



Mechelininkadun turvallisuudesta



LAPSEN KUOLEMAAN JOHTANUT ONNETTOMUUS

Perjantaina 21.8.2015 iltapäivällä 9-vuotias tyttö jäi kuorma-auton alle ja kuoli Mechelininkadun ja Pohjoisen Hesperiankadun risteyksessä. Tyttö oli ylittämässä katua Taivallahden suuntaan, kun kuorma-auto kääntyi Pohjoiselta Hesperiankadulta Mechelininkadulle oikealle. Molemmille paloi onnettomuushetkellä vihreä valo.

EHDOTUKSIA LIIKENNESUUNNITTELIJOILLE

Onnettomuus käynnisti vilkkaan keskustelun liikenneturvallisuuden parantamisesta. Kaupungin liikennesuunnittelijat ovat saaneet runsaasti palautetta. On kysytty, mihin toimiin kaupunki aikoo ryhtyä, jotta kadun turvallisuus lisääntyisi. Keinoiksi on yleisimmin esitetty Mechelininkadun nopeusrajoituksen alentamista, töyssyjä, valvonnan tehostamista, kameravalvontaa, alikulkua tai siltaa Mechelininkadun yli Taivallahden koululle sekä erilaisia liikennevalojärjestelyjä, etenkin omaa vaihetta jalankululle ja kääntyville autoille.

2000-LUVULLA TEHTYJÄ TURVALLISUUSTOIMIA

- Kantakaupungin nopeusrajoituksia tarkistettiin 2004, ja silloin rajoitusta alennettiin Mechelininkadulla 50 → 40 km/h ja Pohjoisella Hesperiankadulla 40 → 30 km/h.
- Pohjoiselle Hesperiankadulle rakennettiin alhaista rajoitusta tukevat töyssyt.
- Mechelininkadun liikennevalojen pysäytysviivat on merkitty 5 metrin päähän suojateistä, jotta viereiselle kaistalle pysähtynyt ajoneuvo ei peitä näkyvyyttä suojatielle. Pohjoisella Hesperiankadulla on pyörätasku, joka myös parantaa näkyvyyttä.
- Mechelininkadulla on etelään johtavalla suunnalla nopeuksien valvontakamera, joka on poliisin mukaan vähentänyt merkittävästi ylinopeuksia.
- Koulun kohdalla on normaaliin tapaan lapsista varoittavat liikennemerkit.

Keskustaan johtavien pääkatujen joukossa Mechelininkatu on onnettomuustilastojen valossa muita turvallisempi. Nyt tapahtuneen lisäksi poliisin tietoon on tullut tällä vuosituhannella vain yksi henkilövahinkoon johtanut onnettomuus.

MITÄ ONNETTOMUUDESSA TAPAHTUI

Yksityiskohdat selviävät onnettomuustutkinnassa ja ovat luottamuksellista tietoa. Selvää kuitenkin on, ettei ajonopeudella ollut tällä kertaa merkitystä. Ajoneuvo oli kääntymässä, joten sen nopeus ei ole ollut suuri. Kun kuorma-auto törmää ihmiseen, seuraukset ovat vakavia, oli nopeus 5, 10 tai 50 km/h.

Kuorma-auton ohjaamosta näkee huonosti mitä ympärillä tapahtuu. Etenkin vanhemmassa kalustossa on puutteita. Kuljettajan näkökulmaa on havainnollistettu oheisissa kuvissa, joissa aikuinen seisoo ajoneuvon edessä 1,7 – 7,0 metrin päässä. Onnettomuuteen joutunut tyttö tuli sivusta ja on mahdollista, ettei kuorma-auton kuljettaja havainnut häntä lainkaan.



KANTAKAUPUNGISSA LIIKKUVAA KUORMA-AUTOKALUSTOA SÄÄDELLÄÄN

Ajoneuvot uusiutuvat vähitellen, ja EU-säännösten myötä uusista kuorma-autoista näkee paremmin kaarevien sivupeilien ja lasiovien ansiosta. Parempi näkyvyys on myös kuljetusyrittäjien oma etu: tapahtuneen kaltainen onnettomuus on tragedia ammattiautoilijalle.

Kaupunki jouduttaa kaluston uusiutumista kilpailuttaessaan julkisia kuljetuksia. Kaikkiin kaupungissa liikkuviin kuorma-autoihin kaupunki on vaikuttanut säätämällä raskaiden (yli 12-metrinen) ajoneuvojen pääsyn kantakaupunkiin luvanvaraiseksi.



LIKENNEVALOT

Liikennevalojen ominaisuudet ja mahdollisuudet ovat olleet yksi keskustelun pääaiheista. On kysytty, miksi suojatietä ylittävälle jalankulkijalle ja oikealle kääntyvälle autoilijalle palaa samaan aikaan vihreä. Tämän tyyppiset valo-ohjatut risteykset ovat erittäin yleisiä koko maassa. Helsingissä tällaisia risteyskohtia on noin 400.

Näissä risteyksissä noudatetaan samoja sääntöjä kuin valo-ohjaamattomissa risteyksissä, eli kääntyvän autoilijan on väistettävä suojatietä ylittävää jalankulkijaa. Helsingissä esimerkiksi useiden koulujen läheisyydessä tällaisten risteysten turvallisuutta on parannettu ajoittamalla suoraan suojatietä ylittävien vihreä valo alkamaan useita sekunteja ennen oikealle kääntyvän autoilijan vihreää. Onnettomuushetkellä tämä aikaväli on ollut kyseisessä risteyksessä 11 -17 sekuntia. Parhaillaan selvitetään, voidaanko turvallisuutta edelleen parantaa valo-ohjausta muuttamalla.

Jos vihreä valo palaisi eri aikaan risteuksen kaikille suunnille, kaikkien kadulla liikkujien odotusajat pitenisivät ja liikenteen välityskyky laskisi merkittävästi. Myös jalankulkijan odotusajat liikennevaloissa kasvaisivat. Valo-ohjauksessa olisi lisäksi pitkiä aikoja, jolloin näytetään punaista liikennevaloa jalankulkijalle, mutta samaan aikaan risteävää autoliikennettä on erittäin vähän tai ei lainkaan. Tämä vähentää punaisen liikennevalon kunnioitusta ja houkuttelee ylitykseen punaisen valon palaessa.

Suojatievihreä ajoitetaan nykyisinkin eriaikaiseksi muun muassa silloin, kun oikealle kääntymiskulma on hyvin loiva, kääntyvää liikennettä on paljon tai kun kääntyviä kaistoja on useampi kuin yksi.

Joissakin risteyksissä oikealle kääntyviä ajoneuvoja ohjataan omilla valoillaan. Tällöin oikealle kääntyvät tarvitsevat oman kääntymiskaistan, mille ei varsinkaan kantakaupungissa yleensä ole tilaa.

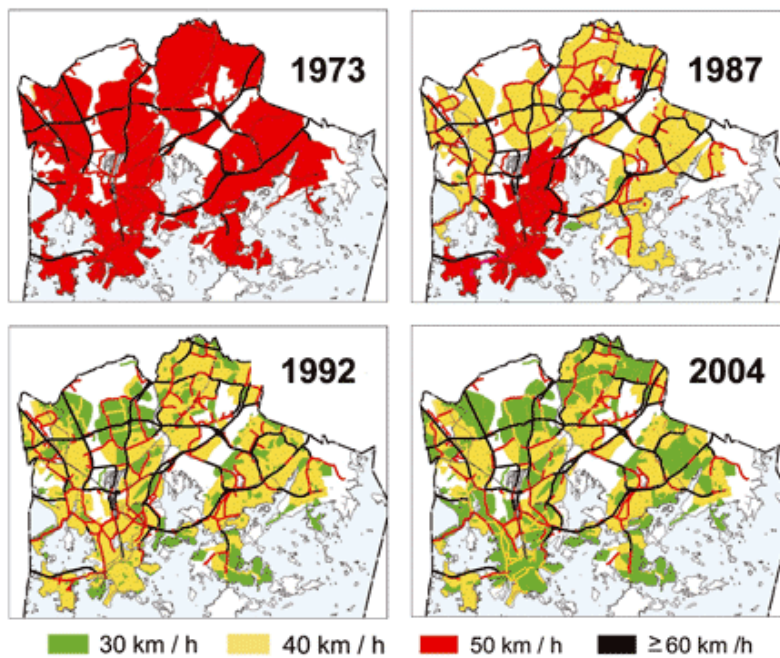
Myös ulkomailta tuttuja sekuntinäyttöjä on toivottu. Niitä voidaan kuitenkin käyttää vain kiinteällä kierrolla toimivissa valoissa, kun taas Helsingin valo-ohjaus joustaa liikennetilanteen mukaan.

NOPEUSRAJOITUSTEN TURVALLISUUSVAIKUTUKSET OVAT KIISTATOMIA

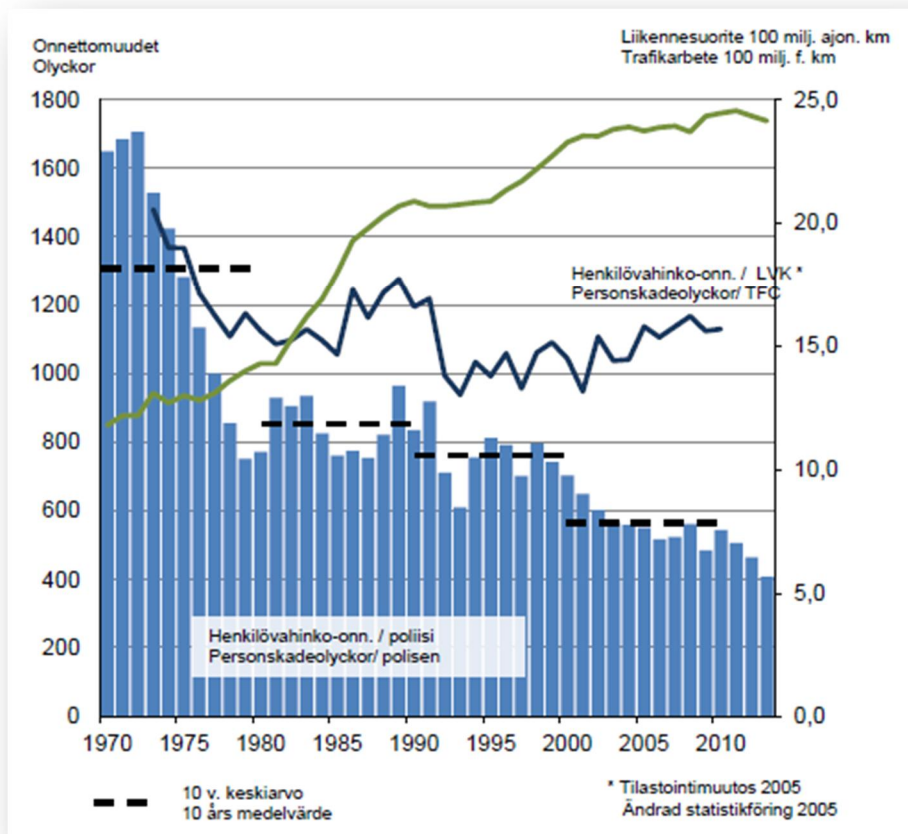
Helsingissä on noudatettu johdonmukaista liikennepolitiikkaa, jonka keskeisenä tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta. Porrastettu nopeusrajoitusjärjestelmä ja alennetut nopeusrajoitukset ovat liikenneturvallisuuden avaintekijä. Sekä riski joutua onnettomuuteen että onnettomuuden seuraukset kasvavat ajoneuvon nopeuden noustessa.

Nopeuksien hillitseminen edistää turvallisuuden ohella kaupunkimaista, kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavaa liikkumiskulttuuria ja parantaa koko kaupunkiympäristön viihtyisyyttä, ihmisläheisyyttä ja houkuttelevuutta. Ali- ja ylikulkujen voi sen sijaan nähdä autoilua suosivana ratkaisuna, kun kävely ja pyöräily on ohjattu pois katutasosta ajoneuvoliikennettä häiritsemästä. Mechelininkadun yli ehdotetusta sillasta tulisi lisäksi niin korkea, ettei sitä juuri käytettäisi ja kadunylityksen riskit katutasossa kasvaisivat.

Helsingin nopeusrajoitusjärjestelmää on tarkistettu asteittain 1970-luvulta lähtien.

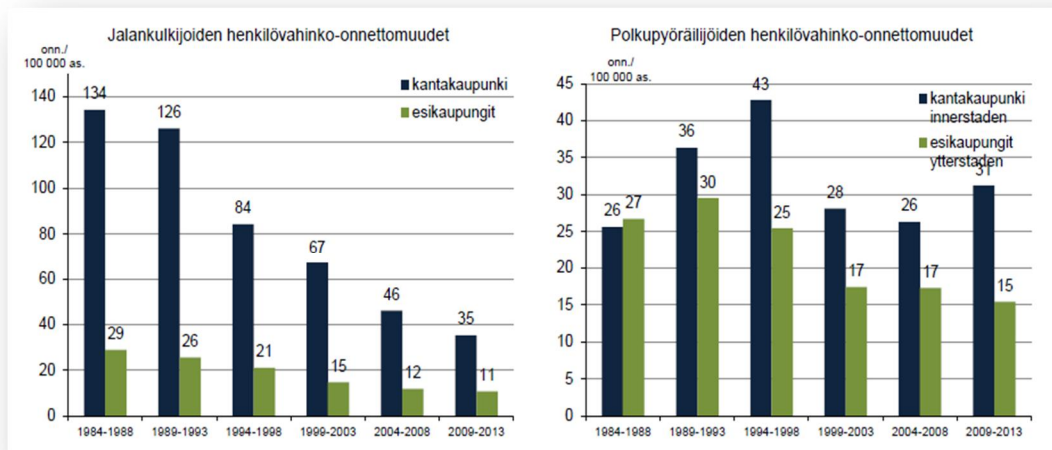
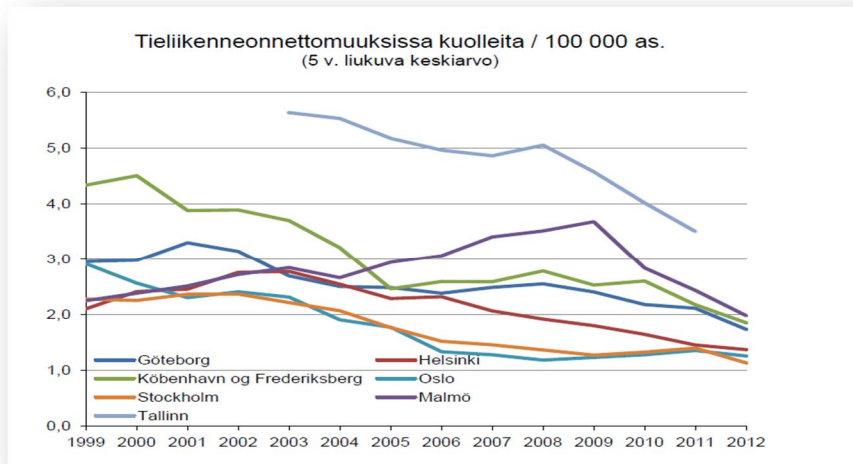


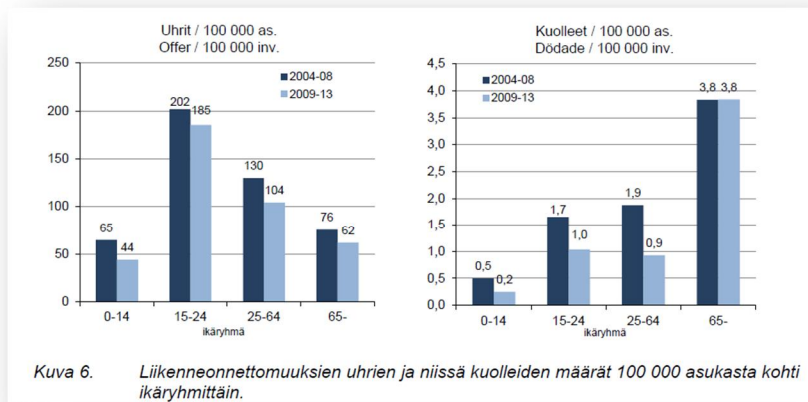
Moottoriajoneuvoliikenteen suorite on vuosikymmenien mittaan yli kaksinkertaistunut (vihreä käyrä). Samaan aikaan henkilövahinko-onnettomuudet ovat vähentyneet noin neljännekseen.



Helsingillä on omat periaatteet ajonopeuksia hillitsevien keinojen käytöstä. Töyssyt ovat tehokkaita, mutta töyssyjen sijoittamisessa pääkaduille on myös ongelmia.

Lisää aiheesta: <http://www.hel.fi/www/Helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/liikenneturvallisuus/>



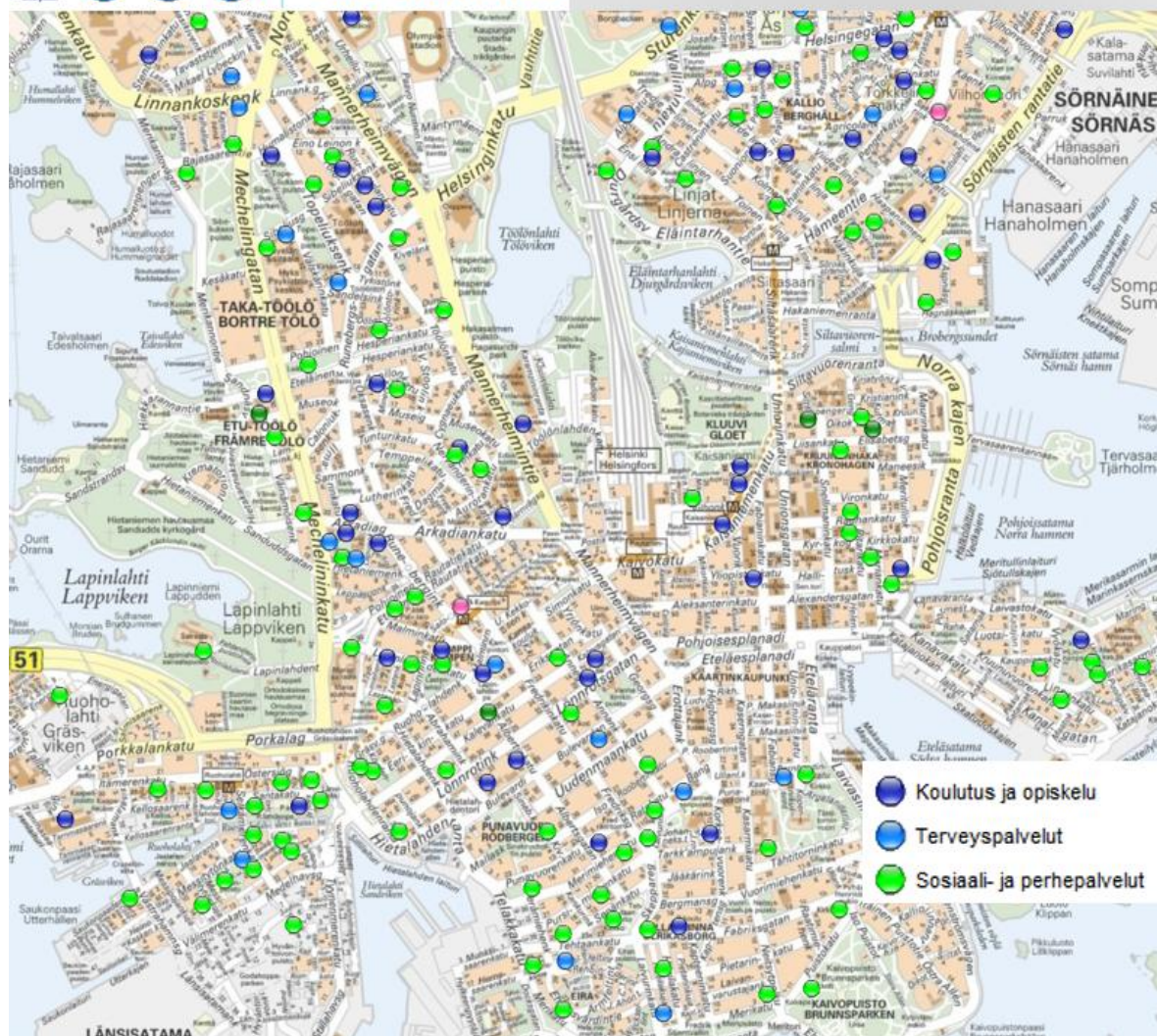


ONNETTOMUUKSIA VOIDAAN EHKÄISTÄ YHTEISVOIMIN

Mechelininkadulle suunnitellut yksisuuntaiset pyörätiejärjestelyt turvaavat eri kulkumuodoille oman tilan kadulla. Kapenevat ajoradat ja risteysten selkeät ajolinjat hillitsevät ajonopeuksia. Katusuunnitelmista on valitettu ja ne odottavat Helsingin hallinto-oikeuden päätöstä.

Liikennejärjestelyillä pyritään ehkäisemään inhimillisiä virheitä ja lieventämään niiden seurauksia, mutta kaikkia liikenneonnettomuuksia ei voida estää liikenneympäristöä muuttamalla. Toisten huomioon ottaminen ja sääntöjen noudattaminen on tärkeää. Etenkään väistämissäännön laiminlyöntiä ei pidä hyväksyä.

Kantakaupungissa on paljon kouluja ja päiväkoteja, ja joka ikinen suojatie on myös osa lasten arkisia kulkureittejä. Ulkopuolelta tulevalle autoilijalle voi olla yllätys, että hänen kanssaan samoilla kaduilla liikkuu joka päivä tuhansia lapsia. Lapsivaroitukset jäävät useimmilta vähälle huomiolle, joten hyvät ideat koulujen ja koululaisten näkyvyyden parantamiseksi ovat tervetulleita. Monella koululla tehdään yhteistyötä kotien kanssa koulumatkojen turvaamiseksi. Myös Liikenneturva tarjoaa tukeaan: <http://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/lapset-0-14/kaveleva-koulubussi>



JATKOTOIMIIA MECHELININKADUN TURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI

Liikennevalo-ohjausta muutetaan

Mechelininkadun ja Hesperiankatujen liittymien liikennevalo-ohjausta muutetaan siten, että koulu-aikoina näiden risteysten kaikilla suojateilla jalankulkijan vihreä valo alkaa selvästi ennen ajoneuvoliikenteen vihreää sellaisella suunnalla, josta saa kääntyä suojatien yli. Tällöin punaisen valon aikana odottamaan tulleet jalankulkijat ehtivät hyvin suojatielle paremmin kääntyvän autoilijan näkökenttään. Osalla suojateista ohjaus on jo aiemminkin ollut tällainen, mutta osalla vihreät ovat alkaneet samanaikaisesti.

Jatkossa vastaava muutos pyritään tekemään myös muihin alakoulujen lähellä sijaitseviin liikennevaloristeyksiin, joissa liikennevalojen toiminta ei tällainen vielä ole ja muutos on muuten mahdollista.

Kameravalvonnan lisäämistä selvitetään

Mechelininkadun kameravalvonta on ollut vaikutuksiltaan tehokasta, vaikka kamera on ollut käytössä vain 50 % ajasta. Vajaakäytön syynä on poliisilaitoksen rahallisten ja henkilöresurssien riittämättömyys. Helsingin kaupunki on useaan otteeseen kiirehtinyt lainsäädäntöä, joka mahdollistaisi kunnan osallistumisen poliisin automaattisen nopeus- ja liikennevalovalvonnan tapausten käsittelyyn.

Helsingin nykyiset neljä valvontakameraa ovat kunnan hankkimia ja ne on luovutettu valtion käyttöön kaupungin katujen valvonnan avuksi. Nopeusvalvonta on valtiolle varsin kannattavaa: valvonnan sakkotulot ylittävät moninkertaisesti siihen panostetut henkilö- ja laitekustannukset. Tehokkaan nopeusvalvonnan tärkeyttä korostetaan myös tuoreessa, syksyllä 2015 hyväksytyssä Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa. Kaupunki tulee jälleen uudistamaan valtion suuntaan esittämänsä toiveet lainsäädännön muuttamisesta.

Sekä kaupunki että poliisilaitos pitävät kameravalvonnan lisäämistä tärkeänä ja siihen on valmiudet tilanteessa, jossa resursseja saadaan lisää. Uusien kameroiden paikoista päätettäessä Mechelininkadun ohella kaupungissa on myös muita onnettomuusriskien vähentämisen kannalta keskeisiä kohteita.

Mechelininkadun liikennesuunnitelman toteutukseen varaudutaan

Nordenskiöldin aukiolle ja Mechelininkadulle laadittu liikennesuunnitelma sisältää yksisuuntaiset pyöräliikennejärjestelyt. Niiden myötä ajoradat kapenevat (kaistat 3,0 ja 3,25 m), mikä hillitsee ajonopeuksia. Suojateiden kohdilla on kiinnitetty erityistä huomiota jalankulun ja pyöräilyn erotteluun. Moottoriajoneuvoliikenne ja pyöräliikenne on eroteltu joko kaistamerkinnoin tai rakenteella. Lisää suunnitelmasta kaupunkisuunnittelulautakunnan päätöksessä 5.11.2013, § 348 http://www.hel.fi/www/ksv/fi/paatoksentekeko/lautakunnan-paatosasikirjat/asiakirja?year=2015&ls=11&doc=Ksv_2013-11-05_Kslk_29_Pk

Liikennesuunnitelmasta on laadittu myös katusuunnitelmat, mutta rakentaminen on viivästynyt valitusten vuoksi. Hallinto-oikeuden odotetaan tekevän päätöksensä syksyn 2015 aikana. Jos päätös mahdollistaa suunnitelman toteuttamisen, rakennusvirastolla on valmiudet käynnistää rakennustyöt 2016. Mikäli rakentaminen edelleen viivästyy, kadun turvallisuutta varmistetaan parantamalla nykyisten liikennemerkkien ja tiemerkintöjen näkyvyyttä.

Lisätietoja:

- liikennevalot: toimistopäällikkö Marko Mäenpää, marko.maenpaa@hel.fi
- muut suunnitteluratkaisut: toimistopäällikkö Leena Silfverberg, leena.silfverberg@hel.fi
- turvallisuustutkimus: liikenneinsinööri Hanna Strömmer, hanna.strommer@hel.fi
- onnettomuustilastot: http://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2015-1.pdf