

Helsinki

Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet

Vuorovaikutusraportti 26.11.2019

Sisällys

1. Vuorovaikutus	3
1.1 Työpaja 22.8.2018 (sidosryhmät).....	3
1.1.1 Yhteenveto	3
1.1.2 Muistiinpanot	4
1.2 Keskustelutilaisuus 24.9.2019 (sidosryhmät).....	9
1.2.1 Yhteenveto	9
1.2.2 Muistiinpanot	9
1.3 Kirjalliset kommentit.....	12

1. Vuorovaikutus

Hankkeen alkuvaiheessa elokuussa 2018 järjestettiin sidosryhmätilaisuus, johon osallistuivat Helsingin poliisilaitos, HSL, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys, Liikenneturva, Helsingin polkupyöräilijät, Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry., Näkövammaisten liitto ry., Helsingin kaupungin vammaisasiamies, Helsingin kaupungin esteettömyysasiamies, Helsingin Vanhusneuvosto ja Helka ry. Tilaisuus oli luonteeltaan työpajamainen ja siinä kerättiin lähtötietoja suunnitteluperiaatteiden laatimista varten. Käsiteltäviä teemoja olivat muun muassa ”millaiset kadunylityspaikat eivät toimi ja ovat vaarallisia” ja ”miten kadunylityspaikkoja voitaisiin parantaa”.

Syyskuussa 2019 julkaistiin luonnos raportista, jonka pohjalta järjestettiin toinen sidosryhmätilaisuus, jossa esiteltiin raporttiluonnoksen sisältöä. Sidoryhmät saivat kommentoida sisältöä tilaisuudessa ja keskustella aiheesta. Tilaisuuteen osallistuivat sidosryhmistä Helsingin kaupungin kasvatuksen ja koulutuksen toimiala, Helsingin kaupungin Maankäytön yleissuunnittelupalvelu, Helsingin kaupungin Asemakaavoituspalvelu, Helsingin seudun kuljetusyrittäjät ry., Liikenneturva, Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry., Näkövammaisten liitto ry., Helsingin kaupungin vammaisasiamies, Helsingin kaupungin esteettömyysasiamies, Helsingin Vanhusneuvosto ja Helka ry. Muut sidoryhmät, jotka eivät päässeet paikalle tilaisuuteen, saivat kommentoida raporttiluonnosta kirjallisesti. Kirjallisia kommentteja lähettivät Helsingin Pelastuslaitos, esteettömyysasiamies ja vammaisasiamies sekä Turun kaupungin kaupunkiympäristötoimiala. Helsingin poliisilaitoksella ja Helsingin seudun liikenteellä ei ollut kommentoitavaa raporttiluonnoksesta. Raporttiluonnos lähetettiin lisäksi Helsingin kaupungin liikennelaitokselle, Autoliiton Helsingin osastolle, Helsingin polkupyöräilijöille ja Helsingin liikenneturvallisuusyhdistykselle.

Vuorovaikutustilaisuuksien muistiot, kirjallisten kommenttien pääsisältö, vastineet niihin ja kaikkien kommenttien perusteella tehdyt muutokset on esitetty tässä vuorovaikutusraportissa. Raporttiin on jo tehty sidosryhmätilaisuuden ja kirjallisten kommenttien perusteella ehdotetut muutokset.

Varsinaista asukasvuorovaikutusta ei järjestetty erikseen suunnitteluperiaatteiden laadinnan yhteydessä. Suunnitteluohje on tarkoitettu pääasiassa liikennesuunnittelijoiden käyttöön, eikä aiemminkaan vastaavien suunnitteluohjeiden laadinnan yhteydessä ole yleensä kerätty asukkaiden mielipiteitä. Kun suunnitteluperiaatteita aloitetaan toteuttaa käytännössä, järjestetään merkittävimmistä suunnitelmista erikseen asukasvuorovaikutus. Esimerkiksi nyt listatekstin liitteenä 4. olevasta Koskelantien suunnitelmasta järjestetään asukasvuorovaikutus varsinaisen rakennussuunnitelman laatimisen yhteydessä.

1.1 Työpaja 22.8.2018 (sidoryhmät)

1.1.1 Yhteenveto

Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen kehittämisen tueksi järjestettiin työpaja ja keskustelutilaisuus eri sidosryhmien kesken. Tilaisuudessa esiteltiin työn tärkeimpiä tavoitteita ja nykyisen liikenneympäristön eri tekijöitä jalankulkijoiden kadunylityksiin etenkin turvallisuutta ja käytettä-

vyttä painottaen. Osallistujien kesken vallitsi samankaltainen näkemys jalankulkijoiden kadunylityskäyttäytymisen käsittelemisestä kokonaisuutena, johon liittyvät monet eri tekijät, kuten reittien jatkuvuus, suunnittelukäytäntöjen yhteneväisyys ja liikennemuotojen vuorovaikutus. Tilaisuuden työpajaosuus koostui kahdesta teemasta, jotka olivat ”Millaiset kadunylityspaikat eivät toimi ja ovat vaarallisia?” (teema 1) ja ”Miten kadunylityspaikkoja voitaisiin parantaa?” (teema 2).

Vaarallisina ja epätoimivina kadunylityspaikkoina pidettiin paikkoja, jossa esteettömyyttä ei ole otettu huomioon, liikenneympäristö ei viesti oikeanlaisesta käyttäytymisestä ja kadunylityspaikka, kuten suojatie on sijoitettu väärin esimerkiksi näkemäesteiden tai reitin jatkuvuuden kannalta. Lisäksi yleisesti vaarallisina paikkoina pidettiin alueita, joissa liikennemäärät ja nopeudet olivat suuria. Pitkä kadunylitysmatka eli esimerkiksi monikaistaisen kadun ylittävä suojatie todettiin valo-ohjaamattomana huonoksi ja vaaralliseksi ratkaisuksi. Valo-ohjatuissa risteyksissä ongelmallisina pidettiin riittämättömiä ylitysaikoja, yleistä toimimattomuutta ja puutteita ääniohjauksessa.

Kadunylitysten turvallisuutta ja käytettävyyttä voitaisiin tilaisuuteen osallistuneiden mukaan parantaa suunnittelemalla ratkaisuja, jotka sopivat vallitsevaan liikenneympäristöön, alueen käyttäjiin ja palveluihin. Esteettömyyden laatutekijöihin tulisi panostaa etenkin paikoissa, jossa liikkumisesteisiä on paljon. Myös kunnossapidolla, liikennemerkeillä ja valaistuksella on tärkeä rooli kadunylityspaikkojen turvallisuuden kehittämisessä. Teknologialla on lisääntyvä rooli liikenteen osana etenkin liikkumisesteisten tai vaikkapa päiväkotiryhmien turvallisuudessa liikkumisessa. Toisaalta liikenneympäristön turvallisuuden parantamiseksi suunniteltujen laitteiden, kuten aktivoituvien valojen käyttöön tulee suhtautua varauksella ja niiden käytön tulisi olla yhtenäistä.

1.1.2 Muistinpanot

Hankkeen esittely ja keskustelu

Johdatus aiheeseen

Aiheeseen johdateltiin nostamalla esiin hankkeen tärkeimpiä tavoitteita ja nykyisen liikenneympäristön tekijöitä jalankulkijoiden kadunylityksiin liittyen. Tulevaa ohjeistusta paremman kadunylityskäyttäytymisen luomiseksi tulisi miettiä kadun ylittämistä kokonaisuutena, ei vain yksittäisinä suojateinä. Apuna nykyisen käyttäytymisen ymmärtämiseksi käytetään tilastotietoa ja tulevan hankkeen myötä ihmisten käyttäytymisen analysointia. On tärkeää tiedostaa aiheen eri näkökulmat ja tarpeet. Tavoitteena on tulevan hankkeen myötä parantaa kadun ylittämisen mahdollisuuksia ja koettua liikenneturvallisuutta.

Sopivimman suojatieratkaisun selvittämiseksi tulisi miettiä liikenneympäristön lisäksi alueen palveluita ja käyttäjäryhmiä. Erityiskohteet on otettava suunnittelussa huomioon ja kaikille kaupunkilaisille on pyrittävä viestimään oikeellisesta suojatiekäyttäytymisestä mahdollinen esteellisyys huomioon ottaen.

Kadunylityksen tekijät ja keskustelu

Helsingin Mannerheimintielle on lukuisia esimerkkejä vaarallisista suojateistä, joita käyttämällä jalankulkija joutuu ylittämään monta ajokaistaa. Tällaisia suojatieratkaisuita ei voida enää hyväksyä ja tärkeää on löytää keinoja nykyisten vaaranpaikkojen muuttamisesta käyttäjäystävällisimmiksi ja turvallisemmiksi. Toisaalta pelkkien valo-ohjattujen suojateiden sijoittelu pääkadulle lähelle toisiaan ei ole tarkoituksenmukaista liikenteen sujuvuuden kannalta. Tällöin pääkatumaisessa liikenneympäristössä tulee linjata vain tärkeät ylityspaikat ja tehdä niistä mahdollisimman

turvallisia. Toisaalta valo-ohjattu suojatie monissa tapauksissa hidastaa jalankulkijan kadunylittämistä, kun ylittäminen on mahdollista vain valo-ohjauksen määrittämässä vaiheissa.

Pääkatujen lisäksi ongelmallisia suojateita on myös monissa muissa liikenneympäristöissä. Millaiset ohjeet luodaan rauhalliselle tonttikatumaiselle ympäristölle, jossa liikennemäärät ovat pieniä? Tällöin suojatien tarve on vähäinen ja kadun ylittäminen on turvallista normaalia liikennekäyttäytymistä noudattaen. Toisaalta vastaavilla ympäristöllä tulisi olla yhteneväiset menettelyt sijainnista riippumatta. Tulee myös ottaa huomioon eri alueiden poikkeavat palvelutasot ja liikkujaryhmät. Mikä on sopiva suojateiden välinen etäisyys erilaisissa liikenneympäristöissä? Varsinaisia metrimääriä on pyritty soveltamaan erilaisten ennakkotapausten myötä.

Ongelmattomia eivät ole myöskään pyöräteitä ylittävät suojatiet. Baanamaisella pyörätieverkolla pyöräilijöiden on hankala kunnioittaa suojatielle astuvaa jalankulkijaa. Usein tällaisessa liikenneympäristössä jalankulkija käyttäytyy mahdollisimman luonnollisella tavalla suoria reittiä käyttäen, eikä läheskään aina suunnittelijoiden ohjaamalla tavalla. Toisaalta suojatiet on hyvä osoittaa lapsia ja muita erityisryhmiä ajatellen. Myös lainsäädäntö vaikuttaa asiaan: laki määrittää ajoradan ylittämiseksi ja ylityspaikoille tiettyjä reunaehtoja, jotka vaikuttavat myös pyöräteihin. Tarkoituksenmukaisuus ei tässä kontekstissa aina kohtaa.

Suojatie ei ole ainoa ratkaisu kadunylittämiseksi. Esimerkkejä ylijatketuista jalkakäytävistä on paljon. Suomessa tällaisia paikkoja on usein esimerkiksi pysäköintialueiden yhteydessä. Tällaisten paikkojen väistämismahdollisuuden esittämistavoissa on poikkeavuuksia eri maiden välillä. Esimerkiksi Ruotsissa jalkakäytävän ylittävä ajoneuvo on selkeästi väistämismahdollinen. Suomessa käytetään usein kärkikolmiota väistämismahdollisuuksien korostamiseksi. Esteettömyyden kannalta ylijatkettu jalkakäytävä voi olla kuitenkin ongelmallinen, kun esimerkiksi näkövammaisen ei välttämättä tiedä ylittävänsä ajorataa. Tällöin jalkakäytävällä tulisi osoittaa rakenteellisesti ajoradan ylittämisen alkamis- ja loppumiskohta. Toisaalta ympäristö on kuitenkin turvallinen ja autoliikenteen nopeudet hiljaisia. Suojatiemerkinä ei ole laitettu järjestelyä ”päälle”, koska tilanne on käännetty toisin päin: jalankulkija ei ole ylittämässä katua, vaan autoilija on ylittämässä jalkakäytävää.

Turvallinen ylityspaikka voi olla myös selvästi rakenteellisesti merkitty kadun kohta, johon ei välttämättä ole merkitty suojatietä lainkaan. Tällöin jalankulkija on väistämismahdollinen ja ylittää kadun, kun kokee sen turvalliseksi. Tällöin jalankulkijan kadunylitystä on ainoastaan tuettu rakenteellisesti, muttei määrätty suojatiellä ”etuajo-oikeutetuksi”. Poliisin mukaan tällaisessa paikassa ei kuitenkaan ole syytä, miksi paikkaa ei kannattaisi merkitä samalla suojatieksi.

Suojateiden turvallisuutta parantamaan suunnitellut tehostevalot on koettu Helsingissä epävarmoiksi ratkaisuksiksi ja niiden asentamisesta on toistaiseksi luovuttu. Toisaalta Näkövammaisten liiton edustajan mukaan tehostevalojen tuotekehitys on parantunut paljon ja tekniikka on mennyt eteenpäin. Hankkeessa tehtävässä ohjeessa tulisi ottaa kantaa, millaisia lisävarusteita suojateiden yhteydessä tulisi käyttää. Keinoja on muun muassa poikkeavan valaistuksen järjestämisestä tai erilaisista laitteista, jotka aktivoituvat jalankulkijan lähestyessä suojatietä.

Kadunylityksen yhteydessä näkövammaisia varten toteutettu äänimajakka voi auttaa paljon. Tällöin näkövammaisella on selkeä orientaatio suuntaa, vaikka rakenteellisesti tuettua reittiä ei välttämättä olisi. Suurin riski näkövammaisilla on ajautua vahingossa ajoradalle. Tällaisia paikkoja ovat esimerkiksi huonosti toteutettu erottelu tai erottelemattomuus jalkakäytävän ja pyörätien välillä. Tällöin näkövammaisen voi ajautua pyörätielle ja pyörätien reunakiviratkaisun vuoksi edelleen ajoradalle käytännössä tietämättään. Näkövammaisen opaskoira on opetettu kulkemaan vasemmalla puolella katua, ja jos pyörätie on huonosti eroteltu jalkakäytävästä, koira voi opastaa

näkövammaisen turvallisuuden kannalta väärään paikkaan. Näkövammaisen ja opaskoira tulisi ohittaa aina ihmisen puolelta.

Purku, teema 1

Suojateiden pintamateriaaleja tulisi pohtia tarkemmin. Huonosti kävelevien ihmisten kompastumisvaara otettava huomioon samoin kuin pyörätuolilla liikkuvien tarpeet. Korotetuille suojateille on tarvetta. Valo-ohjatut suojatiet muodostavat turvallisen ylityspaikan jalankulkijalle. Ääniohjaus on tärkeä ominaisuus kadunylityksen yhteydessä.

Valo-ohjaamattomien suojateiden suunnittelemista vilkkaille pääkaduille tulisi välttää. Liikenteen sujuvuus voi toki kärsiä, mutta toisaalta turvattomia paikkoja ei saisi olla. Ylityspaikkoihin tulisi olla kontrolli ja niitä tulisi suunnitella kokonaisuutena ihmisten luonnollisia reittejä tukien. Ihmiset eivät käytä ”väärin” sijoiteltuja suojateita. Joukkoliikenteen pysäkkien yhteydessä suojatie tulisi olla ennen pysäkkiä, eikä pysäkin jälkeen, jolloin pysäkiltä pois lähtevä ja suojatien eteen pysähtyvä bussi muodostaa näkemäesteen suojatielle. Jos katuympäristö olisi kävelykatumainen, myös autoilija osaa varautua monista eri kohdista tapahtuviin kadunylityksiin. Suojateita ja valo-ohjauksia suunnitellessa tulisi muistaa, että jalankulkija voi edetä hitaasti.

Huono katuvalaistus voi vähentää suojatiellä kulkevan turvallisuudentunnetta. Suojateillä voisi käyttää muusta ympäristöstä poikkeavaa, tehokkaampaa valaistusta. Liikenteenohjauslaitteiden kunnossapito on tärkeää, jotta suojatiemerkinnot ovat havaittavissa. Jos valo-ohjaus puuttuu, sopivan aikavälin valinta voi pitkällä suojatiellä olla hankalaa. Jos pyöräilyä ja jalankulkua ei ole kunnolla eroteltu, jalankulkijat ajautuvat pyörätien jatkeelle ja pyöräilijät suojatielle. Ongelmia voi syntyä myös valo-ohjattujen suojateiden yhteydessä, kun vihreää valoa odottavat jalankulkijat pakkautuvat pieneen tilaan ja ajautuvat odottamaan kadunylitystä pyörätielle. Monissa kohteissa nopeusrajoitusta on laskettu, mutta itse liikenneympäristölle ei välttämättä ole tehty mitään. Tällöin todelliset nopeudet eivät välttämättä alene. Kadunylityksen siirtäminen kauaksi risteyksestä ei tue luonnollista väistämiskäyttäytymistä. Kääntyvä auto ei saisi ehtiä kiihdyttämään ennen suojatietä.

Suojatien yhteyteen ei saisi suunnitella liikaa viherrakentamista tai muuta näkemäestettä. Tällaiset paikat tulevat erityisesti esiin koulujen alkamisen yhteydessä, jolloin poliisit tehostavat valvontaa. Kasvillisuuden lisäksi näkemäesteitä voivat luoda pysäköidyt autot, lumikasat tai muut vastaavat tekijät. Myös kaupunkipyöräasemia ollaan sijoitettu osittain väärin.

Ääniopasteita tulisi olla enemmän ja myös yöllä. Vaihtoehtoisen ratkaisuna toimivat äänimajakat, jotka antavat näkövammaiselle suunnan. Hiljaiseen aikaan toimivat liikennevalot voivat olla ongelmallisia käyttäjien kannalta. Onko tarkoituksenmukaista odottaa punaisissa valoissa, jos ympärillä liikenteen määrä on lähes olematon? Toisaalta valo-ohjaus äänimerkkeineen voi auttaa näkövammaista kadunylityksessä myös hiljaisena aikana. Jos näkövammaisen pitää tehdä oma päätös kadunylittämisestä, se voi aiheuttaa turvattomuuden tunnetta. Opaskoira ei voi tehdä päätöstä ylitykseen lähtemisestä. Usein näkövammaisen joutuu odottamaan liikenteen äänien hiljentymistä, jotta tuntee suojatien käyttämisen turvalliseksi. Tällöin suojatien eteen pysähtyneet autot eivät viesti näkövammaiselle sopivaa ylityshetkeä, vaan näkövammaisen joutuu viestimään autoille, että jatkavat matkaa. Esimerkiksi useampikaistaisella kadulla on mahdotonta tietää, että kaikki autot olisivat pysähtyneet.

Ongelmia tuottavat myös sähköautot, joiden liikkumista ei välttämättä kuule riittävän hyvin. Liikennepyörät voivat olla ongelmallisia ylittää. Eri tienkäyttäjryhmät eivät välttämättä tunne sääntöjä ja velvollisuuksia. Esimerkiksi liikennevaloissa jalankulkijat toimivat kollektiivisesti: jos

joku lähtee ylittämään katua punaisten palaessa, muutkin lähtevät. Liikenneraivosta tulisi päästä eroon. Muita käyttäjiä tulisi kunnioittaa paremmin ja tilanteita tulkita positiivisemmin. Esimerkiksi vammaisuus ei välttämättä näy ulkopuolisille liikenteessä.

Vaarallisia suojateitä ovat valo-ohjaamattomat suojatiet, jotka ylittävät useita kaistoja ja joiden liikenneympäristö ei tue oikeanlaista väistämiskäyttäytymistä. Tällaiset suojatiet muodostavat illuusion turvallisuudesta ja niitä voidaan pitää yleisenä haasteena liikenneturvallisuuteen liittyen. Erityisryhmien tarpeet eivät aina tule huomioiduiksi, mikä korostuu edellä mainituilla vaarallisilla suojateillä. Jos kokee itsekkin jo vammattomana liikkujana turvattomuutta, kokevat erityisryhmät varmasti tilanteen vielä turvattommaksi. Mantan patsaan luona oleva kadunylitys esimerkki huonosta suojatiejärjestelystä, jota korostavat suuret turistimäärät ja rakenteelliset puutteet. Myös valo-ohjauksessa on kyseisessä paikassa mahdollisesti puutteita, jotka johtavat tiettyyn käyttäytymiseen.

Jalankulkijoille osoitetun vihreän valon pituus ei aina ole riittävä kaikille liikkujasegmenteille. Usein myös vammaton liikkuja joutuu tilanteeseen, jossa keskellä ajorataa jalankulkuvalo muuttuu vihreästä punaiseksi. Suomessa valo-ohjattuihin risteysiin on suunniteltu verrattain pitkät suoja-ajat etenkin jalankulkuvalojen yhteyteen. Tällöin autoilijat ovat osin tottuneet ”vanhoilla vihreillä” ajamiseen. Lyhyitä jalankulkuvaloja on siis pyritty tekemään turvallisiksi pidentämällä suoja-aikoja. Jos jalankulkuvaloja olennaisesti pidennetään, muuttuuko samalla ihmisten käyttäytyminen?

Suojateiden merkitsemisperiaatteet vaihtelevat paljon jopa kaupunkien sisällä. Samanlaisessa liikenneympäristössä voi olla vaihteleva määrä suojateitä esimerkiksi kaupunginosien välillä. Esimerkiksi Lauttasaari on esimerkki alueesta, jossa rauhallisilla kaduilla suojateitä ei juuri ole. Suojateiden sijoittamisperiaatteiden tulisi olla yhteneväiset mahdollisimman laajalla alueella. Sama koskee myös esimerkiksi reunakiviratkaisuja. Käyttäytymisen muuttaminen eri alueiden välillä erilaisten suunnitteluperiaatteiden takia on hankalaa, etenkin esteellisellä liikkujalla.

Usein joukkoliikennepysäkkien yhteydessä suojatieratkaisut voivat olla ongelmallisia. Joukkoliikennevälineessä matkustavan henkilön tulee sopeutua minimaalisessa ajassa kyydissä istujasta osaksi muita jalankulkijoita. Vaarana on esimerkiksi varmaton siirtyminen pyörätielle tai muulle ajoradalle, kun matkustaja ei ole vielä osana liikenteen rytmiä. Ongelma esiintyy erityisesti, jos tilaa pysäkkijärjestelyille on vähän. Myös pysäkkirakenteet ja niiden yhteydessä olevat mainokset muodostavat ongelmia näkemäesteiden muodossa.

Yksinkertaisilla toimenpiteilläkin voidaan saavuttaa merkittävää parannusta suojateiden turvallisuudessa. Näitä toimenpiteitä ovat esimerkiksi talvikunnossapito ja laadukas liikenteenohjauksen suunnittelu. Nopeusrajoitusten asettaminen tiettyjen katujen saumakohtille voi olla puutteellista, mikä voi mahdollistaa suojateiden ohi ajamisen kovallakin nopeudella, mutta käytännössä nopeusrajoituksia rikkomatta. Laadukas talvikunnossapito paitsi poistaa näkemäesteitä, ehkäisee myös liukastumisia ja parantaa ajoneuvojen käyttäytymistä. Tarvittaessa talvikunnossapitoa tulee tehdä myös käsin, jos koneellinen kunnossapito ei tuo riittävän laadukasta lopputulosta.

Purku, teema 2

Suojatieturvallisuutta parantavia tekijöitä on paljon ja ne riippuvat osin vallitsevasta liikenneympäristöstä ja alueen palvelutasosta. Esteettömyyden näkökulmasta hyviä ratkaisuja ovat korotetut suojatiet, pintamateriaalin valitseminen (tunnistettava rakenne) ja äänimajakat/erilaiset ääniohjauksratkaisut). Myös keskisaarekkeen riittävästä leveydestä on huolehdittava, jotta siinä pysähtyminen on turvallista esimerkiksi sähkömopolla.

Suojatieratkaisuissa tulisi päästä hyvään lopputulokseen myös joukkoliikenteen sujuvuuden ja pysäkkikäyttäytymisen kanssa. Esimerkiksi raitiovaunuliikenteen ja suurien jalankulkumassojen yhdistäminen vaatii vuorovaikutusta suunnittelussa. Valo-ohjauksessa ”tuplapunaisen” käytöstä saatavia mahdollisia myönteistä vaikutusta tulee jalostaa eteenpäin. Pääkaduilla suojateiden tulisi olla valo-ohjattuja, vaikka liikenteen sujuvuus joiltain osin kärsisikin. Saarekkeet ovat tärkeitä erityisesti raitiovaunuliikenteen yhteydessä, jossa pysäkit ovat usein katujen keskellä. Pysäkkien tulisi lähtökohtaisesti olla vasta suojateiden jälkeen. Suunnittelussa olisi muistettava, että turvallinen ylityspaikka on ainoastaan loppusilaus turvalliselle kokonaisuudelle.

Pääkadulla olevia suojateita tulisi vähentää, jotta niiden turvallisuuteen voitaisiin panostaa. Toisaalta niiden karsimisessa tulisi ottaa huomioon verkolliset tavoitteet. Turvallisuutta voidaan korostaa esimerkiksi poikkeavalla valaistuksella. Pyöräliikenteen ja jalankulun erottaminen on tärkeää myös suojateiden odotustiloja jäseneltäessä. Yhteneväisyyttä tulisi olla myös suojateihin ja pyöriteiden jatkeisiin liittyvien tiemerkintöjen suunnittelussa. Rakenteellisten ratkaisujen lisäksi erilaisten suojatiepartioiden käyttö voi parantaa turvallisuutta esimerkiksi koulujen alkamisen yhteydessä. Näitä kampanjoita voitaisiin tukea esimerkiksi Liikenneturvan osalta varusteiden lainaamisena. Toisaalta säännöllinen liikenteenohjaus on sallittua vain poliisille/luvanvaraisille.

Valo-ohjattujen suojateiden ääniopasteisiin tulee kiinnittää huomiota. Jos valo-ohjatussa liittymässä valo-opasteet olisivat pimeänä, kun autoliikennettä ei olisi, voitaisiin saavuttaa etuja jalankulun sujuvuuden kannalta. Ajoneuvoliikenteen lähestyessä valo-ohjattua liittymää valot voisivat aktivoitua päälle. Jalankulkijoita ei tarvitsisi tällöin pakottaa aina kutsunapin painamiseen ja punaisia päin käveleminen voisi vähentyä. Paikoissa, jossa jalankulkijoita on paljon, painonappiajatuksen voisi kääntää päälle, ja lähtökohtaisesti jalankulkijoille näytettäisiin vihreää valoa. Yleisenä kommenttina voidaan todeta, että lainsäädäntö ei anna liian vaille kokeiluille juuri pelivaraa.

Joissain kaupungeissa on otettu käyttöön tietyille käyttäjäryhmille RFID -tunnisteita, joilla esimerkiksi valo-ohjattujen liittymien jalankulkuvaloa on mahdollista pidentää. Esimerkiksi näkövammaiset ja liikuntarajoitteiset tarvitsevat lähtökohtaisesti hieman pidemmän ajan kadun ylittämiseen. Tällöin käyttäjän mukana kulkeva RFID -tunniste toimisi käyttäjän mukana. Kun käyttäjäryhmä on verrattain pieni, ei tunnisteiden käytöstä synny juuri ”häiritsevää” käyttöä. Samanlaista ratkaisua on hyödynnetty esimerkiksi päiväkotiryhmillä. Tällaisten ratkaisujen kustannukset eivät ole suuria.

Valo-ohjattujen liittymien ääniohjauksen äänimaailmaa voisi olla tarkoituksenmukaista muunnella. Tällöin häiritsevistä äänimerkeistä voitaisiin päästä eroon. Viihtyisä äänimaailma on osa katu ympäristöä ja palvelee kaikkia käyttäjäryhmiä. Ääniohjausta voitaisiin hyödyntää myös valo-ohjaamattomissa risteyksissä. Esimerkiksi tehostevalopylväitä voitaisiin varustaa ääniopasteilla. Ääniohjauksen lisäksi esimerkiksi näkövammaisen liikkumisessa selkeät rakenteelliset ratkaisut ovat avainasemassa itsenäisessä liikkumisessa. Jos ääniopasteita poistetaan merkittävästi, näkövammaisten suunnistaminen vaikeutuu merkittävästi, vaikka katua ei olisikaan ylittämässä.

Suojateiden yhteydessä tulisi olla riittävän hyvät näkemät sekä autoilijalle, että jalankulkijoille. Riittävän haastavissa tapauksissa tulisi pohtia ali- tai ylikulun rakentamista. Viikkaille alueille tulisi rakentaa enemmän kävely-ympäristöistä katukuvaa, jolloin liikenteen virtaa saataisiin rauhoitettua. Katuympäristön tulee olla tarvittaessa sellainen, että autoilija tietää olevansa ”vieras” alueella ja kunnioittaa muuta liikennettä. Ratkaisuja liikenteen rauhoittamiseksi ovat esimerkiksi työssyt ja kavennukset. Suunnittelijoiden tulisi jalkautua suunniteltaville alueille enemmän, jotta todellinen liikenneympäristö tulisi selväksi. Vaaranpaikkoihin tulisi kiinnittää enemmän huomiota.

Suunnittelutyössä voisi auttaa parempi palautteen kerääminen alueen käyttäjiltä. Palautteen antamisen tulisi olla helppoa ja sillä pitäisi olla merkitystä.

1.2 Keskustelutilaisuus 24.9.2019 (sidosryhmät)

1.2.1 Yhteenveto

Keskustelutilaisuudessa esiteltiin syyskuussa 2019 valmistunutta raporttiluonnosta, joka oli lähetetty etukäteen osallistujille. Tilaisuudessa esitetyt kommentit kirjattiin ylös ja ne on otettu huomioon raportissa. Erillistä lausuntopyyntöä ei lähetetty, mutta sidosryhmät saivat halutessaan kommentoida myös kirjallisesti raporttiluonnosta.

Periaatteiden merkittävimpiin linjauksiin suhtauduttiin myönteisesti tilaisuudessa. Kommentit keskittyivät yksityiskohtiin, jotka on esitetty seuraavan luvun muistiinpanoissa. Myös tehdyt muutokset raporttiin on esitetty muistiinpanojen yhteydessä.

1.2.2 Muistiinpanot

Liikennevalo-ohjatuilla suojateilla tapahtuneisiin onnettomuuksiin liittyen kysyttiin, ovatko valot olleet toiminnassa. Liikenneonnettomuusrekisterin mukaan 89 %:ssa henkilövahinkoon johtaneissa tapauksista valot olivat toiminnassa ja kuolemaan johtaneissa kaikissa tapauksissa. Näissä onnettomuuksissa olleiden iät kiinnostivat, tästä ei ollut suoraa vastausta, mutta iät voi selvittää onnettomuusrekisteristä. Liikennevalo-ohjatut suojatiet ovat kuitenkin usein vilkasliikenteisillä pääkaduilla, joten niiden turvattomuudesta ei voi vetää yksiselitteisiä johtopäätöksiä. Hämeentien uudistuksessa on todettu myös, että liikennevalojen poistaminen ei välttämättä heikennä turvallisuutta.

”Nopeusvarmistus”-termistä todettiin, että olisiko ”hidastusvarmistus” kuvaavampi termi. Nopeusvarmistus on suunnilleen suora suomennos ruotsissa käytetystä ”hastighetssäkring”-termistä.

Kysyttiin, että mitä voi tehdä, jos kadulla ei ole tilaa esim. keskisaarekkeelle, kuten Mannerheimintielle tiettyjen valo-ohjaamattomien suojateiden kohdalla. Vaihtoehtoina ovat esimerkiksi tyyntyhidasteet, valo-ohjaus ja kameravalvonta. Jos mitään parannustoimenpidettä ei voida tehdä, on vaihtoehtona myös suojatien poistaminen. Kysyttiin suojateiden välisen etäisyyden määrittelystä. Etäisyys määritellään valintatyökalujen avulla. Toivottiin pidennettyä vihreää valoa pitkille suojateille.

Pitkät, monikaistaisten pääkatujen yli menevät suojatiet ovat optisesti haastavia havainnoitavia autoilijoille. Nämä suojatiet ovat haastavia käyttää myös näkeville ihmisille, joten näkövammaisille nämä suojatiet ovat erityisen haastavia.

Liikennevalot parantavat kuitenkin Vanhusneuvoston mielestä turvallisuutta. Tukholmasta suositeltiin katsomaan vastaavia ohjeita, sillä Tukholmassa on tehty suojatieasian kanssa pitkään töitä. Siellä on alennettu nopeuksia tehokkaasti kaduilla ja erityisesti kadunylitysten kohdalla. Lisäksi liikennevaloja on lisätty. Ruotsin vastaavat ohjemateriaalit ovatkin olleet merkittävimpiä lähteenä tälle raportille.

Yleiskaavoituksen edustaja korosti koko katu ympäristön suunnittelun merkitystä. Ympäristön mitakaava pitäisi olla sellainen, että se jo ohjaa alhaisiin ajonopeuksiin ja vähentämään läpiajoa. Tällöin suojateita tai hidasteita ei välttämättä tarvita. Tämä onkin tavoite uusia katuja suunniteltaessa, mutta olemassa olevalla katuverkolla tarvitaan liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä.

Vanhusneuvosto korosti poliisin valvonnan merkitystä. Poliisin näkyminen ja saadut sakot vaikuttavat tehokkaasti ajokäyttäytymiseen. Liikennevalot myös hidastavat ajonopeuksia.

Näkövammaisten järjestöt ja Vanhusneuvosto toivoivat suojateille tehostevaloja. Tämä tulee olemaan yksi riskejä vähentävistä toimenpiteistä raportissa. Eri kuntien liikennesuunnittelijoilla on kuitenkin ollut edelleen huonoja kokemuksia suojateiden tehostevalojen toimivuudesta. Uusia malleja ja sukupolvia laitteista voidaan kuitenkin kokeilla tulevaisuudessa Helsingissäkin.

Näkövammaisille äänimajakat, jotka osoittavat kulkusuunnan suojatiellä, ovat hyviä erityisesti liikenneympyröissä. Gotlanninkadun liikenneympyrän äänimajakasta on tullut hyvää palautetta näkövammaisilta. Tärkeää on oma tunnusääni, joka ei sekoitu liikennevalojen merkkiääneen. Gotlanninkadun liikenneympyrässä ei ole 90 asteen tekeviä käännöksiä. Gotlanninkadun liikenneympyrästä on hyvä ottaa mallia. Äänimajakoiden käyttösuositus lisätään ohjeeseen. Erilaisilla teknisillä sovelluksilla olisi mahdollista kertoa tietoa näkövammaisille, missä suojatiet sijaitsevat ja mikä valovaihe liikennevaloissa on. Suojateiden sijainneista pitäisi olla parempaa paikkatietoaineistoa saatavilla. Näkövammaisille myös reunatuki ja sen suunta on tärkeää sekä jalkakäytävän ja ajoradan tasoero. Mikäli ajoratoja päällystetään uudelleen, tulisi reunatukien korkeudet säilyä standardin mukaisina.

Vammaisasiamies toivoi, että hissiratkaisut olisi huomioitu ali- ja ylikulkujen yhteydessä. Tässä ohjeessa on keskitytty kadun tasossa kulkeviin ylityksiin. Maininta hisseistä lisätään kuitenkin ohjeeseen. Esteettömyysasiamiehen mukaan ali- ja ylikuluissa on tärkeää huomioida kaltevuudet, jotta ratkaisut ovat esteettömiä.

Asemakaavoituksen edustajan mielestä kadunylitysjärjestelyjen keinovalikoiman laajennus on positiivinen asia. Ylijatketut jalkakäytävät ovat hyviä kävelyn edistämisen kannalta. Kysyttiin, sovisivatko ne esimerkiksi Lönnrotinkadulle. Ylijatketut jalkakäytävät soveltuvat myös keskustamaisiin ympäristöihin. Oleellista on katuverkon välinen hierarkia, ylijatkettu jalkakäytävä on tarkoitettu pääverkon ja tonttikadun risteykseen. Myös Helka ry:n edustaja piti ylijatkettuja jalkakäytäviä hyvinä. Suojatietön kadunylityspaikka herättää kysymyksiä valvonnan kannalta. Mikä on poliisin kanta?

Helsingin seudun kuljetusyrittäjien mukaan suojatiekäyttäytyminen vaatisi parannusta myös jalkakäytäviltä. Esimerkiksi mobiililaitteiden käyttäminen vie huomiota liikenteestä. Liikennekäyttäytyminen on osa Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmaa ja esimerkiksi Liikenneturva ja Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys panostavat kampanjointiin. Tiedusteltiin suojatieoppaiden käyttömahdollisuutta. Oppaita käytetään koulujen alkujen yhteydessä, mutta jatkuvaan toimintaan ei ole resursseja.

Vanhusneuvosto korosti myös talviolosuhteiden huomioimista suojateiden yhteydessä. Kunnosapitoa voisi parantaa suolauksen ja katulämmityksen avulla.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan edustajan mukaan yli 6-vuotiaiden lapsien käyttäytymistä liikenteessä on vaikeaa ennustaa ajoneuvojen kuljettajien näkökulmasta. Koulun ympäristössä kuljettajien tulisi ajaa erityisen varovasti. Kännyköiden käyttö on myös lapsilla ongelma. Näkövammaisten edustajan mukaan tilannetta voi verrata näkövammaisten liikkumiseen.

Liikenneturvan edustajan mukaan suojatiettömän kadunylityspaikan rakenne voi harhauttaa jalankulkijaa luulemaan, että väistämisvelvollisuus on ajoneuvon kuljettajalla. Suojatiettömien kadunylityspaikkojen rakenteen miettiminen vaatii huolellista suunnittelua ja käyttöönotto hyvää viestintää. Ruotsissa ei esimerkiksi johdeta näkövammaisia jalankulkijoita pintamateriaaleilla käyttämään suojatietöntä kadunylityspaikkaa.

Helsingin seudun kuljetusyrittäjien mukaan raskaan liikenteen näkökulmasta ongelmia aiheuttavat samanaikaiset vihreät valot jalankulkijoiden kanssa, jolloin suojatietä ylittävää jalankulkijaa on vaikeaa havaita ajoneuvon ohjaamosta. Tällaisessa tilanteessa on sattunut kuolemaan johtanut onnettomuus Töölössä ja vastaavia onnettomuuksia ollut myös Turussa ja Tampereella. Helsingissä on muutettu lukuisien liikennevaloristeysten ajoituksia siten, että valot vaihtuvat aiemmin vihreiksi jalankulkijoille, jolloin jalankulkija ehtii jo suojatielle ja on paremmin kääntyvän auton havaittavissa.

Tukholman esimerkkisuojuateilla suojatiemerkki on suojatien takareunassa eli jalankulkijasta katsoen oikealla. Tämä helpottaa näkövammaisen liikkumista suojatien kohdalla, kun tolpastaa saa kiintopisteen suojatien sijainnista. Kuvien perusteella Tukholman kadunylitysjärjestelyissä on huomioitu näkövammaiset muutenkin hyvin. Kysyttiin, miten Tukholman suojuateiden parannukset (nopeusvarmistukset, kavennukset) ovat vaikuttaneet onnettomuuksiin. Norjassa, Alankomaissa ja Ruotsissa kuolee vähiten jalankulkijoita Euroopassa. Ruotsin malli perustuu nolllavision ja autotojen nopeuden rajoittamiseen 30 kilometriin tunnissa, jolloin onnettomuuden seuraukset ovat lievempiä. Norjassa olevassa esimerkissä on myös käytetty läpiajoliikenteen kadulla loivempaa hidastetta.

Helsingin seudun kuljetusyrittäjien mukaan Tukholman ja Norjan esimerkit vaikuttavat hyviltä, niissä ympäristö ja turvallisuus tukevat hyvin toisiaan. Kuljetuksien kannalta loivien hidasteiden käyttö pääkaduillakaan ei olisi ongelma, sillä turvallisuus on tärkein prioriteetti myös kuljetusyrittäjille. Tärkeää on, että ympäristö viestii, millaisia suojuateita on tulossa autoilijalle vastaan. Vanhusneuvoston mukaan hidasteet tuottavat ambulansseille ongelmia. Lisäksi toivottiin sujuvuutta liikennevaloihin.

Esteettömyysasiamiehen mukaan kadunylitysjärjestelyn valintatyökaluissa tulisi huomioida erityiskohteita, kuten palvelukeskuksia ja sairaaloita enemmän. Pidennettyä vihreää valoa jalankulkijoille toivottiin yhdeksi lisäelementiksi raporttiin. Maininta pidennetystä vihreästä lisätään raporttiin.

Yleiskaavoituksen edustaja kysyi, miten jalankulkijoiden huipputuntimäärä määritellään valintatyökaluissa ja käytetäänkö jotakin liikennemallia. Ensisijaisesti käytetään jalankulkulaskentoja. Liikennemallit jalankulkijoiden kadunylityksen arviointiin eivät tällä hetkellä ole välttämättä riittäväällä tarkkuustasolla. Lisätään kuitenkin maininta niistä ohjeeseen. Muutoin jalankulkijoiden määrää arvioidaan maankäytön perusteella, jos laskentatietoa ei ole käytettävissä. Esteettömyysasiamiehen mukaan tonttikatujen suojuateiden toimenpiteisiin liittyen voisi haastatella asukkaita.

Kasvatuksen ja koulutuksen toimialan mukaan talvikunnossapidossa on vaihtelevia käytäntöjä Helsingissä. Myös tiemerkintöjen kestäminen hidasteissa herätti kysymyksiä. Pensaiden ja muun näkemäesteenä olevaan kasvillisuuteen pitää kiinnittää myös huomiota.

Vammais- ja esteettömyysasiamies kysyivät materiaalien ja tyyppiirustusten ohjeistuksista. Tässä raportissa ei mennä niin tarkalle tasolle. Raportin jatkotyönä laaditaan uusia tyyppiirustus-

tuksia ja päivitetään olemassa olevia tarvittaessa. Tärkeää on huomioida, että suojatie ei välttämättä ole turvallinen, vaikka se rakenteellisesti täyttäisikin esteettömyysvaatimukset, kuten Mannerheimintien monikaistaisilla suojateilla. Raportissa ei myöskään ole eritelty tarkemmin taloudellisia vaikutuksia. Raportin on tarkoitus olla suunnitteluohje, joten siitä on karsittu tarkemmat vaikutusarviot. Kustannus- ja muut vaikutukset käsitellään tarkemmin lautakunnan listatekstissä ja liitteissä.

Suojatietömät kadunylityspaikat herättivät vielä kysymyksiä useissa osallistujissa. Pohdittiin, että mistä tietää, mikä on suojatietön kadunylityspaikka ja mikä on sen funktio. Suojatietömälle kadunylityspaikalle tulee raportin jatkotyönä laatia tyyppiirustus. Toisaalta epävirallisia suojatietömiä kadunylityspaikkoja on jo nykyisellään olemassa esim. Aleksis Kiven kadulla, eikä niitä sekoiteta suojateihin. Asiaan pitää joka tapauksessa kiinnittää huomiota. Suojatietömällä kadunylityspaikalla voidaan parantaa esimerkiksi joukkoliikenteen sujuvuutta. Jos esimerkiksi raitiovaunupysäkillä on molemmissa päissä suojatiet, voi raitiovaunu joutua pysähtymään/odottamaan kolmessa kohtaa lyhyellä matkalla (ennen molempia suojateita ja pysäkillä). Tällöin pysäkin toisessa päässä oleva suojatietön kadunylityspaikka voi parantaa joukkoliikenteen sujuvuutta.

Helsingin Liikkumisen kehittämissuunnitelmassa jalankulkija on määritelty ykkösprioriteetiksi liikennesuunnittelussa. Tähän asti suunnittelussa on lähinnä käytetty keinoina jalkakäytäviä ja suojateita. Keinovalikoiman kasvattaminen muun muassa ylijatketuilla jalkakäytävillä ja suojatietömillä kadunylityspaikoilla parantaa mahdollisuuksia tehdä hyvää jalankulkuympäristöä eri tavoin sekä parantaa jalankulkijan turvallisuutta.

Helsingin seudun kuljetusyrittäjien mukaan Helsinki on tehnyt pioneerityötä suunnittelutyössä, josta muut kunnat ovat ottaneet mallia. Näistäkin periaatteista on mahdollista tulla sellaisia.

1.3 Kirjalliset kommentit

Turun kaupunki, Kaupunkiympäristötoimiala

Turun kaupungin Kaupunkiympäristötoimiala kiitti mahdollisuudesta tutustua ennakkoon jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyiden suunnitteluperiaatteita koskevaan selvitykseen ja ohjeeseen. Raportissa on Turun kaupungin mukaan erinomaisesti liikenneturvallisuustilanteen kehittymisen, vallitsevien käytäntöjen meillä ja muualla pohjoismaissa sekä tunnistettujen ongelmien avustuksella johdatettu lukijaa tunnistamaan syyt, miksi kaupungin on syytä tarkastella jalankulkijan kadunylitysjärjestelyjä uudesta näkövinkkelistä.

Näkemykseen suojateiden sijoittelun epäloogisuudesta on helppo yhtyä. Turussakin käytäntö on vaihdellut paljon riippuen valmistelijasta sekä asukkaiden ja päättäjien aktiivisuudesta. On vaikeaa perustella asukkaille suojatietömyyttä tonttikadulla, jos toisaalla samanlaisessa ympäristössä suojateita on käytetty tiheästi. Jalankulkijan kokeman estevaikutuksen käyttäminen kadunylitysjärjestelyn määrittelyssä on aivan uudenlainen lähestymistapa tässä pohdiskelussa. Estevaikutuksella pyritään suojatietömyyttä juurikin perustelemaan, mutta Turussa ei ole asiaa ilmaistu aiemmin tällä tavalla. Suojatien olematon lisäarvo hyvin hiljaisella kadulla voi olla vaikeaa hahmottaa esimerkiksi suojatien puuttuessa lapsen koulureitillä. Eikä sekään, että pyritään pitämään suojateiden määrä maltillisena siellä missä ne eivät ole välttämättömiä, jotta välttämättömiä suojateiden merkitys korostuisi toisaalla. Ohjeavot autoliikenteen määrästä, ylityspaikan ajoneuvojen nopeuksista sekä ylitysmatkasta tai ylitettävien kaistojen määrästä ovat tähänkin

asti määritelleet tarvetta suojatielle mutta eivät sitä, millainen ylityspaikan tulee olla. Määrittely ”hyvä, tyydyttävä, huono” selkeyttää arviointia.

Työkaluna Helsingin kaupungin laatima selvitys palvelee erinomaisesti uuden liikkumisympäristön suunnittelussa sekä laajoissa saneerauskohteissa. Turussa on jo aloitettu soveltamaan ohjetta käynnissä olevassa kadun saneeraushankkeessa. Oletettavasti suurimmat kaupungit hakevat samalla tapaa asialle selkänöjää päättäjiltä ja tämä on ollut myös Turussa suunnitelmissa.

Pelastuslaitos

Pelastuslaitos näkee lähtökohtaisesti hyvänä asiana, että kaupunki pyrkii kehittämään jalankulkijoiden turvallisuutta kaupunkialueella. Jalankulkijoille sattuvat liikenneonnettomuudet keskittyvät tilastojen perusteella kohtiin, joissa jalankulku ja autoliikenne risteävät.

Hidasteiden käyttöä ei Pelastuslaitoksen puolesta suositella kaduilla, joita käytetään säännöllisesti hälytysajoneuvojen liikkumiseen. Tällaisia ovat esimerkiksi pelastusasemien ja sairaaloiden lähikadut, pääväylät ja alueelliset kokoojakadut. Tällaisille kaduille rakenteellisia hidasteita suunniteltaessa tulee neuvotella Pelastuslaitoksen kanssa tarvittavista toimenpiteistä.

Ajoradalla olevia hidasteita voi pelastuslaitoksen näkökulmasta suositella alueille, joilla on olemassa vaihtoehtoisia kulkureittejä. Liikenteen ja tilanteen salliessa hälytysajoneuvot voivat tarvittaessa käyttää esimerkiksi raitiovaunukaistoja, joka voidaan huomioida hidasteiden sijoittelussa.

Pelastuslaitoksen näkökulmasta työtä jalankulkijoiden turvallisuuden lisäämiseksi tulisi jatkaa. Hidasteiden lisäksi tulisi tarkastella myös muita turvallisuutta lisääviä keinoja. Erityisesti kadunylityspaikoilla tulisi tarkastella vaihtoehtoisia kulkureittejä, riittävää valaistusta, kattavia merkintöjä sekä erityisesti riittävää näkyvyyttä autoilijoiden ja jalankulkijoiden välillä.

Vastine:

Raporttiin on lisätty lukuihin 3.5 ja 3.6 kadunylitysjärjestelyjen valintatyökaluihin seuraavat maininnat:

”Hidasteiden käyttöä tiheästi ei pelastusajoneuvoliikenteen puolesta suositella kaduilla, joita käytetään säännöllisesti hälytysajoneuvojen liikkumiseen. Tällaisia ovat esimerkiksi pelastusasemien ja sairaaloiden lähikadut sekä pääkadut ja jotkut alueelliset kokoojakadut. Tällaisille kaduille rakenteellisia hidasteita suunniteltaessa tulee tarkastella Pelastuslaitoksen kanssa sopivia toimenpiteitä. Ajoradalla olevia hidasteita voi pelastusajoneuvoliikenteen näkökulmasta suositella alueille, joilla on olemassa vaihtoehtoisia kulkureittejä. Liikenteen ja tilanteen salliessa hälytysajoneuvot voivat tarvittaessa käyttää esimerkiksi raitiovaunukaistoja, joka voidaan huomioida hidasteiden sijoittelussa.”

Pääkaduille rakennettavat hidasteet olisivat mitoitukseltaan loivempia kuin nykyisin käytössä olevat hidasteet, jolloin autot eivät joudu hidastamaan niin merkittävästi. Pääkaduilla käytetään runsaasti myös liikennevalo-ohjausta ja jatkossa myös kameravalvontaa. Lisäksi joissakin tapauksissa on vaihtoehtona myös suojatien poistaminen tai muutos suojatietömäksi kadunylityspaikaksi. Tällöin potentiaalisia paikkoja nopeusvarmistetuille suojateille on vain muutamissa paikoissa kullakin pääkadulla ja hidasteita ei ole tarkoitus olla liian tiheästi liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Nopeusvarmistus on kuitenkin tärkeää ottaa keinovalikoimaan myös pääkaduilla,

joilla tapahtuu määrällisesti eniten jalankulkijoiden onnettomuuksia. Mahdollisten hidasteiden sijoittelussa huomioidaan kuitenkin pelastusajoneuvojen sujuva liikkuminen mahdollisimman hyvin.

Esteettömyysasiamies

Esteettömyysasiamiehen kommentit suoraan raporttiin on otettu huomioon ja muokattu raporttia niiden mukaisesti. Lisäksi esitettiin muutamia lisäkysymyksiä, joihin on esitetty vastaukset vastineessa kysymysten jälkeen:

- Miten työ etenee tämän jälkeen? Mikä taho hyväksyy ehdotetut toimenpiteet?
- Miten työn etenemisestä tiedotetaan esteettömyysasiamiestä, vammaisasiamiestä sekä Vammais- ja Vanhusneuvostoa?
- Keskisaareke on usein liian kapea tai korottamaton. Miten toimitaan, jos keskisaarekettä ei voida muuttaa turvalliseksi ja tyypipiirustusten mukaiseksi?
- Suojateiden välinen etäisyys määriteltävä erikseen esteettömyyden erikois- ja perustason reiteille.
- Keinovalikoimasta puuttuu pidemmät vihreät erityisesti monikaistaisilla suojateilla.
- Mitkä suojatiet korjataan ensimmäiseksi? Mikä on arvioitu aikataulu?
- Jos suojatietä ei merkitä, miten näkövammaiset ja lapset tietävät, missä kadun voi ylittää turvallisesti?
- Miten suojateiden kartoitustyö tehdään? Olisi toivottavaa, että tiedot suojateista saataisiin palvelukartalle.

Vastine:

- Jatkotoimenpiteet on esitetty raportissa ja listatekstissä. Kaupunkiympäristölautakunta päättää raportin hyväksymisestä ohjeellisena noudatettavaksi. Tarkemmat katukohtaiset suunnitelmat etenevät normaalien päätöksentekoprosessien mukaisesti.
- Periaatteita esitellään Stadin ikäohjelman kokouksessa 18.11. Muusta tiedotuksesta yleisen kaikille kaupunkilaisille suunnatun tiedotuksen lisäksi voidaan sopia erikseen.
- Parhaiten sopiva ratkaisu kuhunkin tilanteeseen ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.
- Suojateiden välinen sopiva etäisyys riippuu monista muistakin tekijöistä. Esteettömyys on huomioitu yhtenä tekijänä valintakaavioissa.
- Maininta pidemmistä vihreistä on lisätty raporttiin.
- Ensimmäisenä parannettaviksi suojateiksi priorisoidaan punaisen luokituksen suojatiet. Aikataulua ei ole vielä määriteltä tarkasti. Yksittäisiä kohteita voidaan toteuttaa jatkuvana työnä liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätöksinä. Laajempi tarkastelu edellyttää erillistä projektia, jolle määritellään oma aikataulunsa.
- Suojatietä ei jo nykytilassa ole merkitty monille tonttikaduille. Liikenne on yleensä näillä kaduilla niin vähäistä, että kadun voi ylittää turvallisesti ilman suojatietä. Pelkkä suojatien merkintä liikennemerkillä ja tiemerkinnoilla ei takaa turvallista kadun ylitystä. Suojatietömiä kadunylityspaikkoja käytettäessä tulee lähellä olla turvallinen suojatie, jota näkövammaiset ja muut liikkujat voivat halutessaan käyttää.
- Suojateiden kartoitustyö tehdään luokittelemalla olemassa olevat suojatiet raportin luvun 3.3 turvallisuusluokituksen mukaisesti. Luokittelu tehdään paikkatietomuotoon ja se pyritään lisäämään karttapalveluun.

Vammaisasiamies

Vammaisasiamies ehdottaa, että ”nopeusvarmistus”-käsite olisi hyvä vaihtaa ”hidastusvarmistus”-käsitteeksi.

Vastine:

”Nopeusvarmistus” on suora suomennos ruotsin sanasta ”hastighetssäkring”. Nopeusvarmistuksella tarkoitetaan yleisesti rakenteellisia hidasteita tai muita toimenpiteitä, joilla on rajoitettu ajoneuvojen nopeudet pääosin korkeintaan 30 km/h:n tasoon ylityspaikan kohdalla. Mikäli nopeusrajoitus on 30 km/h tai liikennevirta etenee muutenkin nopeutta 30 km/h, ei tarkoituksena ole enää hidastaa nopeutta enempää. Tämän vuoksi raportissa on säilytetty termi ”nopeusvarmistus”.