

Helsinki

Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä

Vuorovaikutusraportti

Sisällys

1. Vuorovaikutus	3
2. Vastineet lausuntoihin	5
3. Vastineet kysymyksiin, kommentteihin ja mielipiteisiin.....	37

1. Vuorovaikutus

Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä -raportti ja sen karttaliitteet lähetettiin lausuntopyynnöille 8.9.2017 seuraaville tahoille: Uudenmaan ELY-keskus, Liikennevirasto, Helsingin seudun liikenne, Linja-autoliitto, Helsingin Poliisilaitos, Helsingin Pelastuslaitos, Liikenneturva, Helsingin Taksiautoilijat ry, Helsingin polkupyöräilijät ry, Autoliiton Helsingin seudun osasto, Helsingin Vanhusneuvosto, Helsingin Vammaisneuvosto, Ruuti, SKAL / Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry, Helsingin yrittäjät, Helsingin Kauppakamari, Helka ry, Helsingin kaupungin kasvatuksen ja koulutuksen toimiala sekä kaikki Helsingin kaupunginosayhdistykset. Lausuntoja saatiin kaiken kaikkiaan 30 kappaletta. Lausuntojen vastineet on esitetty luvussa 2. Lisäksi saatiin yksi kirjallinen muistutus yksityishenkilöltä, johon on laadittu myös vastine.

Lisäksi raportti liitteineen oli yleisesti nähtävillä kaupungin internetsivuilla 13.9. – 6.10.2017. Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet -raportti ja karttaliitteet julkaistiin Helsingin karttapalvelussa ja internetsivuilla 13.9. Kuvassa 1. on esitetty Helsingin kaupunkiympäristön toimialan julkaisema päivitys Facebookissa.



Helsingin kaupunkiympäristö 13. syyskuuta kello 11:14

Suunnittelemme nopeusrajoitusten laskemista. Syynä ei taaskaan ole autoilijoiden kiusaaminen, vaan onnettomuuksien väheneminen ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden parantaminen.

Nopeusrajoituksista keskustellaan täällä kaupunkiympäristön Facebook-sivuilla pe 22.9. klo 13.00–14.30 ja ke 27.9. klo 19–20. Suunnittelijat ovat paikalla vastaamassa kysymyksiin. Kommentteja kerätään valmistelun tueksi ennen kuin esitys menee lautakunnan käsiteltäväksi.

Helsinki suunnittelee nopeusrajoitusten laskemista liikenneturvallisuuden parantamiseksi

Helsinki suunnittelee nopeusrajoitusten laskemista liikenneturvallisuuden parantamiseksi

HEL.FI

Kaikki 174 136 20 16 2

Kuva 1. Helsingin kaupunkiympäristön julkaisema Facebook-päivitys 13.9.2017 liittyen nopeusrajoitusten määrittämiseen ja reagoineiden käyttäjien määrät.

Facebook-päivitys keräsi heti julkaisun yhteydessä runsaasti reagoiteja ja kommentteja. Kaikkiaan päivitykseen reagoi 174 henkilöä. Myönteisiä reagoiteja oli kaikkiaan 152 kappaletta ja kielteisiä reagoiteja 22 kappaletta. Kommentteja suoraan päivityksen alle tuli 58 kappaletta, jotka herättivät myös lisäkeskustelua kommenttien alle. Helsingin kaupunkiympäristön viestintäyksikkö vastasi liikennesuunnittelijan avustuksella suurimpaan osaan asiallisista kysymyksistä ja kommentteista. Kaiken kaikkiaan päivityksen yhteyteen muodostui kommentteja ja keskusteluja myös asukkaiden välille satojen kommenttien verran. Yleisesti kommentit olivat vahvasti joko suunnitelmaa kannattavia tai vastustavia, mistä voi päätellä asian jakavan mielipiteitä ja herättävän voimakkaita tunteita puolesta ja vastaan. Kannattavien ja vastustavien kommenttien lisäksi esitettiin myös joitakin kysymyksiä ja kommentteja liittyen työn sisältöön. Tarkemmin yleisimpiä kysymyksiä ja vastauksia niihin on esitetty luvussa 3.

Facebook-livekeskustelut järjestettiin perjantaina 22.9. kello 13.00–14.30 ja keskiviikkona 27.9. kello 19–20. Kysymyksiin olivat vastaamassa kaksi liikenneinsinööriä liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta sekä 2-4 henkilöä viestintäyksiköistä. Facebook-keskustelua kokeiltiin ensimmäistä kertaa Kaupunkiympäristön toimialalla korvaamassa perinteistä yleisötilaisuutta, sillä perinteisen tilaisuuden ei arvioitu tavoittavan tarpeeksi laajaa kohderyhmää. Facebook-keskusteluihin osallistui 22.9. hieman yli 20 henkilöä ja 27.9. vajaa 10 henkilöä. Keskustelua käytiin Helsingin kaupunkiympäristön Facebook-sivulle julkaistun tilapäivityksen alla. Lisäksi tilaisuuksien yhteydessä vastattiin aiemmin kirjoitettuihin kommentteihin ja sähköpostilla lähetettyihin kysymyksiin. Sähköpostitse saapui noin 30 kysymystä tai kommenttia. Osa keskustelijoista halusi kommenttikentän sijaan keskustella yksityisen viestisovelluksen kautta.

Kokemukset Facebook-keskustelusta olivat pääosin hyviä. Keskustelu tarjosi suunnittelijoille mahdollisuuden vastata perustellummin ja tarjosi paremmin miettimisaikaa vastauksiin kuin perinteisessä yleisötilaisuudessa. Asukkaille keskustelu tarjosi mahdollisuuden osallistua vuorovaikutukseen esimerkiksi kotoa tai työpaikalta käsin. Lisäksi asukkaat pystyivät käymään keskustelua myös toistensa kanssa, mikä laajensi vuorovaikutuksen laajuutta tavallisen suunnittelijoiden ja asukkaiden välisen vuorovaikutuksen lisäksi. Jatkossa toteutustapaa ja keskustelualustaa voi kuitenkin miettiä ja kehittää. Suurin tarve keskustelulle oli heti työn julkaisun jälkeen, jolloin tulleisiin kommentteihin myös vastattiin mahdollisimman nopeasti. Tällöin moni asukas ei kokenut ehkä tarpeelliseksi osallistua enää livekeskusteluun. Kaikilla ei myöskään ole pääsyä Facebookiin, joten keskustelupaikkana voi miettiä jatkossa jotain toista välinettä. Moni asukas antoi palautetta myös kaupungin palautejärjestelmän avulla sekä suoraan sähköpostitse tai puhelimitse suunnittelijoille.

2. Vastineet lausuntoihin

Tässä luvussa on esitetty tiivistetysti olennaisimmat asiat annetuista lausunnoista sekä Kaupunkiympäristön toimialan vastineet niihin.

Lausunnot ja vastineet:

Helsingin kaupungin kasvatuksen ja koulutuksen toimiala

Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus on tärkeä asia. Asiaan on otettu kantaa myös varhaiskasvatussuunnitelmassa ja koulujen ja oppilaitosten opetussuunnitelmissa. Suuri osa kaupungin lapsista ja nuorista kulkee lähikouluun joko jalan tai polkupyörällä. Turvallinen koulutie on asia, josta tulee huolehtia yhdessä kaupungin, huoltajien ja oppilaitosten kanssa.

Ehdotetussa mallissa nopeusrajoituksia on tarkoitus yhtenäistää samankaltaisilla toimintaympäristöillä sekä lisätä liikenteen turvallisuutta ja vähentää liikenteen aiheuttamaa ympäristöhaittaa. Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala kannattaa suunnitelmaa nopeusrajoituksen asettamisen periaatteista Helsingin katuverkossa.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala pyytää huomioimaan lasten ja nuorten liikenneturvallisuuden päiväkotien, koulujen ja oppilaitosten lähellä ja koulumatkoilla.

Vastine:

Kaupunkiympäristön toimiala huomioi myös jatkossa muissakin suunnitelmissaan lasten ja nuorten liikenneturvallisuuden päiväkotien, koulujen ja oppilaitosten lähellä ja koulumatkoilla. Vuonna 2017 on valmistunut muun muassa Kantakaupungin koulujen liikenneturvallisuusselvitys.

Helsingin kaupungin Pelastuslaitos:

Helsingin kaupungin Pelastuslaitos toteaa, että se kannattaa lausuntopyynnössä esitettyjä asioita. Samalla Pelastuslaitos pyytää, että suunnittelussa huomioidaan hälytysajoneuvojen mahdollisimman esteetön eteneminen katuverkostossa. Liikenteen jouheva eteneminen sekä rakenteellinen esteettömyys ovat keskeisiä tekijöitä onnistuneen hälytysajon suorittamiselle.

Vastine:

Helsingin kaupunkiympäristö huomioi kaikissa suunnitelmissaan jatkossakin hälytysajoneuvojen mahdollisimman esteettömän etenemisen katuverkossa. Tässä nopeusrajoitussuunnitelmassa ei esitetä suoraan muutoksia katu ympäristöön, vaikka periaatteiden mukaisten rajoitusten toteutus edellyttääkin myöhemmin muutoksia katu ympäristöihin. Näiden muutossuunnitelmien yhteydessä huomioidaan pelastusajoneuvot mahdollisimman hyvin. Sinänsä nopeusrajoitusten laskeaminen edesauttaa muita ajoneuvoja havaitsemaan hälytysajoneuvot paremmin, kun ympäristön havainnointi helpottuu alemmilla ajonopeuksilla. Kuljettajilla on enemmän aikaa reagoida myös mahdollisiin muiden ajoneuvojen äkkinäisiin väistöliikkeisiin. Liikenteen jouheva eteneminen paranee etenkin vilkasliikenteisimmillä katuosuuksilla, joilla haitariliike vähenee nopeusrajoituksen laskun myötä.

Helsingin kaupungin vammaisneuvosto

Vammaisneuvosto toteaa, että asia on erittäin tärkeä ja työ vaatii yhteistä monitasoista keskustelua ja pohdintaa päätöksentekijöiden, toteuttajien ja käyttäjien kanssa.

Yksi liikennesuunnittelun tehokkaimmista keinoista vaikuttaa liikenneturvallisuuteen on varmasti alentaa nopeusrajoituksia kaupunkiympäristöön paremmin soveltuvaksi. Heti toisena tulevat esteettömyys liikenteen tai katuverkkojen suunnittelussa, sekä helppo saavutettavuus tai käytettävyys myös liikkumisapuvälineillä tai muutoin tavanomaista hitaammin liikkuvilla jalankulkijoilla. Käsiteltävässä esityksessä nopeusrajoitukset perustuvat kuitenkin pääosin toiminnallisiin katu- luokkiin; eivät esteettömyyteen tai käyttäjän kannalta helppoon saavutettavuuteen.

Raportissa esteettömyys puuttuu kokonaan nopeusrajoitusten keskeisistä periaatteista. Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelma hyväksyttiin kuitenkin jo vuonna 2005 kaupunginhallituksen, mutta edelleenkin sitä ei ole merkitty lähdeluetteloon po. asiaa pohdittaessa <https://www.hel.fi/helsinkikaikille/fi/esteettomyyslinjaukset/esteettomyyssuunnitelma/>

Hyväksytyssä Helsingin esteettömyyssuunnitelmassa on määritelty esteettömyyden tavoitetasot koko kaupungissa erilaisille kaduille seuraavasti:

Erikoistaso: sairaaloiden, terveyskeskusten, vanhusten palvelutalojen ympäristö sekä keskustojen, kävelykatuympäristöjen ja joukkoliikenteen terminaalien ympäristöt.

Perustaso: koulujen, päiväkotien, kirjastojen, kirkkojen ym. ympäristöt sekä muut yleiset katu- osuudet.

Perusteluina kaksitasoiselle tavoitteiden asettelulle on, että ohjeistuksen tulee olla riittävän yksiselitteistä ja selkeää. Samoin ympäristön tulisi olla mahdollisimman yhdenmukainen, jotta siinä olisi helppo liikkua ja toimia. On kuitenkin muistettava, että käyttäjien vaatimukset toimintaympäristön suhteen ovat samat kaikkialla. Erikoistason alueet määräytyvät alueen palvelutarjonnan ja käytön mukaan tavallista suurempia esteettömyysvaatimuksia edellyttävistä alueista, reiteistä tai kohteista. Kaikki muut alueet ovat esteettömyydeltään ja saavutettavuudeltaan perustason alueita.

Esteettömyyden tavoitetasoja erilaisilla katuosuuksilla ei ole näin ollen huomioitu lainkaan uusissa nopeusrajoitusten keskeisissä periaatteissa, jolloin Helsingissä hyväksytyjä esteettömyyslinjauksia ei ole otettu tavoitteellisesti huomioon kyseistä asiaa pohdittaessa. Käytännössä on myös järkevämpää määritellä pidempi reitti tietyn nopeusrajoituksen alaiseksi, kuin vain piste- mäinen kohde, kuten koulun viereinen suojatie. Reittien esteettömyyden tavoitetasot on määritelty kaupunkitasoisesti ja ne löytyvät Paikkatietovipusesta, joka on Helsingin sisäverkon kartta- palvelu Helmessä.

Raportissa kohdassa 4.7. sanotaan seuraavaa: ” Korkeat ajonopeudet ja vilkas liikenne vaikuttavat erityisesti lapsiin, ikäihmisiin ja liikuntarajoitteisiin, joiden on vaikeaa ylittää vilkkaita katuja.” Viimeisessä henkilöryhmässä on ehkä kuitenkin kyse ihmisistä, joilla on liikkumisesteitä. Käsite liikkumis- ja toimimisesteinen ihminen on toimivaa suomen kieltä.

Kokonaisuutena uusien periaatteiden mukaiset nopeusrajoitukset Helsingissä vaikuttaisivat myönteisesti liikenteen toimintaympäristöön liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden kannalta. Tämä kuitenkin edellyttää, että myös esteettömyys ja saavutettavuus turvataan kyseisissä tilanteissa.

Vastine:

Nopeusrajoitusperiaatteilla on tavoiteltu selkeää ja loogista liikkumisympäristöä, jossa nopeusrajoitus olisi mahdollisimman yhtenäinen koko kadulla ja samoilla katuluokilla. Tällöin erityiskohtien, kuten koulujen ja palvelutalojen ympäristöt eivät välttämättä nouse erityisesti esiin nopeusrajoituskartassa, vaikka niillä laskettaisiin nopeusrajoitusta. Nopeusrajoituksen lasku koko kadulla parantaa kuitenkin myös näiden kohteiden turvallisuutta ja esteettömyyttä. Esteettömyys huomioidaan myös muissa suunnitelmissa ja esteettömyyteen vaikuttavat eniten rakenteelliset ratkaisut, kuten jalkakäytävien ja kadunylityksien laatu. Myös ajonopeuksien lasku on tärkeää erityisesti vilkkailla kaduilla, jotta kadunylitys on helpompaa ja turvallisempaa myös liikkumis- ja toimimisesteisillä henkilöillä.

Raporttiin on lisätty esteettömyyteen viittaavia kohtia ja vaikutusarviointiin on lisätty esteettömyyden arviointi osaksi elinympäristön laadun arviointia. Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelmassa on esitetty esteettömyysstrategiassa määritellyt esteettömyystavoitteet, joita nopeusrajoitusperiaatteet osaltaan tukevat. Esteettömyyssuunnitelmassa ei kuitenkaan oteta suoraan kantaa nopeusrajoituksiin, joten konkreettisia ohjeita periaatteiden laatumiseksi ei suunnitelmassa ole. Yleisellä tasolla johdonmukaiset nopeusrajoitukset ja niiden alentaminen tukevat esteettömyyssuunnitelman mukaisia tavoitteita.

Kaupunkiympäristön toimiala on vertaillut esitettyä nopeusrajoitusjärjestelmää esteettömyysreitteihin ja -alueisiin. Erikoistason reittejä ja alueita on erityisen paljon niemen alueella ja kantakaupungin pääkaduilla. Tällöin esitetyt periaatteet ja erikoistason reitit tukevat hyvin toisiaan. Monet erikoistason reitit koskevat hyvin lyhyitä katuosuuksia ja pistemäisiä kohteita. Monissa näissäkään kohdissa esitetään rajoituksen laskua koko kadulla. Kaikkien pistemäisten kohteiden huomiointi nopeusrajoituksen avulla ei ole tarkoituksenmukaista, sillä tietyillä kaduilla tämä aiheuttaisi jatkuvia muutoksia nopeusrajoitukseen (esim. Paciuksenkatu, Mäkelänkatu ja Hämeentie). Lisäksi kaikista matalimpien rajoitusten (esim. 30 km/h) käyttäminen pääkaduilla voisi aiheuttaa liikenteen siirtymistä tonttikaduille, mikä ei ole toivottavaa esteettömyydenkään kannalta. Erityiskoh-teissa voidaan käyttää myös muita liikenteen rauhoittamiskeinoja, jotka vaikuttavat usein tehokkaammin kuin pistemäinen nopeusrajoitus. Tällaisia keinoja voivat olla esimerkiksi korotetut suojatiet, kavennukset ja nopeusnäytöt.

Luvussa 4.7 ollut lause on korjattu muotoon: ”Korkeat ajonopeudet ja vilkas liikenne vaikuttavat erityisesti lapsiin, ikäihmisiin sekä liikkumis- ja toimimisesteisiin henkilöihin, joiden on vaikeaa ylittää vilkkaita katuja.”

Uusien periaatteiden mukaisten rajoitusten toteuttaminen vaatii rakenteellisia muutoksia useisiin katuihin. Esteettömyys ja saavutettavuus otetaan huomioon myös, kun näille kaduille laaditaan liikenne- ja katusuunnitelmia.

Helsingin kaupungin vanhusneuvosto:

Vanhusneuvosto toteaa, että raportin ehdotukset nopeusrajoituksista ja esitetyt päämäärät ovat kokonaisuudessaan kannatettavia ja selkeitä. Turvallinen liikkuminen on ikääntyneiden kaupunkilaisten hyvinvoinnin, aktiivisen osallistumisen ja palveluihin pääsyn kannalta tärkeää.

Nopeusrajoitusten määrittelyssä on syytä huomioida myös alueen ympäristö kokonaisuutena. Esimerkiksi ostos-, asiointi- ja palvelupaikat mainitaan raportissa paikkoina, joissa on huomattava jalankulun ylitystarvetta. Liikenteen rauhoittaminen tällaisilla alueilla tukee ikääntyneiden turvallista pääsyä erilaisiin palveluihin ja edistää osallistumisen mahdollisuuksia. Nopeusrajoitusten

ohella esimerkiksi suojateiden turvallisuudella on suuri merkitys etenkin liikkumisesteisille ikääntyville.

Kuten raportissa todetaan, ajonopeuksien alentaminen vaikuttaa kuljettajan kykyyn reagoida ja muiden liikkujien turvallisuuden tunteeseen. Kuljettajalle jää aikaa hallita liikennetilannetta ja jalankulkija pystyy paremmin huomioimaan lähestyvän auton. Nämä seikat ovat tärkeitä etenkin liikkumisesteisten ikääntyvien näkökulmasta.

Raportissa todetaan, että uusien rajoitusten omaksuminen voi vaatia kuljettajilta aikaa. Siten keskinopeudet laskevat todennäköisesti pitkän aikavälin kuluessa. Vanhusneuvosto toteaa, että uusien nopeusrajoitusten noudattamisen tehokkaaseen valvontaan tulee kiinnittää huomiota uudistusten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Vanhusneuvosto viittaa myös vammaisneuvoston vastaukseen kyseiseen lausuntopyyntöön, jossa vammaisneuvosto kiinnitti huomiota esteettömyyden puuttumiseen nopeusrajoitusten keskeisistä periaatteista. Vanhusneuvosto yhtyy vammaisneuvoston huomioihin esteettömyysnäkökohdista ja niiden huomioimisen merkityksellisyydestä uudistuksen yhteydessä.

Kokonaisuudessaan vanhusneuvosto katsoo, että raportissa kuvatut muutokset tukevat turvallisempien liikenneyhteyksien luomista Helsinkiin ja ovat kannatettavia ikääntyvien helsinkiläisten näkökulmasta.

Vastine:

Nopeusrajoitusperiaatteiden määrittelyssä on pyritty huomioimaan alueet laajempina kokonaisuuksina, jotta periaatteet olisivat mahdollisimman selkeitä ja eri katuluokkien kaduilla nopeusrajoitukset yhteneväisiä koko kaupungin kaduilla. Esimerkiksi niemen alueen ja asuinalueiden tonttikatujen periaatteissa on huomioitu suuret jalankulkijamäärät ja liikkujien kulkeminen monin paikoin ajoradalla, mikä tukee alemman 30 km/h -rajoituksen käyttöä. Myös kantakaupungin pääkatujen periaatteessa on huomioitu jalankulkijoiden suuret ylitystarpeet suojateillä kantakaupungin pääkaduilla, minkä vuoksi kantakaupungin pääkaduille esitetään 40 km/h -rajoitusta. Katukohtaisia periaatteesta poikkeavia alempia tai pistemäisiä nopeusrajoituksia on mahdollista käyttää jatkossakin erityiskohteissa, kuten ostos-, asiointi- ja palvelupaikoissa. Ensisijaisesti pyritään kuitenkin käyttämään koko kadulla samaa nopeusrajoitusta, jotta nopeusrajoitusjärjestelmä olisi mahdollisimman johdonmukainen. Liikennettä voidaan rauhoittaa tehokkaammin myös monilla muilla keinoilla kuin pistemäisellä nopeusrajoituksella, kuten korotetuilla suojateillä, kavennuksilla ja nopeusnäytöillä.

Nopeusrajoitusten valvonnasta vastaa Poliisi. Kaupunki pyrkii kuitenkin osallistumaan automaattisen nopeusvalvonnan lisäämiseen suunnittelemalla uusia kohteita automaattiselle kameravalvonnalle ja lisäämään niihin tolppia kameroita varten, joiden asettamisesta vastaa Poliisi.

Esteettömyyden huomiointi on tärkeää ja nopeusrajoitusperiaatteiden laatiminen tukee myös esteettömyyden parantamista sekä esteettömyysstrategian mukaisia tavoitteita. Vammaisneuvoston lausunnon vastineessa on edellä käsitelty tarkemmin periaatteiden suhdetta esteettömyysalueisiin- ja reitteihin. Esteettömyys on myös lisätty raporttiin osaksi elinympäristön laadun arviointia lukuun 4.8 ja lisäksi esteettömyys tulee huomioiduksi vaikutusarvioinnissa sisältyneen turvallisuuden, turvallisuuden tunteen ja jalankulun arviointiin.

Helsingin seudun liikenne

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan Helsingin kaupungin katuverkon nopeusrajoitusjärjestelmän uudistamisesta seuraavaa:

Helsingin kaupunki ja koko seutu kasvavat tulevaisuudessa merkittävästi. Lisääntyvä väestö tarkoittaa myös lisääntyvää liikennettä ja siitä aiheutuvia haitallisia ulkoisvaikutuksia. Näitä vaikutuksia hillitään suunnittelemalla maankäyttöä ja liikennettä yhdessä. Maankäytön tiivistäminen ja liikenteen ohjaaminen kestäviin kulkumuotoihin on elintärkeää seudun kannalta. Kestävien kulkumuotojen kilpailukyky on myös liikenneturvallisuuden liittyen keskeisessä roolissa, koska lisääntyvä ajoneuvoliikennesuorite tarkoittaisi myös todennäköisesti lisääntyviä onnettomuuksia.

Nopeusrajoitusjärjestelmän uudistamisen tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen ja nopeusrajoitusjärjestelmän yhtenäistäminen määriteltävien periaatteiden avulla, jolloin koko kaupungissa asetettaisiin nopeusrajoitukset yhtenäisten käytäntöjen mukaisesti. Tavoite on erittäin kannatettava. Työssä esitetyt periaatteet ovat hyvin perusteltuja ja loogisia. Muutosten vaikutuksia on arvioitu hyvin perusteellisesti. Esimerkiksi liikenneonnettomuuksien on arvioitu vähenevän 18 henkilövahinko-onnettomuudella. Merkittävimmät vähenemät saavutettaisiin kantakaupungin pääkaduilla.

Kaupunkiympäristössä ajoneuvoliikenteen nopeuksilla on suuri merkitys myös viihtyisyyden kannalta. Tämä lisää kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta, mikä palvelee koko liikennejärjestelmää. Nopeusrajoitusmuutoksista aiheutuu kuitenkin myös pidennyksiä joukkoliikenteen matka-aikoihin erityisesti ruuhka-aikojen ulkopuolella, millä on vaikutuksia liikennöintikustannuksiin. HSL:ssä tehdyn teoreettisen laskelman mukaan ehdotettujen tavoitetilan periaatteiden mukaisten muutosten toteutuessa liikennöintikustannukset kasvaisivat arviolta 1 – 1,5 miljoonalla eurolla vuodessa. Laskelma perustuu bussien ajoaikojen pidentymiseen ruuhka-aikojen ulkopuolella. Todelliset kustannusvaikutukset voidaan kuitenkin arvioida vasta jälkikäteen.

HSL on tunnistanut seuraavat katuosuudet sellaisiksi, joiden muutokset vaikuttaisivat todennäköisesti eniten liikennöintiin:

- Nykyisten runkolinjojen (550 ja 560) ja tulevien runkolinjojen (500 ja 510) reitit, erityisesti
 - Varikkotie-Viilarintie-Viikintie
 - Pirkkolantie
 - Vanha Tuusulantie
 - Paciuksenkatu
 - Nordenskiöldinkatu
 - Ramsaynranta-Pikkuniementie
- Muut tiheän joukkoliikenteen reitit
 - Mannerheimintie
 - Hämeentie
 - Mäkelänkatu
- Joukkoliikenteelle varatut katuosuudet
 - Vanha viertotie

Näissä kohteiden suunnitteluratkaisuissa tulisi huomioida joukkoliikenteen sujuvuus verrattuna muihin tavoitteisiin ja HSL osallistuu mielellään mahdolliseen jatkosuunnitteluun. HSL toivoo myös, että joukkoliikenteen muiden edistämistoimenpiteiden, kuten liikennevaloetuuksien, kautta voidaan jatkossa lisätä joukkoliikenteen kilpailukykyä verrattuna autoliikenteeseen.

Vastine:

Kaupunkiympäristön toimiala on tarkistanut lausuntojen perusteella tässä työssä käytettävää kantakaupungin rajausta, joka määrittää periaatteen pääkatujen nopeusrajoituksille. Tällöin kantakaupungin rajauksen ulkopuolelle jää katuosuus Ramsaynranta-Pikkuniementie, jonka nopeusrajoitus säilytetään esikaupunkialueiden pääkatujen periaatteen mukaisesti 50 km/h:nä.

Suurimmalla osalla niistä kaduista, joilla HSL toteaa olevan eniten vaikutuksia liikennöintiin, säilyisi toistaiseksi nykyinen nopeusrajoitus. Näitä katuja ovat Viilarintie, Viikintie (linjan 550 käyttämällä osuudella), Pirkkolantie, Vanha Tuusulantie, Paciuksenkatu ja Nordenskiöldinkatu Mannerheimintien risteysaluetta lukuun ottamatta. Mannerheimintiellä, Hämeentiellä ja Mäkelänkadulla säilyisi esityksen mukaan toistaiseksi nykyinen rajoitus osalla katuja. Varikkotiellä nopeusrajoitus laskisi 50 km/h:stä 40 km/h:in lopullakin osalla katuja. Vanhan Viertotien nopeusrajoitus laskisi 50 km/h:stä tonttikadun periaatteen mukaisesti 30 km/h:in.

Nykyisten periaatteiden poikkeamismahdollisuuksissa (raportin luku 3.3) on esitetty mahdollisuus käyttää pääperiaatetta 10 km/h korkeampaa rajoitusta alueellisilla kokoojakaduilla ja pääkaduilla. Esimerkiksi kadulla oleva joukkoliikenteen runkolinja on yksi mahdollisuus poiketa pääperiaatteesta. Jos katuympäristö tai maankäyttö edellyttää tulevaisuudessa kuitenkin nopeusrajoituksen laskemista, otetaan pääperiaatteen mukainen rajoitus käyttöön. Siihen asti edellä mainituilla kaduilla säilyy nykyinen nopeusrajoitus. Lisäksi rakennettavalle Raide-Jokerille pyritään takaamaan mahdollisimman sujuva liikennöinti ja riittävä matkanopeus. Erillään ajoradasta olevalle kiskoalueelle voidaan mahdollisuuksien mukaan hyväksyä korkeampi nopeusrajoitus kuin viereiselle ajoradalle turvallisuuskäytökohtien salliessa, esimerkiksi Viikintiellä ja Pirkkolantiellä.

Varikkotie on katuluokituksestaan paikallinen kokoojkatu, jonka nopeusrajoitus on nykyisin poikkeuksellisesti 50 km/h, vaikka se ei noudata nykyisinkään voimassa olevaa katutilan mitoitusohjetta nopeusrajoituksen osalta. Kadulla on siis nopeusrajoitusjärjestelmän yhtenäisyyden vuoksi syytä ottaa käyttöön 40 km/h -rajoitus koko kadulla. Rajoituksen muutos koskee vajaan 500 metrin matkaa.

Vanha Viertotie on katuluokituksestaan tonttikatu, jonka liikennemäärä on ajorajoituksista huolimatta noin 3000 - 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kadulla sijaitsee myös palvelutalo ja se on määritelty esteettömyyden erikoistason reitiksi. Kadulla on yksi valo-ohjaamaton suojatie ulkoilureitin kohdalla ja ylitystarvetta myös linja-autopysäkeille. Ulkoilureitti johtaa Talin liikuntapuistoon. Katu on pituudeltaan noin 350 metriä, joten teoreettinenkin matka-ajan lisäys olisi tasaisella nopeudella 17 sekuntia, jos ei oteta huomioon kiihdytyksiä ja jarrutuksia pysäkeille ja risteysiin. Erityisesti Pitäjänmäentien risteyksessä on sattunut melko paljon onnettomuuksia kääntyvien ajoneuvojen välillä, 20 kappaletta vuosina 2007–2016. Alemmalla ajonopeudella risteyksessä jää kuljettajalle enemmän aikaa havainnoida muita liikkuja. Näillä perusteilla esitämme rajoituksen laskemista 30 km/h:in.

Kantakaupungin pääkaduilla tapahtuu eniten onnettomuuksia ja niillä on paljon jalankulkijoiden ylitystarvetta. Päiväliikenteessä ajonopeudet ovat pääosin jo nykyisin alempia kuin nopeusrajoituksen mukainen 50 km/h. Ilta- ja yöaikaan matka-ajat saattavat pidentyä jonkin verran, mutta alemmalle ajonopeudelle on perusteet olosuhteiden aiheuttaman suuremman onnettomuusrisikin vuoksi. Kantakaupungin pääkaduille sekä Hämeentielle esitetään liitteen 5 mukaisia rajoituksia.

Tavoitetilan periaatteiden mukaisten nopeusrajoitusten tullessa täysimääräisesti voimaan, aiheuttaa HSL:n arvion mukaan 1 - 1,5 miljoonan euron liikennöintikustannusten kasvu. Summa on merkittävä, mutta Kaupunkiympäristön toimialan esityksen mukaan hyväksyttävä. Summan

osuus kokonaisliikennöintikustannuksista (yli 500 miljoonaa euroa vuodessa) on lisäksi pieni. Lisäksi periaatteiden mukaisten nopeusrajoitusten tultua voimaan on arvioitu saavutettavan vuosittain noin 6 miljoonan euron säästö onnettomuuskustannuksiin, jos keskinopeudet laskevat muutuvien nopeusrajoitusten kaduilla 5 km/h. Mikäli keskinopeus laskee pitkän ajan kuluessa enemmän, vähenevät onnettomuuskustannukset vielä enemmän.

Kaupunki pyrkii myös suunnittelemaan jatkossakin edistämistoimenpiteitä joukkoliikenteelle, muun muassa liikennevaloetuksin. Kaupunki tekee mielellään yhteistyötä asiassa HSL:n kanssa.

Helsingin Poliisilaitos:

Helsingin Poliisilaitoksen Erityistoimintayksikkö pitää esitettyjä muutoksia liikenneturvallisuuden kannalta tarkoituksenmukaisina. Nopeusrajoitusten laskeminen antaa kuljettajille lisää reagointi-aikaa ja siten oletettavasti vähentää onnettomuuksien määrää ja toisaalta pienentää tapahtuvien onnettomuuksien törmäysenergiaa ja siten vähentää vakavia loukkaantumisia ja kuolemantapauksia.

Hyötyjen realisoituminen edellyttää sitä, että laskettuja rajoituksia noudatetaan. Tietyissä mielessä 30 km/h rajoitus on jo niin alhainen, että kuljettajien voidaan arvioida jossain määrin vastustavan sitä. Tätä tukevat kokemukset siitä, että tietyöalueille asetettuja 30 km/h nopeusrajoituksia noudatetaan varsin heikosti. Nopeusrajoitusten tuomaa turvallisuuslisää ei saavuteta ilman uskottavaa valvontaa. Voidaan myös arvioida, että nopeusrajoitusten laskeminen tulee lisäämään nopeusylitysten määrää. Näin ollen ratkaistavaksi tulee valvonnan lisäämiseen tarvittava resursointi. Koska tiedossa ei ole, että poliisille olisi tulossa lisää liikennevalvontaresurssia valtion rahoituksesta, lisäresursointi tulee tehdä kaupungin toimesta.

Nopeusvalvontaa muutoksen kohteena olevilla nopeusrajoitusalueilla voidaan tehostaa lisäämällä automaattisia kameravalvontaloppia. Uudet kameravalvontalopat tulisi lisäksi sijoittaa siten, että samalla pystytään valvomaan punaisten liikennevalojen noudattamista ja suunnitteilla olevan liikennevirhemaksun mahdollistamia asioita kuten kääntymiskieltoja, jotka vaarantavat jalankulun tai pyöräilyn turvallisuutta. Mikäli valvonnan tehostaminen pystytään toteuttamaan osana muutosta, liikennevalvontajärjestelmien laskeminen on kokonaisuutena kannatettava uudistus.

Ilman valvonnan tehostamista osana muutosta, tuloksena saattaa olla nopeusrajoitusten noudattamisen heikentymistä ja siten liikennesääntöjen noudattamiseen perustuvaa liikennekulttuurin rapautumista.

Vastine:

Myös Kaupunkiympäristön toimialan mielestä on tärkeää, että nopeusrajoituksia noudatetaan ja että niiden noudattaminen tuntuu kuljettajienkin mielestä luontevalta. Tämän vuoksi osalla kaduista nopeusrajoitusta lasketaan vasta katuympäristön ja/tai maankäytön muuttuessa siten, että ne tukevat alemmaa nopeusrajoitusta.

Nopeusrajoitusten laskemisen hyödyt realisoituvat myös, vaikka ajonopeudet eivät laskisikaan täysin rajoitusmuutosten verran. Tutkimusten mukaan jo muutaman kilometrin tunnissa laskevalla keskinopeuksilla on selkeä vaikutus liikenneonnettomuuksien vähenemiseen. Lisäksi korkeimpien ajonopeuksien väheneminen parantaa turvallisuutta, sillä esimerkiksi jalankulkijoiden kuolemanriski vähenee merkittävästi törmäysnopeuden laskiessa.

Kaupunki suhtautuu myönteisesti automaattisen kameravalvonnan lisäämiseen katuverkolla ja kaupungin osallistumiseen valvonnan järjestämiseksi. Kaupunki onkin parhaillaan suunnittelemassa kameratolppien paikkoja useisiin kohteisiin. Tolppien paikat pyritään valitsemaan siten, että ne sijaitsevat kohdissa, joissa sattuu paljon onnettomuuksia sekä lähellä kouluja ja lasten koulureittejä. Kohteissa pyritään valvomaan mahdollisimman montaa asiaa, kuten ajonopeuksia, liikennevalojen noudattamista ja joukkoliikennekaistan väärinkäyttöä.

Liikennevirasto

Liikennevirastolla ei ole lausuttavaa periaatteiden sisältöön. Kaupungin hahmottelema kokonaisuus näyttää loogiselta ja hyvin perustellulta.

Liikenneviraston näkökulmasta kiinnittäisimme paljon huomiota rakenteellisiin liikennejärjestelyihin nopeusrajoitusten alentamisen yhteydessä. Liikenneympäristön pitää aina tukea asetettua nopeusrajoitusta niin, että autoilijat kokevat rajoitustason mielekkääksi. Tämä periaate onkin hyvin mukana ohjeen tekstissä.

Liitekuvien osalta valtion ylläpitämien teiden erottaminen kuvassa kaupungin ylläpitämistä kaduista saisi olla selkeämpi. Esitämme harkittavaksi valtion teiden poistamista liitekuvista, koska niillä rajoituksen asettaa eri taho.

Vastine:

Kaupunki pyrkii toteuttamaan rakenteellisia liikennejärjestelyjä resurssiensa puitteissa mahdollisimman tehokkaasti, jotta liikenneympäristö tukisi mahdollisimman hyvin nopeusrajoitusta. Jos liikenneympäristö ei tue periaatteen mukaista rajoitusta, säilyy kadulla pääosin nykyinen nopeusrajoitus.

Liitekuvia on muokattu siten, että maanteiden ja katujen rajakohdat on merkitty karttoihin. Kaupunkiympäristön toimiala esittää kuitenkin, että maanteidenkin nopeusrajoitukset näkyvät myös kartassa, koska maantiet ovat olennainen osa Helsingin liikennejärjestelmää. Jos maanteiden rajoitukset poistetaan kokonaan kuvista, voisi se herättää myös epäselvyyksiä ja kokonaisuutta olisi vaikeampi hahmottaa. Raportin tekstiosuuteen on lisätty kahteen uuteen kohtaan maininta, että periaatteet eivät koske valtion hallinnoimia maanteitä.

Uudenmaan ELY-keskus

ELY-keskus näkee hyvänä Helsingin nopeusjärjestelmän kehittämisen tavoitteet; liikenneturvallisuuden parantamisen ja nopeusrajoitusten määrittämisperiaatteiden yhtenäistäminen. Tavoitteet tukevat osaltaan valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi (15.12.2016) esitettyä liikenneturvallisuusvisiota.

ELY-keskuksen mukaan nopeusrajoitusmuutoksilla ei ole merkittäviä vaikutuksia maantieverkon ja katuverkon rajapintoihin.

ELY-keskus toteaa, että nopeusrajoitusmuutosten vaikutuksia tavaraliikenteeseen ei ole erikseen arvioitu. Osin vaikutukset syntyvät turvallisuus-, sujuvus- ja välityskykyvaikutusten kautta. Helsingin kaupungin autoliikenteen verkkoselvityksessä on kuvattu tavaraliikenteelle merkitykselliset reitit vuoden 2016 tilanteessa. Pääosin pääkaduilla tavaraliikenteelle merkittävillä reiteillä nopeusrajoitukset ovat ympäröivää katuverkkoa suurempia eikä muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta (mm. Mannerheimintie) näihin reitteihin kohdistu tällä hetkellä muutoksia. Liitekartalla

6 on esitetty myöhemmin muusien periaatteiden mukaiseksi muuttuvat nopeusrajoitukset. Tässä kartassa on esitetty nopeusrajoituksen laskemista 10 km/h katu ympäristön ja/tai maankäytön muuttuessa. Nopeusrajoitusten laskemista on esitetty useille katuyhteyksille, jotka autoliikenteen verkkoselvityksessä on määritelty tavaraliikenteelle merkityksellisiksi reiteiksi. Nopeustason lasku ja matka-ajan pidentyminen vaikuttavat aika- ja ajoneuvokustannusten kautta suoraan tavarakuljetusten kustannuksiin ja laajemmin yritysten logistiin kustannuksiin. Jo muutaman minuutin hidastumisilla on merkittävät kustannusvaikutukset. Ennen kuin nopeusrajoituksia lasketaan tavaraliikenteelle merkityksellisillä reiteillä, olisi tärkeää arvioida nopeustason laskun vaikutukset tavaraliikenteeseen.

Helsingin autoliikenteen verkkoselvityksessä on tarkasteltu verkon merkitystä joukkoliikenteen kannalta vuonna 2016. Nopeusrajoituksen laskemista 50 km/h:stä 40 km/h:in on esitetty muutamilla joukkoliikenteelle merkityksellisillä pääkaduilla sekä nykytilanteessa että myöhemmin toteuttavana. Raportissa on tunnistettu, että nopeusrajoitusten laskeminen voi tietyillä katuosuuksilla laskea joukkoliikenteen ajonopeutta. Raportissa on kuitenkin arvioitu, että nopeusrajoitusten muutoksilla on melko vähän vaikutusta todellisiin matka-aikoihin, sillä niihin vaikuttavat merkittävästi mm. pysähtymisiin ja asiakaspalveluun kuluva aika. Vaikutuksen suuruuteen vaikuttavat pysäkkivälit. HSL-alueen ulkopuolelta tulevassa joukkoliikenteessä pysäkkejä on harvemmin ja näin ollen nopeustason laskulla on suurempi vaikutus todelliseen matka-aikaan. Kehyskunnista Helsingin kantakaupunkiin suuntautuville joukkoliikenteellä tehtäville työ- ja opiskelumatkoille ovat joukkoliikenteen sujuvuus ja matka-aikojen ennustettavuus erittäin tärkeitä kilpailukykytekijöitä. Näillä pidempimatkaisen joukkoliikenteen pääreiteillä tulisi varmistaa joukkoliikenteen sujuvuus. Niemen alueen nopeusrajoitusperiaatteita laadittaessa on jätetty huomiotta Kampin linja-autoterminaalien saavutettavuuden tärkeys HSL-alueen ulkopuolelta tulevalle joukkoliikenteelle niin matkustajien kuin linja-autoissa kulkevan tavaraliikenteen näkökulmasta.

ELY-keskus katsoo, että nopeusrajoituksen alentamisella kehitetään jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita liikenteessä ja muutoksella luodaan edellytyksiä kulkutapaosuuden kasvattamiselle. Pyöräilyn mahdollistaminen ajoradalla lisää sen näkyvyyttä liikennevirrassa parantaen kulkuvan turvallisuustilannetta. Osan pyöräilijöistä siirtyessä ajoradalle paranevat jalankulkijoiden näkökulmasta myös olosuhteet kevyen liikenteen väylillä.

Liitteinä 1-2 olevissa kartoissa nykyverkko ja katuverkko 2025 on pieniä eroavaisuuksia moottoriväylien ja pääkatujen alku- ja päätepisteissä. Näiden erojen syy ei käy selville kartoista tai raportista. Moottoriväylien lyhentyminen on syytä selvittää lopullisessa raportissa.

Vastine:

Tavaraliikenteen vaikutukset tulevat arvioiduksi sujuvuus- ja välityskykyarvioinnin kautta. Raporttiin on lisätty myös yritysvaikutusten arviointi. Periaatteiden mukaiset rajoitukset toteutetaan pitkän ajan kuluessa ja muutoksia suunniteltaessa huomioidaan todelliset ajonopeudet muutoshetkellä. Todelliset ajonopeudet voivat muuttua tulevaisuudessa ilman muutoksia katu ympäristöönkin, mikäli maankäyttö kadun läheisyydessä kehittyy ja liikennemäärät kasvavat.

Linja-autoliikenteessä kaukoliikenne kulkee pääasiassa moottoriväylillä ja pääkaduilla, joille esitetyt muutokset ovat vähäisiä. Myöhemmin muutettavien rajoitusten yhteydessä arvioidaan myös toteutuneita ajonopeuksia jatkosuunnittelussa. Kampin bussiterminaalien läheisyyteen esitettävät muutokset koskevat niin lyhyitä katuosuuksia, että matka-ajat eivät käytännössä muutu.

Liite 2 (Katuverkko 2025) on arvioitu katuluokitus, joka määrittää lähinnä uusille rakennettaville kaduille katuluokan ja nopeusrajoitusperiaatteen. Kaikki viime vuosina valmistuneet ja tulevat kadut eivät näy liitteen 1 kartassa, joka on laadittu vuonna 2010. Liite 1 eli nykyinen toiminnallinen luokitus on tällä hetkellä voimassa oleva katuluokitus. Vaikka maanteillekin on molemmissa kartoissa esitetty kaupungin luokituksen mukainen katuluokka, se ei vaikuta maanteiden ja katuverkon välisiin hallinnollisiin rajoihin.

Autoliitto ry

Liikenneturvallisuuden parantuminen on seurausta moninaisista asioista, kuten liikenneympäristön rakentuminen ja kehittyminen, ajoneuvotekniikan kehittyminen, sääntökunnioituksen lisääntyminen, seuraamusjärjestelmän kehittyminen, liikenteen ohjauslaitteiden kehittyminen, alueellisten liikennemäärien muutokset, riskien tunnistamisen ja poistamisen työkalujen kehittyminen sekä monista muista seikoista.

Tätä kehitystä ei voi laskea kuin teoreettisesti yksin nopeusrajoitukseen tehtyjen muutosten ansioksi, kuten tässä selvitysluonnoksessa yksipuolisesti pyritään tekemään. Samaa kehitystä tapahtuu muun muassa jatkuvasti parantuvan ajoneuvojen turvateknologian ansiosta. Uusissa autoissa on yhä enenevässä määrin myös onnettomuuksia ehkäisevää teknologiaa ja ne suojaavat entistä paremmin niin auton sisällä matkustavia kuin heikompia tienkäyttäjiä, kuten jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Lisäksi ihmiset käyttäytyvät yhä vastuullisemmin, mikä on nähtävissä muun muassa rattijuopumusten vähenemisenä, ja sen seurauksena kaikki onnettomuudet ja vahingot vähenevät. Nämä seikat muodostavat kokonaisuuden, jossa yksikään tekijä ei yksin ole ollut tai tule olemaan liikenneturvallisuuden paranemisen avaintekijä.

Nopeusrajoitusten muuttaminen edellyttää rakenteellisia muutoksia eikä kategorista rajoitusten alueittaista alentamista tule toteuttaa. Kategorinen nopeusrajoitusten alentaminen menettää tehoaan kun yhä suurempi osa kokee rajoitukset liikenneympäristöön sopimattomiksi. Tämä puolestaan nakertaa sääntökunnioitusta. Hyvä liikennejärjestelmä perustuu siihen, että lähes kaikki toimijoista kokevat säännöt perustelluiksi ilman muita toimenpiteitä. Tämän lisäksi osalle ihmisistä pitää olla riittävä kiinnijäämisriski ja seuraamusjärjestelmä. Kokonaisturvallisuuden ratkaisee kuitenkin sitoutuneisuus sääntöihin ja järjestelmän kunnioitus. Mikään seuraamusjärjestelmä tai valvonta ei korvaa sitä.

Helsingin kaupungin tavoitteena on kasvattaa keskustojen vetovoimaa. Esitetyt toimenpiteet ovat kuitenkin ajoneuvoliikenteen kannalta päinvastaisia ja niiden seurauksena etäisyydet ja matkaajat kasvavat. Keskustan houkuttelevuuteen niin kauppa-, työ-, asuin- ja vapaa-ajalueena vaikuttaa keskeisesti sen saavutettavuus. Samoin keskustan asukkaiden tulee voida liikkua kaupungissa ja kaupungista tarvittaessa myös omalla ajoneuvolla.

Euroopan kaupungit eroavat toisistaan merkittävästi rakenteeltaan ja väestötiheydeltään eikä Helsinkiä pidä rinnastaa Pariisiin, Lontooseen tai muihin Euroopan metropoleihin. Tässä suhteessa Euroopan Komission yksi näkemys kaikkien Eurooppalaisten kaupunkien nopeusrajoitukseen on rajoittunut ja suppea. Samalla ohjeella ei esimerkiksi Kaskisten kaupungin ja Pariisin liikennejärjestelmää suunnitella. Samalla tavalla Helsingin eri alueiden ja olosuhteiden nopeusrajoitusjärjestelmää ei pidä toteuttaa kategorisella yhdellä näkökulmalla.

Helsingin kaupungin selvityksen mukaan ajoneuvoliikenteen sujuvuus on enää hyvin pienessä roolissa. Yritykset, kaupat sekä asukkaat, joilla on autoja, ovat vahvasti eri mieltä tästä yksioikoisesta johtopäätöksestä, jolla pyritään hankaloittamaan henkilöautoliikenteen sujuvuutta koko kaupungissa. Henkilöautoilu koetaan ja se on osoittautunut myös selvityksissä matka-ajaltaan

yli-voimaiseksiliikennemuodoksi suuressa osassa Helsinkiä. Tästä syystä oman auton osuus liikennesuoritteesta on Helsingissäkin merkittävä. Ei ole hyväksyttävää, että muiden kulkumuotojen osuuksia pyritään nostamaan sujuvinta liikkumistapaa eli henkilöautoilua haittaamalla, ei muiden kulkumuotojen houkuttelevuutta parantamalla.

Tällä hetkellä kaupungilla on käynnissä tai suunnittelussa monia hankkeita, joilla on merkittävää vaikutusta liikenteen sujuvuuteen ja eri kaupunginosien saavutettavuuteen. Eri toimenpiteiden yhteisvaikutusta ei ole arvioinut kukaan. Tämänkin raporttiluonnoksen perusteluissa todetaan, että julkisen liikenteen sujuvuuden haitta nopeuksien ja matka-aikojen kasvaessa voidaan kompensoida antamalla sille etuuksia henkilöautoliikenteen kustannuksella. Johtopäätöksestä huolimatta tätä kokonaisvaikutusta henkilöautoliikenteeseen ei ole raporttiluonnoksessa arvioitu.

Ilman tämän raportin laajaa teoreettista tarkasteluakin on selvää, että ajonopeuksien alentaminen vähentää nopeudesta aiheutuvia onnettomuuksia. Onnettomuuksien syyt ovat usein kuitenkin muissa tekijöissä kuin nopeus. Tämän takia nopeudesta ei voida tehdä yksioikoisia johtopäätöksiä, kuten tässä raportissa on tehty. Onnettomuuksien aiheuttajien ja syiden pitäisi olla ensisijaisesti toimenpiteiden kohteena. Nyt selvityksestä puuttuu keskeisiltä osin analyysi onnettomuuksien syistä ja aiheuttajista. Helsingissä tapahtuu runsaasti myös onnettomuuksia, joissa ei ole moottoriajoneuvoa osallisena. Onnettomuuskustannuksista on syytä todeta, että niissä onnettomuuksissa, joissa aiheutuu henkilövahinko ja moottoriajoneuvo on osallisena, kustannukset katetaan liikennevakuutuksesta. Ne eivät jää valtion tai kaupungin maksettaviksi, vaan vakuutusosottajien katettavaksi.

Nopeusrajoitusten alentamista perustellaan myös liikenteen melun vähentämisellä. Koko ajoneuvokannassa henkilöautojen melu on alentunut merkittävimällä tavalla ja alenee koko ajan. Uudet autot, renkaat sekä uudet asfaltillaadut alentavat nimenomaan kevyen ajoneuvokaluston melua. Kun liikenteen sujuvuus ja nopeudet laskevat sekä pysähtymiset ja liikkeellelähdöt lisääntyvät, päästöt lisääntyvät. Lähtökohtaisesti nyt esitetyt nopeuksien alentamiset tapahtuvat sellaisella nopeusalueella, että ne lisäävät henkilöautoilun päästöjä kaupungissa.

Liikenneturvallisuus Helsingissä on parantunut koko ajan ja tätä kehitystä on syytä jatkaa. Liikenneturvallisuutta tulee kuitenkin parantaa kokonaisuutena eikä kategorisesti alentamalla liikenteen nopeuksia ja siten pidentämällä matka-aikoja, haittaamalla sujuvuutta sekä vähentämällä kaupungin houkuttelevuutta. Rakenteelliset parannukset eli näkemäesteiden, kuten risteysalueille kasattavien lumikinosten tai istutettujen pensaiden poistaminen, valo-ohjaamattomien suojateiden lakkauttaminen monikaistaisilla teillä sekä ajoneuvo-, pyörä- ja jalankulkuliikenteen erottaminen toisistaan ovat hyvä askel kohti turvallisempaa kaupunkiliikennettä. Nyt lausuntokierroksella olevassa selvityksessä on haettu oikotietä yhdestä osatekijästä liikenneturvallisuuden parantamiseksi ilman kokonaisvaltaista selvitystä muista tekijöistä sekä toimenpiteiden vaikutuksista niin elinkeinoelämään kuin kaikkien alueen asukkaiden ja työntekijöiden elämään.

Vastine:

Raportissa ei ole väitetty, että nopeusrajoitusten lasku yksinään olisi syy liikenneturvallisuuden paranemiseen. Liikenneturvallisuuden paraneminen on seurausta monista seikoista, joista ajonopeuksien aleneminen kaupunkiympäristössä on yksi merkittävä tekijä. Kaikkia onnettomuuksia ei voi poistaa nopeusrajoituksia alentamalla, mutta se on yksi vaikuttavimmista ja edullisimmista keinoista laajassa keinovalikoimassa. Tämä on osoitettu sekä kansainvälisissä että Helsingin kaupungin aikaisemmissa tutkimuksissa. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksien seurauksia on vaikeampaa lieventää ajoneuvotekniikalla, sillä moottoriajoneuvojen suuret massat

aiheuttavat suuria törmäysenergioita. Suuremmalla törmäysnopeudella törmäysenergia ja samalla seurauksien vakavuus kasvavat fysiikan lakien mukaisesti.

Nopeusrajoitusten muutoksia tuetaan rakenteellisilla muutoksilla ja osa periaatteiden mukaisista rajoituksista muutetaan vasta katu ympäristön muuttamisen ja/tai maankäytön muutoksien jälkeen, jos nykyinen katu ympäristö tai maankäyttö eivät tue rajoitusta. Kategorinen katujen hierarkiaan perustuva nopeusrajoitusjärjestelmä selventää liikenne ympäristöä, kun samantyyppisillä kaduilla on aina sama nopeusrajoitus. Nykytilanteessa samantyyppisillä kaduilla voi eri alueilla olla eri nopeusrajoitus. Koko kaupunkia koskevilla periaatteilla pyritään yhtenäistämään nopeusrajoitusjärjestelmä, jotta se olisi myös autoilijalle mahdollisimman looginen. Rajoitusten noudattamista pyritään tehostamaan automaattista kameravalvontaa lisäämällä.

Keskustan houkuttelevuus lisääntyy vähentyneen melun sekä parantuneen ilmanlaadun, viihtyisyyden ja turvallisuuden myötä. Matka-ajat eivät ruuhka-aikoina kasva ja ruuhka-aikojen ulkopuolellakin matka-aikojen kasvu on vähäistä muiden tekijöiden vaikuttaessa enemmän. Tässä työssä ei olla rajoittamassa minkään ajoneuvoryhmän liikkumista, vaan esimerkiksi autolla pääsee keskustassa jatkossakin liikkumaan samoilla kaduilla kuin tähänkin asti.

Euroopan parlamentti suosittaa päätöslauselmassaan vahvasti, että toimivaltaiset viranomaiset ottavat käyttöön 30 km/h -nopeusrajoituksen asuinalueilla ja kaikilla yksikaistaisilla teillä kaupunkialueilla, joilla ei ole erillistä pyöräkaistaa, onnettomuuksille alttiiden tienkäyttäjien suojelemiseksi tehokkaammin. Ei ole mitään syytä, miksi tämä lauselmä ei päätisi myös Helsingissä. Jalankulkijat ja pyöräilijät ovat samanlaisia kaikissa Euroopan kaupungeissa, jolloin seuraukset onnettomuuksissa ovat yhtä vakavia. Päätöslauselmaa ei olekaan tarkoitus soveltaa esimerkiksi esikaupunkialueiden pääkaduille tai moottoriväylille, joilla säilyisivät pääosin nykyiset nopeusrajoitukset.

Raportin mukaan niemen alueella sujuvuus ei ole tärkein tekijä nopeusrajoituksen valinnassa, vaan turvallisuus, viihtyisyys, melu ja ilmanlaatu. Sujuvuus on muualla tärkeä tekijä rajoituksen valinnassa ja se korostuu erityisesti esikaupunkialueiden pääkaduille ja moottoriväylillä. Sujuvuuteen vaikuttavat monet muutkin tekijät, kuten liikennemäärät, joten nopeusrajoituksen laskeminen yksittäisellä kadulla ei vaikuta merkittävästi sujuvuuteen. Nopeusrajoitukset koskevat kaikkia muitakin kadulla liikkuvia kulkumuotoja henkilöautojen lisäksi, kuten polkupyöriä, linja-autoja, mopoja, moottoripyöriä ja raitiovaunuja. Henkilöautoilija hyötyy myös parantuneesta turvallisuudesta ja välityskyvystä, kun liikennevirta etenee häiriöttömämmin ja tasaisemmalla nopeudella.

Yleiskaavan valmistelun yhteydessä on tehty seudullisen liikennemallin avulla tarkasteluja eri suunnitelmien yhteisvaikutuksista. Joukkoliikenteen edistäminen hyödyttää myös henkilöautoilijoita. Mitä houkuttelevampi joukkoliikenne, sitä enemmän autoilijoita saadaan siirtymään joukkoliikenteen käyttäjiksi, jolloin kaduille vapautuu tilaa henkilöautoille. Joukkoliikennettä voidaan edistää monin eri tavoin, jotka eivät vähennä tilaa henkilöautoilta. Tästä hyvänä esimerkkinä ovat Paloheinän joukkoliikennetunneli ja tulevat Kruunusillat, joissa ei puututa henkilöautojen olosuhteisiin. Pikaraitioteiden rakentaminen vähentää myös linja-autoliikennettä kaduilta (esim. Raide-Jokeri), mikä vapauttaa katutilaa autoilijoille.

Alemmat ajonopeudet vähentävät tutkitusti onnettomuuksia. Ajonopeudet vaikuttavat liikenteessä tapahtuvien tapaturmien todennäköisyyteen ja vakavuuteen. Matalilla ajonopeuksilla kuljettajalla on paremmat havaintomahdollisuudet ja jarrutusmatkat lyhyempiä kuin korkeilla ajonopeuksilla. Jos onnettomuus kuitenkin tapahtuu, ovat seuraukset lievempiä. Onnettomuuksien syytä on yleensä useita ja lähes aina ne johtuvat siitä, että jokin osapuoli tekee jonkin virheen,

esimerkiksi havainnoinnissa. Näitä havainnointivirheitä sattuu vähemmän alemmilla ajonopeuksilla. Lähes kaikissa henkilövahinkoon johtavissa onnettomuuksissa on mukana moottoriajoneuvo vähintään toisena osapuolena. Poliisin tietoon tulleissa henkilövahinko-onnettomuuksissa vuosina 2010 - 2014 esimerkiksi jalankulkijan ja polkupyöräilijän välisiä onnettomuuksia oli keskimäärin 5 kappaletta vuodessa, kun kaiken kaikkiaan jalankulkijoiden henkilövahinko-onnettomuuksia oli keskimäärin 112 kappaletta vuodessa. Onnettomuuskustannuksissa on kyse yhteiskunnallisista kustannuksista, jotka kohdistuvat esimerkiksi valtiolle, kunnille, yrityksille ja yksityishenkilöille. Liikennevakuutuksenkin kattamat kustannukset näkyvät lopulta kaikkien vakuutusmaksuissa.

Ajonopeudella on suora yhteys melun määrään huolimatta muiden tekijöiden alentavasta vaikutuksesta. Päästöjen riippuvuus nopeudesta on erilainen kuin polttoaineen kulutuksen. Joidenkin päästöläjien määrä kasvaa nopeuden noustessa. Kulutus ja päästöt kasvavat erityisesti kiihdytyksissä, joten tasainen ajotapa sekä maantie- että taajama-ajossa johtaa pienempään kulutukseen ja vähäisempiin päästöihin. Siten toimenpiteet, jotka tasaavat liikennevirtaa, alentavat sekä kulutusta että päästöjä.

Liikenneturvallisuuden parantamista jatketaan myös muilla luetelluilla keinoilla. Nopeusrajoituksen alentaminen on yksi tehokkaimmista keinoista parantaa turvallisuutta, mutta sillä ei voida poistaa kaikkia onnettomuuksia. Liikenneturvallisuutta parannetaan jatkossakin kokonaisuutena, mutta nopeusrajoitusten tarkistamismahdollisuuden jättäminen kokonaan pois keinovalikoidasta vähentäisi myös muiden toimenpiteiden tehokkuutta.

Helsingin kaupunginosayhdistykset Helka ry

Helkan mielestä katuverkon nopeusrajoitusjärjestelmän uudistamisen ehdotuksen linjaukset ovat sellaisenaan hyväksyttäviä ja kannatettavia. Myös ehdotuksen päämääriä voidaan pitää sellaisenaan. Helka kannattaa heti toteutettavissa olevien nopeusrajoitusmuutosten toimeenpanemista. Rakenteellisia muutoksia edellyttäviltä osin nopeusrajoitusten toteuttamisen periaatteisiin ei myöskään ole huomauttamista.

Ehdotuksen esittämät muutokset vaikuttaisivat Helsingin kaupunginosien elinympäristöjen laatuun ja viihtyisyyteen myönteisesti. Erityisesti päiväkotien, koulujen, oppilaitosten, sairaaloiden yms. läheisyydessä ajonopeuksia tulee rajoittaa. Yleisen liikenneturvallisuuden paranemisen lisäksi, ajotavan muuttuessa tasaisemmaksi, nopeusrajoitusten muutoksilla saataneen aikaan myös päästövähennyksiä. Lisäksi on odotettavissa liikennemelua vähentäviä vaikutuksia.

Helka kiittää myös kaupunkiympäristön toimialaa vuorovaikutusmahdollisuuksista Facebookissa ja sähköpostilla sekä Helkan ylläpitämän sähköisen yhteystietolistan käyttöä, jonka avulla lähetettiin lausuntopyyntö kaupunginosayhdistyksille. Helka ehdottaa myös osallistamisen laajentamista muihinkin liikenneaiheisiin.

Vastine:

Kaupunkiympäristön toimiala tutkii ja kokeilee erilaisia vuorovaikutusmahdollisuuksia jatkossakin.

Helsingin polkupyöräilijät ry

Kannatamme uusia nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteita sekä suunnitelmia nopeusrajoitusten laskemiseksi. Nopeusrajoitusten laskeminen tukee pyöräilyn edistämistä ja on tärkeä toimenpide matkalla kohti ihmisystävällisempää kaupunkia.

Moottoriajoneuvojen ajonopeuksien alentaminen on kaikista tehokkaimpia keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi kaupungeissa. Maltillisempi ajonopeus vähentää törmäyksen todennäköisyyttä, ja törmäyksen tapahtuessa seuraukset ovat lievemmat. Jalankulkijalla ja pyöräilijällä on merkittävästi paremmat mahdollisuudet selviytyä hengissä törmäyksestä moottoriajoneuvon kanssa 30 km/h nopeudessa kuin 40 km/h nopeudessa.

Alemmat ajonopeudet vähentävät autoilusta johtuvia meluhaittoja ja katupölyä sekä lisäävät kaupungin viihtyisyyttä ja terveellisyttä. Tämä tekee pyöräilystä houkuttelevampaa, kuin myös parantunut koettu ja todellinen turvallisuus. Elinvuosia säästyy paitsi onnettomuuksien vähenemisen ansiosta, myös liikennemelun ja ilmansaasteiden aiheuttamien sairauksien vähenemisen ansiosta.

Nopeusrajoitusten alentaminen voi mahdollistaa liikennevalojen poistamisen, jolloin liikenne soljuu tasaisempana virtana jatkuvan kiihdyttelyn ja pysähtelyn sijaan. Erityisesti pyöräliikenteelle mahdollisuus tasaiseen etenemiseen on tärkeää, sillä jokainen pysähdys ja uudelleen kiihdytys vie lihasvoimilla liikkuvan pyöräilijän energiaa ja vähentää pyöräilyn houkuttelevuutta.

Katusuunnittelussa on tärkeää huolehtia myös siitä, että kadun rakenne ohjaa ajamaan hitaammin. Kapeammat kaistat ja riittävän jyrkät kaarresäteet ajoradalla viestivät kadun rauhallisemmasta luonteesta. Kun autoliikennettä rauhoitetaan riittävästi, voidaan kadulla käyttää sekaliikenneratkaisua.

Tyynenmerenkadulla, Jätkäsaarenlaiturilla ja Länsisatamankadulla suunnitellaan nopeusrajoituksen nostamista 30 km/h:stä 40 km/h:in. Kaduilla on paljon raskasta liikennettä. On syytä harkita tarkkaan, mikä tässä on nopeusrajoituksen nostamisen hyöty autoliikenteelle, onko se riittävä perustelu heikentää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta, ja ovatko jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt riittävän leveät ja turvalliset, jotta raskaiden ajoneuvojen nopeuksia voidaan nostaa ilman rakenteellisia parannuksia jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyihin. Esimerkiksi Tyynenmerenkadulla pyöräilijä joutuu usein väistämään pyörätielle pysäköityjä autoja ajoradalle raskaan liikenteen sekaan.

Vastine:

Uusia periaatteiden mukaisia nopeusrajoituksia tuetaan myös rakenteellisin keinoin, kuten kapeammilla kaistoilla. Osa esitetyistä uusista nopeusrajoituksista otetaankin käyttöön vasta katu-ympäristön muuttamisen jälkeen.

Jätkäsaarella on tällä hetkellä voimassa tilapäinen työmaa-aikainen 30 km/h -nopeusrajoitus. Jo aiemmin hyväksytyissä liikenteen ohjaussuunnitelmissa Tyynenmerenkadulle ja Länsisatamankadulle on päätetty 40 km/h -rajoitukset, sillä ne ovat alueellisia kokoojakatuja, joille pyritään ohjaamaan satamaan menevä läpiajoliikenne. Näitä suunnitelmia ei ole vaan toteutettu vielä työmaa-aikaisten liikennejärjestelyjen vuoksi. Uusien nopeusrajoitusperiaatteiden mukaan satamiin johtavilla reiteillä nopeusrajoitus olisi 40 km/h, muuten Helsingin niemen alueella 30 km/h. Periaatteella pyritään tukemaan henkilöauto- ja tavaraliikenteen ohjaamista halutuille satamaan johtaville kaduille, pois keskeisimmiltä jalankulkualueilta ja tonttikaduilta.

Nyt esitetyissä suunnitelmissa Tyynenmerenkadulla ja Länsisatamankadulla olisi 40 km/h, muuten Jätkäsaareissa 30 km/h. Nämä toteutettaisiin vasta sitten, kun alueella ei tarvita enää tilapäisiä liikennejärjestelyjä.

Helsingin seudun kauppakamari

Kauppakamari pitää erittäin tärkeänä Helsingin liikenneturvallisuuden parantamista. Ajoneuvoliikenteen nopeuden rajoittaminen on kuitenkin vain yksi keino, jolla liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa. Liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet on valittava niin, että ne muodostavat kuhunkin liikenneympäristöön sopivan kokonaisuuden. Yksittäisillä, kokonaisuudesta irrallisilla toimenpiteillä haitataan tarpeettomasti liikenteen sujuvuutta ja Helsingin keskustan saavutettavuutta.

Kauppakamari ei kannata nopeusrajoitusten alentamista alueellisilla kokoojakaduilla ja pääkaduilla. Ehdotuksen mukaan kantakaupungin ajonopeudet ovat useimmilla katuosuuksilla jo nyt selvästi alle uusienkin nopeusrajoitusten ja ovat alhaisempia päivällä kuin yöllä. Nopeusrajoituksia alentamalla ei siis todellisuudessa alennettaisi nopeuksia ja parannettaisi liikenneturvallisuutta, mutta heikennettäisiin keskustan saavutettavuutta liikenteellisesti vilkkaampien aikojen ulkopuolella.

Ehdotuksessa pidetään tärkeänä, että katuympäristö tukee nopeusrajoitusta, jotta kunnioitus rajoituksia kohtaan säilyy ja ajonopeus tuntuu luontevalta katuympäristöön nähden. Silti nopeutta ehdotetaan alennettavaksi heti sellaisillakin katuosuuksilla, joilla näin ei tapahdu (Mannerheimintie). Näillä kaduilla tulisi ottaa käyttöön vaihtuvat nopeusrajoitukset, jotka mahdollistavat suuremmat nopeudet liikenteellisesti hiljaisempina aikoina.

Nopeusrajoitusten alentaminen vaikuttaa monin tavoin yrityksiin. Matka-aikojen pidentyessä kulkukustannukset kasvavat ja kaluston käyttötehokkuus laskee. Kun mielikuva keskustan saavutettavuudesta heikkenee, heikkenee myös alueen yritysten kilpailukyky suhteessa paremmin saavutettavilla alueilla sijaitseviin yrityksiin. Selkeistä yritysvaikutuksista huolimatta ehdotuksen valmistelun yhteydessä ei ole tehty minkäänlaista yritysvaikutusten arviointia. Kauppakamari vaatii, että yritysvaikutusten arviointi tehdään viipymättä.

Helsingin niemen liikenne on suurten muutosten kohteena ja sinne on valmisteilla monia hankkeita. Lisäksi suunnitteilla on muun muassa yleiskaavan mukaisia kaupunkibulevardeja, Hämeentien joukkoliikennekatu, Kruunuvuorensillat ja kävelykeskusta. Yritykset ovat huolissaan niin Helsingin keskustan saavutettavuudesta kuin koko Helsingin seudun liikenteen sujuvuudesta ja liikennejärjestelmän toimivuudesta tulevaisuudessa. Elinvoimainen keskusta edellyttää myös sujuvaa henkilöautoliikennettä.

Erityisen huolestuttavaa on se, ettei Helsingin liikennettä näytetä suunniteltavan yhtenä kokonaisuutena eri kulkumuotojen näkökulma huomioon ottaen. Hankkeita tuodaan julkisuuteen yksitellen ilman arviota niiden yhteisvaikutuksista.

Kauppakamari vaatii, että kaupunki selvittää kaikkien tiedossa ja suunnitteilla olevien liikenteeseen ja saavutettavuuteen vaikuttavien muutosten kokonaisvaikutukset sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Selvityksen tulee sisältää vaikutukset sekä liikenteeseen, saavutettavuuteen että yritysten toimintaedellytyksiin.

Helsingin tuoreessa strategiassa todetaan, että Helsingin tulee olla Suomen paras kaupunki yrityksille, vetovoimainen keskusta on Helsingin käyntikortti ja elinehto, kaikkien liikennemuotojen

kehittämisestä huolehditaan ja elinkeinoelämän edellyttämän liikenteen kilpailukyky turvataan. Tämän tulee näkyä myös liikennesuunnittelussa.

Vastine:

Liikenneturvallisuutta kehitetään kokonaisuutena, jossa on käytössä laaja keinovalikoima. Nopeusrajoitusten alentaminen on yksi vaikuttavimmista ja edullisimmista keinoista. Tässä työssä onkin pyritty kehittämään nopeusrajoitusjärjestelmää kokonaisuutena.

Varsinkaan lähellä keskustaa, tasaista nopeusrajoituksen sallimaa ajonopeutta ei yöaikoja lukuun ottamatta ole mahdollista ajaa pääkaduillakaan koko kadun pituudella, joten todellinen matka-ajan muutos jää vähäiseksi. Turvallisuuteen vaikuttavat kuitenkin eniten hetkittäiset vapaiden ajoneuvojen (ei jonossa ajava auto) korkeat ajonopeudet, joita esiintyy myös päivällä. Hetkittäisiä korkeita ajonopeuksia pyritään vähentämään juuri nopeusrajoitusten avulla. Jos törmäys sattuu esimerkiksi jalankulkijaan 40 km/h -nopeudella 50 km/h:n sijaan, kuolemanriski puolittuu. Lisäksi alemmilla ajonopeuksilla jarrutusmatkat ovat lyhyempiä ja kuljettajalla jää havainnointiin enemmän aikaa, jolloin törmäys voidaan jopa välttää kokonaan. Erityisesti ilta-aikoihin sattuu myös paljon onnettomuuksia.

Mannerheimintie tukee jo nyt nopeusrajoitusta pääosin katu ympäristöltään ja etenkin maankäytöltään, sillä asuinrakennukset ovat aivan katualueen reunassa. Niillä kaduilla, joilla katu ympäristö ja maankäyttö eivät tue periaatteen mukaista rajoitusta, säilytetään nykyinen rajoitus tois- taiseksi.

Kokonaisvaikutusta matka-aikoihin voidaan pitää vähäisenä. Ruuhka-aikojen ulkopuolella nopeusrajoituksen alentaminen voi tuoda enimmillään muutaman prosentin lisäyksen matka-aikoihin. Muuttuvat katuosuudet ovat pituudeltaan lyhyitä, jolloin teoreettinenkin matka-ajan kasvu ajettaessa rajoituksen mukaista tasaista nopeutta on vähäinen. Ruuhka-aikoina nopeusrajoituksen laskeminen voi jopa lyhentää matka-aikoja, koska alhaisemmalla nopeustasolla on taipumus sujuvoittaa liikennettä vähentämällä häiriötä, kuten haitariliikettä. Moottoriväylillä ja esikaupunkien pääkaduilla säilyvät pääosin nykyiset nopeusrajoitukset. Näillä katuluokilla ajetaan suurin osa suoritteesta.

Raporttiin on lisätty yritysvaikutusten arviointi liitteeksi.

Helsingin liikennettä suunnitellaan aina kokonaisuus edellä, niin kuin tässäkin työssä koko kaupungin tasoisesti. Esimerkiksi yleiskaavan valmistelun yhteydessä on tutkittu hankkeiden yhteisvaikutuksia liikennejärjestelmään seudullisen liikennemallin avulla. Keväällä 2017 on myös valmistunut autoliikenteen verkkoselvitys, jossa autoliikenteen ennusteita eri verkkovaihtoehdoilla on tutkittu laajasti. Keskustan houkuttelevuus lisääntyy nopeusjärjestelmän päivittämisen jälkeen vähentyneen melun sekä parantuneen ilmanlaadun, turvallisuuden ja viihtyisyyden myötä. Tässä työssä ei olla rajoittamassa minkään ajoneuvoryhmän liikkumista, vaan esimerkiksi autolla pääsee keskustassa jatkossakin liikkumaan samoilla kaduilla kuin tähänkin asti.

Helsingin Seudun Kuljetusrittäjät ry

Olemme samaa mieltä siitä, että nopeusrajoituksista, samoin kuin muistakin liikennejärjestelmiin liittyvistä asioista päätettäessä on huomioitava turvallisuus ja liikenteen sujuvuus. Olemme samaa mieltä myös ympäristötekijöiden huomioon ottamisen tärkeydestä. Haluamme kuitenkin painottaa ympäristötekijöiden ohella myös taloudellisia tekijöitä. Eli puhuisimme tässä yhteydessä ympäristötaloudellisista tekijöistä.

Mielestämme Helsingin kaupungin katuverkon nopeusrajoitusjärjestelmä on tällä hetkellä kohtuullisen toimiva. Haluamme painottaa sanaa ”kohtuullisen” nimenomaan siitä syystä, että nopeusrajoituksia ei mielestämme pidä alentaa enää nykyisestä. Emme ota vielä tässä vaiheessa kantaa yksittäisiin katuihin/väyliin tai väylätyyppeihin, vaan puhumme asiasta yleisellä tasolla. Pyydämme, että meidät pidetään ajan tasalla, mikäli nopeusrajoitusten alentamiseen tähtääviin toimenpiteisiin ollaan ryhtymässä.

Perustelemme nopeusrajoitusten alentamista vastustavaa näkemystämme nimenomaan ympäristötaloudellisilla näkökohdilla. Katsomme, että mikäli nopeusrajoitusten tasoa alennetaan nykyisestä, lisää se kuljetuksiin käytettävää aikaa, joka taas merkitsee lisäkustannuksia. Toisaalta katsomme, että 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. Katsomme, että sujuva, mahdollisimman tasaisella nopeudella etenevä, mahdollisimman vähän jarrutusta-kiihdytystä-jarrutusta edellyttävä liikenne on toimivin vaihtoehto, tarkastellaan asiasta 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 ja mm. jalankulkijoita (joista aivan liian moni näprää kännykkäänsä mm. suojatietä ylittäessään, ja laiminlyö siten säästösten edellyttämän liikennevalojen ja liikenneympäristön tarkkailun).

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti 27.9., Helsingin kaupunkistrategiasta vuosille 2017–2021. Strategia on otsikoitu ja sitä markkinoidaan sloganilla ”Helsingistä maailman toimivin kaupunki”. Haluamme omalta osaltamme edistää tämän kunnianhimoisen strategian toteutumista painottamalla seuraavaa: Helsingin elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksien turvaaminen on elinehto kaupungin taloudelliselle menestymiselle ja siten koko kaupungin toimivuudelle. Jakelu- ja tavaraliikenne on ratkaisevan tärkeässä palveluntarjoajan roolissa elinkeinoelämän toimintojen kannalta. Jakelu- ja tavaraliikenteen tarpeet onkin tärkeää ottaa huomioon liikennejärjestelyjä koskevassa kaupunkisuunnittelussa.

Vastine:

Päätöksentekoa voi seurata Helsingin kaupungin internetsivuilla. Jos esitys hyväksytään, tiedottaa Kaupunkiympäristön toimiala erikseen, kun nopeusrajoitusmuutoksia aletaan toteuttaa.

Kokonaisvaikutusta kuljetuksiin kuluviin aikoihin voidaan pitää melko vähäisenä. Ruuhka-aikojen ulkopuolella nopeusrajoituksen alentaminen voi tuoda enimmillään muutaman prosentin lisäyksen matka-aikoihin. Muuttuvat katuosuudet ovat pituudeltaan lyhyitä, jolloin teoreettinenkin matka-ajan kasvu ajettaessa rajoituksen mukaista tasaista nopeutta on vähäinen. Ruuhka-aikoina nopeusrajoituksen laskeminen voi jopa lyhentää matka-aikoja, koska alhaisemmalla nopeustasolla on taipumus sujuvoittaa liikennettä vähentämällä häiriöitä, kuten haitariliikettä.

Päästöjen riippuvuus nopeudesta on erilainen kuin polttoaineen kulutuksen. Joidenkin päästöläjien määrä kasvaa nopeuden noustessa. Kulutus ja päästöt kasvavat erityisesti kiihdytyksissä, joten tasainen ajotapa sekä maantie- että taajama-ajossa johtaa pienempään kulutukseen ja vähäisempiin päästöihin. Siten toimenpiteet, jotka tasaavat liikennevirtaa, alentavat sekä kulutusta

että päästöjä. Kaupunkiympäristössä alempi nopeusrajoitus tasaa liikennevirtaa sekä vähentää kiihdytyksien ja jarrutusten määrää.

Jakelu- ja tavaraliikenteen tarpeet huomioidaan jatkossakin kaikessa suunnittelussa. Nopeusrajoitusperiaatteiden suunnittelussakin on huomioitu tavaraliikenne ja yritysten kuljetukset muun muassa satamiin johtavilla reiteillä ja teollisuuskatujen tonttikaduilla, joilla on pääosin säilytetty korkeammat nopeusrajoitukset. Raporttiin on lisätty myös yritysvaikutusten arviointi.

Helsingin Taksiautoilijat ry

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän suunnittelussa pyritään ottamaan huomioon eri liikku-
mismuotojen yhteensovittaminen liikennejärjestelmään kokonaisuutena. Helsingin katuverkon
nopeusrajoitusjärjestelmän uudistustyössä on suoritettava mahdollisimman perusteellinen vaiku-
tusarvio. Liikennesuoritteiden kasvaessa tulee pohtia nopeusrajoitusjärjestelmää kehitettäessä,
lisääkö tämä julkisen liikenteen ruuhkaisuutta erityisesti matka-aikojen osalta. Kaupunkiliiken-
teen ruuhkautuminen vähentää myös kaupunkiympäristön viihtyisyyttä.

Helsingin Taksiautoilijat ry pitää kuitenkin liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä kann-
tettavina. Näkemyksemme mukaan nykyisen katuverkon kapasiteetilla nyt esitetyn uuden no-
peusrajoitusjärjestelmän mukaiset keskinopeudet toteutuvat jo nyt, vaikka nopeusrajoitukset ovat
korkeammat kuin ehdotuksessa esitetystä mallissa. Nykyisiä alempia nopeusrajoituksia tulisi
kohdistaa tarkemmin niihin liikenteen ongelmakohtiin, joissa tilastojen mukaan onnettomuuksia
eniten tapahtuu. Pääväylillä ja kokoojakaduilla tulisi käyttää vaihtuvia nopeusrajoituksia, jotka
säädetäisiin liikenneolosuhteiden mukaan.

Nopeusrajoitusten alentaminen kokoojakaduilla ei Helsingin taksiautoilijat ry:n mukaan paranna
liikenneturvallisuutta. Tonttikaduilla liikenteen nopeuksia tulee tarvittaessa alentaa, mutta kohdis-
tettusti niissä paikoissa, joissa onnettomuuksia tapahtuu. Pistemäisiä rajoituksia tulisi käyttää
esim. koulujen kohdalla. Liikenneväylillä, jotka ovat tarkoitettuja julkiselle liikenteelle, tulee no-
peusrajoitukset säilyttää nykyisellään.

Yhdistyksen empiiristen havaintojen mukaan liikenteen keskinopeus ei laske päiväliikenteen
osalta, vaikka nopeusrajoitukset olisivat nykyistä pienemmät. Liikenteen kokonaisuutena tulee
perustua kaikkien siellä toimivien yhteistyöhön ja sääntöjen noudattamiseen. Tämä on Helsingin
taksiautoilijat ry:n näkemyksen mukaan tapa, jolla liikenneturvallisuus paranee. Nopeusrajoitus-
järjestelmän muutoksella ei tätä tavoitetta saavuteta.

Vastine:

Raportissa on arvioitu nopeusrajoitusmuutosten eri vaikutuksia kattavasti. Raporttiin on lisätty
luonnosvaiheen jälkeen yritysvaikutusten arviointi. Nopeusrajoitusten laskeminen ei lisää ruuh-
kia, vaan voi tietyillä kaduilla parantaa välityskykyä. Kokonaisvaikutusta matka-aikoihin voidaan
pitää melko vähäisenä. Ruuhka-aikojen ulkopuolella nopeusrajoituksen alentaminen voi tuoda
enimmillään muutaman prosentin lisäyksen matka-aikoihin. Muuttuvat katuosuudet ovat pituudel-
taan lyhyitä, jolloin teoreettinenkin matka-ajan kasvu ajettaessa rajoituksen mukaista tasaista no-
peutta on vähäinen. Ruuhka-aikoina nopeusrajoituksen laskeminen voi jopa lyhentää matka-ai-
koja, koska alhaisemmalla nopeustasolla on taipumus sujuvoittaa liikennettä vähentämällä häiri-
öitä, kuten haitariliikettä.

Nopeusrajoitusten laskeminen jo nykyään toteutuvien nopeuksien tasolle tukee loogista no-
peusrajoitusjärjestelmää. Matka-aikojen ennustettavuus voi myös parantua, kun nopeudet ovat

tasaisempia eri vuorokaudenaikoina. Suunnitelmassa on kohdistettu muutoksia juuri kantakaupungin pääkaduille, joilla sattuu määrällisesti eniten onnettomuuksia. Lisäksi tonttikaduilla sattuu vähäiseen suoritteeseen nähden paljon onnettomuuksia.

Alueellisilla kokoojakaduilla on jo nykyisin monin paikoin 40 km/h -rajoitus. Paikallisilla kokoojakaduilla nopeusrajoitukset pysyvät pääosin ennallaan. Tonttikatujen onnettomuudet jakaantuvat melko tasaisesti kaikille kaduille, joten alueelliset rajoitukset ovat tehokkain tapa vähentää onnettomuuksia. Nykyiset pistemäiset rajoitukset säilytetään, mutta koko kadulla oleva yhtenäinen rajoitus on myös autoilijalle selkeämpi.

Liikenteen keskinopeuden pysyminen samana tarkoittaa, että sujuvuusvaikutukset ovat vähäiset. Korkeimpien hetkellisten ajonopeuksien leikkaantuminen parantaa silti turvallisuutta.

Helsingin yrittäjät

Helsingin uudessa kaupunkistrategiassa 2017 - 2020 todetaan, että kaikkien liikennemuotojen kehittämisestä huolehditaan ja elinkeinoelämän edellyttämän liikenteen kilpailukyky turvataan. Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelmassa (2015) puolestaan todetaan, että ajoneuvoliikenteen määrä, nopeus ja pysäköinti mitoitetaan ympäröivän kaupungin mukaan niin, että keskustojen vetovoima kasvaa.

Helsingin kaupungin kokonaisvaltaisessa kehittämisessä on keskeistä huolehtia siitä, että kaupungin keskusta on vetovoimainen asiointi- ja työpaikka-alue. Tämä edellyttää sitä, että keskusta on hyvin tavoitettavissa kaikilla liikennevälineillä.

Helsingissä suunnitellaan kaupunkibulevardien rakentamista, Hämeentien sulkemista läpiajoliikenteeltä ja kävelykeskustan laajentamista, jotka hidastavat ajoneuvoliikennettä. Vireillä olevien suunnitelmien lisäksi ehdotetaan nyt lisäksi nopeusrajoitusten alentamista muun muassa keskustan alueella. Kaikilla suunnitelluilla muutoksilla on vaikutusta kaupungin keskustan tavoitettavuuteen ajoneuvoilla. Keskustan alueen yritykset – erityisesti vähittäiskauppa ja kiinteistönomistajat – ovatkin perustellusti huolissaan suunniteltujen liikenteellisten muutosten vaikutuksesta Helsingin keskustan saavutettavuuteen ja vetovoimaisuuteen yritystoiminnan kilpailukyvyyn kannalta.

Suunnitteilla oleva nopeusrajoitusten alentaminen laskisi niin tavarakuljetusten, henkilöautojen kuin joukkoliikenteenkin ajonopeuksia. Matkailuliikenteen osalta transfer-kuljetusten tarvitsema aika kasvaisi, mikä lisäisi kustannuksia. Uudistus hankaloittaisi myös jakelu- ja huoltologiikkaa sekä liikkuvaa palvelutyötä tekevien yritysten toimintaa.

Nopeuksia ei olekaan syytä laskea kategorisesti, vaan niillä tulisi olla paikallinen peruste, jossa kokonaisvaltaiset hyödyt ovat selvästi haittoja suuremmat. Ennen nopeuksien mahdollista muuttamista, tulee huolehtia myös siitä, että liikenteen edellyttämä katuymäristö on kunnossa ja myös katuhierarkia on tarkistettu. Esimerkiksi alueellisiksi kokoojakaduiksi on nimetty edelleen Uudenmaankatu, jolla mahtuu ajamaan vain hetkittäin kaksi rinnakkain, sekä Bulevardin läheisiä pikkukatuja.

Suunnitelmassa todetaan, että tasainen ajo johtaa pienempään kulutukseen ja vähäisempiin päästöihin. Hidas nopeus ei kuitenkaan vähennä päästöjä, ellei liikennettä ohjata samalla liikennevalojen avulla sujumaan nopeammin. Itsenäiset ja varattavat suojatievalot, jotka eivät toimi muun katuosuuden valo-ohjauksen mukana, vaatisivat uudelleenarkintaa. Ruuhka-aikoina tietyt

osuudet vetävät ja välittävät nykyisellään jopa nopeammin kuin hiljaisina aikoina, jolloin liikennevaloin aiheutetaan ajamiseen runsaasti katkoja.

Onnettomuuksien vähentämisen osalta on kiinnitettävä huomiota myös kasvavan pyöräilyn valvontaan. Alennettujen nopeuksien osuuksilla on nykyisin pyöräilijöitä, jotka ajavat huomattavasti lujempaa kuin kaduilla nopeusrajoituksen mukaan ajava autoliikenne. Näitä nopeuksia ajetaan vielä kevyen liikenteen väylillä.

Yhteenvetona toteamme, että mahdollisia uudistuksia mietittäessä on keskeistä tarkastella kaikkia kaupunkiin suunnitteilla olevia liikenteeseen vaikuttavia uudistuksia ja niiden vaikutuksia kokonaisuutena ennen uusia päätöksiä. Päätöksenteossa tulee varmistaa kaupungin keskustan saavutettavuus ja vetovoimaisuus. Ruuhkien seuraamisen ja liikenteen sujuvuuden kehittämisen tulee olla jatkuvaa toimintaa. Yleisesti ottaen emme kannata nopeuksien laskemista.

Vastine:

Keskustan tavoitettavuus ajoneuvoilla, kuten raitiovaunuilla, linja-autoilla ja polkupyörillä, paranee merkittävästi suunniteltavien hankkeiden myötä. Lisäksi henkilöautolla pääsee edelleen kulkemaan kaikista suunnista keskustaan. Nopeusrajoitusten alentaminen ei rajoita ajoneuvojen liikkumista, vaan voi jopa parantaa liikenteen välityskykyä ja liikennevirran sujuvaa etenemistä. Lisäksi keskustan houkuttelevuus paranee vähentyneen melun sekä paremman ilmanlaadun, viihtyisyyden ja turvallisuuden myötä.

Kokonaisvaikutusta kuljetuksiin kuluviin aikoihin voidaan pitää melko vähäisenä. Ruuhka-aikojen ulkopuolella nopeusrajoituksen alentaminen voi tuoda enimmillään muutaman prosentin lisäyksen matka-aikoihin. Muuttuvat katuosuudet ovat pituudeltaan lyhyitä, jolloin teoreettinenkin matka-ajan kasvu ajettaessa rajoituksen mukaista tasaista nopeutta on vähäinen. Ruuhka-aikoina nopeusrajoituksen laskeminen voi jopa lyhentää matka-aikoja, koska alhaisemmalla nopeustasolla on taipumus sujuvoittaa liikennettä vähentämällä häiriöitä, kuten haitariliikettä.

Nopeusrajoitusten määrittäminen katuhierarkian mukaan selkeyttää liikenneympäristöä, mutta paikalliset olosuhteet otetaan myös huomioon. Osa periaatteiden mukaisista nopeusrajoituksista lasketaan vasta katu ympäristön ja/tai maankäytön muuttuessa. Katuverkon luokitusta tarkistetaan tietyin väliajoin, mutta suuria muutoksia luokituksiin ei todennäköisesti ole tulossa.

Vihreän aallon ohjelmointi liikennevaloihin on teoriassa helpompaa alemmilla nopeusrajoituksilla, mutta esimerkiksi liittymäväli ja liikennemäärät vaikuttavat merkittävästi myös valo-ohjaukseen. Ajo muuttuu joka tapauksessa tasaisemmaksi, kun kiihdytykset ja jarrutukset vähenevät korkeimpien nopeuksien leikkautumisen myötä.

Pyöräilijöitä koskevat samat nopeusrajoitukset kuin autoilijoita. Pyöräilijä saattaa ohittaa nopeusrajoitusta noudattaen autojonon, sillä pyörä tarvitsee vähemmän tilaa ohitukseen kuin auto. Yli 30 km/h -nopeudet ovat kuitenkin harvinaisia pyörillä. Kaupunki pyrkii kehittämään pyörätieverkostoa ja erottamaan jalankulkijat ja pyöräilijät toisistaan.

Hankkeiden kokonaisvaikutuksia on tutkittu muun muassa yleiskaavan valmistelun yhteydessä seudullisella liikennemallilla. Liikenteen määrien ja sujuvuuden seuraaminen on myös osa Kaupunkiympäristön toimialan jatkuvaa työtä.

Liikenneturva

Liikenneturva pitää ehdotettuja nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteita liikenneturvallisuuden kannalta erittäin perusteltuina. Liikenneturva kannattaa ehdotettuja nopeusrajoitusmuutoksia.

Liikenneturva korostaa erityisesti myös sitä, että liikenneympäristöön toteutetaan, kuten raportissa on todettu, muutokset, joilla katu ympäristö saadaan mahdollisimman hyvin tukemaan säädettyä nopeusrajoitusta.

Vastine:

Kaupunki pyrkii toteuttamaan muutoksia katu ympäristöön resurssiensa puitteissa mahdollisimman tehokkaasti ja nopeasti.

Linja-autoliitto

Nopeusrajoitusten alentamisella vaikutetaan mm. liikenneturvallisuuden parantumiseen. Linja-autoliikenteen osalta nopeusrajoitusten alentaminen vaikuttaa säännöllisen liikenteen aikatauluihin, ajoaikojen ja ajotuntien lisääntymiseen, minkä seurauksena liikennöinnin kustannukset nousevat. Matka-aika ja sen luotettavuus on linja-autoliikenteen houkuttelevuuden yksi tärkeimmistä kilpailutekijöistä. Säteittäisillä pääkaduilla (sisääntulo- ja ulosmenoväylät) ja linja-autoliikenteen runkoreiteillä tulee kilpailukyvyyn turvaamiseksi toteuttaa joukkoliikenne-etuuksia koko pääkaupunkiseudulla Helsingin niemen linja-autoterminaaleihin saakka.

Nopeusrajoitusperiaatteilla on laajat vaikutukset HSL-alueen joukkoliikenteen lisäksi kauempaa saapuvan lähi- ja kaukoliikenteen linja-autoliikenteeseen ml. tilausajoliikenne. Kantakaupungissa ja niemen alueella pääväylillä ja satamaan johtavilla reiteillä tulisi säilyttää 50 km/h -nopeusrajoitus mahdollisimman pitkälle. Tulevaisuudessa kaupunkibulevardeilla tulisi taata linja-autoliikenteelle vähintään 60 km/h -nopeusrajoitus esimerkiksi erillisten linja-autokaistojen avulla (BRT-järjestelmä).

Vastine:

Kokonaisvaikutusta matka-aikoihin voidaan pitää melko vähäisenä. Ruuhka-aikojen ulkopuolella nopeusrajoituksen alentaminen voi tuoda enimmillään muutaman prosentin lisäyksen matka-aikoihin. Muuttuvat katuosuudet ovat pituudeltaan lyhyitä, jolloin teoreettinenkin matka-ajan kasvu ajettaessa rajoituksen mukaista tasaista nopeutta on vähäinen. Ruuhka-aikoina nopeusrajoituksen laskeminen voi jopa lyhentää matka-aikoja, koska alhaisemmalla nopeustasolla on taipumus sujuvoittaa liikennettä vähentämällä häiriöitä, kuten haitariliikettä. Matka-aikojen luotettavuus ja ennustettavuus myös paranee, kun matka-ajat pysyvät tasaisempina eri vuorokaudenaikoina.

Niemen alueella ei käytännössä nykyäänkään ole 50 km/h -rajoituksia kuin lyhyillä osuuksilla Porkkalankadulla ja Pohjoisrannassa. Kantakaupungissa pääkaduilla osan rajoitus laskisi 40 km/h:in ja osalle jäisi toistaiseksi edelleen 50 km/h. Kaupunkibulevardien suunnitteluratkaisuja ei ole vielä päätetty, mutta nopeusrajoitus olisi esikaupunkialueiden pääkatujen periaatteen mukaisesti 50 km/h.

Helsingin kaupunginosayhdistykset:

Artova ry

Nopeusrajoituksia koskeva esitys tähtää yhtenäiseen, turvalliseen nopeusrajoitusjärjestelmään koko kaupungin alueella. Rajoitus määräytyy kadun liikenteellisestä roolista ja ympäröivästä maankäytöstä ja tulee siksi myös olemaan liikkujien helposti ymmärrettävissä. Arabianrannan, Toukolan ja Vanhankaupungin alueen suhteen esitys ei sisällä olennaisia muutoksia nykytilanteeseen. Maankäytön kannalta, myös Viikinmäen asutusta ajatellen, Lahdenväylän ja Kustaa Vaasan tien nopeusrajoituksen alentamisen katunopeuteen 50 km/h tulisi kuitenkin tapahtua merkittävästi nyt esitettyä pohjoisempaan, viimeistään Vantaanjokea ylitettäessä.

Vastine:

Nopeusrajoitusperiaatteet eivät koske maanteitä, sillä niille nopeusrajoituksen asettaa Uudenmaan ELY-keskus. Lahdenväylä on maantie Koskelantiestä pohjoiseen.

Eteläiset kaupunginosat ry

Kiitämme laajasta ja asiantuntevasti laaditusta selvitysaineistosta. Voimme myös ilolla lukea sekä henkilövahinkojen yleensä että jalankulkijoiden henkilövahinkojen vähentyneen huomattavasti (42 % ja vastaavasti 31 %) niemen alueella sen jälkeen kun aluerajoitus 30km/t tuli voimaan v.2004. Eteläiset kaupunginosat ry – Södra stadsdelarna rf keskittyy lausunnossaan vaikutuksiin Helsingin niemen ja kantakaupungin eteläosaan, vaikka joillakin huomioilla on myös yleisempää merkitystä.

Eteläisen niemen alueella voimassa olevia nopeusrajoituksia voidaan pitää toimivina (aluerajoitus 30km/t ja alueelliset kokoojakadut 40km/t). Alueen liikennemäärät ovat kuitenkin jatkuvasti kasvaneet; arviona on esitetty 20 % kasvu viime vuosikymmenen aikana. Niemen eteläosaan pääsy ja sieltä poistuminen tulee varmistaa niin asukkaiden kun edellä kuvatun kaupunkielämään kuuluvan huolto- ym. autoliikenteenkin osalta. ”Aluerajoitus tukee autoliikenteen ohjauksista satamaliikenteen käyttämille reiteille, pois keskeisiltä jalankulkualueilta”, mikä toteutuu jo nyt.

Länsisataman osalta on kuitenkin unohtunut Hernesaaren risteilysatama, jonka liikenne kasvaa jatkuvasti (kolmas risteilijälaituri rakenteilla). Hietalahdesta Telakkakadulle ehdotettu ajonopeuden alentaminen nykyisestä 40km/t ei siten ole looginen eikä toimiva. Alueen liikenne tulee myös kasvamaan Telakkarannan asuin- ja liikealueen valmistuttua. Täysin uudistettavalle Telakkakadulle tulee myös joukkoliikennettä (raitiovaunu) ja erilliset pyörätiet.

Samoista syistä nopeuden korottaminen alueellisella kokoojakadulla Jätkäsaaren puolella Länsisatamaa tuntuu perustellulta (40km/t). Itse Hernesaaren alue on muuttumassa nykyisestä pienenteollisuusalueesta asuinalueeksi; 30km/t aluerajoituksen ulottaminen sinne on siten johdonmukaista. Hernesaaren asuinalueelle rakennetaan kuitenkin joukkoliikenteen (raitiovaunu) käyttämä kokoojakatu, jonka osalta tulee varautua 40km/t rajoitukseen. Helsingin joukkoliikenteen houkuttelevuutta rasittaa sen kokeminen ”matelevan hitaaksi”. Siksi paikallisten kokoojakatujen kohdalla esitetyt huomiot tapauskohtaisista 40km/t nopeuksista voivat hyvin olla perusteltuja.

Ajoneuvoliikenteen itä-länsisuuntainen niemen ylitys katuverkkoa pitkin ei ole mitenkään vältettävissä, ainakaan ilman keskustatunnelia. Siksi Uudenmaankatu ja Lönnrotinkatu – alueellisia kokoojakatuja - tulee säilyttää nykyisellään (nopeus 40km/t). Sama tilanne toistuu pohjoisempaan

Kampin -Töölön alueella. Liikenteen hidastaminen silloin kun liikennetilanne sallii etenemisen 40km/t tuskin enää lisää turvallisuutta.

Ajoneuvoliikenteen sujuvuuden todetaan suunnittelussa olevan niemen alueella ”enää hyvin pinessä roolissa”. Liikenteen puuroutuminen johtaa kuitenkin usein virheisiin ja vaaratilanteisiin mikä voi vaarantaa viime vuosien niin ilahduttavan onnettomuuksien vähenemisen. Puuroutunut liikenne myös saastuttaa enemmän.

Kantakaupungin peittoaminen eriyttämättömällä 30km/t nopeusrajoituksella voi johtaa rajoituksen ”vesittymiseen” asuin/tonttikaduilla, missä alhaisempi ajonopeus on välttämätön niiden jalan- kulkua- ja pyöräilyvaltaisuuden takia.

Esitetyt suunnitelmat ovat sinänsä johdonmukaisia ja pyrkivät kantakaupungin rauhoittamiseen. Näiden toteuttamiseksi keskustatunneli on kuitenkin välttämättömyys.

Vastine:

Hernesaaren risteilijäsatama on jätetty niemen alueen periaatteessa satamiin johtavien reittien ulkopuolelle, koska sinne suuntautuvat tavaraliikennemäärät eivät ole yhtä merkittäviä kuin muihin satamiin. Tavaraliikenteen sujuvuuden huomioiminen onkin periaatteen tärkeimpiä perusteita liikenteen ohjaamisen lisäksi. Liikennemäärän kasvu ei sinänsä ole syy nopeusrajoituksen nostamiselle. Raitioliikenteen matka-aikojen pitäminen kohtuullisella tasolla on tärkeää, mutta nopeusrajoituksen vaikutus ei ole varsinkaan niemen alueella merkittävä. Lyhyet pysäkkivälit ja muu liikenne vaikuttavat enemmän raitioliikenteen sujuvuuteen. Tehokkaammin raitioliikennettä voi sujuvoittaa muun muassa erillisillä kiskoalueilla ja liikennevaloetuksilla.

Keskustan itä-länsi -suuntaista läpiajoliikennettä on toivottavaa vähentää ruuhkien helpottamiseksi. Kiinteistöille suuntautuva liikenne on edelleen mahdollista, mutta 30 km/h -nopeusrajoitus parantaa turvallisuutta, vähentää melua, parantaa ilmanlaatua ja keskustan viihtyisyyttä. Nopeusrajoituksen lasku ei ”puurouta” liikennettä ja voi jopa lisätä välityskykyä. Ajoneuvoliikenteen sujuva eteneminen on tärkeää, mutta korkea ajonopeus ei niemen alueella ole tärkein prioriteetti sopivaa nopeusrajoitusta valittaessa. Turvallisuus, melu, ilmanlaatu ja viihtyisyys ovat tärkeimpiä tekijöitä valittaessa sopivaa nopeusrajoitusta keskustaan.

Keskustan alueella lähes kaikilla kokoojakaduillakin on tiivistä asutusta, mikä tukee alemmaa rajoitusta myös niille. Lisäksi alempi rajoitus mahdollistaa turvallisemman pyöräilyn ajoradalla, sillä keskustan kaduilla ei yleensä ole erillistä pyörätietä. Tämä auttaa vähentämään myös jalkakäytävillä pyöräilyä. Muuten kantakaupunkiin jää edelleen pääkaduille ja alueellisille kokoojakaduille korkeammat nopeusrajoitukset, mikä tukee liikenteen ohjautumista niille.

Keskustatunnelin toteuttamista käsitellään erillisessä hankkeessa.

Jätkäsaari-seura ry

Seura kannattaa esitettyä suunnitelmaa ja pyytää samalla huomioimaan seuraavaa: Välimerenkadulla ja Selkämerenkadulla liikkuu koulujen vuoksi paljon lapsia ja toivomme, että näillä kokoojakaduilla pitäydytään nopeudessa 30 km tunnissa yleisen turvallisuuden vuoksi.

Vastine:

Välimerenkadulle ja Selkämerenkadulle esitetään jatkossakin nopeusrajoitukseksi 30 km/h.

Katajanokkaseura ry

Katajanokkaseura toteaa, että kaavailut uusien nopeusrajoitusperiaatteiden mukaiset ehdotukset eivät muuta Katajanokan alueen nykyisiä nopeusrajoituksia, koska ne jo noudattavat näitä periaatteita.

Ehdotuksen johtopäätökset on tiivistetty seuraavasti: tarkoitus on ohjata suunnittelua niin, että jatkossa liikenne- ja liikenteen ohjaussuunnitelmat tehdään ehdotettujen uusien periaatteiden mukaisesti. Tällöin saavutetaan lopulta yhtenäinen nopeusrajoitusjärjestelmä, jossa katuverkon hierarkia ja ympäröivä maankäyttö tulevat selkeästi huomioiduksi.

Ehdotettu nopeusrajoitusten määrittämisen tavoitetilä eli se, että kadun käyttäjä tietää heti kadulla liikkessaan pelkän katu ympäristön perusteella oikean nopeusrajoituksen, on Katajanokkaseuran mielestä kannatettava. Asia konkretisoidaan ehdotuksessa hyvin: matalammilla nopeuksilla autoilijalla on paremmat mahdollisuudet havaita pyöräilijä ja pyöräilijä voi paremmin ennakoida sopivaa ylitysväliä. Tarve erotella polkupyörät ja autot omille väylilleen on peräisin pyöräilyn ja nopeavauhtisen moottoriajoneuvoliikenteen yhteensopimattomuudesta ja siitä johtuvista turvallisuusongelmista. Pyöräilijöiden ja autoilijoiden liikkuminen yhteisessä tilassa hankaloituu, kun nopeuserot kasvavat ja mahdollisuudet kommunikointiin heikkenevät. Tilanteen korjaamiseksi on kaksi vaihtoehtoa: erotella pyöräliikenne omalle väylän osalleen tai rauhoittaa autoliikennettä. (Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto 2016).

Vastine:

Suunnitelmassa ei todetusti esitetä muutoksia Katajanokan nopeusrajoituksiin.

Käpylä-seura ry

Käpylä-Seura ry on käsitellyt yllämainitun asian ja esittää kantanaan seuraavaa:

1. Mäkelänkadun osuus Vähänkyröntien/Käpylän Liikuntapuiston yksityistien risteyksestä Pohjolankadun/Vaakalinnuntien risteykseen tulisi rajoittaa nopeuteen 40 km/h. Alueella on Liikuntapuiston lisäksi useita kouluja, päiväkoteja, kirjasto, vanhusten palvelutaloja, Kelan toimisto jne., jotka tuovat sinne runsaasti jalankulkuliikennettä. Vähänkyröntien/Käpylän Liikuntapuiston yksityistien risteyksessä on liikennevaloilla ohjaamaton suojatie. Tästä syystä rajoituksen alkamista osoittavan liikennemerkkin tulisi olla etelästä tultaessa vähintään 50 metriä ennen Vähänkyröntien risteystä ja alueelta poistuttaessa sen päättymistä osoittavan liikennemerkkin vähintään 50 metriä Käpylän Liikuntapuiston yksityistien risteyksen jälkeen.
2. Huomattavalla osalla Käpylää on 40 km/h aluerajoitus. Sen havaitsemista tulisi helpottaa asentamalla alkamiskohtaa osoittavat liikennemerkkit kadun kummallekin puolelle.
3. Rajoituksen valvontaa varten esitämme, että Koskelantielle Osmontien risteykseen asennettaisiin kameratolpat kumpaankin ajosuuntaan valvomaan 40 km/h-rajoituksen noudattamista. Risteyksessä on liikennevaloilla ohjaamaton suojatie, ja sillä tapahtuu jatkuvasti vaaratilanteita ja onnettomuuksia.
4. Pohjolanaukiolta Pohjolankatua itään päin Taivaskalliontien risteykseen on aluerajoitus 30 km/h. Siitä huolimatta osuutta käyttää mm. raskas rekkaliikenne. Esitämme, että tälle osuudelle asetettaisiin läpiajokielto Kullervonkadulle. Osuudella on ruotsinkielinen ala-asteen koulu ja vanhusten palvelutaloja.
5. Pohjolanaukio kuuluu 40 km/h-aluerajoituksen piiriin. Aukio näyttää kiertoliittymältä, mutta Kullervonkatu on liikennemerkkein osoitettu etuajo-oikeutetuksi. Varsinkin aluetta tuntemattomat au-

toilijat aiheuttavat tästä syystä jatkuvasti vaara- ja onnettomuustilanteita. Esitämme, että Pohjolanaukio muutetaan selkeyden vuoksi kiertoliittymäksi. Päätepysäkiltään liittymään tulevista raitiovaunuista voisi varoittaa punainen liikennevalo, kuten esim. Malminrinteen kiertoliittymissä.

Vastine:

Kantakaupungin pääkatujen periaatteen mukaan Mäkelänkadun nopeusrajoitus olisi Hakamäentien eteläpuolella 40 km/h ja Hakamäentien pohjoispuolella 50 km/h. Heti muutettavaksi esitetään Hämeentien ja Kumpulantien välistä osuutta, jossa rajoitus laskisi 50 km/h:stä 40 km/h:in. Katuympäristö ei tue täysin rajoituksen laskemista vielä tässä vaiheessa loppuosalla Mäkelänkatua. Hakamäentie on valittu rajakohtaksi periaatteelle, jotta se olisi johdonmukainen kadunkäyttäjien näkökulmasta. Tällöin alempi nopeusrajoitus pääkaduilla astuisi tulevaisuudessa voimaan loogisesti saman tien risteämisen jälkeen.

Käpylän tonttikaduille esitetään 30 km/h nopeusrajoitusta. Kaikki liikennemerkki- ja tiemerkinntämuutokset suunnitellaan erillisissä suunnitelmissa. Liikennemerkit ja tiemerkinntät pyritään tekemään mahdollisimman hyvin havaittaviksi.

Kameratolppien paikat suunnitellaan erikseen. Kaupunki pyrkii edistämään kameravalvonnan lisäämistä. Muihin liikennejärjestelyihin ei oteta tässä yhteydessä kantaa. Kaupungin palautejärjestelmään voi laittaa palautetta ehdotuksista liikennejärjestelyjen muutoksiin.

Lauttasaari-seura ry

Lauttasaari-Seura pitää selvitystä ja siinä esitettyjä nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteita oikeansuuntaisina ja yhtyy käsitykseen, että tehokkaimpia keinoja vaikuttaa liikenneturvallisuuden on alentaa nopeusrajoituksia kaupunkiympäristöön sopivammiksi. Kaavailuilla nopeusrajoitusten alentamisilla on positiivisia vaikutuksia turvallisuuden lisäksi meluun, ilmanlaatuun, jalankulun ja pyöräilyn kehittämiseen sekä yleiseen elinympäristön laatuun ja viihtyisyyteen. Korkeat ajonopeudet ja vilkas liikenne vaikuttavat erityisesti lapsiin, ikäihmisiin ja liikuntarajoitteisiin, joiden on vaikeaa ylittää vilkkaita katuja.

Näin tällaisten ihmisten itsenäisen liikkumisen alue kaventuu ja viihtyisyys heikkenee. Selvityksessä on esitetty Lauttasaaren osalle eräiden sekä alueellisten että paikallisten kokoojakatujen nopeuden alentamista 10 kilometrillä tunnissa. Alueellisista kokoojakaduista tällaiseksi on esitetty Lauttasaarentietä, Särkiniementien alkua ja Meripuistotietä. Paikallisista kokoojakaduista Isokaari sekä reitti Särkiniementie-Perttulantie-Heikkiläntie kuuluvat Lauttasaaren osalta selvityksen esitykseen.

Lauttasaari-Seura yhtyy selvityksen esityksiin näiden katujen osalta. Kadut ovat koulureiteillä ja niillä on huomattava merkitys lasten turvallisuuteen ja turvallisuuden tunteeseen. Nopeusrajoituksiin näillä katuosuuksilla voitaisiin Seuran käsityksen mukaan siirtyä jo ensimmäisessä vaiheessa. Myöhempään lisämuutoksiin Seura ei näe tässä vaiheessa tarvetta. Muutoksilla ei ole oleellista vaikutusta joukkoliikenteen matkanopeuksiin eikä liikenteen sujuvuuteen ja välityskykyyn. Alueellisten ajonopeuksien rinnalla tulisi suunnitelmassa mahdollistaa pysäköinnin riittävä mitoitus niin, että kaupunginosan keskusta-alueiden vetovoima kasvaa ja palvelut säilyvät myös niiden ympäristössä. Suunnitelmaa voidaan täydentää tarvittaessa pistemäisin nopeusrajoituksin.

Lauttasaari on luonnonläheinen keskustakaupunginosa, jonka ihmisläheisen mittakaavan säilyminen on kaikilta osin, myös liikenteen osalta, tärkeää. Jatkossakin liikennesuunnitelmien kokonaiskehittelyssä tulisi ottaa huomioon ajoliikenteen ohella tasapuolisesti kävely-yhteyksien kehittäminen, virikkeisyys, esteettömyys ja turvallisuus.

Seura yhtyy selvityksen tavoitteisiin, joissa yleisenä periaatteena on huolehtia ensisijaisesti liikenteen heikoimman osapuolen eli kävelijöiden tarpeista. Tämän jälkeen huomioidaan järjestyksessä pyöräliikenteen, joukkoliikenteen, elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöautoilun tarpeet.

Lauttasaari-Seuran käsityksen mukaan jalankulkijoiden, erityisesti lasten, koululaisten ja vanhusien sekä myös pyöräilijöiden turvallisuus on erittäin tärkeä tekijä määriteltäessä sopivia nopeusrajoituksia kaupunkiympäristöön. Seura pitää edellä mainituista syistä lausuntopyyntönsä olevaa esitystä kokoojakatujen suunnitelluista nopeusrajoituksista hyvin perusteltuina.

Vastine:

Lauttasaaren nopeusrajoitusmuutokset on tarkoitus toteuttaa heti Lauttasaaren siltaa lukuun ottamatta. Pysäköinnin mitoittamiseen ei tässä työssä oteta kantaa.

Lehtisaariseura ry

Lehtisaariseura Ry:n hallitus on kokouksessaan 11.9.2017 käsitellyt asiaa ja lausuu seuraavaa: Vastustamme Ramsaynrannan nopeusrajoituksen muuttamista 40 km/h:ksi. Emme myöskään ymmärrä syytä tienpätkän nopeuden alentamiseksi. Tieosuudella ei ole asutusta ja nopeuden rajoittaminen ruuhkauttaisi ennestään jo ruuhkaista läpiajoa Lehti- ja Kuusisaaresta Munkkiniemeen. Nopeusrajoituksen vaihtuminen kesken tietä aiheuttaisi myöskin ongelmia.

Nopeusrajoitusten laskemisen sijaan tarvittaisiin valvontaa nykyisten rajoitusten noudattamisessa. Varsinkin Pyhän Laurintien ja Lehtisaarentien risteys on vaarallinen Kaskisaaresta tulevan liikenteen johdosta.

Toteamme, että suurin ongelma tienpätkällä ja koko alueella on pyöräily, joka aiheuttaa eniten vaaratilanteita ja varsinkin sivukaduilla liikenteen sekaan pääseminen on lähes mahdotonta ja aiheuttaa usein vaaratilanteita liikennevalojen puutteen johdosta.

Vastine:

Kaupunkiympäristön toimiala on tarkistanut ehdotustaan luonnosvaiheesta. Kantakaupungin pääkatujen periaatteen rajausta on muutettu, jolloin Ramsaynranta-Pikkuniementie jää rajauksen ulkopuolelle. Ramsaynrannassa ja Pikkuniementiellä säilytetään siis esikaupunkien pääkatujen periaatteen mukaisesti nopeusrajoitus 50 km/h.

Nopeusrajoitusten valvonnasta vastaa Poliisi. Kaupunki pyrkii kuitenkin lisäämään mahdollisuuksien mukaan automaattisen kameravalvonnan tolppapaikkoja.

Pyöräilijöiden olosuhteita pyritään myös parantamaan koko kaupungissa, jotta pyöräily olisi selkeämpää ja turvallisempaa.

Metsälä-seura ry

Asesepäntien vilkasliikenteinen väylä kulkee Metsälän läpi ja jakaa sen pohjoispuolen pientalo- ja eteläpuolen teollisuusalueeseen. Asesepäntien nopeusrajoitus on tällä hetkellä 50 km/h. Metsälä-Seura on ollut yhteydessä Helsingin kaupunkiin ja ehdottanut, että nopeusrajoitusta laskettaisiin 40 km/h. Kaupunki on torjunut tämän vetoamalla siihen, että kyseessä on pääkatu. Kuitenkin esimerkiksi liikenteellisesti merkittävillä Käskynhaltijantiellä Oulunkylässä sekä Pitäjänmäentiellä ja Huopalahdentiellä Munkkiniemessä nopeusrajoitus on 40 km/h. Nopeuden pudottamista puoltavat seuraavat seikat:

- idän suunnasta Oulunkylästä tultaessa nopeusrajoitus on 40 km/h lähes Tinasepäntien risteykseen saakka, jonka jälkeen nopeusrajoitus nousee 50 km/h noin 400 m matkalle Rajametsäntien risteykseen saakka. Sen jälkeen nopeusrajoitus länteen päin Metsäläntielle jatkettaessa on 60 km/h. Välin jäävä 50 km/h osuus on lyhyt ja lyhyellä matkalla nopeusrajoitus vaihtuu täten verraten tiheään.
- ruuhka-aikoina ajonopeudet jäävät käytännössä selvästi alle 40 km/h, joten rajoituksen laskeminen ei käytössä juuri vaikuttaisi matka-aikoihin.
- ruuhka-aikojen ulkopuolella ajonopeudet kasvavat usein yli sallitun erityisesti Asesepäntien alamäessä länteen päin ajettaessa. Osuudella on kahdet jalankulkuvalot Tinasepäntien ja Uunisepäntien kohdalla. Näiden valojen vuoksi autoilijat joutuvat pysähtelemään ja nopeuden pudottaminen 40 km/h todennäköisesti vähentäisi punaisia päin ajamista.
- edellä mainitulla osuudella on myös kolme risteystä – Niittyläntie, Asesepänkuja ja Tinasepäntie – joilta vasemmalle kääntyminen on ajoittain hyvin hankalaa ja Tinasepäntieltä tultaessa näkyvyys Asesepäntielle on hyvin rajoittunut. Näitä liittymiä käyttävät myös pyöräilijät ja Niittyläntien risteyksessä on lisäksi suojatie, jossa ei ole valo-ohjausta. Nopeusrajoituksen laskeminen parantaisi tilannetta kaikkien näiden risteysten osalta.
- Asesepäntien melusuojaus pientaloalueen puolella on puutteellinen ja puuttuu Uunisepäntien ja Niittyläntien väliseltä osuudelta kokonaan. Ajonopeuksien laskeminen parantaisi osaltaan myös melutilannetta, joskin Asesepäntien melusuojausta olisi ehdottomasti jatkettava Niittyläntielle saakka.
- Maaliikennekeskuksen alueen asuinrakentamisen jälkeen liikenne Asesepäntiellä tulee todennäköisesti entisestäänkin lisääntymään.

Edellä lueteltujen seikoista johtuen Asesepäntien nopeusrajoitus on syytä laskea arvoon 40 km/h.

Vastine:

Asesepäntielle ja Metsäläntielle esitetään esikaupunkialuiden pääkatujen periaatteen mukaisesti nopeusrajoitukseksi 50 km/h. Tällöin Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän väliin tulisi yhtenäinen 50 km/h -rajoituksen alainen katuosuus, jolloin rajoitus ei enää vaihtuisi niin tiheästi. Asesepäntien katuympäristö ja maankäyttö eivät tue 40 km/h -rajoitusta. Katuhierarkian säilymisen vuoksi pääkaduilla on tarkoituksenmukaista säilyttää korkeammat nopeusrajoitukset. Muuten on vaarana, että autoliikenne ohjautuu alemmalle katuverkolle, kuten tonttikaduille.

Pihlajamäki-seura ry

Pihlajamäki-seura pitää hyvänä sitä, että asuinalueiden tonttikaduille tulee 30 km/h nopeusrajoitus. Nopeusrajoitusten alentaminen vaikuttaa turvallisuuden lisäksi myös mm. meluun ja ilma-laatuun sekä yleiseen turvallisuuden tunteeseen. Rajoitusten alentamisesta huolimatta kaikki tarpeelliset meluesteet pitää kuitenkin olla hyvässä kunnossa ja rakentaa uusia sinne, minne niitä

tarvitaan. Esimerkiksi Pihlajamäen kohdalla Kehä I:n varrella olevat melusteet vaativat pikaista uusimista.

Meripihkatie - Rapakiventie on merkitty alueelliseksi kokoojakaduksi, mutta seuran mielestä se ei sitä ole. Ko. tieosuus on mielestämme paikallistie, paikallinen kokoojakatu. Käytännössä se merkitsee, että nopeusrajoituksen pitää olla kyseisellä tieosuudella 30 km/h. Rapakiventien alkupäässä on kaksi koulua, nuorisopuisto sekä urheilukenttä ja jalkapallohalli, joten alueella liikkuu runsaasti lapsia ja nuoria ympäri vuoden. Seura esittää, että Rapakiventielle koulujen kohdalle rakennetaan hidasteita hillitsemään ajonopeuksia.

Rapakivenkaaren ja Savelantien risteys on vilkas ja kapea läpiajotie, jota käytetään liikuttaessa Pihlajamäestä mm. Malmille ja Pukinmäkeen. Kyseisessä risteyksessä on suojaton suojatie, johon myös pitää Pihlajamäki-seuran mielestä saada hidasteet. Nopeusrajoituksen tulee ko. tieosuudella olla 30 km/h.

Pihlajamäentien ajonopeus tulee laskea nopeuteen 40 km/h.

Vastine:

Melusteiden rakentamisesta päätetään erikseen. Meripihkatielle esitetään alueelliselle kokoojakadulle poikkeuksellisesti suunnitelmassa 30 km/h -rajoitusta maankäytön ja katu ympäristön vuoksi. Rapakiventielle ja Rapakivenkaarelle esitetään 40 km/h -rajoitusta alueellisten kokoojakatujen periaatteen mukaisesti. Katuympäristö ei tue 30 km/h -rajoitusta ja lisäksi kadut ovat joukkoliikenteen reittejä. Katuhierarkian säilymisen vuoksi pää- ja kokoojakaduilla on tarkoituksenmukaista säilyttää korkeammat nopeusrajoitukset. Muuten on vaarana, että autoliikenne ohjautuu alemmalle katuverkolle, kuten tonttikaduille. Tämän vuoksi myös Pihlajamäentielle esitetään 50 km/h -rajoitusta.

Pohjois-Haaga Seura ry

Pohjois-Haaga Seura ry pitää tärkeänä, että liikenteen turvallisuuteen kiinnitetään huomiota. Seura katsoo kuitenkin, ettei turvallisuutta enää voida lisätä toivotulla tavalla laskemalla autojen nopeusrajoituksia. Seura toivoo, että nopeusrajoituksia tarkastellaan kokonaisuutena, arvioimalla nopeusrajoitusten tarpeellisuus kaikilla liikennemuodoilla.

Seura pyytää lisäksi huomioimaan, että jo nykyisellään lumisina talvina ajoneuvot joutuvat ajamaan selvästi nykyisiä liikennerajoituksia hitaammin, usein sivuteillä vain 20–30 km/h nopeuksilla.

Seura pyytää myös huomioimaan pyöräilijöiden korkeat ajonopeudet ja näkyvyyden risteyksissä. Seura ehdottaa esimerkiksi Huopalahden juna-aseman ympäristöön nopeusrajoituksia pyörille ja muita pyöräilijöitä hidastavia toimenpiteitä, kuten hidasteita ja STOP-merkkejä.

Vastine:

Tässä työssä on tarkasteltu nopeusrajoituksia koko kaupungin tasolla kokonaisuutena. Pohjois-Haaga eroaa nykytilanteesta monesta muusta kaupunginosasta, sillä katuhierarkiaa ei ole huomioitu nopeusrajoituksessa juuri lainkaan. Uudistuksessa pyritään huomioimaan entistä selkeämmin kadun luokka ja kadun funktio.

Kun ajoneuvojen todelliset nopeudet ovat jo nykyäänkin sivuteillä eli tonttikaduilla 20 - 30 km/h, on loogista laskea nopeusrajoitus vastaamaan todellisia nopeuksia.

Pyörätiellä on voimassa sama nopeusrajoitus kuin viereisellä ajoradalla. Erillisten polkupyöriä koskevien nopeusrajoitusten asettaminen on haasteellista, koska pyöristä esimerkiksi puuttuvat yleensä nopeusmittarit ja pienten ylinopeuksien valvonta on resurssien kannalta pulmallista. Lähtökohtaisesti polkupyörien nopeustaso on kuitenkin alhainen verrattuna moottoriajoneuvoliikenteeseen. Kaupunki kehittää pyöräliikenteen suunnittelukäytäntöjä siten, että pyöräily on jatkossa entistä paremmin jalankulusta eroteltu. Pyöräilijöiden väistämisvelvollisuutta ei merkitä yleensä erikseen liikennemerkillä, sillä se määrittyy muutenkin tieliikennelain perusteella. Ajoradalla pyöräilijää koskevat samat väistämissäännöt ja -liikennemerkit kuin autoilijoita. Pyöräilijöiden rakenteelliset hidasteet voivat aiheuttaa pyöräilijän kaatumisen, joten niitä ei pääsääntöisesti käytetä.

Tammisalo-seura ry

Tammisaloon katuverkossa on jo toteutettu 30 km/h -nopeusrajoitus tonttikaduilla ja 40 km/h -rajoitus alueen halkaisevalla Tammisalontien ja Ruonasalmentien muodostamalla kokoojaväylällä. Tammisalo-seura pitää tätä ratkaisua pääosin hyvänä.

Ongelmaksi on muodostunut, että näitä nopeusrajoituksia noudatetaan heikosti ja niiden valvonta on puutteellista. Nopeusrajoitusten lisäksi tarvitaan rakenteellisia uudistuksia reaalisten ajonopeuksien laskemiseksi, kuten kavennuksia, hidasteita ja nopeusnäyttöjä.

Tammisalo-seuran lausunnossa todetaan alueella olevan myös muita liikenneongelmia, johon seuran liikennetyöryhmä aikoo ottaa myöhemmin tarkemmin kantaa ja ehdottaa parannuksia tilanteeseen.

Vastine:

Nopeusrajoitusten valvonnasta vastaa Poliisi, mutta kaupunki pyrkii myös lisäämään automaattista kameravalvontaa katuverkolle. Hidasteiden ja muiden rakenteellisten liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden toteuttaminen on jatkuvaa työtä. Esimerkiksi nopeusnäyttöjä ja hidasteita lisätään resurssien mukaan. Seuran palaute otetaan huomioon jatkosuunnittelussa.

Tapanila-Seura ry

Tapanila-Seura ry kannattaa nopeusrajoitusten alentamista Tapanilan alueella kaupungin suunnitelmien mukaisesti. Haluamme kuitenkin nostaa esiin myös muiden toimenpiteiden, kuten valvonnan ja nopeusnäyttöjen tärkeyden. Tällä hetkellä Tapanilassa on toiminnassa yksi nopeusnäyttö. Se sijaitsee Päivöläntiellä ja sillä on ollut pääosin nopeuksia alentava vaikutus (toki vastakkaisiakin nopeuskokeiluja on nähty). Toinen pääväylämme on Viertolantie, jolle ehdottomasti tarvitaan nopeusrajoitusta tukevia toimia ja sellainen voisi olla nopeusnäyttö. Tällä hetkellä Viertolantiellä ajetaan reipasta ylinopeutta, josta Viertolantien asukkaat ovat esittäneet huolensa.

Vastine:

Nopeuksien valvonnasta vastaa Poliisi, mutta kaupunki on lisäämässä myös paikkoja automaattiselle kameravalvonnalle. Nopeusnäyttöjä on suunniteltu tälle vuodelle koko kaupunkiin 20 kappaletta, joista kahden paikka on päätetty Tapanilankaarelle. Suunnittelua jatketaan ensi vuonna ja Tapanila-seuran toiveet otetaan huomioon uusia kohteita valittaessa.

Östersundom-seura ry

Lausuntomme koskee Östersundom-seura ry:n toimialuetta, joka on Helsinkiin kuuluva Östersundomin kaupunginosa, lukuun ottamatta Landbota, Karhusaarta ja Puroinniittyä.

Pääosa asuinalueemme teistä ja kaduista on Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnoimia, eivätkä kuulu Helsingin nopeusrajoitusjärjestelmän uudistuksen piiriin. Tuemme suunnitelmassanne esitettyjä nopeuksien laskua, toimialueellamme.

Yleisesti tuemme lämpimästi hankkeita, joissa nopeusrajoituksia alennetaan, liikenneturvallisuuden lisäämiseksi ja melun vähentämiseksi. Teihin rajoittuvat maa-alueet vapautuvat myös muuhun käyttöön melun ja päästöjen vähentyessä.

Olemme huolestuneita erityisesti jalankulkijoiden liikenneturvallisuuden heikentymisestä toimialueellamme. Jatkuvasti lisääntynyt läpiajo, rekkaliikenne ja ylinopeudet Uudella Porvoontiellä (170) vaarantavat jalankulkijat, joista monet ovat lapsia.

Östersundom-seura ry on vuonna 2013 ja uudelleen 2017 pyytänyt Uudenmaan ELY-keskusta alentamaan nopeusrajoituksia toimialueellaan. ELY-keskus on tähän saakka kieltäytynyt alentamasta nopeusrajoituksia Östersundomissa.

Vastine:

Kaupunki tekee yhteistyötä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa ja välittää Östersundom-seuran viestiä eteenpäin, jotta maanteidenkin ajonopeudet olisivat ympäristöön sopivia ja liikenneympäristö muutenkin turvallista.

Muistutus yksityishenkilöltä:

Yleisesti ehdotus Helsingin katuverkoston nopeusrajoitusten laskemiseksi on hyvä ja kannatettava; suunnitteluraportissakin esitetyin perustein nopeudenlaskulla on merkittäviä turvallisuutta ja asuinviihtyvyyttä parantavia tekijöitä. Yhtenä hankkeen keskeisenä muutoksena kantakaupungin pääkatujen nopeusrajoitukset ehdotetaan laskettavaksi kategorisesti 40km/tunnissa.

Tämä muistutus koskee suunnitelmassa käytetyn kantakaupungin määritelmää Käpylän alueella.

Yleiskaavassa kantakaupungin raja on esitetty kulkemaan Käpylän pohjoispuolitse. Määritelmän mukaan "kantakaupungista puhuttaessa viitataan kuitenkin usein tiiviiseen korttelikaupunkiin Helsingin ydinalueella, alueeseen, jota raitiovaunut palvelevat ja alueeseen, johon esikaupunkiin johtavat moottoritiet päättyvät." Sittemmin Käpylään on myös laajennettu kaupunkipyöräverkosto, joka osaltaan sitoo sen entistä voimakkaammin kantakaupungin toiminnalliseen piiriin, samoin raitiolinjan 1 liikennöintiäikää ja tiheyttä on laajennettu.

Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä -ehdotuksessa kantakaupungin raja on esitetty kulkemaan Koskelantietä ja Hakamäentietä pitkin Käpylän eteläpuolitse. Kaupunginosaan poikki kulkeva raja ei perustu mihinkään aikaisempaan suunnitteluaineistoon ja on hyväksytyn yleiskaavan rajauksen vastainen. Nopeusrajoitusluonnoksen raja tulee saattaa samaan linjaan yleiskaavan kanssa.

Käpylässä Mäkelänkadun nopeuden laskemista 40 km/tunnissa on toivottu pitkään. Vuonna 2014 asiasta tehtiin valtuustoaloite, jonka allekirjoitti enemmistö valtuutetuista. Aloite eteni uudeen valmisteltavaksi niin, että ”Mäkelänkadun nopeusrajoitusta lasketaan 50 km/h tasosta 40km/h tasoon”. Tässä uudessa ehdotuksessa nopeusrajoituksista tätä ohjetta ei ole Käpylän osalta huomioitu.

Nopeusrajoituksien tulisi tukea osaltaan alueellista yhdenvertaisuutta. Hyvänä vertailukohtana Mäkelänkadun pohjoispään muutokselle voidaan pitää Huopalahdentietä Munkkiniemessä. Turunväylän loputtua nopeus tippuu jo nykyään heti 40km/h tasoon. Samoin kuin Munkkiniemessä pääkadun yli kulkee Käpylässä paljon alueen asukkaita kouluihin ja päiväkoteihin.

Nopeusrajoitusluonnoksen kantakaupungin määritelmä tulee korjata yleiskaavan mukaiseksi ja ajonopeuden koko Mäkelänkadulla laskea 40 km/tunnissa.

Vastine:

Tässä työssä on käytetty pääkatujen periaatteessa kantakaupungin rajausta, joka koskee kantakaupungin pääkatuja Hakamäentien eteläpuolella. Kantakaupungin pääkatujen periaatteen mukaan Mäkelänkadun nopeusrajoitus olisi Hakamäentien eteläpuolella 40 km/h ja Hakamäentien pohjoispuolella 50 km/h. Heti muutettavaksi esitetään Hämeentien ja Kumpulantien välistä osuutta, jossa rajoitus laskisi 50 km/h:stä 40 km/h:in. Katuympäristö ei tue täysin rajoituksen laskemista vielä tässä vaiheessa loppuosalla Mäkelänkatua. Hakamäentie on valittu rajakohtaksi periaatteelle, jotta se olisi johdonmukainen kadunkäyttäjien näkökulmasta. Tällöin alempi nopeusrajoitus pääkaduilla astuisi tulevaisuudessa voimaan loogisesti saman tien risteämisen jälkeen. Periaatteen sanamuotoa on korjattu selkeämmäksi raporttiin.

Yleiskaavan aineistoissa lukee, että kantakaupunki tarkoittaa suunnilleen nykyisistä kaupunginosista 1-27 muodostuvaa aluetta. Kantakaupungista puhuttaessa viitataan kuitenkin usein tiiviiseen korttelikaupunkiin Helsingin ydinalueella, alueeseen, jota raitiovaunut palvelevat ja alueeseen, johon esikaupunkeihin johtavat moottoritiet päättyvät. Yleiskaavan aineistoissa kirjoitetaan myös kantakaupungin laajenemisesta, joten rajaus ei ole yksiselitteinen. Lähes kaikki kaupunkibulevardit on myös merkitty yleiskaavassa alkamaan Hakamäentien tasolta. Bulevardeille on suunniteltu 50 km/h -nopeusrajoitusta. Nopeusrajoitusperiaatteiden määrittämisessä on tavoiteltu alempia nopeusrajoituksia pääkaduille kantakaupunkimaisessa ympäristössä, mutta pyritty huomioimaan samalla loogisuus rajoitusten muutoskohdissa ja riittävä autoliikenteen sujuvuus pääkaduilla. Katuympäristöjen tyypit eivät myöskään noudata täysin kaupunginosien rajoja.

Jos pääkatujen periaatteessa käytetyn kantakaupungin rajauksen muokkaisuun vastaamaan täysin yleiskaavan eli kaupunginosien 1-27 mukaista rajausta, jäisi rajauksen ulkopuolelle muun muassa pääkaduista Huopalahdentie. Lisäksi mukaan tulisi Mäkelänkadun pohjoisosan lisäksi Veturitien pohjoisosa, jonka ympäristössä maankäyttö ei ole kantakaupunkimaisista.

Muuten Mäkelänkadun tilanteeseen pätee pääosin edelleen aiempaan valtuustoaloitteeseen annettu vastaus:

Mäkelänkadulla Koskelantien ja Pohjolankadun välillä on hieman yli puolen kilometrin matkalla viisi suojatietä, jotka ovat kaikki valo-ohjattuja. Vuosina 2004 - 2013 Mäkelänkadulla Käpylässä tapahtui kolme poliisiin tietoon tullutta jalankulkijaonnettomuutta ja yksi pyöräilijäonnettomuus, joissa autoilija oli osallisena. Yhdessä onnettomuudessa jalankulkija ylitti katua suojatien ulko-

puolella. Onnettomuustilastojen perusteella onnettomuuksien määrä on vähäinen liikennemäärään ja kadun ylitystarpeeseen suhteutettuna. Nopeusrajoituksia ei ole perusteltua muuttaa, mikäli liikenneympäristö ja kadun luonne eivät tue muutoksia riittävästi.

3. Vastineet kysymyksiin, kommentteihin ja mielipiteisiin

Tähän lukuun on koottu yleisimpiä kysymyksiä, joita nousi esiin sosiaalisen median kommentteissa ja sähköpostitse tulleissa kysymyksissä. Lisäksi on esitetty vastauksia yksityiskohtaisempiin kysymyksiin, joita käsitteleviä kysymyksiä vastaanotettiin useita.

Miksei pyörille ole nopeusrajoituksia?

Pyörätiellä on voimassa sama nopeusrajoitus kuin viereisellä ajoradalla. Erillisten polkupyöriä koskevien nopeusrajoitusten asettaminen on haasteellista, koska esimerkiksi pyöristä puuttuvat yleensä nopeusmittarit ja pienten ylinopeuksien valvonta on resurssien kannalta pulmallista. Lähtökohtaisesti polkupyörien nopeustaso on kuitenkin alhainen verrattuna moottoriajoneuvoliikenteeseen.

Miksei pyörien aiheuttamille vaaratilanteille tehdä mitään?

Kaupunki kehittää pyöräliikenteen suunnittelukäytäntöjä, siten että pyöräily on jatkossa entistä paremmin jalankulusta eroteltu. Jalankulun ja pyöräilyn sijoittaminen esimerkiksi samalle kapealle yhdistetylle jalkakäytävälle ja pyörätielle aiheuttaa turvattomuuden tunnetta, toisaalta kyseessä ei ole tilastollisesti katsottuna merkittävä liikenneturvallisuusuhka. Lähes aina henkilövahinkoon johtavissa onnettomuuksissa on mukana moottoriajoneuvo vähintään toisena osapuolena. Poliisin tietoon tulleissa henkilövahinko-onnettomuuksissa vuosina 2010 - 2014 esimerkiksi jalankulkijan ja polkupyöräilijän välisiä onnettomuuksia oli keskimäärin 5 kappaletta vuodessa, kun kaiken kaikkiaan jalankulkijoiden henkilövahinko-onnettomuuksia oli keskimäärin 112 kappaletta vuodessa. Kuitenkin juuri turvattomuusilmiöstä johtuen pyöräilyn erottelu jalankulusta on korkealla kaupungin prioriteeteissa.

Miten nopeusrajoitusten noudattamista on tarkoitus valvoa, kun poliisi ei valvo nykyisinkään noudattamista?

Poliisi valvoo nopeusrajoitusten noudattamista omien resurssiensa puitteissa, niin kuin kaikkien muidenkin liikennesääntöjen noudattamista. Automaattista kameravalvontaa ollaan myös lisäämässä katuverkolle.

Jos turvallisuus paranee nopeuden vähentyessä, miksei aseteta 10 km/h -rajoitusta kaikille kaduille?

Nopeusrajoituksen asettaminen on tasapainoilua turvallisuuden ja liikkumisnopeuden välillä. Taavoitteena on turvallisuuden ja sujuvuustavoitteiden raameissa taata mahdollisimman korkea nopeustaso.

Miten matka-ajat kasvavat, jos nopeusrajoituksia lasketaan?

Kokonaisvaikutusta matka-aikoihin voidaan pitää melko vähäisenä. Ruuhka-aikojen ulkopuolella nopeusrajoituksen alentaminen voi tuoda enimmillään muutaman prosentin lisäyksen matka-aikoihin. Muuttuvat katuosuudet ovat pituudeltaan lyhyitä, jolloin teoreettinenkin matka-ajan kasvu ajettaessa rajoituksen mukaista tasaista nopeutta on vähäinen. Ruuhka-aikoina nopeusrajoituksen laskeminen voi jopa lyhentää matka-aikoja, koska alhaisemmalla nopeustasolla on taipumus sujuvoittaa liikennettä vähentämällä häiriöitä, kuten haitariliikettä.

Pahenevatko ruuhkat nopeusrajoitusten laskemisen myötä?

Ruuhkautuminen on välityskyvyn rajallisuudesta johtuva ilmiö. Kokemusperäisesti optimaalinen välityskyky voidaan keskustaliikenteessä saavuttaa nopeustasolla 30 - 40 km/h. Tämän perusteella nopeusrajoitusten alentaminen ei pahenna ruuhkia, vaan päinvastoin vähentää ruuhkautumisen vaikutuksia. Teoreettisesti ajateltuna ei korkeimpien nopeuksien leikkaaminen lisää ruuhkia, koska matalammilla nopeuksilla peräkkäisten ajoneuvojen välimatkat ovat lyhyemmät. Myös liikennevalojen yhteen kytkentä on monissa tapauksissa helpompaa matalammalla nopeusrajoituksella.

Lisääkö nopeusrajoitusten alentaminen päästöjä?

Päästöjen riippuvuus nopeudesta on erilainen kuin polttoaineen kulutuksen. Joidenkin päästöläjien määrä kasvaa nopeuden noustessa. Kulutus ja päästöt kasvavat erityisesti kiihdytyksissä, joten tasainen ajotapa sekä maantie- että taajama-ajossa johtaa pienempään kulutukseen ja vähäisempiin päästöihin. Siten toimenpiteet, jotka tasaavat liikennevirtaa, alentavat sekä kulutusta että päästöjä. Kaupunkiympäristössä nopeusrajoituksen alentaminen johtaa tasaisempaan ajotapaan.

Miksei tehdä mitään autoliikennettä edistävää?

Kaupunki pyrkii kaikin tavoin mahdollistamaan toimivan autoliikennettä laadukkaana kaupunkiympäristön sanelemissa raameissa.

Miksi turvallisuutta pitää parantaa, kun vuonna 2016 kuoli vain kolme henkilöä Helsingin liikenteessä?

Kuolemien määrässä esiintyy satunnaisvaihtelua vuosittain. Jonain toisena vuonna liikkuja saattaa kuolla onnettomuudessa ja toisena vuonna vastaavassa onnettomuudessa liikkuja loukkaantuu vakavasti. 2010-luvulla Helsingin liikenteessä on kuollut 3-12 henkilöä vuosittain. Vuonna 2015 kuoli 12 henkilöä ja tänä vuonna lokakuun loppuun mennessä valitettavasti jo kahdeksan henkilöä. Yksikin kuolema liikenteessä on liikaa. Lisäksi on tärkeää pyrkiä vähentämään loukkaantuneiden määrää, joka on edelleen vuosittain noin 450 - 500 henkilöä.

Miksi Jätkäsaarella esitetään nopeusrajoituksen nostamista Tyynenmerenkadulle ja Länsisatamankadulle?

Jätkäsaarella on tällä hetkellä voimassa tilapäinen työmaa-aikainen 30 km/h -nopeusrajoitus. Jo aiemmin hyväksytyissä liikenteen ohjaussuunnitelmissa Tyynenmerenkadulle ja Länsisatamankadulle on päätetty 40 km/h -rajoitukset, sillä ne ovat alueellisia kokoojakatuja, joille pyritään

ohjaamaan satamaan menevä läpiajoliikenne. Näitä suunnitelmia ei ole vaan toteutettu vielä työmaa-aikaisten liikennejärjestelyjen vuoksi. Uusien nopeusrajoitusperiaatteiden mukaan satamiin johtavilla reiteillä nopeusrajoitus olisi 40 km/h, muuten Helsingin niemen alueella 30 km/h.

Nyt esitetyissä suunnitelmissa Tyynenmerenkadulla ja Länsisatamankadulla olisi 40 km/h, muuten Jätkäsaressa 30 km/h. Nämä toteutettaisiin vasta sitten, kun alueella ei tarvita enää tilapäisiä liikennejärjestelyjä.

Asun pääkadun / alueellisen kokoojakadun varrella, miksei kadulle ole esitetty 30 km/h -rajoitusta asuinalueiden tonttikatujen tapaan?

Jos muillakin kuin tonttikaduilla käytettäisiin laajalti 30 km/h -rajoitusta, voisi tämä aiheuttaa auto liikenteen siirtymistä kokooja- ja pääkaduilta tonttikaduille. Tämä ei ole toivottavaa, sillä tonttikadut pyritään rauhoittamaan läpiajoliikenteeltä kokonaan, jotta ne olisivat mahdollisimman turvallisia. Kun läpiajoliikenne kulkee kokooja- ja pääkaduilla, on niille helpompi kohdistaa muita parannustoimenpiteitä turvallisuuteen. Lisäksi pääkadut ja alueelliset kokoojakadut ovat usein joukko liikenteen reittejä, joille pyritään takaamaan riittävä nopeustaso.