaisiin kuitenkin korostaa, että moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttöön siirtyminen ei kaikkialla Suomessa ole nykyään itsestään selvää. Esimerkiksi 18-vuotiaista helsinkiläisistä vain noin kolmasosa hankkii auton ajokortin heti täysi-ikäiseksi tultuaan.



18.9.2018

## Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

Yhteenvetona voidaan todeta, että luonnos mopo- ja moottoripyörästrategiaksi on hyvä ja sisältää kaikki tärkeimmät seikat, joilla näiden kulkumuotojen kehittämiseen voidaan vaikuttaa. Toimenpiteiden vastuut on määritelty strategiassa yleisellä tasolla. Osa toimenpiteistä on jatkuvaluonteisia ja vaikeasti mitattavissa, jolloin on riski, että toimenpide jää ilman tekijöitä ja seurantaa. Strategian tavoitteiden toteutumisen kannalta voisi olla järkevää priorisoida toimenpiteitä ja sopia tärkeimpiin selkeät vastuutahot. Strategian toteuttamista ja toteutumisen seurantaa tulisi koordinoida valtion taholta.

### Lisätiedot

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

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

Mikko Aho  
kaupunkiympäristön toimialajohtaja