



§ 185

Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä ja eräiden nopeusrajoitusten muuttaminen

HEL 2017-009829 T 08 01 01

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle 9.4.2018 saakka.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen sekä liikenneinsinööri Jussi Yli-Seppälä. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle 9.4.2018 saakka Pia Pakarisen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Marja-Liisa Rautanen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36184
marja-liisa.rautanan(a)hel.fi
Jussi Yli-Seppälä, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37054
jussi.yliseppala(a)hel.fi
Ulla Tapaninen, erityisasiantuntija, puhelin: 310 37350
ulla.tapaninen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus hyväksyy nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä:

- Asuinalueiden tonttikatujen nopeusrajoitus on 30 km/h koko kaupungissa.
- Niemen alueen nopeusrajoitus on 30 km/h. Alueellinen rajoitus koskee kaikkia katuja, paitsi pääkatuja ja niiden jatkeena olevia reittejä Länsi- ja Eteläsatamaan.
- Teollisuusalueiden tonttikatujen nopeusrajoitus on 40 km/h.
- Moottoriväylien nopeusrajoitus on 60-80 km/h.
- Pääkatujen nopeusrajoitus on esikaupunkialueilla 50 km/h ja kanta-kaupungissa Hakamäentien eteläpuolella 40 km/h.



- Alueellisten kokoojakatujen nopeusrajoitus on 40 km/h.
- Paikallisilla kokoojakaduilla nopeusrajoitus on 30-40 km/h. Niillä kaduilla, jotka on suunniteltu ja mitoitettu joukkoliikenteen käyttöön, rajoitus on 40 km/h. Niillä kaduilla, joita ei ole mitoitettu joukkoliikenteen käyttöön, rajoitus on 30 km/h, jos katuympäristö muutoin tukee sitä.
- Joukkoliikennekaduilla nopeusrajoitus on 40-50 km/h.
- Tonttikatujen nopeusrajoitus määräytyy kadun sijainnin ja alueellisen rajoitusperiaatteen mukaan.
- Edellä mainituista periaatteista voidaan poiketa pääkaduilla seuraavasti:
 - Jos pääkatua ympäröivä maankäyttö tai katuympäristö ei tue periaatteen mukaista rajoitusta eikä kadun läheisyyteen ole tulossa rajoitusta tukevia muutoksia, rajoitus voi olla 10 km/h korkeampi kuin periaatteen mukainen.
 - Erityiskohteissa, kuten esikaupunkien keskustojen kohdalla voidaan pääkadulle asettaa lyhyelle jaksolle rajoitus, joka on 10 km/h matalampi kuin periaatteen mukainen.
- Edellä mainituista periaatteista voidaan poiketa alueellisilla kokoojakaduilla seuraavasti:
 - Jos alueellista kokoojakatua ympäröivä maankäyttö ei tue periaatteen mukaista rajoitusta eikä katuympäristöön ole tulossa rajoitusta tukevia muutoksia, rajoitus voi olla 50 km/h.
 - Joukkoliikenteen runkolinjojen käyttämällä kaduilla rajoitus voi olla 50 km/h, jos katuympäristö ja maankäyttö tukevat sitä.
 - Erityiskohteissa, kuten esikaupunkien keskustojen kohdalla, voidaan alueelliselle kokoojakadulle asettaa lyhyelle jaksolle rajoitus 30 km/h.

Samalla kaupunginhallitus hyväksyy liitteessä 5 kuvatut heti mahdolliset nopeusrajoitusten muutokset. Päätöksen jälkeinen Helsingin uusi nopeusrajoitusjärjestelmä ilmenee liitteestä 6.

Esittelijän perustelut

Kaupunkiympäristölautakunta on (28.11.2017 § 248) esittänyt Helsingin katuverkon nopeusrajoitusten määrittämisperiaatteiden sekä nykyisen katuverkon heti toteutettavissa olevien uusien nopeusrajoitusten hyväksymistä. Lisäksi lautakunta on esittänyt jatkosuunnittelussa Vuosarensatamatien ja Satamakaaren katuluokituksen nostamista pääkaduksi. Lautakunnan esitys sisältyy päätöshistoriaan.



Lähtökohdat ja tavoitteet

Kaupunginvaltuustossa 27.9.2017 hyväksytyn kaupunkistrategian (2017-2021) mukaan maailman toimivin kaupunki Helsinki on turvallinen ja viihtyisä, sujuva, helppo ja välittävä sekä asukas- ja käyttäjälähtöinen. Helsingissä liikenteen on toimittava.

Kaupunginhallitus hyväksyi 5.10.2015 § 949 Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman. Ohjelman neljästä painopisteestä yksi on nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen. Painopistettä on kuvattu ohjelmassa seuraavasti: "Ajonopeudet vaikuttavat onnettomuuksien todennäköisyyteen ja niiden seurauksiin. Kaupunkiympäristöön sopivat matalammat ajonopeudet parantavat kuljettajan mahdollisuuksia tehdä havaintoja ympäristöstä ja reagoida erilaisiin liikennetilanteisiin. Jarrutusmatkat ovat lyhyemmät kuin korkeammilla maantienopeuksilla. Onnettomuuden sattuessa matala törmäysnopeus lieventää henkilövahinkojen seurauksia. Nopeusjärjestelmän kehittämisellä luodaan yhtenäinen verkko, jossa eri nopeustasot on suhteutettu ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja kadun toiminnalliseen asemaan. Nopeusrajoitusten noudattamista tuetaan liikenneympäristön toimenpiteillä ja valvonnalla." Osatavoitteeksi painopisteelle on asetettu: "Katujen ja väylien nopeustaso on ympäröivän kaupungin ja siellä liikkuvien ihmisten mittakaavassa."

Ohjelmassa painopisteen toimenpiteeksi on asetettu: "Arvioidaan kaupungin nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämistarpeet, määritetään nopeusrajoitusten asettamisperiaatteet sekä laaditaan suunnitelma muutettavista nopeusrajoituksista arvioinnin ja periaatteiden pohjalta. Liikenneympäristöön suhteutettu nopeustaso on kaikkein vaikuttavin liikenneturvallisuuskeino. Liian suuri tilannenopeus ja ympäristöön nähden liian korkea nopeusrajoitus ovat yleisimpiä vakavia riskejä aiheuttavia tekijöitä."

Kaupunginjohtaja asetti johtajistokäsittelyssä 3.8.2015 § 52 Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman toimenpiteitä koordinoivan työryhmän. Työryhmän yhtenä painopisteenä on ollut fyysisten liikenneturvallisuustoimenpiteiden edistäminen ja niillä nopeusrajoitusjärjestelmän tukeminen.

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma on hyväksytty kaupunginhallituksessa vuonna 2015 ohjeellisesti noudatettavaksi. Toimintalinjauksista ohjelmassa on määritelty muun muassa seuraavasti:

- Lasketaan ajonopeuksia liikenteen häiriöherkkyyden ja liikennemielun vähentämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi.



- Kaupunkikeskustat suunnitellaan ihmisten mittakaavaan: kaupunkitila suunnitellaan kokonaisuutena ja huolehditaan kävely-yhteyksien jatkuvuudesta, virikkeisyydestä, esteettömyydestä ja turvallisuudesta.
- Ajoneuvoliikenteen määrä, nopeus ja pysäköinti mitoitetaan ympäröivän kaupungin mukaan niin, että keskustojen vetovoima kasvaa.

Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämistä ohjaa myös Euroopan parlamentissa vuonna 2011 hyväksytty päätöslauselma koskien Euroopan tieliikenneturvallisuutta. Parlamentti "suosittaa vahvasti, että toimivaltaiset viranomaiset ottavat käyttöön 30 kilometrin nopeusrajoituksen asuinalueilla ja kaikilla yksikaistaisilla teillä kaupunkialueilla, joilla ei ole erillistä pyöräkaistaa, onnettomuuksille alttiiden tienkäyttäjien suojelemiseksi tehokkaammin".

Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittämisen päätavoitteina ovat liikenneturvallisuuden parantaminen ja nopeusrajoitusjärjestelmän yhtenäistämisen raportissa määriteltävien periaatteiden avulla, jolloin koko kaupungissa asetettaisiin nopeusrajoitukset yhtenäisten periaatteiden mukaisesti. Muita tavoitteita ovat muun muassa melun, liikenteen häiriöherkkyyden ja onnettomuuskustannusten vähentäminen sekä liikenteen välityskyvyn, ilmanlaadun, viihtyisyyden sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.

Viimeisin laajempi nopeusrajoitusmuutos on tehty vuonna 2004, jolloin 30 km/h nopeusrajoituksen käyttöä laajennettiin keskustan ja asuinalueiden kaduilla sekä alennettiin joidenkin pää- ja kokoojakatujen rajoituksia. Yksittäisten katujen rajoituksia on tarkistettu vuosina 2005 ja 2009.

Kaupunginhallitus antoi 18.4.2017 § 422 liikenne- ja viestintäministeriölle lausunnon hallituksen esityksestä tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Kaupunginhallitus ehdotti esitysluonnoksen täsmentämistä niin, että taajamissa ajoneuvojen suurin sallittu nopeus on 40 km/h, jollei liikennemerkillä ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Kaupunginhallitus katsoi, että nopeusrajoituksen muutos saisi kokonaisuudistuksen yhteydessä tarvitsemansa huomion. Taajaman nopeusrajoituksen päättämisessä tulisi ensisijaisesti ottaa huomioon liikenneturvallisuusasiat.

Raportti

Raportissa on määritetty periaatteet nopeusrajoitusten asettamiseksi eri katuluokille ja alueille. Periaatteet on jaettu alueellisesti ja toiminnallisten katuluokkien mukaan määräytyviin rajoitusperiaatteisiin. Periaatteet eivät koske valtion hallinnoimia maanteitä.



Tarkat kuvaukset periaatteista on esitetty raportissa (liite 1). Osa periaatteiden mukaisista nopeusrajoituksista voidaan toteuttaa heti. Nämä heti mahdolliset muutokset on esitetty liitteessä 5. Kuvaus uudesta nopeusrajoitusjärjestelmästä heti mahdollisten muutosten jälkeen on esitetty liitteessä 6. Osa uusien periaatteiden mukaisista rajoituksista edellyttää muutoksia katu ympäristöön ja/tai katua ympäröivään maankäyttöön, sillä nykyinen katu ympäristö tai maankäyttö eivät tue periaatteen mukaista rajoitusta. Nämä myöhemmin periaatteiden mukaisiksi muutuvat rajoitukset on esitetty liitteessä 7.

Uusien periaatteiden mukaisten nopeusrajoitusten vaikutuksia on käsitelty laajasti raportissa. Muutoksilla on positiivisia vaikutuksia muun muassa liikenneturvallisuuteen, turvallisuuden tunteeseen, liikenteen välityskykyyn, ilmanlaatuun, jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen sekä elinympäristön laatuun, esteettömyyteen ja viihtyisyyteen. Lisäksi muutoksien arvioidaan vähentävän melua, liikenteen häiriöherkkyyttä ja onnettomuuskustannuksia. Matka-aikoihin muutosten arvioidaan vaikuttavan vain vähäisesti lähinnä ilta- ja yöaikoina. Yrityksiin kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu liitteenä 8. olevassa yritysvaikutusten arvioinnissa, joka on laadittu yhteistyössä elinkeino-osaston kanssa. Vaikutusten on arvioitu olevan pääosin positiivisia, mutta joillekin yrityksille voi aiheutua myös negatiivisia vaikutuksia. Yritysten tavarankuljetuksille voi joillakin katuosuuksilla aiheutua lieviä hidastuksia matka-aikoihin, mutta toisaalta liikennejärjestelmän luotettavuuden parantuminen ja häiriöiden väheneminen parantaa kuljetusten luotettavuutta ja kuljetusaikojen ennustettavuutta.

Kaikkien periaatteiden mukaisten nopeusrajoitusten tultua voimaan, arvioidaan henkilövahinko-onnettomuuksien vähenevän noin 18 onnettomuudella vuodessa, mikäli keskinopeus laskee 5 km/h muuttuvien nopeusrajoitusten kaduilla. Tämä vastaisi muuttuvien rajoitusten kaduilla noin 13 %:n vähennystä henkilövahinko-onnettomuusmääriin verrattuna vuosien 2010-2014 keskiarvoon ja 4 %:n vähennystä koko katuverkolla. Onnettomuuskustannuksien säästön arvioidaan olevan henkilövahinko-onnettomuuksien osalta vähintään kuusi miljoonaa euroa vuodessa.

Liikennesuunnittelun ohjaukseen kuuluva kaupunkiympäristölautakunnan (28.11.2017) esille ottama Vuosaarensatamatien ja Satamakaaren katuluokituksen muutos käsiteltäneen jatkosuunnittelussa lautakunnassa.

Vuorovaikutus

Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä -raportista ja sen karttaliitteistä lähetettiin lausuntopyyntö 8.9.2017 seuraaville: Uu-



denmaan ELY-keskus, Liikennevirasto, Helsingin seudun liikenne, Linja-autoliitto, Helsingin Poliisilaitos, Helsingin pelastuslaitos, Liikenneturva, Helsingin Taksiautoilijat ry, Helsingin polkupyöräilijät ry, Autoliitto ry, Helsingin kaupungin vanhusneuvosto, Helsingin kaupungin vammaisneuvosto, Ruuti, SKAL / Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry, Helsingin yrittäjät, Helsingin seudun kauppakamari, Helka ry, Helsingin kaupungin kasvatuksen ja koulutuksen toimiala sekä kaikki Helsingin kaupunginosayhdistykset.

Lausuntoja saatiin kaikkiaan 30 kappaletta. Vastineet lausuntoihin on esitetty vuorovaikutusraportissa (liite 9). Lisäksi saatiin yksi kirjallinen mielipide yksityishenkilöltä, johon on laadittu myös vastine.

Raportti liitteineen oli yleisesti nähtävillä kaupungin internetsivuilla 13.9.-6.10.2017. Raportin julkaisun yhteydessä julkaistiin tiedote ja päivitykset eri sosiaalisissa medioissa. Päivitykset keräsivät runsaasti kommentteja sosiaaliseen mediaan. Kommentteihin myös vastattiin. Asiaa käsiteltiin julkaisun yhteydessä laajasti eri tiedotusvälineissä. Asukkaille järjestettiin kaksi keskustelutilaisuutta Facebookin välityksellä, joissa liikennesuunnittelijat vastasivat asukkaiden esittämiin kysymyksiin. Lisäksi asukkaat saivat lähettää kysymyksiä sähköpostitse, joihin vastattiin Facebookissa ja suoraan sähköpostitse. Asukkailta tulleita kommentteja ja kysymyksiä sekä vastauksia niihin on käsitelty liitteenä 9 olevassa vuorovaikutusraportissa.

Lausuntojen perusteella tehtiin muutos kantakaupungin rajaukseen, joka vaikuttaa pääkatujen periaatteeseen. Tällöin Ramsaynranta ja Pikkuniementie jäävät pääkaduista rajauksen ulkopuolelle, jolloin niiden nopeusrajoitus 50 km/h säilyy esikaupunkien pääkatujen periaatteen mukaisesti. Lisäksi palautteiden ja tarkistusten perusteella on tehty korjauksia muutamiin nopeusrajoituksiin, jotka olivat virheellisesti merkityjä luonnosvaiheen kartoissa. Virheet koskivat yksittäisiä katuja, eikä niillä ole vaikutusta kokonaisuuteen. Raporttiin on lisätty yritysvaikutusten arviointi, joka valmisteltiin yhteistyössä kaupungin elinkeino-osaston kanssa. Muitakin osa-alueita raportissa on täydennetty, mutta pääkohdat ja periaatteiden keskeinen sisältö eivät ole muuttuneet luonnosvaiheesta.

Liikenneturvallisuus ja yritysvaikutusten arviointi

Nopeusrajoitusjärjestelmän uudistamisessa on kysymys liikennejärjestelmän kehittämisestä luotettavammaksi ja turvallisemmaksi. Järjestelmän muutokset koskettavat selkeimmin sellaisia yrityksiä, joiden toiminta perustuu tai merkittävässä määrin nojautuu tiekuljetuksiin tai muuhun katuverkolla tapahtuvaan liikkumiseen. Yrityksen sijoittuminen ja logistiset tarpeet sekä työvoiman liikkuminen osaltaan määrittelevät,



minkälaisia muutosten vaikutukset lopulta ovat. Tärkeintä yritysten kannalta on, että liikenne ei ruuhkaudu eikä pysähdy ja että liikenneajat ovat luotettavia. Myös pysähtymis- ja pysäköintipaikkojen riittävyys ja käytettävyys ovat yrityksille tärkeitä. Esille tulleista yritysvaikutusten arvioista huolimatta liikenneturvallisuuden parantaminen on olennaisen tärkeää ja nopeusrajoitusten uudistaminen kaupunkiympäristölautakunnan esityksen ja päätösehdotuksen mukaisesti perusteltua.

Joukkoliikennevaikutukset

Kaupunkiympäristön toimialalla koottuna vastauksena Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausuntoon on todettava, että suurimmalla osalla niistä kaduista, joilla HSL toteaa olevan eniten vaikutuksia liikennöintiin, säilyisi toistaiseksi nykyinen nopeusrajoitus. Näitä katuja ovat Viilarintie, Viikintie (linja 550 käyttämällä osuudella), Pirkkolantie, Vanha Tuusulantie, Paciuksenkatu ja Nordenskiöldinkatu Mannerheimintien risteysaluetta lukuun ottamatta. Mannerheimintiellä, Hämeentiellä ja Mäkelänkadulla säilyisi esityksen mukaan toistaiseksi nykyinen rajoitus osalla katua. Varikkotiellä nopeusrajoitus laskisi 50 km/h:sta 40 km/h:in lopullakin osalla katua. Vanhan Viertotien nopeusrajoitus laskisi 50 km/h:sta tonttikadun periaatteen mukaisesti 30 km/h:in.

Periaatteiden poikkeamismahdollisuuksissa 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 katu ympäristö 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 turvallisuusnäkökohtien salliessa esimerkiksi Viikintiellä ja Pirkkolantiellä.

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 onnettomuusriskin vuoksi.

Periaatteiden mukaisten nopeusrajoitusten tullessa täysimääräisesti voimaan, aiheutuu HSL:n arvion mukaan 1-1,5 miljoonan euron liikennöintikustannusten kasvu. Kokonaisliikennöintikustannuksiin (yli 500 miljoonaa euroa vuodessa) verrattuna kasvu on kuitenkin suhteellisen



pieni. Lisäksi periaatteiden mukaisten nopeusrajoitusten tultua voimaan on arvioitu saavutettavan vuosittain noin 6 miljoonan euron säästö onnettomuuskustannuksiin, jos keskinopeudet laskevat muuttuvien nopeusrajoitusten kaduilla 5 km/h. Mikäli keskinopeus laskee pitkän ajan kuluessa enemmän, voidaan onnettomuuskustannusten arvioida laskevan vielä enemmän.

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

Kustannukset ja aikataulu

Liikenteen ohjauksen muutosten tarkat kustannukset selviävät tarkempien toteuttamissuunnitelmien laatimisen yhteydessä. Tarvittava muutettavien liikennemerkkien määrä vaihtelee katuverkon tyypistä riippuen. Osalla alueista on tarvetta vaihtaa, lisätä tai poistaa vain liikennemerkin taulu, jos kadulla on jo merkin jalusta ja pylväk valmiina, mikä säästää kustannuksia. Kustannus yhden liikennemerkin asennukselle töineen on kuitenkin suuruusluokaltaan joitakin satoja euroja asennuksen työmäärästä riippuen. Lisäksi voidaan lisätä tarvittaessa tiemerkin-
töjä tehostamaan nopeusrajoituksen muuttumista. Nopeusrajoitusmuutosten vaatimat liikennemerkki- ja tiemerkin-
tömuutokset ovat tällöin suuruusluokaltaan korkeintaan joitakin satoja tuhansia euroja.

Osa periaatteiden mukaisista nopeusrajoituksista edellyttää rakenteellisia muutoksia katu ympäristöön ennen rajoitusmuutosten toteuttamista. Katuympäristön muutokset toteutetaan muiden hankkeiden, kuten täydennysrakentamisen, kadun peruskorjauksen, joukkoliikenteen kehittämishankkeiden tai pyöräliikennehankkeiden rakentamisen yhteydessä. Kustannukset riippuvat kaduille toteutettavien muutosten laajuudesta.

Heti mahdollisten muutosten (liite 5) toteutussuunnittelu voidaan aloittaa välittömästi hyväksytyn päätöksen jälkeen. Myöhemmin periaatteiden mukaisiksi muuttuvat rajoitukset (liite 7) toteutuvat pitkän ajan kuluessa. Niiden toteutumisaikatauluun vaikuttavat esimerkiksi maankäytön kehittyminen kadun ympäristössä, katujen saneeraustarve ja muut kehittämishankkeet.

Asia on valmisteltu yhteistyössä kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston ja elinkeino-osaston kesken.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Marja-Liisa Rautanen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36184



26.03.2018

marja-liisa.rautanen(a)hel.fi
Jussi Yli-Seppälä, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37054
jussi.yliseppala(a)hel.fi
Ulla Tapaninen, erityisasiantuntija, puhelin: 310 37350
ulla.tapaninen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Raportti, Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet Helsingissä
- 2 Katuverkon toiminnallinen luokitus
- 3 Katuverkko vuonna 2025
- 4 Nykyiset nopeusrajoitukset (vuoden 2017 tilanne)
- 5 Heti mahdolliset nopeusrajoitusten muutokset (vuoden 2017 katuverkolla)
- 6 Nopeusrajoitukset heti mahdollisten nopeusrajoitusten muutosten jälkeen (vuoden 2017 katuverkolla)
- 7 Myöhemmin uusien periaatteiden mukaisiksi muuttuvat rajoitukset
- 8 Yritysvaikutusten arviointi
- 9 Vuorovaikutusraportti

Oheismateriaali

- 1 Lausunnot

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus

Otteet

Ote
Lausunnonantajat

Otteen liitteet
Esitysteksti
Oikaisuvaatimusohje, kaupunginhallitus
Liite 1
Liite 2
Liite 3
Liite 4
Liite 5
Liite 6
Liite 7
Liite 8
Liite 9

Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta
Toimialat
Pelastuslaitos
Stara
Kaupunginkanslia



Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 28.11.2017 § 248

HEL 2017-009829 T 08 01 01

Hankennumero 0862-7

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle

- Helsingin katuverkon nopeusrajoitusten määrittämisperiaatteiden hyväksymistä.
- nykyisen katuverkon heti toteutettavissa olevien uusien nopeusrajoitusten hyväksymistä.
- jatkosuunnittelussa Vuosaarensatamatien ja Satamakaaren katuluokituksen nostamista pääkaduiksi.

Käsittely

28.11.2017 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Palautusehdotus:

Risto Rautava: Kaupunkiympäristölautakunta päättää palauttaa Helsingin katuverkon nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet uuteen valmisteluun niin, että liikenneturvallisuuden lisäämistä käsitellään kokonaisuutena eikä pelkästään nopeusrajoitusten alentamisena.

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa tehokkaasti esimerkiksi:

- Nopeusrajoitusten valvontaa tehostamalla
- Liikennevalo-ohjauksen noudattamisen valvonnan lisäämisellä
- Rakenteellisilla parannuksilla kuten esimerkiksi näkyvyyden parantamisella suojateiden läheisyydessä
- Monikaistaisilla kaduilla suojateiden varustamista valo-ohjauslaitteilla
- Katujärjestelyjä selkeyttämällä sekä
- Liikennetelematiikan käytön nykyistä parempaa hyödyntämistä esimerkiksi vaihtuvilla nopeusrajoituksilla ja varoitusmerkeillä

Kannattaja: Matti Enroth

Asian käsittelyn keskeyttämisestä äänestettiin ennen keskustelun jatkamista.

Vastaehdotus:

Jape Lovén: Lisäksi lautakunta esittää jatkosuunnittelussa Vuosaarensatamatien ja Satamakaaren katuluokituksen nostamista pääkaduiksi.

Kannattaja: Kaisa Hernberg



Lautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Jape Lovénin vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: - Helsingin katuverkon nopeusrajoitusten määrittämisperiaatteiden hyväksymistä pois lukien pääkadut ja alueelliset kokoojakadut joiden nopeusrajoitukset pysyvät nykyisinä.

Kannattaja: Matti Enroth

1 äänestys

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan

Ei-ehdotus: Kaupunkiympäristölautakunta päättää palauttaa Helsingin katuverkon nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteet uuteen valmisteluun niin, että liikenneturvallisuuden lisäämistä käsitellään kokonaisuutena eikä pelkästään nopeusrajoitusten alentamisena.

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa tehokkaasti esimerkiksi:

- Nopeusrajoitusten valvontaa tehostamalla
- Liikennevalo-ohjauksen noudattamisen valvonnan lisäämisellä
- Rakenteellisilla parannuksilla kuten esimerkiksi näkyvyyden parantamisella suojateiden läheisyydessä
- Monikaistaisilla kaduilla suojateiden varustamista valo-ohjauslaitteilla
- Katujärjestelyjä selkeyttämällä sekä
- Liikennetelematiikan käytön nykyistä parempaa hyödyntämistä esimerkiksi vaihtuvilla nopeusrajoituksilla ja varoitusmerkeillä

Jaa-äännet: 8

Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mai Kivelä, Jape Lovén, Silvia Modig, Amanda Pasanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 5

Matti Enroth, Nuutti Hyttinen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Mirita Saxberg

Lautakunta päätti jatkaa asian käsittelyä äänin 8-5.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: - Helsingin katuverkon nopeusrajoitusten määrittämisperiaatteiden hyväksymistä pois lukien pääkadut ja alueelliset kokoojakadut joiden nopeusrajoitukset pysyvät nykyisinä.

Jaa-äännet: 8

Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Mai Kivelä, Silvia Modig, Amanda Pasanen, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä



Ei-äännet: 5

Matti Enroth, Nuutti Hyttinen, Jape Lovén, Risto Rautava, Mirita Saxberg

Esittelijän ehdotus jäi tältä osin voimaan äänin 8-5.

21.11.2017 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala 6.10.2017

HEL 2017-009829 T 08 01 01

Kaupunkiympäristö toimiala on pyytänyt kasvatuksen ja koulutuksen toimialalta lausuntoa nopeusrajoitusten asettamisen periaatteista Helsingin katuverkossa.

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.

Lisätiedot

Kirsi Verkka, opetuskonsultti, puhelin: 310 84026
kirsi.verkka(a)hel.fi

Kaupunkiympäristön toimiala Pelastuslaitos Pelastuskomentaja 22.09.2017 § 18



HEL 2017-009829 T 08 01 01

Päätös

Helsingin kaupungin pelastuslaitos kiittää mahdollisuudesta lausua "Nopeusrajoitusten määrittämisen periaatteista Helsingissä"

Helsingin kaupunki on pitkään tehnyt työtä omalta osaltaan liikenneturvallisuuden parantamiseksi kaupungin eri alueilla ja tieverkostossa. Uusi esitys jatkokehittää vuonna 2004 aloitettua työtä tehdä nopeusrajoituksista kaupunkiympäristöön paremmin sopivia ja turvallisuutta huomioivia ratkaisuja. Uudessa mallissa nopeusrajoituksia on tarkoitus yhdenäistää samankaltaisilla toimintaympäristöillä sekä lisätä liikenteen turvallisuutta ja vähentää liikenteen aiheuttamaa ympäristöhaittaa.

Helsingin kaupungin pelastuslaitos toteaa, että se kannattaa lausuntopyyntöissä 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.

Lisätiedot

Jari Korkiamäki, pelastuspäällikkö, puhelin: 310 31264
jari.korkiamaki(a)hel.fi