

Helsinki

# Vuorovaikutusraportti

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma 2022–2026



## Sisällys

<b>1. Vuorovaikutus</b> .....	<b>4</b>
1.1. Sidosryhmätyöpaja 25.1.2021 .....	4
1.2. Kerro kantasi -kysely .....	6
<b>2. Lausunnot ja vastineet</b> .....	<b>8</b>
2.1. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä .....	8
2.2. Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry .....	11
2.3. Liikenneturva .....	12
2.4. Autoliiton Helsingin seudun osasto.....	14
2.5. Helsingin Invalidien Yhdistys ry.....	16
2.6. Helsingin ja Uudenmaan näkövammaiset ry.....	19
2.7. Helsingin kaupunginosat ry .....	21
2.8. Helsingin polkupyöräilijät ry.....	22
2.9. Helsingin seudun kuljetusyrittäjät ry .....	23
2.10. Helsingin Vammaisneuvosto .....	25
2.11. Helsingin vanhemmat ry .....	29
2.12. Helsingin Vanhusneuvosto.....	30
2.13. Linja-autoliitto .....	31
2.14. Kruununhaan asukasyhdistys .....	32

# 1. Vuorovaikutus

Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman päivitystyön laatiminen käynnistettiin vuoden 2020 syksyllä. Hanke valmistui syyskuussa 2021. Koko työn aikana järjestettiin runsaasti vuorovaikutusta sekä kaupungin sisällä että sidosryhmille ja asukkaille.

Tärkeimmät vuorovaikutuksen osa-alueet olivat:

- Karttapohjainen asukaskysely syyskuussa 2020
  - Kyselyyn vastasi noin 6000 vastaajaa ja merkintöjä kartalle tehtiin lähes 29 000 kpl.
  - Kysely saatavilla osoitteessa: <https://app.maptionnaire.com/fi/9318/>
  - Kyselyn vastaukset avoimen datan palvelussa: <https://hri.fi/data/fi/data-set/helsingin-liikenneturvallisuuskysely-asukkaille>
  - Kyselyn tuloksia on analysoitu kehittämisohjelman raportin liitteessä 2.
- Kaupungin sisäiset työpajat kaikille toimialoille 22.10.2020 ja 1.12.2020
- Sidosryhmätyöpaja järjestöille, neuvostoille ja yhdistyksille 25.1.2021
- Kerro kantasi -kysely touko-kesäkuussa 2021
  - Kysely ja kommentit saatavilla osoitteessa: <https://kerrokantasi.hel.fi/liikenneturvallisuusohjelma2?headless=false&lang=fi>
- Lausuntopyyntö sidosryhmille touko-kesäkuussa 2021

Tässä luvussa on esitetty pääkohdat sidosryhmätilaisuudesta tammikuulta 2021 ja pääkohdat Kerro kantasi -kyselyn vastauksista.

## 1.1. Sidosryhmätyöpaja 25.1.2021

Sidosryhmätyöpaja oli suunnattu erilaisille järjestöille, neuvostoille ja yhdistyksille. Kutsutut tahot pyrittiin valitsemaan siten, että ne edustivat mahdollisimman laajaa joukkoa ja erilaisia ryhmiä. Sidosryhmätyöpajaan kutsuttiin seuraavat tahot:

- Kaupunginosayhdistykset (yhteensä noin 70 yhdistystä)
- Helka ry
- Helsingin ja Uudenmaan näkövammaiset ry
- Helsingin seudun kuljetusyrittäjät ry
- Helsingin seudun kauppakamari
- Autoliiton Helsingin seudun osasto
- Helsingin taksiautoilijat ry
- Helsingin yrittäjät
- Linja-autoliitto
- Vammaisneuvosto
- Helsingin Invalidien Yhdistys ry
- Vanhusneuvosto
- Helsingin polkupyöräilijät ry
- Helsingin vanhemmat ry
- Helsingin nuorisoneuvosto
- Uudenmaan Autokoulu yhdistys ry
- Helsingin yliopiston ylioppilaskunta

- Opiskelijakunta METKA (Metropolia amk)
- Opiskelijakunta Helga (Haaga-Helia amk)
- Helsingin City Markkinointi ry

Työpaja järjestettiin Teams-kokouksena pandemian aiheuttamien kokoontumisrajoitusten vuoksi. Työpajaan osallistui yhteensä noin 40 henkilöä kaupungin edustajien lisäksi.

Työpajassa käsiteltiin yleisesti kehittämishjelman päivitystyötä kaikkien osallistujien kesken ja lisäksi pienryhmissä kaupunkiympäristön toimialan alustavia toimenpidekokonaisuuksia. Alle on kerätty sidosryhmien esittämiä kommentteja pienryhmäkeskusteluista aihealueittain jaoteltuna:

### **Liittymien ja risteysten turvallisuuden parantaminen**

- Liikennevalo-ohjauksen parantaminen huomioiden erityisesti liikkumisesteiset ja näkövammaiset
- Suoraan kulkevan jalankulku- ja pyöräliikenteen sekä oikealle kääntyvän samansuuntaisen moottoriajoneuvoliikenteen liikennevalojen tulee olla eri vaiheessa
- Pyöräliikenteen liikennevalo-ohjauksen toteuttaminen johdonmukaisesti samalla logiikalla
- Pyöräliikenteen vasemmalle kääntymisen mahdollistaminen turvallisesti ja selkeästi
- Enemmän suojatiesaarekkeitä, jotka ovat riittävän leveitä myös tavarapyörille
- Tiemerkitöjen korostaminen ja selkeyttäminen erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta
- Ajonopeuksien rauhoittaminen liittymien tiukemmalla muotoilulla

### **Kadunylitysten turvallisuuden parantaminen**

- Valo-ohjattuihin ylityspaikkoihin on varattava riittävän pitkä jalankulkijan vihreän valo erityisesti ruuhka-aikoina kohteissa, joissa ylitysmäärät ovat suuria.
- Liikennevalottomat suojatiet aiheuttavat usein turvattomuuden tunnetta. Enemmän valo-ohjattuja ylityksiä tai vaihtoehtoisesti valo-ohjaamattomia suojateitä vain 1+1-kaistaisille ylityksille.
- Ongelmia esiintyy erityisesti kohdissa, joissa suojatie ylitetään kiireessä esim. joukkoliikennepysäkillä tai -asemalla. Ongelma korostuu oppilaitosten ja kampusten läheisyydessä.
- Reilusti mitoitettujen keskisaarekkeiden toteuttaminen pitkille suojateille. Isojen massojen kohdalla auttaa vain pitkät ylitysajat.
- Suojateiden havaittavuuden parantaminen

### **Liikenteen rauhoittaminen**

- Kiertoliittymät ovat hyvä tapa hidastaa liikennettä
- Kavennetut tieosuudet rauhoittamaan liikennettä
- Voidaanko pyöräilijöiden ajonopeuksiin vaikuttaa?
- Hidasteiden sijoittaminen ennen suojatietä, ei niiden kohdalle
- Pakollinen pysähtyminen -liikennemerkejä vaarallisiin paikkoihin, myös pyöräilijöille
- Nopeusrajoitusmerkkien havaittavuuden parantaminen

### **Liikenneturvallisuuden tilannekuva**

- Helppokäyttöinen ja avoin käyttöliittymä kaikille kiinnostuneille
- Yhteyshenkilöt kaupunginosittain tiedon lähettämiseksi. Kaupunginosayhdistysten hyödyntäminen tiedon keruussa ja tiedon välittämisessä

- Kerro kartalla -työkalun laajempi hyödyntäminen
- Tiedonkeruun nopeuttaminen perinteisten kyselyiden sijaan

### **Liikenneturvallisuusinvestointien ohjelmointi**

- Päätökset tehdään liian ylätasolla ilman vaikutusmahdollisuuksia
- Asukkaiden kuuleminen ja osallistaminen investointien valinnassa on tärkeää, erityisesti on huomioitava lasten, vanhusten ja vammaisten mielipiteet
- Paikallistuntemuksen hyödyntäminen osallistamalla asukasyhdistyksiä, peruskouluja, päiväkotia, nuorisotaloja, palveluasuntoja jne.
- Esteettömyys on huomioitava paremmin, samoin muut viihtyvyystekijät, kuten melu
- Tasapuolisuus, kuitenkin alueelliset erityispiirteet huomioiden
- Avoin tiedottaminen

### **Tilapäisten liikennejärjestelyjen turvallisuuden parantaminen**

- Jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen reitit katkeavat sattumanvaraisesti, mikä pakottaa tekemään vaarallisia ratkaisuja.
- Työmaat ovat vaikeita hahmottaa lapsille ja näkövammaisille
- Varsinaisen työmaan lisäksi tilaa vievät työmaiden ajoneuvot, varastokontit, roskalavat, varastoidut tavarat jne. Näitä varastoidaan usein pyöräteille tai jalkakäytävälle.
- Pitäisi olla helppo palautekanava, jonne voi antaa kuvallisen palautteen väärin merkityn työmaan ohi kulkiessa.
- Työmaista tulisi varoittaa hyvissä ajoin ja etenkin isoista työmaista pitäisi tiedottaa ennalta.
- Katutilan hinnoittelulla ja valvonnan tehostamisella voidaan nopeuttaa työmaiden loppuunsaattamista.

Työpajassa esitetyt kommentit on huomioitu raportissa ja tarvittavat muutokset on tehty valmisteluvaiheessa.

## **1.2. Kerro kantasi -kysely**

Toukokuussa 2021 avattiin Kerro kantasi -kysely, jossa kaikilla asukkailla oli mahdollisuus kommentoida kehittämissuunnitelman raporttiluonnosta. Kysely oli auki 24.5.–18.6.2021 välisenä aikana. Kysely oli jaettu kolmeen osa-alueeseen: ”Tavoitteet ja kohderyhmät”, ”Kaupunkiympäristön toimialan toimenpiteet ja aikataulu” ja ”Muiden tahojen toimien vaikutus ympäristöön ja laatuun”.  
menttia.

Tavoitteiden oikeellisuuden osalta kommentoissa esiintyi näkemyksiä molemmista ääripäistä. Osa vastanneista piti liikenneturvallisuustavoitteita liian tiukkoina, kun taas osan mielestä tavoitteiden pitäisi olla vielä kunnianhimoisempia. Kohderyhmiin liittyen kommentoissa tuotiin esille myös autoilijoiden ja muiden kulkumuotojen liikenneturvallisuuden huomioimista jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden lisäksi.

Kaupunkiympäristön toimialan toimenpiteisiin liittyen oli näkemyksiä puolesta ja vastaan. Osa kommentoijista toivoi joidenkin toimenpiteiden aikaistamista, jos ne oli aikataulutettu ohjelman ajanjakson loppupuolelle. Suuri osa kommentoijista koski yksittäisiä liikennejärjestelyjä tietyillä kauduilla, joihin ehdotettiin ratkaisuja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Varsinaisiin ohjelman toimenpiteisiin ei välttämättä otettu lainkaan kantaa. Lisäksi merkittävä osa kommentoijista koski sähköpotkulautojen aiheuttamia liikenneturvallisuusongelmia ja koettua turvattomuutta. Kom-

menttien määrään saattoi vaikuttaa kyselyn ajankohta, jolloin sähköpotkulautojen käytön sesonkiaika oli parhaillaan käynnissä ja ongelmat suurimmillaan. Osassa kommentteista toivottiin kaupungilta enemmän toimia, jotka eivät ole kaupungin päätösvallassa. Ohjelman raporttiin onkin selkeytetty kaupungin roolia sähköpotkulautoihin liittyen Liikenteen rauhoittamisen -toimenpidekokonaisuuteen.

Muiden tahojen toimenpiteisiin liittyen kommentoitiin muun muassa poliisin valvontaa, liikennekasvatusta ja moottorihallien lisäämistä. Lisäksi osion alla oli myös liikenneympäristöön liittyviä kommentteja ja yksittäisten kohteiden parannusehdotuksia. Sähköpotkulautojen ja pyöräilijöiden valvontaan ja käyttäytymiseen liittyen oli myös tässä osiossa useita kommentteja. Kevyiden sähköajoneuvojen valvonta on mainittu ohjelmassa yhtenä poliisin toimenpiteenä ja sähköpotkulautoihin liittyvä valistustyö Helsingin liikenneturvallisuusyhdistyksen toimenpiteissä.

Kerro kantasi -kyselyssä annetut kommentit on otettu huomioon raportin viimeistelyssä ja tarvittavat muutokset on jo tehty raporttiin.

## 2. Lausunnot ja vastineet

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimiala pyysi lausuntoja liikenneturvallisuuden kehittämishojelman luonnoksesta 24.5.2021. Lausuntoja pyydettiin seuraavilta tahoilta: Uudenmaan ELY-keskus, HSL, Helsingin Poliisilaitos, Liikenneturva, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys, Linja-autoliitto, Helsingin Taksiautoilijat ry, Helsingin polkupyöräilijät ry, Autoliiton Helsingin seudun osasto, Helsingin Vanhusneuvosto, Helsingin Vammaisneuvosto, Helsingin Nuorisoneuvosto, SKAL / Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry, Helsingin yrittäjät, Helsingin seudun kauppakamari, Helka ry, Helsingin ja Uudenmaan näkövammaiset, Helsingin Invalidien Yhdistys ry, Helvary (Helsingin vanhemmat ry), Helsingin autokouluyhdistys, Helsingin City markkinointi ry, Helsingin yliopiston ylioppilaskunta, Opiskelijakunta Helga ja Opiskelijakunta METKA.

Lausuntoja saatiin yhteensä 13 ja lisäksi yksi kannanotto Kruununhaan asukasyhdistykseltä. Tässä luvussa on esitetty tiivistetysti olennaisimmat asiat annetuista lausunnoista sekä kaupunkiympäristön toimialan vastineet niihin.

### 2.1. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Yleistä:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudulle (14 kuntaa) ja Siuntioon sekä suunnittelee ja järjestää toimialueensa (9 kuntaa) joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä.

Helsingin seudun tuorein liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmaa (MAL 2019), joka hyväksyttiin keväällä 2019. Liikenneturvallisuutta parannetaan MAL 2019 -suunnitelman toimenpiteissä erityisesti liikenneinfran pienillä parantamiskohteilla (KUHA-hankkeet).

Helsingin kaupunki on tiiviisti mukana seudullisessa maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistyössä, myös parhaillaan käynnissä olevan maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman valmistelussa.

Tavoitteet ja kohderyhmät:

Liikenneturvallisuuden kehittämishojelman päätavoitteena on parantaa Helsingin liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuustavoitteet pohjautuvat Euroopan Unionin asettamiin tavoitteisiin.

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämishojelman erityisiä kohderyhmiä ovat ikäryhmistä lapset ja nuoret sekä liikkujaryhmistä jalankulkijat ja pyöräilijät. Mahdollistamalla näiden kohderyhmien turvallinen liikkuminen edistetään kaikkien liikenneturvallisuutta: lapsille ja nuorille sekä jalankulkijoille ja pyöräilijöille turvallinen liikenneympäristö on turvallinen myös ikäihmisille ja erityisryhmiin kuuluville. HSL pitää kohderyhmien valintaa perusteltuna.

Ohjelman ajanjakso ja painopisteet:

Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman tavoitteelliseksi toteutusajaksi on esitetty vuosia 2022–2026 eli toimenpiteet sijoittuvat hyvin tiiviille jaksolle. Tästä syystä toimenpideluetteloon on valittu konkreettisia toimenpiteitä, jotka ovat toteutettavissa lähivuosina. HSL arvostaa suunnitelman konkreettisuutta ja selkeää vastuunjakoa.

Kehittämissuunnitelmalta on asetettu seuraavat painopisteet:

- liittymien, risteysten ja kadun ylitysten turvallisuuden parantaminen
- liikenteen rauhoittaminen
- työmaiden liikennejärjestelyjen turvallisuus
- tiedolla johtaminen.

HSL pitää toimenpiteiden jaottelua ja painopisteiden valintaa onnistuneena.

Toimenpiteet:

Kaupunkiympäristön toimialan vastuulla olevat toimenpiteet on jaoteltu kahdeksaan toimenpidekokonaisuuteen (A-H), jotka tarkentavat esitettyjä painopisteitä. Muiden tahojen toimenpiteet noudattelevat pitkälti sovittua painopisteluokitusta, mutta toimenpiteitä edistävillä tahoilla on suurempi vapaus toteuttaa toimia resurssitilanteeseensa ja toimenkuvaansa soveltuvalla tavalla.

Ohjelmassa esitetään, että Helsingin poikkihallinnollisen liikenneturvallisuustyöryhmän toiminta vakiinnutetaan nykyisen toimenpiteitä koordinoivan työryhmän pohjalta. HSL pitää hyvänä ajatuksena, että Helsinkiin perustetaan pysyvä liikenneturvallisuustyöryhmä ja HSL on mielellään mukana Helsingin liikenneturvallisuustyöryhmässä myös jatkossa. Yhteistyöryhmässä olisi hyvä käsitellä ja seurata ajankohtaisen liikenneturvallisuuden tilannekuvaa ja välittää tietoa tilannekuvasta muillekin tahoille hyödynnettäväksi.

Ohjelmassa esitetään myös, että tiedonvaihtoa ja parhaiden kokemusten jakamista lisätään perustettavaksi ehdotetulla suurten kotimaisten kaupunkien liikenneturvallisuusfoorumilla. HSL on kiinnostunut osallistumaan mahdolliseen perustettavaan liikenneturvallisuuden yhteistyöfoorumiin.

Toimenpiteiden vaikutus HSL:n toimintaan ja toimintaympäristöön sekä HSL:n edustamaan ryhmään:

HSL on ollut mukana kehittämissuunnitelman laatimisessa ja toimenpiteet on valittu yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. HSL on sitoutunut toteuttamaan vastuullaan olevia toimenpiteitä.

Toimenpideohjelmassa HSL:n vastuulla ovat seuraavat toimenpiteet:

- Tehdään yhteistyötä joukkoliikenteen reittien katu- ja liikennejärjestelyihin liittyen, esimerkiksi työmaajärjestelyt ja kadunylitykset pysäkeille.
- Huolehditaan joukkoliikenteen hyvästä liikenneturvallisuustasosta yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa. Järjestetään kuljettajakoulutuksia, joissa liikenneturvallisuus on yhtenä pääteemana.
- Syvennetään liikenneturvallisuusteemaa MAL 2023 -suunnitelman päivityskierroksella osana liikennejärjestelmän sosiaalisten ja terveysvaikutusten arviointia.

HSL haluaa vielä tuoda esille joukkoliikenteen järjestelyihin liittyviin toimenpiteisiin alla olevia tarpeita.





turvallisuudentunteeseen. Koronapandemian myötä myös liikkumisen terveysturvallisuus on noussut tärkeään rooliin. Joukkoliikenteestä vastaavana toimijana HSL on varmistanut pandemian aikana terveysturvallisuutta monin tavoin. Turvallisuudentunne on ensiarvoisen tärkeää matkustajien palaamisessa joukkoliikenteeseen.

Liitteet:

Ohjelman liitteisiin on koottu paljon tietoa liikenneturvallisuudesta ja sen tilanteesta Helsingissä. HSL pitää ansiokkaana, että Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman yhteydessä on selvitetty myös kansainvälisiä esimerkkejä liikenneturvallisuussuunnitelmista ja -ohjelmista.

Lopuksi:

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma 2022-2026 on kattava ja konkreettinen ohjelma, jonka valmistelussa on hyödynnetty runsaasti vuorovaikutusta. Myös HSL:n edustajia on kuultu valmistelun aikana. HSL kiittää hyvästä yhteistyöstä valmistelussa ja ansiokkaasta lopputuloksesta sekä toivoo hyvän yhteistyön jatkuvan myös tulevaisuudessa.

## Vastine:

Helsingin seudun liikenne tulee olemaan yksi toimijoista, jonka edustajan nimeämistä tullaan esittämään uuteen vakiinnutettavaan liikenneturvallisuustyöryhmään. Lisäksi HSL:n edustaja voidaan kutsua kehittämisohjelman toimenpiteen mukaiseen suurten kotimaisten kaupunkien liikenneturvallisuuden yhteistyöfoorumiin.

HSL:n esille tuomiin joukkoliikenteen järjestelyihin liittyvät toimenpiteet voidaan huomioida mahdollisuuksien mukaan myös liikennesuunnittelussa. Korotettujen suojateiden käyttäminen koulujen läheisyydessä on kuitenkin tärkeää, sillä LED-valoilla ei saavuteta yhtä tehokasta vaikutusta ajonopeuksiin kuin rakenteellisilla hidasteilla. Bussireitit huomioidaan kuitenkin aina liikennesuunnittelussa.

Helsingin kaupunki pitää myös erittäin tärkeänä jatkaa hyvää yhteistyötä Helsingin seudun liikenteen kanssa liikenneturvallisuuteen liittyen.

## 2.2. Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry

Erittäin hyvä ja kunnianhimoinen suunnitelma!

Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry:n (Hely) tehtävänä on edistää kaikkien tienkäyttäjien turvallista liikkumista. Toiminnot painottuvat erityisesti suojattomimpiin liikkujiin: jalankulkijoihin, pyöräilijöihin, lapsiin ja nuoriin, ikäihmisiin, maahanmuuttajiin sekä vammaisiin henkilöihin.

Toimintatapoja ovat valistus ja viestintä, kampanjat, tapahtumat, turvaistuinten vuokraus, liukuasteiden myynti ja monipuolinen yhteistyö muiden eri toimijoiden kanssa.

Helsingin liikenneturvallisuustyön strategiset linjaukset (turvallinen, viihtyisä, sujuva, helppo ja välittävä) käyvät hyvin yksiin Helyn arvojen kanssa (turvallisuus, tasapuolisuus, empaattisuus, pyyteettömyys).

Pitkän tähtäimen tavoitteet vähentää erityisesti lasten ja nuoren sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia ovat samat kuin Helyn.

Ohessa muutamia nostoja, jotka tulevat olemaan erityisasemassa Helyn tulevien vuosien toimintasuunnitelmissa:

Toimenpide A.3. Kohderyhmien pääreittien liikenneturvallisuusauditointi 2025 sekä D.10. Koulu- ja koulureittien liikennejärjestelyjen turvallisuustarkastelut 2026 antavat hyvää taustatietoa esim. suojatiepäivystyksille ja fillaritapahtumille koulujen alkaessa.

Toimenpide B.5: Olemassa olevien liittymien ja risteysten turvallisuuskartoitus ja toimeenpano 2025 antaa hyvää taustatietoa some-viestintään, kampanjoihin, kaupunginosayhdistystapaamiin jne.

Toimenpide D.10. Ohjeistuksen päivitys kevyiden sähköajoneuvojen palveluntarjoajille tukee loistavasti Helyn jo käynnissä olevaa yhteistyötä sähköpotkulautoyrittäjien kanssa.

Toimenpiteet E.12-15. antavat arvokasta taustatietoa vuosittaisen toimintasuunnitelman laatimiseksi.

Toimenpide F.16. Alueelliset liikenneturvallisuus selvitykset antavat arvokasta tietoa kaupunginosayhdistysten kanssa tehtävään liikenneturvallisuustyöhön.

Toimenpide G.19. Turvallista talvihoitoa ja toimenpide G.20. Jalankulun ja pyöräilyn tehostetun talvihoidon verkoston laajentaminen ja toimenpide G.21. Tonttikatujen pysäköinti antavat arvokasta tietoa katuosuuksista, jotka eivät vielä kuulu tehostetun talvihoidon piiriin, mutta jotka ovat aktiivisesti jalankulkijoiden käytössä. Nämä huomioiden voidaan suunnata mm. liukuesteiden myyntikampanjoita lähelle alueen asukkaita ja alueella liikkuja.

Toimenpide H.22. Toteutetaan Katutöiden haittojen vähentäminen -hankkeessa esitettyjä toimenpiteitä antaa arvokasta kohdetietoa esimerkiksi poikkeusjärjestelyistä tiedottamiseen Helyn jäsenjärjestöille (Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset, Helsingin Polkupyöräilijät ry.) ja kaupunginosayhdistyksille.

Kehittämishjelma tukee saumattomasti Helyn toimintaa tulevina vuosina. Erityisesti uusien kevyiden sähköajoneuvojen tuleminen katukuvaan ja niihin liittyvien liikenneturvallisuusuhkien ymmärtäminen ja niiden minimointi ovat Helylle tärkeä uusi alue ja kaikki tähän liittyvä tieto ja toimenpiteet ovat Helyn kannalta erityisen tärkeitä ja mielenkiintoisia.

## **Vastine:**

Helsingin kaupunki pitää Helsingin liikenneturvallisuusyhdistyksen toimintaa erittäin tärkeänä ja pitää myös tärkeänä jatkaa yhteistyötä uudessa vakiinnutettavassa liikenneturvallisuustyöryhmässä.

## **2.3. Liikenneturva**

Liikenneturva pitää kehittämishjelman luonnosta laadukkaasti valmisteltuna. Nollavisio ohjaa selvästi ohjelman toimenpiteitä ja tavoitteet on asetettu korkealle. Ohjelmaa laadittaessa kaupungin eri hallinnonalojen lisäksi eri sidosryhmät otettiin kiitettävästi mukaan valmistelutyöhön ja

toimenpiteitä suunniteltiin yhdessä. Liikenneturva on vahvasti sitoutunut yhteiseen työhön liikenekasvatuksen, -koulutuksen ja -viestinnän toimenpiteiden osalta. Kehittämishjelmassa on suunnattu ajatusta myös siihen suuntaan, että kaupungin omiin toimintoihin ja toimintamalleihin saadaan vahvemmin liikenneturvallisuusaiheet mukaan. Näin turvallinen liikkuminen tulee luonnolliseksi osaksi kaupunkilaisten arkea.

Kehittämishjelman toteuttamisessa on tärkeä jatkaa aktiivista vuoropuhelua eri toimijoiden kesken. Erityisen hyvä toimenpide ohjelman toteuttamisen turvaamiseksi on poikkihallinnollisen ja sidosryhmjäseniä sisältävän liikenneturvallisuusystöryhmän toiminnan jatkaminen. Ryhmän toimintaa on hyvä aktivoida ja kehittää lisää. Näin työhön saadaan lisää suunnitelmallisuutta ja pitkäjänteisyyttä kohti yhteisiä tavoitteita.

Vaikka kehittämishjelman pääpaino ymmärrettävästi on jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantamisessa, voidaan kuitenkin todeta, että Helsingissä liikenteessä kuolleista (2011–2020) on yli 40 % ollut moottoriajoneuvojen kuljettajia tai matkustajia. Näistä puolet on kuollut onnettomuudessa valtion maantieverkolla ja puolet katuverkolla. Yksi liikenneturvallisuusriski on liityttäessä katuverkolta ulosmenoväylälle, joka on useampikaistainen ajosuunnat eroteltu väylä. Tällaisissa saattaa olla mahdollisuus liittymässä harhautua ajamaan vastoin ajosuuntaa. Näiden onnettomuuksien välttämiseksi tulisi potentiaaliset turmaristeykset kartoittaa ja tarkistaa liikenteen ohjaus väärinajamisen torjumiseksi.

Kehittämishjelmassa on kiinnitetty kiitettävästi huomiota risteysturvallisuuteen erityisesti jalankulku ja pyöräily huomioiden. Usein näissä risteysturmista on osallisena raskas ajoneuvo, josta näkyvyys varsinkin takaa samasta suunnasta tuleviin jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin on heikko. Ajoneuvotekniikassa tähän ongelmaan on jo myös kiinnitetty huomiota. Tuleva Direct-Vision vaatimus kaupunkiliikenteessä käytettävälle raskaille ajoneuvoille on osa ratkaisua. Helsingin kaupungin tulisi HSL:n ja HSY:n kanssa yhteistyössä selvittää, miten kaupunki voisi edistää tämä ja muiden vastaavien ajoneuvoteknisten ratkaisujen käyttöä esimerkiksi vaatimalla sitä kuljetusten kilpailutuksissa.

## **Vastine:**

Helsingin kaupunki on samaa mieltä Liikenneturvan kanssa, että myös moottoriajoneuvojen kuljettajien ja matkustajien turvallisuuteen on kiinnitettävä huomiota. Vaikka kehittämishjelman erityiset kohderyhmät ovat kulkumuodoista jalankulkijat ja pyöräilijät, vaikuttavat suurin osa toimenpiteistä positiivisesti myös moottoriajoneuvojen liikenneturvallisuuteen. Erityisesti liittymien ja risteysten turvallisuuden parantaminen, liikenteen rauhoittaminen, liikenneturvallisuusinvestointien ohjelmointi, turvallisuuslähtöinen valaistus ja kunnossapito sekä työmaiden liikennejärjestelyjen turvallisuuden parantaminen vaikuttavat kaikkiin kulkumuotoihin. Esimerkiksi liittymiä ja risteysiä parannettaessa huomioidaan suunnittelussa kaikkien kulkumuotojen turvallisuus.

Ajoneuvoteknisten ratkaisujen käytön edistäminen on tärkeä osa liikenneturvallisuutta. Vaikuttavin keino saada uutta tekniikka käyttöön ajoneuvokannassa on lainsäädäntö ja kansainväliset säädökset. Kaupunki voi luonnollisesti tehdä omalta osaltaan mahdollisia keinoja asian edistämiseksi. Asiaa voidaan käsitellä esimerkiksi tulevan liikenneturvallisuusystöryhmän kokouksissa.

## 2.4. Autoliiton Helsingin seudun osasto

Ohjelmaluonnos perustuu kovasti jalankulkuliikenteeseen ja polkupyöräilyyn. Tuntuu siltä, että ohjelman laatijat ovat suorastaan tarkoituksella jättäneet henkilöautoliikenteen hyvin vähälle huomiolle puhumattakaan jakeluliikenteestä, mikä on kaupungin toiminnan ja elinvoimaisuuden kannalta täysin olennainen liikennemuoto. Myös raskaan liikenteen läpikulku satamista ulosmenoteille on jäänyt huomioimatta.

Jopa ohjelmaraportin otsikkokuva on oireellinen. On onnistuttu saamaan kuvaan Helsingin ydinkeskustassa risteys, jossa näkyy pelkästään jalankulkijoita sekä yksi pyöräilijä ja yksi sähköpotkulautilija. Lisäksi mukaan on mahtunut kolme raitiovaunua, mutta ainoa auto seisoo punaisissa valoissa raitiovaunun takana. Ei tämä anna oikeaa kuvaa Helsingin keskustan liikenteestä. Toisaalta taas sivun 14 iltakuvassa ei näy jalankulkijoita tai joukkoliikennettä, vain auton valoja. Mitä tällä halutaan viestittää?

Pyysitte kuvaamaan miten esitetyt toimenpiteet vaikuttavat organisaatiomme toimintaan. No ei mitenkään, Autoliiton Helsingin seudun osasto jatkaa sääntömääräistä toimintaansa autoilijoiden edunvalvojana ja liikenneympäristön tarkkailijana ja turvallisuuden edistäjänä. Kaikesta huolimatta ohjelmassa esitetään paljon hyviä ajatuksia turvallisuuden kehittämisestä, mutta seuraaviin kohtiin haluamme kiinnittää huomiota:

Kadunylityspaikoista:

Kadunylitysten turvallisuuden parantamiseksi esitetään lukuisia toimenpiteitä. Luettelosta kuitenkin puuttuu kaikkein tärkein eli se, että suojatietä lähestyvälle autoilijoille annetaan mahdollisuus havaita suojatien olemassaolo mahdollisimman ajoissa. Suojatiet pitäisi varustaa sekä suojatielikennemerkein että ajoratamaalauksin. Suomen ilmasto huomioiden pelkät maalaukset eivät ole aina havaittavissa. Liikennemerkit ja maalaukset olisi pidettävä myös hyvässä kunnossa. Tällä hetkellä kunnossapito on monin paikoin ala-arvoista.

Suojatiet tulee valaista muusta katuvalaistuksesta eroavasti niin, että jo kaukaa pystyy havaitsemaan edessä olevan suojatien. Kaiken tämän lisäksi suojateiden määrää pitäisi vähentää nykyisestäään ja sijoitusta harkita, jolloin ne kiinnittäisivät enemmän huomiota, eikä pääkaduilla saisi olla yhtään suojatietä ilman valo-ohjausta.

Liikenteen rauhoittamisesta:

Liikenteen rauhoittamiskeinoja ovat suunnitelman mukaan muun muassa ajonopeuksien hidastaminen (ilmeisesti nopeusrajoitukset ja hidasteet), läpiajon hillitseminen (ilmeisesti läpiajokieltojen lisääminen) ja liikennemäärien vähentäminen (ilmeisesti erilaiset autoilun vaikeuttamistoimenpiteet sekä pysäköinti- ja jopa ruuhkamaksut). Ajonopeuksien hillitseminen on koulujen ja vilkkaiden kadunylityspaikkojen kohdalla perusteltua, mutta yleisesti ottaen liikenteen rauhoittaminen viittaa autoliikennettä vaikeuttaviin toimenpiteisiin.

Tällaisten toimenpiteiden toteuttaminen ei ole oikein, koska henkilöautoilu on koko pääkaupunkiseudun tärkein liikennemuoto (Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, HSL 2019) ja asukkaiden enemmistölle elämän välttämättömyys.

Henkilöautoilua ei tule ehdoin tahdoin vaikeuttaa, vaikka se näyttää olevan eräs ohjelman kantava ajatus. Autoliikenteen vaikeuttaminen haittaa myös jakeluliikennettä ja samalla näivettää keskustan liike-elämää, koska se karkottaa ostovoimaisia asiakkaita, mistä on olemassa myös näyttöä.

Autoilijoiden kannalta nopeusrajoitusten pitää olla loogisia siten, että autoilija voi ympäristöstä mieltää millaisen rajoituksen alueella ollaan ilman, että saman korttelikadun varrella voi olla useampi eri nopeusrajoitus. Tarpeeton nopeusmittarin seuraaminen vie huomion ympäristöstä eikä edistä tarkoitettua turvallisuutta.

Polkupyöräilystä:

Pyöriteiden ja ajoratojen risteyskohdat ovat vaarallisia. Erityisesti paikat, joissa ajorataa käyttävä liikenne kääntyy risteyksessä oikealla ja vieressä oleva pyörätie jatkaa samansuuntaisesti suoraan jatkuvan kadun vieressä, ovat ajoneuvojen kuljettajille hankalia. Mahdollisuuksien mukaan tällaisissa paikoissa pitäisi pyöräliikenteen nopeutta hidastaa rakenteellisin keinoin.

Yksi mahdollisuus on viedä ylityspaikka – siellä missä se on mahdollista - risteävällä kadulla hieman pidemmälle suoraan menevän ajoradan vierestä. Autoilijoille pitää antaa mahdollisuus havaita lähestyvät pyöräilijät ajoissa.

Ohjelmassa ehdotetaan kokeiltavaksi pyöräliikenteen vihreää aaltoa. Kaiken järjen mukaan se heikentäisi moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuutta ja omalta osaltaan aiheuttaisi liikenteeseen ruuhkautumista ja lisäisi päästöjä. On vaikea nähdä, millä tavoin pyöräliikenteen vihreä aalto kohtaisi liikenneturvallisuutta. Muulle liikenteelle siitä aiheutuva haitta on todennäköisesti kohtuuton. Suunnitelma toteutuessaan lisäisi pyöräilijöiden vauhtia ja vaaraa myös jalankulkijoille.

Keskustatunnelista:

Keskustatunneli eli maanalainen kokoojakatu, joka yhdistää itä-länsisuuntaiset väylät Helsingin keskustan ali, parantaisi monin tavoin liikenneturvallisuutta. Se keventäisi liikennepaineita ydinkeskustassa ja lisäisi myös viihtyisyyttä ja kaiken muun ohella olisi suuri ympäristöteko.

Itse asiassa tunnelin toteuttaminen olisi ainoa realistinen tapa ratkaista Helsingin kasvavan liikenteen haasteet. Vaikka henkilöautoilua kuinka rajoitettaisiin, kasvavassa kaupungissa liikenne tulee lisääntymään, samoin läpikulkuliikenne satamista. Turvallisin liikenneyhteys Länsisatamasta pohjoisen ja idän suuntaan on maan alla. Valitettavasti keskustatunnelin suunnitteleminen on Helsingin kaupungin toimesta keskeytetty. Päätös pitää kumota ja suunnittelua on ohjelmakauden aikana jatkettava lopullisena tavoitteena aloittaa tunnelin rakentaminen vielä tällä vuosikymmenellä. Ajatus pitäisi ehdottomasti lisätä ohjelmaan, jotta päätöksentekoeleimille tulee tarve ottaa asia pikimmiten käsiteltäväksi.

## **Vastine:**

Kehittämisohjelman erityiset kohderyhmät on valittu sillä perusteella, että kulkumuodoista eniten jalankulkijoita ja pyöräilijöitä kuolee tai loukkaantuu vakavasti Helsingin liikenteessä. Lisäksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumiset ja liukastumiset, ovat sellaisia onnettomuuksia, joissa loukkaantuu paljon ihmisiä, mutta onnettomuudet jäävät virallisten tilastojen ulkopuolelle. Rajallisten resurssien vuoksi ohjelmaan on valittu erityiset kohderyhmät, jotta voidaan löytää kaikista vaikuttavimmat toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Ohjelman toimenpiteet ovat kuitenkin sellaisia, jotka vaikuttavat myös autoliikenteen liikenneturvallisuuteen. Erityisesti liittymien ja risteysten turvallisuuden parantaminen, liikenteen rauhoittaminen, liikenneturvallisuusinvestointien ohjelmointi, turvallisuuslähtöinen valaistus ja kunnossapito sekä työmaiden liikennejärjestelyjen turvallisuuden parantaminen vaikuttavat kaikkiin kulkumuotoihin. Esimerkiksi liittymiä ja risteysiä parannettaessa huomioidaan suunnittelussa kaikkien kulkumuotojen turvallisuus.

Raporttiluonnoksen kuvat on kuvattu todellisista liikennetilanteista. Sattuma on vaikuttanut, että otsikkokuvaan ei ole osunut kuin yksi auto kuvaan. Iltakuva on otettu valotustekniikalla, joka saa autojen valot näyttämään pitkiltä valoviiruilta. Tekniikka vaikuttaa myös siihen, että jalankulkijoita ei välttämättä näy kuvassa, vaikka niitä olisi kaduilla liikkunut. Tarkkaan katsoen voi havaita kuvassa jalankulkijoita, mutta ne ovat hyvin sumentuneita. Kuvat on valittu raporttiin osin esteettisistä syistä ja osin aihealueisiin liittyen. Myös eri kulkumuotoja ja erilaisia liikkujaryhmiä on yritetty esittää mahdollisimman laajasti. Lopulliseen raporttiin on valittu osittain eri kuvia kuin luonnoksessa, jotta kuvat edustaisivat vielä paremmin moninaista liikkujaryhmää Helsingissä.

Kadunylitysten parantamiseen liittyen käynnistetään ohjelmassa esitetty projekti vuonna 2022. Ohjelmassa ei ole esitetty tarkemmin erilaisia vaihtoehtoja kadunylitysten parantamiseksi eikä merkintä- ja valaistusperiaatteita. Näiden reunaehdot on määritelty muissa tarkemmissa suunnitteluohjeissa. Lausunnossa on hyviä huomioita asiaan liittyen ja nämä huomioidaan tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

Liikenteen rauhoittamisen toimenpiteet keskitetään paikalliskaduille, jolloin niiden vaikutus auto liikenteen sujuvuuteen on vähäisempi. Suurin osa liikennesuoritteesta tapahtuu pääverkolla moottoriväyillä ja pääkaduilla. Läpiajon hillitsemistä ja liikennemäärien vähentämistä voidaan alueellisesti ohjata esimerkiksi tekemällä pääkaduilla kulkevasta reitistä sujuvampi, jotta asuinalueen paikalliskaduille ei ohjaudu läpiajoliikennettä.

Pyöräliikenteen risteysalueiden suunnittelussa hyödynnetään tutkimustietoa onnettomuuksia aiheuttavista liikennejärjestelyistä ja uusimpia suunnitteluohjeita. Sopiva liikennejärjestely riippuu monesta seikasta, joten yhtä parasta ratkaisua kaikkiiin kohteisiin on haastavaa esittää. Pyöräliikenteen vihreä aalto on vain yksi esimerkki uusista mahdollisista liikenneturvallisuusratkaisuista ja sen päättämisestä lopulliseen kokeiluun ei ole vielä varmuutta.

Keskustatunneltia on selvitetty osana kaupunkistrategiaa valtuustokaudella 2017–2021. Selvitystyö on keskeytetty kaupunkiympäristölautakunnan päätöksellä. Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa esitetään pääosin vain erilaisia suunnitteluperiaatteiden päivittämistöitä ja toimintamallien kehittämistä. Suuret investoinnit vaativat oman päätöksentekoprosessinsa, joten ne eivät sovellu liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa päätettäväksi. Keskustan ja lähialueiden tarkempia liikennetarkoituksia edistetään siten muissa yhteyksissä.

## 2.5. Helsingin Invalidien Yhdistys ry

Helsingin Invalidien Yhdistys pitää erinomaisena Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman liikenneturvallisuuteen liittyviä toimintalinjauksia, takaavaan: kaupunkitila suunnitellaan kokonaisuutena ja huolehditaan kävely-yhteyksien jatkuvuudesta, virikkeisyydestä, esteettömyydestä ja kaupunkitila ja liikenneympäristö on erityisen tärkeä meille, jotka emme pysty hahmottamaan liikenteen riskejä erilaisista toimintakyvyn rajoitteista johtuen.

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman erityisiksi kohderyhmiksi on nostettu ikäryhmistä lapset ja nuoret sekä liikkujaryhmistä jalankulkijat ja pyöräilijät. Helsingin Invalidien Yhdistys pitää tärkeänä, että erityisiin kohderyhmiin lisätään hitaasti liikkuvat ja/tai apuvälineitä käyttävät, kuten eri tavoin liikkumisrajoitteiset tai näkövammaiset ihmiset. Mahdollistamalla näiden ryhmien turvallinen liikkuminen kaupungissa edistetään kaikkien liikenneturvallisuutta.

Eri tavoin vammaisia on joka ikäryhmässä, ja he liikkuvat kaikkialla kaupungissa usein apuvälineen kanssa kulkien jalan tai käyttäen kaikkia julkisia liikennevälineitä. toimintakyvyn rajoitteet

tekevät liikkumisen nopeatempoisessa liikenteessä erityisen stressaavaksi ja turvattomaksi. Asiaa pahentaa se, että hitaasti liikkuvia pidetään liikenteen tukkona ja heihin suhtaudutaan usein vihamielisesti.

Helsingin Invalidien Yhdistys yhtyy Helsingin vammaisneuvoston 4.6. päivätyyn lausuntoon ja nostaa siinä esitetyn lisäksi esiin seuraavaa:

### 3.2. Kaupunkiympäristön toimialan toimenpiteet

#### C. Kadunylitysten turvallisuuden parantaminen

Mahdollisimman moni suojatie tulisi rakentaa valo-ohjatuksi. Valo-ohjatun suojatien ylittävälle tarkoitetut painikkeet tulisi asettaa siten, että niihin ylettyä myös pyörätuolilla tai muulla apuvälineellä liikkuvat. Ylityspainikkeet ovat usein liian korkealla ja varsinkin talvella lumiasteiden takana saavuttamattomissa. Painikkeet on usein sijoitettu siten, että niiden edessä on korkea reuna-akivi, joka estää tien ylityksen esim. pyörätuolilla. Pyöräilijöiden käyttöön suunniteltujen viistoreunaisten suojateiden osuuksilla ei aina löydy ylityspainiketta. Pyörätuolilla liikkujan pitää ensin kelata painamaan ylityspainiketta jalankulkijoiden puolella ja sen jälkeen yrittää ehtiä ylittämään katu suojatien toiselta laidalta, jossa on viistottu katukivi.

Kadun ylitys vihreän jalankulkijavalon palaessa ei hitaasti kulkevalta aina onnistu, vaan valo ehtii vaihtua punaiseksi ennen pääsyä tien toiselle laidalle. Voisiko hitaasti kulkeville kadun ylittäjille olla oma hitaasti liikkuville tarkoitettu painike, joka antaisi muutaman hetken lisäaikaa kadun ylitykseen? Tällaisia painikkeita löytyy jo nyt mm. raitiotievaunuista.

#### H. Työmaiden liikennejärjestelyjen turvallisuuden parantaminen

Kaupungin sivustolta (esimerkiksi [hel.fi/esteettomyys](http://hel.fi/esteettomyys)) tulisi löytyä ajantasaista tietoa työmaista ja muista liikkumista hankaloittavista korjaustoista, kuten katutöistä ja niiden erityisjärjestelyistä tai metroaseman hissien toimintahäiriöistä.

Vammaisneuvosto ja vammaisjärjestöt voisivat siten helposti lisätä omille sivuilleen linkin tähän kaupungin ylläpitämään infoon, jotta tieto leviäisi mahdollisimman laajasti.

Jalkakäytävien työmaat katkaisevat jalankulkureitin usein kokonaan. työmaiden aitaan sijoitettu kiertotien merkki ei paljon lohduta pyörätuolilla tai sähkömopolla liikkujaa, jos tien ylitykseen estää korkea katukivetys. On palattava pitkä matka takaisin etsimään sopivaa loivaa kadunylityspaikkaa. Työmaan kohdalle tulisi joko asettaa siirrettävät rampit kummallekin puolelle katu tai ilmoittaa jalkakäytävän katkaisusta jo aiemmin kohdassa, jossa tien voi turvallisesti ylittää.

#### D. Liikenteen rauhoittaminen

Polkupyöräily on lisääntynyt voimakkaasti. Pyöräily sinänsä on kannatettavaa, mutta valitettavan usein sattuu vaaratilanteita, kun hitaasti apuvälineellä liikkuvan ohittaa kovalla vauhdilla ajava äänetön polkupyöräilijä. Pyöräilijöille tulisi olla selkeät liikennesäännöt ja heitä tulisi ohjeistaa mm. varoitusmerkin antamisesta tarpeeksi kaukaa ennen ohittamista.

#### 11. Ohjeistuksen päivitys kevyiden sähköajoneuvojen palveluntarjoajille

Jalankulkureitille jätetyt sähköpotkulaudat ovat tehokas este apuvälineillä liikkuvan etenemiselle. Myös sokeille yllättäen eteen tulevat sähköpotkulaudat ovat vaarallisia. Sähköpotkulautojen py-



säköinnin vaaraton pysäköinti tulee saattaa kuntoon yhdessä palveluntarjoajien kanssa. On harvittava sakkomaksun käyttöönottoa niille, jotka jättävät sähköpotkulaudat vaarallisesti jalankulkuväylille.

### 3.3 Muiden tahojen toimenpiteet Helsingin seudun liikenne

” H u o l e h j a k u l k u l i i k e t e n h y v ä s t ä l i i k e n n e t u r v a l l i s u u s t a s o s t a y h t e i s t y ö s s ä l i i k e n n ö i t s i j ö i d e n k a n s s a . J ä r j e s t e t ä ä n k u l j e t t a j a k o u l u t u k s i a , j o i s s a l i i k e n n e t u r v a l l i s u u s o n y h t e n ä p ä ä t e e m a n a . ”

Kuljettajien koulutukseen tulisi lisätä myös vammaisten ihmisten kohtaaminen, erityisesti avustaminen bussiin noustessa ja sieltä poistuttaessa.

## Vastine:

Kehittämishjelman erityiset kohderyhmät on valittu sillä perusteella, että kulkumuodoista eniten jalankulkijoita ja pyöräilijöitä kuolee tai loukkaantuu vakavasti Helsingin liikenteessä. Lisäksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumiset ja liukastumiset, ovat sellaisia onnettomuuksia, joissa loukkaantuu paljon ihmisiä, mutta onnettomuudet jäävät virallisten tilastojen ulkopuolelle. Rajallisten resurssien vuoksi ohjelmaan on valittu erityiset kohderyhmät, jotta voidaan löytää kaikista vaikuttavimmat toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Ohjelman toimenpiteet ovat kuitenkin sellaisia, jotka vaikuttavat myös hitaasti liikkuvien ja apuvälineitä käyttävien liikenneturvallisuuteen. Nämä kohderyhmät otetaan erityisen tarkkaan jalankulkijoiden olosuhteita kehitettäessä. Erityisiä kohderyhmiä ei ole muokattu lopulliseen raporttiin, mutta lausunnossa esitetyt painotukset huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Valo-ohjattuja suojateitä ollaan lisäämässä pääkaduille, mutta hiljaisen liikenteen kaduilla ne eivät välttämättä ole paras ratkaisu. Vähäliikenteisellä kadulla jalankulkijavalot voivat houkuttaa kävelemään punaisia päin, mikä saattaa lisätä onnettomuusriskiä. Monessa tilanteessa rakenteellisilla hidasteilla saavutetaan parempi turvallisuustaso. Esteettömyyteen kiinnitetään huomiota uusissa katusuunnittelun tyyppiirustuksissa ja uusissa katuja rakennetaan tyyppiirustusten mukaisesti. Vanhalla katuverkolla on kuitenkin runsaasti heikomman esteettömyystason mukaisia ratkaisuja, joiden korjaaminen on pitkäkestoinen projekti.

Liikennevalojen ohjelmoinnissa pitää huomioida monta eri tekijää ja varsinkin suurissa risteyksissä monta eri tulosuuntaa. Tällöin valovaiheiden pidentäminen voi vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen negatiivisesti kaikilla kulkumuodoilla. Erilaisia uusia liikenneturvallisuusratkaisuja on kuitenkin mahdollisuus selvittää ja ohjelman toimenpide 6. liittykin tähän teemaan.

Työmaista ja muista poikkeusjärjestelyistä ilmoitetaan yleensä kanavissa, joiden vastuulle poikkeusjärjestelyt kuuluvat. Tämä voi aiheuttaa epäselvyyksiä, jos asukas ei seuraa juuri tämän toimijan tiedotuskanavia. Kaupungin viestintä kuitenkin tiedottaa merkittävimmistä hankkeista aktiivisesti, joten kaupungin etusivun tiedotteita ja sosiaalisen median kanavia seuraamalla saa hyvän kuvan tärkeimmistä hankkeista. Toimenpide 22. sisältää Katutöiden haittojen vähentäminen -hankkeessa toteutettavat kaikki toimenpiteet. Hankkeessa tarkastellaan laajasti eri näkökulmia työmaiden haittojen vähentämiseksi. Paremmat tilapäiset liikennejärjestelyt ja opastuksen kehittäminen sisältyvät hankkeeseen.

Pyöräilyn ja jalankulkijoiden välisiä konflikteja vähennetään parhaiten erottamalla kulkumuodot omille väylilleen. Tätä kaupunki pyrkii toteuttamaan rakentamalla koko kaupungin kattavaa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa, jossa pyörien paikka on omilla väylillään erillään jalankulkijoista.

Pyöräilijöiden liikennekasvatusta ja tiedotusta lainsäädännöstä toteuttavat toimenpiteissään muun muassa Liikenneturva, Helsingin liikenneturvallisuuksyhdistys ja Helsingin kasvatuksen ja koulutuksen toimiala.

Sähköpotkulautojen pysäköintiin etsitään ratkaisuja syksyllä 2021 ja kaupunki tutkii, onko esim. keskustaan mahdollista merkitä pysäköintialueita sähköpotkulaudoille. Sakkomaksun käyttöönotto ei ole kaupungin toimivallassa tai käytännössä toteutettavissa. Nykyinen lainsäädäntö antaa kaupungeille hyvin rajalliset mahdollisuudet säädellä kevyiden sähköajoneuvojen palveluntarjoajien toimintaa. Kaupunki voi kuitenkin neuvotella yritysten kanssa ja antaa ohjeistuksia, joita kuitenkin yritykset noudattavat vapaaehtoisesti. Varsinaista lupamenettelyä yrityksille ei ole olemassa, jonka kautta voitaisiin asettaa ehtoja yrityksille.

Helsingin kaupunki voi välittää viestiä HSL:n suuntaan, jotta koulutuksissa osataan huomioida lausunnossa mainitut toiveet.

## 2.6. Helsingin ja Uudenmaan näkövammaiset ry

HUN pitää Helsingin liikenneturvallisuuksystön visiota kunnianhimoisena ja kehittämisohjelman toimia kaikilta osin tavoiteltavina. HUN kommentoi kohtien:

2. (Liikenneturvallisuuksystön tavoitteet ja kohderyhmät),
3. (Kehittämisohjelman toimenpiteet) ja
5. (Seuranta) sisältöä.

### 2. Liikenneturvallisuuksystön tavoitteet ja kohderyhmät

HUN huomauttaa, etteivät kohdan 2.2. toimenpiteiden painotukset kohdistu riittävästi ryhmiin, jotka ovat erityisen suojattomia liikenteessä. Näkövammaiset lapset ja nuoret ovat liikenteessä merkittävästi vammattomia ikätovereitaan heikommassa asemassa eikä lapsia ja nuoria näin ollen voida pitää yhtenäisenä ryhmänä. Jalankulkijaryhmään kuuluu yhä enenevässä määrin ikäihmisiä, joilla on näkö- ja kuulovamma ja sen vuoksi rajoittunut toimintakyky. Vanheneva väestönosa on aktiivinen ja osallistuva ja liikkuu kaupungissa laajalti, joten vammaiset ikäihmiset tulee ottaa ohjelmassa huomioon. HUN ehdottaa, että näkövammaiset on syytä nostaa kehittämisohjelman erityiskohderyhmäksi.

### 3. Kehittämisohjelman toimenpiteet

Huomioon otettavaa on, että kohdan 5.2. mukaan kehittämistavoitteet päivitetään ja toimenpiteitä tarkastellaan vuonna 2026, mutta niiden otaksutaan jatkuvan samoina aina vuoteen 2030 asti. HUN pitää tärkeänä, että näin pitkän ajanjakson suunnitelmissa painotetaan vammaisten turvallista liikkumista.

#### 3.2. Kaupunkiympäristön toimialan tavoitteet

##### B. Liittymien ja risteysten turvallisuuden parantaminen

HUN katsoo, että kyseiseen toimenpidekokonaisuuteen tulee sisällyttää liikennevalojen yhteydessä käytettävien ääniopasteiden suunnitteluohjeiden päivitys. Samassa yhteydessä tulee laatia ohjeistus myös valo-ohjaamattomien risteysten ääniopasteista.

##### C. Kadunylitysten turvallisuuden parantaminen

HUN toteaa, että tämän kokonaisuuden osana tulee selvittää ratkaisut näkövammaisten turvallisuudelle kadunylityksille ja laatia niitä koskevat suunnitteluohjeet. Käytännössä tämä tarkoittaa muun muassa soveltuvien ääni- ja valo-opasteiden määrittämistä.

Samoin tulee kyseiseen toimenpidekokonaisuuteen sisällyttää niin sanottujen ylityspaikkojen turvallisuuden selvittäminen, tarpeellisten ohjaustekniikoiden kehittäminen ja näihin liittyvän ohjeistuksen laadinta.

#### H. Työmaiden liikennejärjestelyjen turvallisuuden parantaminen

HUN pitää välttämättömänä saavutettavan, työmaista varoittavan, digitaalisen informaatiojärjestelmän kehittämistä ja sen käyttöön velvoittavan ohjeistuksen laatimista. Tässä yhteydessä voidaan hyödyntää Hämeentien uudistamisen yhteydessä saatua kokemusta.

#### 5. Seuranta

HUN esittää, että kohdan 5.2. toimenpiteiden vaikutusten arviointia varten kaavailtuun poikkihallinnolliseen liikenneturvallisuustyöryhmään nimetään vammaisneuvostoedustus. Vammaisten asiantuntemusta tarvitaan arvioimaan liikkumisrajoitteisten osalta kehittämissuunnitelman toteutusta ja seuraamaan liikenneturvallisuustyön edistymistä.

### **Vastine:**

Kehittämissuunnitelman erityiset kohderyhmät on valittu sillä perusteella, että kulkumuodoista eniten jalankulkijoita ja pyöräilijöitä kuolee tai loukkaantuu vakavasti Helsingin liikenteessä. Lisäksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumiset ja liukastumiset, ovat sellaisia onnettomuuksia, joissa loukkaantuu paljon ihmisiä, mutta onnettomuudet jäävät virallisten tilastojen ulkopuolelle. Ikäryhmittäin tarkasteltuna nuoret korostuvat onnettomuustarkastelussa. Asukaslukuun suhteutettuna 15–24-vuotiaita on onnettomuuksien uhreissa muita ikäryhmiä selvästi enemmän. Vaikka väkilukuun suhteutettuna heidän uhrimääränsä on vähentynyt 2010-luvun alusta, tilanne on edelleen muita ikäryhmiä heikompi. Lasten osuus onnettomuustilastoissa ei ole korkea, mutta lasten turvallisen liikkumisen varmistaminen korostui kehittämissuunnitelman laadinnan yhteydessä järjestetyissä työpajoissa, ja lapset nähtiin tärkeänä kohderyhmänä.

Rajallisten resurssien vuoksi ohjelmaan on valittu erityiset kohderyhmät, jotta voidaan löytää kaikista vaikuttavimmat toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Ohjelman toimenpiteet ovat kuitenkin sellaisia, jotka vaikuttavat myös näkövammaisten liikenneturvallisuuteen. Näkövammaiset otetaan erityisen tarkkaan huomioon jalankulkijoiden olosuhteita kehitettäessä. Erityisiä kohderyhmiä ei ole muokattu lopulliseen raporttiin, mutta lausunnossa esitetyt painotukset huomioidaan jatkosuunnittelussa. Vammaisten turvallinen liikkuminen otetaan huomioon myös pidemmän aikavälin suunnitelmissa ja se on reunaehto kaikessa liikennesuunnittelussa.

Liikennevalojen ääniopasteiden suunnitteluohjeiden päivytystä voidaan tarkastella toimenpiteen 4. yhteydessä. Koko toimenpide on suunniteltu toteutettavaksi vuonna 2024, joten liikennevalojen ääniohjausta on mahdollista tarkastella myös erikseen jo ennen tätä. Toimenpiteessä 4. voidaan tarkastella myös muita ääniopasteita. Ylityspaikkojen turvallisuutta mietitään parhaillaan päivitettävissä katusuunnittelun tyyppiirustuksissa.

Työmaiden liikennejärjestelyjen turvallisuutta kehitetään Katutöiden haittojen vähentäminen -hankkeen yhteydessä. Tämän hankkeen tarkempi sisältö päätetään erikseen.

Vakiinnutettavan liikenneturvallisuustyöryhmän uudelleen nimeämistä valmistellaan syksyllä 2021 ja ryhmän toiminta on tarkoitus käynnistää vuonna 2022. Ryhmän kokoonpanoa on tarkoitus laajentaa ja vammaisneuvoston edustaja olisi ehdottoman tärkeää saada mukaan.

## 2.7. Helsingin kaupunginosat ry

Helsingin kaupungin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman 2022–2026 päätavoite, liikenneturvallisuuden parantaminen on mielestämme kaikin puolin hyväksyttävää ja tärkeää ja kannattamme esitettyjä toimenpiteitä. Haluamme kuitenkin kiinnittää erityistä huomiota jalankulkijoiden heikentyneeseen asemaan muiden liikennemuotojen rinnalla. Erityisesti heikommassa asemassa olevat jalan liikkuvat (mm. seniorit ja lastenvaunujen kanssa liikkuvat) tulee huomioida nykyistä paremmin jatkossa.

Vaaratilanteita syntyy paljon huolimattoman pyöräilyn ja lisääntyvän sähköpotkulautailun ja vastaavan kautta. Rekisterikilpien lisääminen tai mahdollinen ikärajojen asettaminen voisivat olla eräitä keinoja lisätä vastuullisuutta sähköpotkulautoja käyttäville. Turvallisuutta voitaisiin lisätä myös varaamalla kaikkialla riittävästi katutilaa myös jalan liikkujille. Liikenneturvallisuuden kasvattamisen tavoitteeseen voisi liittää mukaan jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamisen. Jos jalankulku ja pyöräily lisääntyvät, se voi kertoa liikkujien turvallisuudentunteen lisääntymisestä.

Helka kannustaa ohjelman seuraavan uudistamisen yhteydessä valmistelijoita ottamaan kaupunkilaisia mukaan ohjelman koostamiseen vahvemmin jo ohjelman laadinnan yhteydessä, digitaalisia välineitä hyödyntäen.

### Vastine:

Jalankulkijat on valittu kehittämisohjelman erityiseksi kohderyhmäksi, joten kulkumuodon turvallisuuden tullaan keskittymään erityisen tarkasti seuraavien vuosien aikana. Myös heikommassa asemassa olevat liikkujat tullaan huomioimaan suunnitelmissa.

Rekisterikilpien lisääminen tai ikärajojen asettaminen sähköpotkulaudoille pitäisi tapahtua lain-säädännön kautta tai vapaaehtoisesti potkulautoja vuokraavien operaattorien kautta. Helsingin kaupunki jatkaa kuitenkin neuvotteluja yritysten kanssa ja ylläpitää ohjeistusta palveluntarjoajille. Jalankulkutilaa pyritään varaamaan niin paljon kuin rajallisen katutilan puitteissa on mahdollista.

Liikenneturvallisuustavoitteisiin on raporttiin lisätty lausuntojen jälkeen maininnat, joiden mukaan onnettomuuksien vähenemisen lisäksi tavoitellaan jalankulun ja pyöräilyn suoritteiden kasvamista.

Kaupunkilaisia on osallistettu heti työn alussa syksyllä 2020 karttapohjaisella kyselyllä, johon osallistui lähes 6000 vastaajaa ja saatiin noin 29 000 karttamerkintää. Tammikuussa 2021 järjestettiin virtuaalinen sidosryhmätyöpaja, johon kutsuttiin kaikki kaupunginosayhdistykset sekä kymmeniä muita järjestöjä, neuvostoja ja yhdistyksiä. Raporttiluonnoksesta pyydettiin touko-kesäkuussa 2021 lausunnot sidosryhmiltä. Lisäksi kehittämisohjelman luonnosta esiteltiin Kerro kansasi -palvelussa, jossa kaikki asukkaat saivat kommentoida raporttiluonnosta. Kyselystä tiedotettiin myös kaikkia kaupunginosayhdistyksiä. Koronapandemian vuoksi perinteisiä asukastilaisuuksia ei valitettavasti ole voitu järjestää.

## 2.8. Helsingin polkupyöräilijät ry

Kehittämissuunnitelmassa on useita erinomaisia linjauksia liikenneturvallisuuden kehittämiseksi myös pyöräliikenteen osalta. Erityisen hienoa on mm. liikenteen rauhoittaminen, joka parantaa kaikkien liikkujien turvallisuutta sekä tiedolla johtaminen, jotta asia etenee varmasti oikeaan suuntaan.

Pyöräliikenteen osalta erityisen kannattava toimenpide on numero 5, jossa kehitetään risteysturvallisuutta. Olemme kuitenkin huolissaan toimenpiteen myöhäisestä aikataulusta vasta vuodelle 2025. Tämä toimenpide on sellainen, joka pitäisi käynnistää heti, sillä viime vuosina pyörällä liikkuvia on kuollut juurikin vaarallisissa risteyksissä (mm. Herttoniemessä ja Paciuksenkadulla). Pyöräliikenteen kannalta vaarallisimmat kuolemiin ja vakaviin loukkaantumisiin johtaneet risteykset ovat myös jo tiedossa ja näistä on mediassakin uutisoitu useasti esim. jo vuonna 2015: <https://yle.fi/uutiset/3-8233303>. Asiassa ei pitäisi enää tehdä ylimääräisiä kartoituksia, vaan ryhtyä ripeästi korjaustoimenpiteisiin, jotta yhtäkään turhaa kuolemaa ei enää pääse tapahtumaan.

Pyöräliikenteen osalta toivoisimme lisättäväksi toimenpiteeksi pyöräliikenteen yksisuuntaisen tavoiteverkon ripeämpää toteuttamista. Kaupunki on useissa omissa selvityksissään saanut selville, että yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt ovat risteyksissä neljä kertaa turvallisemmat kuin kaksisuuntaiset pyörätiet. Verkkotasolla risteyskohtia on kymmeniä ellei satoja ja mikäli näissä tapahtuu nelinkertainen määrä onnettomuuksia tulee vanhanaikaisissa risteyksissä tapahtumaan kymmeniä ellei satoja onnettomuuksia enemmän. Useat viimeaikaiset kuolemaan johtaneet onnettomuudet pyörällä ajaville ovat tapahtuneet vanhanaikaisissa risteysjärjestelyissä, jotka odotavat pyöräliikenteen tavoiteverkon toteuttamista. Tämän takia olisi erittäin tärkeää, että pyöräliikenteen yksisuuntaisen verkon toteuttamista vauhditetaan entisestään ja asia nostetaan esille myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta omana toimenpiteenään.

Muita Helsingin polkupyöräilijöiden jäsenistössä esiin nousseita huomioita ohjelmasta ovat:

- Poliisin valvonnan tulisi kohdistua erityisesti moottoriajoneuvojen kuljettajiin, onnettomuusalttiimpien alueiden osalta (mm. risteykset, suojatiet, pyörätien jatkeet).
- Pysäköintivalvonnan ja poliisin valvonnan ja sanktioinnin tulisi kohdistua nykyistä enemmän moottoriajoneuvoilla ajeluun ja pysäköintiin kävelyn ja pyöräilyn väylillä, koska nämä aiheuttavat merkittävää vaaraa liikenteen suojattomille osapuolille.
- Liikennevalistusta tulisi kohdentaa eniten onnettomuuksia aiheuttaviin ryhmiin (moottoriajoneuvojen ja erityisryhmänä rekkojen kuljettajat).
- Yleisesti valvonnassa ja viestinnässä keskitytään nyt liikaa jalankulkijoihin ja pyörällä liikkuviin, vaikka vakavista onnettomuuksista vain vähemmistö on näiden ryhmien aiheuttamia.
- Onko järkevää mitata pelkkää onnettomuusmäärää. Tavoitteena tulisi olla myös jalankulun ja pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Pelkän onnettomuustilaston seuraaminen voi johtaa toimenpiteisiin, jotka vähentävät jalankulkua ja pyöräliikennettä. Eli kärjistetyksi liikkuminen voidaan tehdä niin vaikeaksi, ettei onnettomuuksia tapahdu (koska kukaan ei liiku).
- Turvallisuuden tunnetta tulisi myös mitata enemmän, jotta päästään kestävien kulkutapojen kasvuun.

Kaiken kaikkiaan suunnitelma on kuitenkin selkeä, edistyksellinen ja kokonaisuudessaan nykyaikainen ja on hienoa, että pyöräilyn turvallisuuden kasvattaminen on myös nostettu selkeäksi tavoitteeksi tässä ohjelmassa.

## Vastine:

Toimenpiteen 5. aikatauluun vaikuttavat resurssitilanteen lisäksi looginen toteutusjärjestys, jossa ensin päivitetään tasoliittymien suunnitteluperiaatteita vuonna 2024, tämän jälkeen kartoitetaan vaarallisimpia kohteita ja laaditaan niihin suunnitelmat parannustoimenpiteiksi. Muiden toimenpiteiden toteuttamisen ja rajallisten resurssien vuoksi aikaisempi toteutus ei nykyisin käytössä olevilla resursseilla ole todennäköisesti mahdollista. Pyöräliikenteelle vaarallisia kadunylityksiä parannetaan kuitenkin jo vuonna 2022–2023 alkavissa toimenpiteissä 7. ja 8. Lisäksi Pyöräliikenteen kehittämisohjelman toimenpiteet ja tavoiteverkkojen toteuttaminen parantavat omalta osaltaan pyöräliikenteen turvallisuutta ja ne ovat osittain päällekkäisiä vaikutuksiltaan liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman toimenpiteiden kanssa. Myös aina suunniteltaessa uusia liikennejärjestelyitä muiden kadunrakentamishankkeiden yhteydessä, laaditaan suunnitelmat Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisesti, jolloin parannetaan myös pyöräliikenteen turvallisuutta.

Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa esitetään pääosin vain erilaisia suunnitteluperiaatteiden päivittämistöitä ja toimintamallien kehittämistä nykyisten resurssien ja määrärahojen puitteissa. Suuret investoinnit vaativat oman päätöksentekoprosessinsa, joten ne eivät sovellu liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa päätettäväksi. Pyöräliikenteen tavoiteverkon nopeampaa toteuttamista ei siten myöskään voi esittää kehittämisohjelman toimenpiteenä, vaikka se onkin erittäin tärkeää liikenneturvallisuuden paranemisen kannalta.

Muita tahoja koskeviin toimenpiteisiin liittyen Helsingin kaupunki voi välittää toiveita eteenpäin liikenneturvallisuustyöryhmän ja muiden yhteistyöpalaverien kautta.

Liikenneturvallisuustavoitteisiin on raporttiin lisätty lausuntojen jälkeen maininnat, joiden mukaan onnettomuuksien vähenemisen lisäksi tavoitellaan jalankulun ja pyöräilyn suoritteiden kasvamista. Turvallisuuden tunteen mittaaminen on tärkeä osa ohjelman seurantaa ja siihen pyritään löytämään uusia keinoja.

## 2.9. Helsingin seudun kuljetusyrittäjät ry

Haluamme kiinnittää huomiota erityisesti kehittämisohjelman toimenpiteisiin sisältyviin kahteen kohtaan: Liittymien ja risteysten turvallisuuden parantaminen (3.2.B) sekä Liikenteen rauhoittaminen (3.2.D).

Toimenpiteet suojateillä tapahtuvien kohtaamisonnettomuuksien ehkäisemiseksi:

Pidämme tärkeänä sitä, että liittymien ja risteysten turvallisuuden parantaminen on valittu kehittämisohjelman yhdeksi painopisteeksi. Suojateillä tapahtuvien kohtaamisonnettomuuksien, joissa vihreän valon kummallekin samaan aikaan palaessa jalankulkija tai pyöräilijä jää oikealle kääntyvän kuorma-auton tai muun raskaan ajoneuvon alle, ehkäisemiseksi ei ole toistaiseksi löydetty – eikä ilmeisesti oikein yritettykään löytää - toimivaa keinoa. Niin sanotusta kuolleesta kulkijasta ja erityisesti jalankulkijoiden ajoittain välinpitämättömästä toiminnasta johtuen kuljettajalla on joissakin tilanteissa mahdotonta havainnoida ajoneuvon eri puolilla liikkuvia ja nopeasti paikkaa vaihtavia ihmisiä.

Ehdotamme, että sellaisissa risteyksissä, joissa palaa vihreä valo samaan aikaan sekä jalankulkijoille ja pyöräilijöille että oikealle kääntyville ajoneuvoille, asennetaan vihreisiin valoihin lisätoiminnot, jotka selkeästi muistuttavat jalankulkijoita ja pyöräilijöitä kääntyvistä ajoneuvoista ja vastaavasti ajoneuvon kuljettajaa suojatietä ylittävistä jalankulkijoista sekä pyöräilijöistä. Lisäksi valot ajoitetaan niin, että jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vihreä valo kytkeytyy päälle muutamaa

sekuntia ennen ajoneuvojen vihreää valoa. Tämä parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden havaittavuutta ajoneuvon kuljettajan näkökulmasta.

Olemme jo aiemmin muussa yhteydessä ehdottaneet asianomaisten säännösten muuttamista siten, että raskaisiin ajoneuvoihin ja ajoneuvoyhdistelmiin asennetaan ” t y ö s s ä k ä y t e t t ä n e u v o j e n p e r u t a v a l a i t e ( t y ö t u r v a l l i s t u o l a i n 2 0 1 5 : 4 7 § ) , joka aktivoituu hitaalla nopeudella oikealle kääntyessä ja varoittaa jaksottaisella äänimerkillä tai muulla helposti havaittavalla tavalla suojatielle siirtymässä olevia jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.

Nämä järjestelyt tulee toteuttaa niin, että ihmisen näkö- ja kuuloaistia hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti. On tärkeää huomioida se, että jalankulkija, ja yhä useammin myös pyöräilijä, on suojatielle siirryessään ” u s e i n ” e s t y n y t m p h ä r ä i t r ö r ä ä i n r h a k r e s k i t siikin kuuntelemiseen, tekstiviestittelyyn, puhelimesta puhumiseen tai vastaavanlaisiin toimintoihin. Haluamme tässä yhteydessä painottaa sitä, että raskaiden ajoneuvojen kamerajärjestelmät, jotka ovat kehittyneet ja joiden käyttö on lisääntynyt, eivät ratkaise tässä käsiteltyä ongelmaa, ne ovat korkeintaan hyvä apuväline.

Nopeusrajoitusten tason määrittäminen:

Kehittämishojelman luonnoksessa nähdään nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen ja sen jatkotoimenpiteenä liikenteen rauhoittaminen merkittävinä painopisteinä. Haluamme painottaa nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämiseen liittyen seuraavaa:

Muutamia vuosia sitten Helsingin nopeusrajoitusten asettamisen periaatteita määritettäessä todettiin, että kadulle sopivasta nopeusrajoituksesta päätettäessä on otettava huomioon useita tekijöitä, kuten mm. liikenteellinen merkitys (sujuvuuden asettamat tarpeet), ympäristötekijät (melu, ilmanlaatu ja ympäristön viihtyisyys) sekä liikenneturvallisuus.

Nopeusrajoituksista, samoin kuin muistakin liikennejärjestelmiin liittyvistä asioista päätettäessä on mielestämme tärkeää huomioida edellä todettujen tekijöiden ohella myös taloudelliset, ja niimenomaan ympäristötaloudelliset näkökulmat. Katsomme, että mikäli nopeusrajoitusten tasoa alennetaan nykyisestä, lisää se kuljetuksiin käytettävää aikaa, joka taas merkitsee lisäkustannuksia. Toisaalta kuljetusajoneuvojen nopeuksien alentaminen nykyisestä lisäisi päästöjä ja siten ympäristön kuormitusta. Tämä koskee ennen kaikkea katuja, joiden nopeusrajoitus on tällä hetkellä 40-50 km/h. Näkemyksellemme löytyy tukea mm. Turvallinen liikenne 2025 -tutkimusohjelmaan liittyvästä tutkimuksesta VTT Technology 197, Ajonopeuden liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutukset.

Mielestämme sujuva, mahdollisimman tasaisella nopeudella etenevä, mahdollisimman vähän jarrutusta-kiihdytystä-jarrutusta edellyttävä liikenne on toimivin vaihtoehto, tarkastellaan asiaa mistä näkökulmasta tahansa. Stabiili, matala (mikäli nopeusrajoitus ei siis ole liian alhainen) polttoaineenkulutus on ympäristön kannalta luonnollisesti paras vaihtoehto. Ja tällaiset olosuhteet palvelevat myös liikenneturvallisuutta, ei vähiten siitä syystä, että sujuvasti etenevä liikenne antaa ajoneuvon kuljettajalle hyvät mahdollisuudet tarkkailla muuta liikennettä, siis myös jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.

Helsingin elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksien turvaaminen on elinehto kaupungin taloudelliselle menestymiselle ja siten koko kaupungin toimivuudelle. Jakelu-, huolto- ja tavaraliikenne ovat keskeisessä palveluntarjoajan roolissa elinkeinoelämän toimintojen kannalta. Näiden liikennemuotojen tarpeet on tärkeää ottaa huomioon kaikessa kaupunkisuunnittelussa.

## Vastine:

Lausunnossa mainitussa tilanteessa, jossa risteyksissä palaa vihreä valo samanaikaisesti kääntyville autoille ja suoraan jatkaville jalankulkijoille ja pyöräilijöille on tiedostettu ongelmalliseksi tilanteeksi. Kehittämishjelmassa mainituissa toimenpiteissä tullaan kiinnittämään huomiota erityisesti tällaisiin paikkoihin. Lausunnossa mainittua keinoa, jossa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vihreä valo kytkeytyy päälle ennen ajoneuvojen vihreää valoa, on jo käytetty useissa risteyksissä Helsingissä. Asiaa tullaan tarkastelemaan lisää osana risteysten kartoitusta. Kyseessä on kuitenkin niin yleinen tilanne liikennevaloristeyksissä, joka tulisi olla erityisesti ajokortin suorittaneiden kuljettajien tiedossa, että erillisiä varoitusjärjestelmiä ei asiaan liittyen ole järkevää lisätä. Erilaisia näkyvyyttä parantavia keinoja kuitenkin tutkitaan ja kokeillaan mahdollisuuksien mukaan. Samoin ajoneuvoissa olevat hälytin- ja varoitusjärjestelmät ovat hyvä lisä ongelmaan, jota ei aina pystytä ratkaisemaan pelkästään liikennesuunnittelun keinoin.

Nopeusrajoitusjärjestelmän tarkistustyö on toteutettu vuosina 2017–2019, jolloin tehtiin laajamittaisimmat muutokset nopeusrajoituksiin. Suuria muutoksia nopeusrajoituksiin ei siten ole tiedossa päivitettävän kehittämissuunnitelman ajanjaksolla. Muutokset koskevat korkeintaan yksittäisiä katuja. Liikenteen rauhoittamisen toimenpidekokonaisuus käsittää muita toimenpiteitä, joilla varmistetaan nykyisten nopeusrajoitusten noudattaminen.

Ohjelman laatimisen yhteydessä on tehty myös yritysvaikutusten arviointi. Arvioinnin mukaan ohjelma vaikuttaa laajaan joukkoon yrityksiä, mutta vaikutukset ovat lieviä. Myös toimenpiteiden jatkosuunnittelussa ja tarkemmassa määrittelyssä arvioidaan tarvittaessa uudelleen yritysvaikutuksia ja negatiivisia vaikutuksia pyritään välttämään.

## 2.10. Helsingin Vammaisneuvosto

Vammaisneuvosto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämiseksi, jota kaupungin strategian tulee ohjata.

Vammaisneuvosto edellyttää, että annetut lausunnot huomioidaan liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman luonnoksen viimeistelyssä, ja että sen toteutumisen seurannassa hyödynnetään myös esteettömyysmittaristoa.

Kehittämissuunnitelmassa esitetty Helsingin eri toimijoiden välisen liikenneturvallisuuden työryhmän toiminnan vakiinnuttaminen on kannatettavaa tietojen vaihtamiseksi ja yhteisen työn toteuttamiseksi. On tärkeää, että yhteistyössä ovat mukana myös vammais- ja vanhusneuvostojen edustajat.

Vammaisneuvosto korostaa, että kaupungin strategiassa ja kaikissa ohjelmissa tulee olla näkyvässä kaupungin sitoutuminen rakennetun ja liikenneympäristön sekä palvelujen esteettömyyden tavoitteelliseen toteuttamiseen, kuten Helsingin kaupungin esteettömyyslinjauksissa on linjattu. Liikkumis- ja toimintarajoitteiset kaupunkilaiset kokevat turvattomuutta liikenteessä. Vammaisneuvosto tuo kommentissaan esiin, kuinka kehittämissuunnitelmassa tulee huomioida eri tavoin vammaiset ja pitkäaikaissairaat liikkuvat kaupunkilaiset kokonaisvaltaisemmin.

Liikkumisympäristön esteettömyys, samoin kuin turvallisuus muuttuvat toimiessaan näkymättömäksi, mutta esteettömyys on edellytys turvallisen ympäristön toteuttamiselle. Esteellinen liikkumisympäristö on kaikille suuri turvallisuusriski, joka aiheuttaa kävelijöille ja pyöräilijöille vakavia vaaratilanteita, loukkaantumisia ja jopa kuolemaan johtavia onnettomuuksia sekä laajasti yhteiskunnallista syrjäytymistä.



Kaupunkitilan ja liikenneympäristön tulee olla ymmärrettävä, käytettävä ja turvallinen kaikille kaupunkilaisille, joista monilla on erilaisia liikkumis- ja toimintakyvyn rajoitteita. Kaikki eivät kykene ajattelemaan tai reagoimaan nopeasti, tai pysty arvioimaan ja hahmottamaan liikenteen riskejä ja vaaroja. Esimerkiksi näkövammaiset kaupunkilaiset tarvitsevat ääni- ja valo-ohjattuja suojateitä ja liikkumista ohjaavia materiaaleja sekä pyörätuolilla liikkuvat kaupunkilaiset hyötyvät, kun liikennevalopylvään painonappi on helposti käytettävällä korkeudella.

Vammaisneuvosto kommentoi kehittämissuunnitelmaa otsikoittain:

### 2.1. Tavoitteet

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman selkeäksi tavoitteeksi tulee kirjata: ”Tulosten liikkumis- ja liikenneympäristö kaikki lienee”. Tavoitteet kaikkien reitien varustaminen kulkureitteillä, loukkaantumisia ja kuolemaan johtavia onnettomuuksia. Sinänsä hyvä Nollavisio, jossa puhutaan kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrästä on karu mittari, jolla turvallisuustyön toteuttamista voidaan mitata.

### 2.2. Kohderyhmät

Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelmassa mainitaan kohderyhmiksi erityisesti lapset ja nuoret, jalankulkijat ja pyöräilijät. Vammaisneuvosto muistuttaa, että jalankulkijoiden tarpeet ovat hyvin erilaisia. Lapsissakin on liikkumis- ja toimisesteisiä tai heillä on puutteellinen kyky havainnoida ja arvioida liikennettä. Jalankulkijoissa on kaiken ikäisiä kulkijoita, joilla voi olla hitautta ja erilaisia vaikeuksia kävelemisessä, tasapainossa, jaksamisessa, näkemisessä, kuulemisessa, ymmärtämisessä tai hahmottamisessa. Eri tavoin vammaiset kaupunkilaiset liikkuvat kaikkialla kaupungissa ja käyttävät kaikkia julkisia ja yksityisiä liikennemuotoja. Jalankulkijoita ovat myös niin rollaattorin avulla kävelevät, valkoisen kepin ja opaskoiran käyttäjät kuin manuaalipyörätuolilla ja sähköpyörätuolilla liikkuvat. Nopeatempoisen liikennekulttuuri aiheuttaa hitaasti liikkuville jalankulkijoille turvattomuutta, jos heihin suhtaudutaan liikenteessä vihamielisesti, eikä liikennesääntöjä, nopeusrajoituksia, liikennemerkkejä, katumerkintöjä tai suojateitä kunnioiteta.

### 3.2. Kaupunkiympäristön toimialan toimenpiteet

A. Liikenneturvallisuuslähtöinen katuverkko. Vammaisneuvosto pitää hyvänä, että kaupungin esteettömyyslinjaukset ja liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelma tukevat toinen toisiaan. Esteettömyyslinjausten liikenneturvallisuutta koskevat linjaukset ja toteuttamisvastuiden määrittely tulee sisällyttää liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman toimenpiteisiin.

Kehittämissuunnitelman toimenpiteisiin tulee lisäksi sisällyttää toimenpiteeksi, että katujen ja puistoreittien muuttamisesta esteettömiksi laaditaan pitkäntähtäimen aikataulutettu suunnitelma, jolla esteettömiksi määritellyt erikois- ja perustason reitit muutetaan tosiasiallisesti esteettömiksi.

#### B. Liittymien ja risteysten turvallisuuden parantaminen

Katujen, liittymien ja puistojen kävelyn ja pyöräilyn kulkureittien katkeamattomuus tulee varmistaa saumattomalla, eri toimialojen ja toimijoiden välisellä yhteistyöllä.

#### C. Kadunylitysten turvallisuuden parantaminen

Suojateiden turvallisuuden parantamisen kartoittamisessa tulee huomioida myös esteettömyyden kannalta erikoistason ja perustason suojateiden vaatimat toimenpiteet. Esimerkiksi esteettö-

myyden kannalta erikoistason asiointikohteiden lähellä olevien suojateiden valo-ohjauksella suojatien ylitykseen varataan jalankulkijoille enemmän aikaa. Ääni- ja valo-opastettu suojatie on näkövammaiselle henkilölle turvallisin vaihtoehto. Valo-ohjaamaton ylityspaikka ilman suojatiemerkinä on kaikkien käyttäjien kannalta vaarallinen ja turvaton ratkaisu.

Liikennevaloteknologiaa tulee kehittää, käyttää esimerkiksi liiketunnistinta tai hitaan liikkujan painiketta, joka pidentäisi suojatien ylittäjän vihreää valoa.

#### D. Liikenteen rauhoittaminen

Toimenpiteisiin tulee ottaa tavoite kulkumuotojen erottelusta. Onnettomuustilanteiden analyseissa korostuu jalankulkijoiden lisäksi pyöräilijöiden turvattomuus. Tärkeänä turvallisuuden kehittämistavoitteena ja toimenpiteenä sekä esteettömyyslinjauksena on eri kulkutapojen selkeä erottelu. Jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan aina, jos se on mahdollista. Molemmille kulkumuodoille on varattava riittävästi tilaa jo yleis- ja asemakaavan vaiheessa.

Vammaisneuvosto pitää tärkeänä vanhusneuvoston tavoin, että toimenpiteisiin on sisällytetty ohjeistuksen päivitys kevyiden sähköajoneuvojen palveluntarjoajille. Liikenne- ja katusuunnittelu- palvelussa tulee laatia ohjeet niin sähköpotkulautoja vuokraaville yrityksille kuin potkulautoja käyttäville kaupunkilaisillekin potkulautojen turvallisesta käyttämisestä. Potkulautailijat tulee selkeästi ohjeistaa pysäköimään potkulaudat pois jalankulkuväyliltä.

#### E. Liikenneturvallisuuden tilannekuva

Kehittämissuunnitelmassa esitetty Helsingin eri toimijoiden välisen liikenneturvallisuuden työryhmän toiminnan vakiinnuttaminen on kannatettavaa tietojen vaihtamiseksi ja yhteisen työn toteuttamiseksi. On tärkeää, että yhteistyössä ovat mukana myös vammais- ja vanhusneuvostojen edustajat.

#### G. Turvallisuuslähtöinen valaistus ja kunnossapito

Turvallisen talvihoidon toimenpide edistää esteettömyyttä varaamalla lumen kasaamiselle riittävästi tilaa sekä turvalliset ja riittävän leveät kulkureitit myös talviolosuhteissa. Tärkeää on, että kaupunkiympäristön toimiala tilaajana määrittelee ja ohjeistaa tuottajat sopimusasiakirjoissa katu- ja reittien talvikunnossapidon esteettömyyskriteereistä.

Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelmassa käytetyistä käsitteistä

Stilistisenä kommenttina liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelmaan vammaisneuvosto kiinnittää huomiota luonnoksessa käytettyihin käsitteisiin. Saavutettavuus-käsite ymmärretään usein useassa merkityksessä. Voisiko toimenpiteiden vaikuttavuuden kappaleessa käyttää saavutettavuuden käsitteeseen siinä käytettyjä viivakuvauksia. Käsite "Saavutettavuus" on yleistä ja voisi sisällyttää palveluihin.

Toisena huomiona käsitteistä kehittämissuunnitelma sisältää "Tasavertaisuus" -käsitteen, joka on hyvä, että sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa puhuttaisiin liikenneturvallisuuden tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden vaikutuksista. Liikenneturvallisuuden toteutumisen arvioimista ohjaavat sekä tasa-arvo- että yhdenvertaisuuslaki.

Kaupungin julkaisun kuvituksessa voisi tuoda selkeästi esiin liikkujien moninaisuutta, jossa mukana ovat myös eri tavoin liikkuvat, apuvälineitä käyttävät kaupunkilaiset.

## Vastine:

Kehittämishojelman viimeistelyssä on otettu huomioon kaikki annetut lausunnot ja kommentit. Uuden liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpanoa mietitään ja nimeämistä valmistellaan syksyn 2021 aikana. Vammais- ja vanhusneuvostojen olisi ehdottomasti hyvä olla mukana ryhmän toiminnassa.

Ohjelman yhtenä tavoitteena on, että ”liikenne on esteettömyys on siten tärkeä osa myös liikenneturvallisuuden kehittämishojelmaa.

Ohjelman pitkän tähtäimen visio ulottuu vuoteen 2050. Sen mukaisesti Helsingin liikennejärjestelmä on kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi. Tässä visiossa on sama sisältö kuin lausunnossa esite t y s s ä t a Turvallinen liikensaja liikenneympäristö kaikille” Visio on myös linjassa edellisen kehittämishojelman sekä kansallisten ja EU:n tavoitteiden kanssa.

Ohjelman kohderyhmissä huomioidaan myös liikkumis- ja toimimisesteiset tärkeänä osajoukkona, samoin kuin kaikessa liikennesuunnittelussa.

Esteettömyyslinjausten toteuttaminen on tärkeä hanke, joka on laajuutensa vuoksi pitkäkestoinen ja kustannuksiltaan suuri projekti. Liikenneturvallisuuden kehittämishojelmassa esitetään pääosin vain erilaisia suunnitteluperiaatteiden päivittämistöitä ja toimintamallien kehittämistä nykyisten resurssien ja määrärahojen puitteissa. Suuret investoinnit vaativat oman päätöksentekoprosessinsa, joten ne eivät sovellu liikenneturvallisuuden kehittämishojelmassa päätettäväksi. Esteettömien reittien toteuttamista ei siten myöskään voi esittää kehittämishojelman toimenpiteenä, vaikka se onkin erittäin tärkeää liikenneturvallisuuden paranemisen kannalta.

Esteettömyysreitit huomioidaan yhtenä lähtötietona kadunylitysten parantamistoimenpiteitä suunniteltaessa. Tarkemmat yksityiskohdat, kuten liikennevaloiheiden pituudet, määritetään jatkosuunnittelussa.

Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu on tärkeä osa ja yksi lähtökohdista Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa. Pyöräliikenteen tavoiteverkkojen toteuttaminen edistää tavoitetta jatkuvasti. Erottelua ei siten ole tarvetta nostaa omaksi toimenpiteekseen. Tällä hetkellä erottelu ei vielä toteudu koko kaupungissa, sillä yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä on rakennettu vuosikymmenten aikana niin runsaasti. Joissakin paikoissa erottelun voi toteuttaa kevyesti tiemerkinän avulla, mutta väylän leveys ei aina mahdollista tätä. Uusia katuja ja alueita suunniteltaessa tilantarve huomioidaan jo kaavoitusvaiheessa.

Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu on jo laatinut ohjeet sähköpotkulautaoperaattoreille ja ohjeistusta päivitetään jatkuvana työnä. Potkulautojen käyttäjille tiedotusta tehdään kaupungin lisäksi muun muassa poliisin, Liikenneturvan ja Helsingin liikenneturvallisuusyhdistyksen toimesta. Liikenne- ja katusuunnittelupalvelussa etsitään parhaillaan keinoja yhteistyössä operaattorien kanssa myös potkulautojen pysäköintiin liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi.

Vammais- ja vanhusneuvostojen on ehdottomasti hyvä olla mukana myös tiedon vaihtamiseen liittyvissä foorumeissa.

Esteettömyyskriteerit ovat yksi huomioitava tekijä talvikunnossapidon sopimusasiakirjoissa.

” S a a v u t e - k ä s i t e o n v a i h d e t t u l a u s u n n o n p e r u s t e e l l a u s e a s s a k o h d a s s a l o p u l l i s e e n r a p o r t t i i n m u o t o o n ” k ä y t e t t ä v y y s ” . M y ö s j u l k a i s u n k u v a v k e e n j a s i i n ä o n n y t h u o m i o i t u l a a j e m m i n e r i l a i s i a l i i k k u j i a k a u p u n g i s s a .

## 2.11. Helsingin vanhemmat ry

Helsingin vanhemmat Ry (HELVARY) on Helsingin vanhempainyhdistysten kattojärjestö, joka edistää vanhempainyhdistysten, koulujen, Helsingin opetustoimen ja hallinnon välistä yhteistyötä. HELVARY kutsuu koolle vanhempainverkostoja, auttaa jakamaan hyviä käytänteitä ja tarjoaa tietoa sekä vaikutusmahdollisuuksia vanhempain toimintaan liittyvissä asioissa.

HELVARY kiittää Helsingin kaupunkia liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävän kehittämisohjelman käynnistämisestä ja päivityksestä vastaamaan ajankohtaista tilannetta. HELVARY pitää useita kehittämisohjelman toimenpiteitä erittäin tärkeinä lasten ja nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

HELVARY esittää, että Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa 2022-2026 otetaan huomioon seuraavat erityisesti lasten ja nuorten liikenneturvallisuuteen vaikuttavat seikat.

Kehittämisohjelman toimenpidekokonaisuus A Liikenneturvallisuuslähtöinen katuverkko:

HELVARY esittää, että kevyen liikenteen verkostoa edelleen kehitetään koko Helsingin alueella. Samalla tulee huolehtia siitä, että eri vauhdilla liikkuvat kevyen liikenteen verkoston käyttäjät erottellaan mahdollisuuksien mukaan tapaturmien välttämiseksi. HELVARY kiinnittää huomiota myös nuorten käyttämiin mopoihin ja sähköajoneuvoihin sekä niiden turvalliseen liikkumiseen. Helsingin liikennesuunnittelussa tulee huomioida myös nämä ajoneuvot, ja varmistaa niille turvalliset reitit eri puolilla kaupunkia.

Kehittämisohjelman toimenpidekokonaisuus D Liikenteen rauhoittaminen:

Liikenteen rauhoittaminen sisältää lasten ja nuorten kannalta erityisen keskeisiä toimenpiteitä. HELVARY esittää, että toimenpiteisiin lisättäisiin aloite lainsäädännön kehittämiseksi kevyiden sähköajoneuvojen käytön haittojen ehkäisyyn. Vaikka kaupungin keinot puuttua sähköpotkulaudoista aiheutuviin haittoihin ovat rajalliset, haitat kohdistuvat erityisesti helsinkiläisiin. Kaupungin tuleekin määrätietoisesti työskennellä ratkaisujen löytämiseksi tilanteeseen, eikä toimenpiteenä oleva ohjeistuksen päivitys kevyiden sähköajoneuvojen palvelutarjoajille yksinään tähän riitä. Tapaturmien ehkäisemiseksi erityisesti lapsilla ja nuorilla tulee kiireellisesti etsiä ratkaisuja kevyiden sähköajoneuvojen turvallisempaan käyttöön. Nämä ratkaisut voivat olla esimerkiksi:

- sähköpotkulautojen nopeuksien rajaaminen,
- sähköpotkulautojen pysäköintialueiden määrittely ja
- käytön ikärajojen määrittely sekä
- tekninen valvonta.

HELVARY esittää myös huolestumisen nuorten pyöräilykypärän käytön vähentymisestä, ja toivoo että kaupunki tekee parannustoimenpiteitä asiaan.

HELVARY toimii mielellään yhteistyössä kaupungin kanssa liikenneturvallisuuden kehittämisessä ja tiedottamisessa kouluille ja vanhemmille.

## Vastine:

Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu on tärkeä osa ja yksi lähtökohdista Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa. Pyöräliikenteen tavoiteverkkojen toteuttaminen edistää tavoitetta jatkuvasti. Mopot pyritään nykyään ohjaamaan ajoradalle pyörätien sijaan. Tätä tukevat myös vuonna 2019 alennetut nopeusrajoitukset pääkaduilla, jotta mopoilukin olisi turvallisempaa ajoradalla. Kevyiden sähköajoneuvojen oikeaa käyttöä tukee myös pyöräliikenteen tavoiteverkkojen rakentaminen.

Kaupunki on tehnyt kesän ja syksyn 2021 aikana entistä enemmän yhteistyötä sähköpotkulautaoperaattoreiden kanssa, jotta turvallisuusongelmiin saataisiin parannusta. Keinoihin ovat kuuluneet lausunnoissakin mainitut nopeuksien ja käyttöaikojen rajaaminen. Myös pysäköintialueiden määrittelyä tutkitaan. Kaupunki on myös Liikenne- ja viestintäministeriön Liikenneturvallisuusstrategian lausunnoissaan esittänyt lainsäädännön kehittämistä mikroliikenteen sääntelyyn liittyen.

Pyöräilykypärän käytön kannustamiseen kaupunki voi vaikuttaa kasvatuksen ja koulutuksen toimialalla yhteistyössä muun muassa Liikenneturvan ja Helsingin liikenneturvallisuusyhdistyksen kanssa. Kaupunki tekee mielellään yhteistyötä myös HELVARY:n kanssa.

## 2.12. Helsingin Vanhusneuvosto

### Yleistä

Liikenteen turvallisuus on ikäihmisille erittäin tärkeä asia, jotta he voivat liikkua, harrastaa, tavata ystäviä ja läheisiä sekä osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan. Motoriikan ja aistitoimintojen heikkeneminen voi aiheuttaa ikäihmisille turvallisuusriskejä liikenteessä. Ohjelmassa kohderyhmiksi on asetettu lapset ja nuoret sekä kävelijät ja pyöräilijät. Vanhusneuvosto esittää, että myös ikäihmiset on otettava huomioon heille tyypillisten turvallisuusriskien vuoksi.

### Kommentit toimenpidekokonaisuuksiin

#### C. Kadunylitysten turvallisuuden parantaminen

Vanhusneuvoston tietoon on tullut suunnitelmia, joiden mukaan poistetaan sellaisia suojaiteita, joilla ei ole liikennevaloja. Tämä voi vähentää kävelyä, jos se koetaan liian hankalaksi, tai katu ylitetään muualta kuin suojatien kohdalta, mikä on vaarallista. Suojateiden vähentämisen sijaan tulisi lisätä valo- ja ääniohjauksia suojaiteille ainakin vilkasliikenteisten katujen varsilla.

#### D. Liikenteen rauhoittaminen

Vanhusneuvosto kannattaa toimenpiteitä, joilla rauhoitetaan alueita, joilla liikkuu liikenteen riskiryhmiin kuuluvia henkilöitä. Koulujen lisäksi myös mm. terveysasemat ja seniorikeskukset pitää tässä huomioida.

Sähköpotkulaudat ovat uusi turvallisuusriski. Sähköpotkulaudat tulivat katukuvaan ja käyttöön ilman minkäänlaisia ohjeita tai määräyksiä. Liikkuessaan kovaa vauhtia jalankulkijoiden joukossa sekä pysäköityinä satunnaisesti paikkoihin keskelle jalkakäytäviä ne ovat suuri turvallisuusriski. Kaupungin tulee kiireesti antaa selkeät turvallisuusmääräykset sähköpotkulautojen käyttäjille jopa sanktioineen, missä ja miten niillä saadaan ajaa sekä erityisesti määrittää ohjeistukset sähköpotkulautoja välittävälle yrityksille

## G. Turvallisuuslähtöinen valaistus ja kunnossapito

Katujen ja pyöräteiden lisäksi myös jalkakäytävien ja kävelyteiden talvikunnossapito on välttämätöntä. Ikäihmistenkin pitää päästä ulkoilemaan myös talviaikaan. Liikkumattomuus sekä liukastumisvaara ovat suuria terveystriskejä ikäihmisille. Hyvällä talvikunnossapidolla kaupunki säästää paljon terveyskuluissa.

### Muuta

Vanhusneuvosto pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen saavutettavuus on hyvä sekä pysäkkien ja aikataulujen että hintojen osalta. Auto ei saa olla ainoa vaihtoehto turvallisuuden kustannuksella.

## Vastine:

Ikäihmiset todettiin valmistelun aikana myös erittäin tärkeäksi ja kasvavaksi ikäryhmäksi. Kehittämishjelmaan ei valittu enempää erityisiä kohderyhmiä, sillä tehokkaammalla keskittämällä saavutetaan rajallisilla resursseilla enemmän vaikuttavuutta. Ikäihmiset otetaan kuitenkin huomioon kaikessa suunnittelussa ja suurin osa ohjelman toimenpiteistä vaikuttaa myös ikäihmisten liikenneturvallisuuksiin positiivisesti.

Yleisesti Helsingin kaupungilla ei ole olemassa tällaista periaatetta, jonka mukaan valo-ohjaamattomia suojateitä poistettaisiin kategorisesti. Joissakin yksittäisissä suunnitelmissa on voitu poistaa valo-ohjaamattomia suojateitä. Joissakin tapauksissa valo-ohjattuja suojateitä on myös muutettu valo-ohjaamattomiksi, kuten uusitulla Hämeentien joukkoliikennekadulla. Eniten valonohjauksen tarpeeseen vaikuttaa ylitettävän kadun autoliikennemäärä.

Liikenteen rauhoittamista tarkastellaan alueellisesti ja samalla huomioidaan myös erityiskohteet, myös lausunnossa mainitut.

Kaupunki on tehnyt kesän ja syksyn 2021 aikana entistä enemmän yhteistyötä sähköpotkulautaaoperaattoreiden kanssa, jotta turvallisuusongelmiin saataisiin parannusta. Keinoihin ovat kuuluneet lausunnossakin mainitut nopeuksien ja käyttöaikojen rajaaminen. Myös pysäköintialueiden määrittelyä tutkitaan. Kaupunki on myös Liikenne- ja viestintäministeriön Liikenneturvallisuusstrategian lausunnossaan esittänyt lainsäädännön kehittämistä mikroliiikenteen sääntelyyn liittyen. Nykyisen lainsäädännön puitteissa kaupunki ei voi antaa sitovia määräyksiä tai sanktioita sähköpotkualautoja vuokraaville operaattoreille. Myöskään lupamenettelyä ei ole olemassa, jonka puitteissa voitaisiin antaa velvoitteita operaattoreille.

Jalkakäytävien talvikunnossapidon kehittäminen sisältyy toimenpidekokonaisuuteen. Kokonaisvastuuhoidon alueen laajenemisen myötä kaupunki pääsee vaikuttamaan entistä enemmän myös jalkakäytävien talvikunnossapitoon, kun vastuu siirtyy kiinteistöiltä kaupungille.

Joukkoliikenteen käytettävyyteen ja turvallisuuteen kiinnitetään huomiota sekä kaupungin toimenpiteissä että HSL:n toimenpiteissä.

## 2.13. Linja-autoliitto

Liikenneturvallisuuden parantamisen kohderyhmänä painottuu lapset ja nuoret sekä kevyt liikenne. Pidämme myönteisenä, että kehittämissuunnitelman painopisteisiin on valittu työmaiden liikenneturvallisuuden parantaminen. Korostamme, että joukkoliikennejärjestelyiden turvallisuus ja

toimivuus tulee ottaa huomioon työmaiden aikaisissa liikennejärjestelyissä. Lisäksi tiedottamista tulee kehittää työmaiden muuttuvista liikennejärjestelyistä. Pitkämatkainen linja-autoliikenne tulee huomioida HSL-liikenteen lisäksi katu- ja liikennejärjestelyissä sekä työmaa-aikaisissa liikennejärjestelyissä.

Työmaiden aikaisissa liikennejärjestelyissä tulisi priorisoida linja-autoliikenteelle sujuvat, turvalliset, toimivat reitit ja kaistat matka-aikaviiveiden minimoiseksi ja siten joukkoliikenteen houkuttelevuuden turvaamiseksi.

Matka-aika ja sen luotettavuus on linja-autoliikenteen houkuttelevuuden yksi tärkeimmistä kilpailutekijöistä. Säteittäisillä pääkaduilla (sisääntulo- ja ulosmenoväylät) ja linja-autoliikenteen runkoreiteillä tulee linja-autoliikenteen kilpailukyvyyn turvaamiseksi toteuttaa joukkoliikenne-etuisuuksia koko pääkaupunkiseudulla Helsingin niemen linja-autotermiinaaleihin saakka. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi pääväylillä tulisi pohtia valo-ohjaamattomien suojateiden poistamista mahdollisuuksien mukaan linja-autoliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi.

## Vastine:

Joukkoliikenne huomioidaan Katutöiden haittojen vähentäminen -hankkeessa yhtenä tärkeänä kulkumuotona.

Joukkoliikenne-etuuksia kehitetään jatkuvana työnä Liikenne- ja katusuunnittelupalvelussa. Monilla sisääntuloväylien jatkeilla, kuten Mannerheimintielle ja Mäkelänkadulla tehdään tulevana vuosina saneeraustöitä kaduille. Näissä yhteyksissä muutetaan valo-ohjaamattomia suojateitä valo-ohjatuiksi ja poistetaan joitakin vähiten käytettyjä suojateitä.

## 2.14. Kruununhaan asukasyhdistys

Kannanotto Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman 2022–2026 luonnokseen:

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman 2022–2026 luonnoksen liikenneturvallisuustyön tavoitteet ovat hyvät ja kohderyhmät perusteltuja.

Luonnoksen liikenneturvallisuustyön toimenpiteiden osalta asukasyhdistys ilmoittaa kantanaan seuraavaa:

Toimenpide 9. Alueelliset liikenteen rauhoittamis  
2023. Tämä työ tulisi aloittaa jo ensi vuonna (2022) ja yhtenä kohdealueena tulee olla Vironniemen peruspiiri (Kruununhaka - Kluuvi – Katajanokka).

Toimenpide 16. Alueelliset liikenneturvallisuus selvityk  
sopii erinomaisesti Vironniemen peruspiiri, jonka osalta selvityksen tekeminen tulee aloittaa syksyllä 2021.

Kruununhaan asukasyhdistys on mielellään aktiivisena sidosryhmänä liikenneturvallisuuden parantamistyössä. Helsingin niemen koillisella alueella on paljon liikenneturvallisuusongelmia ja puutteita koetussa turvallisuudessa. Esimerkiksi Kaisaniemenkadulle Kaisaniemen koulun kohdalle tulisi asentaa nopeusvalvontakamerat. Asukasyhdistys tekee kaupungille ensi syksynä liikenneturvallisuuden parantamishdotuksia yleensä ja toimenpidekokonaisuuden 7 kadunylityksen turvallisuuteen liittyen.

## **Vastine:**

Toimenpiteiden aikatauluun merkittävin vaikuttava tekijä on käytettävissä olevat resurssit. Kaik-  
kia tärkeitä toimenpiteitä ei ole mahdollista käynnistää välittömästi. Lisäksi on pyritty loogiseen  
yleisemmältä tasolta tarkempaan suunnitteluun etenevään toteutusjärjestykseen.

Ensimmäinen alueellinen liikenneturvallisuukselvitys on jo aloitettu ja se tehdään Kruununhaan  
kaupunginosaan. Asukasyhdistykset osallistetaan myös selvitysten laatimiseen.

Kaisaniemenkadulle koulun kohdalle asennetaan vuonna 2021 automaattinen kameravalvonta-  
piste, jolla voidaan valvoa ajonopeuksia ja liikennevalojen noudattamista.





## Helsinki

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