

Kaupunkisuunnitteluvirasto
Liikennesuunnitteluosasto
Hanna Strömmer
12.3.2015

Yhteenveto ja vastineet liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman luonnoksesta saatuihin lausuntoihin

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 4.10.2014 osaltaan hyväksyä Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman luonnoksen. Lisäksi kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman luonnoksen lausunnoille.

Lausuntopyyntö lähetettiin Helsingin kaupungin hallintokunnista opetusvirastolle, nuori-
soasiainkeskukselle, varhaiskasvatusvirastolle, pelastuslaitokselle, kiinteistöviraston tila-
keskukselle, rakennusvirastolle, Staralle, kaupunginkanslialle, sosiaali- ja terveysvirastolle,
ympäristökeskukselle, HKL:lle ja liikuntavirastolle. Lausuntopyyntö lähetettiin myös Helsingin
poliisilaitokselle, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry:lle, Liikenneturvalle, Uuden-
maan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (ELY-keskus), Helsingin seudun liikenne-
-kuntayhtymälle (HSL), Autoliitto ry:lle, Helsingin Polkupyöräilijät ry:lle, Enemmistö
ry:lle, Rahtarit ry:lle, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:lle, RIL liikenne ja logistiikka
tekniikkaryhmälle, Helsingin seudun kauppakamarille ja Helsingin yrittäjät ry:lle.

Pidennettyyn määräaikaan 3.3.2015 mennessä lausunnot saatiin opetusvirastolta, nuori-
soasiainkeskukselta, pelastuslaitokselta, kiinteistöviraston tilakeskukselta, rakennusviras-
tolta, sosiaali- ja terveysvirastolta, ympäristökeskukselta, Helsingin poliisilaitokselta, Hel-
singin liikenneturvallisuusyhdistys ry:ltä, Liikenneturvalta, Uudenmaan ELY-keskukselta,
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL) ja Enemmistö ry:ltä.

Lausunnot olivat pääosin myönteisiä. Lausunnoissa nostettiin esiin kunkin lausunnonanta-
jan erityisen tärkeinä pitämiä seikkoja. Koordinaatioryhmän perustamisen tärkeys nousi
esiin useissa lausunnoissa. Koordinaatioryhmää pidetään liikenneturvallisuuden kehittä-
misohjelman toteuttamisen, resurssien tehokkaan ohjaamisen ja hyvän yhteistyön edelly-
tyksenä.

Lausunnot eivät aiheuta muutoksia kehittämisohjelman tavoitteisiin, painopisteisiin tai toi-
menpiteisiin. Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmaan on lausuntojen pohjalta tehty
joitakin pienimuotoisia korjauksia, kuten esimerkiksi vastuu- ja yhteistyötahojen lisäämistä
ja poistamista sekä sisällöllisiä tarkistuksia mm. koordinaatioryhmän toimenkuvaan. Alla
on esitetty yhteenvedot saaduista lausunnoista ja niihin laaditut vastineet.

Opetuslautakunta pitää lausunnossaan liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman lasten ja
nuorten turvallista ja vastuullista liikkumista koskevaa painopistettä tärkeänä ja painopis-
teeseen esitettyjä toimenpiteitä konkreettisina ja oikeansuuntaisina. Painopisteen Jalan-
kulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus ja omatoiminen liikkuminen (erityisesti lapset ja
ikäihmiset) osalta opetuslautakunta haluaa kiinnittää kaupunkisuunnittelulautakunnan
huomion erityisesti koulujen ja päiväkotien kulkureittien turvallisuuteen. Opetuslautakunta
esittää, että jokaiseen kouluun ja päiväkotiin tulisi päästä turvallisesti ja sujuvasti polkupyö-

rällä erillisiä pyöräreittejä pitkin ja että pyöräverkoston kehittämiseksi päiväkotien ja koulujen näkökulmasta panostettaisiin nykyistä enemmän.

Vastine: kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston alue- ja projektitoimistojen suunnittelijat vastaavat päiväkotien ja koulujen kulkureittien suunnittelusta oman alueensa osalta. Koulureitit suunnitellaan yhteistyössä kohdekoulujen kanssa. Koulureittien kattavaa suunnittelua tehdään yleensä alueellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä. Muutoin tehtävät toimenpiteet perustuvat vanhemmilta ja kouluilta saatuun palautteeseen. Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman toimenpiteessä "Nuorison liikkumisen ohjaus" on esitetty, että jatkossa kouluille tehtäisiin liikenneturvallisuussuunnitelmat samalla, kun tehdään kestäväään liikkumiseen ohjaavia liikkumissuunnitelmia. Pyöräilyn osalta kanta-kaupunkiin on laadittu ja esikaupunkeihin ollaan laatimassa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa. Tavoiteverkon toteuttamisessa tullaan noudattamaan Helsingin uusia pyöräliikenteen suunnitteluohjeita, joiden lähtökohtana on pyöräilyn turvallisuus. On myös huomattava, että alle 12-vuotiaat koululaiset voivat pyöräillä turvallisesti myös jalkakäytäviä käyttäen.

Nuorisoasiainkeskus ilmaisee lausunnossaan kannatuksensa varhaisen puuttumisen mallin kehittämiseksi nuorten liikenne- ja liikenne- ja mopoilun turvallisuutta kohentaville toimenpiteille sekä tarveselvitykselle toisen liikennekaupungin perustamiseksi Itä-Helsinkiin. Nuorisoasiainkeskuksen mukaan mopoilijoiden käyttämiä moporeittejä tulee kehittää niin, ettei erilaisten liikkumismuotojen keskinäisten erojen ja hyvin erilaisten tilannenopeuksien lisäksi synny sellaisia tieverkkoon ja ajoreitteihin liittyviä pulmakohtia, jotka saattaisivat lisätä turvallisen liikkumisen haastavuutta ja aiheuttaa tarpeettomia vaaratilanteita. Nuoriin kohdistuvan liikennekasvatuksen tehostamisesta ja siihen liittyvän teemaviikon valmistelusta nuorisoasiainkeskus toteaa, että nuorten oma rooli ja osallisuus on hyvä ottaa huomioon mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, kun liikenneturvallisuuden teemaviikon suunnittelu aloitellaan.

Vastine: moporeittien suunnittelun ohjeistuksen ja kehittämisen keskeisenä tavoitteena on reittien selkeys ja turvallisuus. Tarkoituksena ottaa nuoret mukaan reittien suunnitteluvaiheessa. Nuorten innostaminen teemaviikon suunnitteluun on kannatettava idea ja otetaan huomioon suunnittelun käynnistyessä.

Pelastuslautakunta pitää lausunnossaan Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmaa tärkeänä ja puoltaa asioiden viemistä eteenpäin ohjelmassa mainitulla tavalla. Lisäksi pelastuslautakunta esittää, että liikenneturvallisuuden edelleen kehittämiseksi kaupungin liikenteenohjausjärjestelmään tehdään tulevaisuutta ajatellen varaus hälytysajoneuvojen liikennevaloetusjärjestelmää varten.

Vastine: koko kaupungin kattava hälytysajoneuvojen pakkoetusjärjestelmä liikennevaloissa on liikenneturvallisuuden ja hälytysajoneuvojen sujuvamman kulun turvaamisen kannalta kannatettava hanke. Pakkoetusjärjestelmän käyttöönotto ei edellytä nykyisiltä liikennevalojarjestelmiltä erityistä varautumista, vaan ominaisuus on tarvittavilla laite- ja ohjelmistohankinnoilla pääosin toteutettavissa olemassa oleviin liikennevalojarjestelmiin ja -laitteisiin. Järjestelmän suunnittelu ja käyttöönotto vaativat kuitenkin huomattavia suunnittelu- ja toteutusresursseja eikä kaupunkisuunnitteluvirastossa ole tällä hetkellä mahdollisuuksia edistää asiaa. Asiasta on myös keskusteltu pelastuslaitoksen edustajien kanssa ja todettu, että resurssitilanteen parantuessa nyt kaupunkisuunnitteluvirastossa käynnissä olevien hankkeiden toteutuksen jälkeen pakkoetuksien toteuttamisedellytyksiä on lähivuosina mahdollisuus selvittää tarkemmin.

Kiinteistöviraston tilakeskus pitää Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman luonnosta hyvänä lähtökohtana kaupungin liikenneturvallisuuden kehittämiseksi. Tilakeskuksen vastuulla olevien kaupungin palvelutilojen näkökulmasta liikenneturvallisuus korostuu pihojen liikenteen ja tonttien liittymien suunnittelussa. Tontin sisäisessä liikenteessä pyritään saattoliikenne ja huoltoliikenne erottamaan jalan ja pyörällä liikkumisesta.

Rakennusvirasto pitää hyvänä, että liikenneturvallisuuden edistämiseen on paneuduttu konkreettisesti ja että toimenpiteille on esitetty painopisteet, aikataulut, vastuutahot sekä mittaristo edistymisen seurantaan. Rakennusvirasto pitää eri painopistealueilla esitettyjä toimenpiteitä pääasiassa hyvinä. Rakennusvirasto kuitenkin korostaa, että toimenpiteiden vaikutukset eri hallintokuntien toimintaan, kuten kunnossapitoon, tilavarauksiin ja kustannuksiin, on syytä ottaa huomioon mahdollisimman varhain. Muutoksille tulee suunnitella toteuttamisaikataulu, jotta eri hallintokunnissa voidaan varautua vaadittaviin resursseihin. Rakennusviraston mielestä on hyvä, että yhteistyö, koordinointi ja viestintä on nostettu omaksi painopisteekseen, mutta toivoo asukkaiden palautekanavien kehittämistä lisättäväksi ohjelmaan.

Vastine: toimenpiteiden toteutus suunnitellaan koordinoitavasti tahon tai -ryhmän kanssa yhteistyössä siten, että useiden hallintokuntien ja muiden osapuolien yhteiset toimenpiteet valmistellaan yhdessä. Asukkaiden palautekanavien kehittäminen on huomioitu kehittämisohjelman toimenpiteessä "Helsingin imagon luominen turvallisen liikkumisen kaupungiksi", jonka alla on osatoimenpide "Asukasvuorovaikutustapojen ja osallistamismenetelmien kehittäminen".

Sosiaali- ja terveystieteiden virasto pitää lausunnossaan hyvänä liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman tavoitteellisuutta ja konkreettisia toimenpide-ehdotuksia sekä kaikkien osapuolten toimijuutta. Sosiaali- ja terveystieteiden virasto pitää erityisen tärkeänä lasten ja nuorten liikenneturvallisuuden parantamisen painopistettä ja toteaa, että myös sosiaali- ja terveystieteiden virastolla olisi kiinnostusta liittyä liikennekasvatuksen tehostamiseen ja liikenneturvallisuuden teemaviikon järjestämiseen omalta osaltaan. Sosiaali- ja terveystieteiden virasto toteaa myös, että ns. vanhuspalvelulain mukaisissa kunnan hyvinvointisuunnitelman kuulemistilaisuuksissa ikääntyneet ihmiset nostivat esille turvallisen elinympäristön suuren merkityksen hitaammin ja apuvälineiden kanssa liikkuville ja toivoivat turvallisia jalkakäytäviä ja omia väyliä pyöräilijöille sekä hyvää valaistusta, teiden kuntoa ja riittävän pitkiä liikennevalojen vaihtumisaikoja pidettiin tärkeinä. Myös esteettömyyden merkitystä korostettiin.

Vastine: sosiaali- ja terveystieteiden virasto lisää nuorten liikennekasvatuksen yhteistyö- ja vastuutahoihin. Esteettömän rakentamisen ohjeet on päivitetty vuonna 2008, minkä lisäksi rakennusvirastossa on vuonna 2014 päivitetty katualueita koskevat tyyppikuvat. Päivitystyössä on huomioitu erityisesti turvallisuusnäkökulmasta eri käyttäjäryhmät, kuten pyöräilijät sekä liikunta- ja näköesteiset. Liikkumisrajoitteiset ja hitaammin liikkuvat otetaan huomioon myös laadittaessa kävely- ja pyöräilyreittien suunnitteluohjeistusta. Jalankulun ja pyöräilyn erottelu on uusien pyöräilyn suunnitteluohjeiden perusajatus, jota pyritään toteuttamaan resurssien puitteissa.

Ympäristölausuntakunta pitää lausunnossaan liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmaa erittäin tarpeellisenä liikenneturvallisuuden edistämiseksi, painopisteiden ja resurssien suunnittamiseksi sekä turvallisuustyön koordinoimiseksi. Lausuntakunta toteaa, että liikenneturvallisuus on tärkeää paitsi onnettomuuksien vähentämiseksi myös kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kannalta. Lausuntakunta korostaa myös, että sekä ympäristöystävällisen että liikenneturvallisuuden edistämisen vuoksi ensiarvoisen tärkeää on pyrkiä nykyistä voimakkaammin vähentämään autoliikennemääriä ja ohjaamaan liikkumistarpeen kasvua kestäviin liikku-

mismuotoihin. Ympäristölautakunta pitää kehittämisohjelman painopisteitä ja toimenpiteitä pääosin hyvinä. Lasten ja nuorten liikennekasvatuksen osalta lautakunta korostaa kestävien kulkutapojen merkitystä ja pyrkimystä ohjata nuoria ympäristöystävällisiin kulkutapoihin niin teemaviikkoina kuin opetussuunnitelmien mukaisessa liikennekasvatuksessakin. Ympäristölautakunta korostaa citylogistiikan toimenpideohjelman esitysten, bulevardien huolellisen suunnittelun sekä talvikunnossapidon merkitystä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuudelle. Ympäristölautakunta esittää myös huolensa, että nopeusrajoitusten laskeminen saattaisi johtaa ruuhkautumiseen.

Vastine: liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman valmistelussa pidettiin myös tärkeänä liikennekasvatuksen kokonaisvaltaisuutta, joka kattaisi kestäväan liikkumiseen kannustavan liikkumisen ohjauksen. Kehittämisohjelman toimenpide "Nuorison liikkumisen ohjaus" vastaa tähän haasteeseen. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti kokouksessa 10.2.2015 esittää kaupunginhallitukselle Citylogistiikan toimenpideohjelman hyväksyttäväksi ohjeellisenä noudatettavaksi. Kaupunkibulevardien jatkoselvityksissä tarkastellaan mm. bulevardien turvallisuusvaikutuksia ja kansainvälisiä suunnitteluesimerkkejä. Bulevardien suunnittelussa jalankulun ja pyöräilyn riskit pyritään minimoimaan.

Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman toimenpiteenä on nopeusrajoitusjärjestelmän tarkistaminen, mikä ei välttämättä tarkoita nopeusrajoitusten alentamista. Helsingin ruuhkaisimmalla alueella, kantakaupungissa, aluerajoitus on nykyiselläänkin 30 km/h, kun taas ajoneuvoliikenteen matkanopeus on alueella ollut vuosikymmeniä noin 20 km/h. Kansainvälisessä ja kansallisessa tutkimuksessa on todettu, että matalat nopeusrajoitukset yleisesti ottaen tekevät autoliikenteen virrasta sujuvampaa ja tasaisempaa ja vähentävät kiihdyttämisen tarvetta. Samalla ajoneuvovälit lyhenevät ja välityskyky itse asiassa kasvaa eli ruuhkautuneisuus vähenee.

Pyöräreittien talvihoidosta Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on yhteistyössä rakennusviraston kanssa laadittu selvitys, jossa on sovittu yhtenäisistä talvihoidon laatuksiteereistä. Selvityksen mukaista reittikohtaista talvihoitoa on tarkoitus pilotoida talvella 2015–2016. Vastaava talvihoitoselvitys on laadittu myös seudullisesti HSL:ssä.

Helsingin poliisilaitos pitää liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmaa esitystavaltaan hyvänä ja selkeänä ja tavoitteellista etenemistä tukevana. Poliisilaitos toteaa, että toteuttamista varten tulisi muodostaa koordinoitiryhmä, jonka yhtenä tehtävänä olisi vastata siitä, että liikenteen valvontaa kohdennetaan kaupungin kanssa yhteistyössä muun muassa tilastoista ilmeneville onnettomuusherille alueille erityispainopisteet huomioiden. Näin poliisilaitos voisi omassa toiminnassaan paremmin pyrkiä ottamaan huomioon kehittämisohjelmassa poliisille esitetyt toimet. Poliisilaitos toteaa myös, että valvontateemoihin liittyvän tiedottamisen koordinoimiseksi poliisi tulisi liittää kehittämisohjelmassa tiedottamisen yhteistyötahoksi.

Vastine: liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa on esitetty liikenneturvallisuusryhmän tai -verkoston perustamista, jolle poliisilaitoksen tärkeinä pitämät koordinoivat tehtävät luonnollisesti sopivat. Poliisilaitos lisätään yhteistyötahoksi toimenpiteeseen "Helsingin imagon luominen turvallisen liikkumisen kaupungiksi".

Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry pitää lausunnossaan liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmaa hyvänä. Yhdistys korostaa erityisesti liikenneturvallisuustyön koordinoimisen tarvetta. Kasvatus- ja kampanjointityön näkyvyys ja siten vaikuttavuus paranee laajapohjaisella yhteistyöllä.

Liikenneturva pitää lausunnossaan Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman esityksiä merkittävänä askelina kohti kokonaisvaltaista liikenneturvallisuustyötä. Ohjelman

painopisteet ja toimenpiteet ovat konkreettisia ja niissä on huomioitu Helsingin erityispiirteet. Liikenneturva toteaa, että kasvavan ikäihmisten väestöryhmän toimenpiteitä ei ole esitetty omana painopisteenään, mutta toteaa kuitenkin, että myös ikäihmisten turvallisuus on otettu huomioon ohjelman painopisteissä ja toimenpiteissä. Liikenneturva pitää myös liikenneturvallisuuustyötä koordinoivan työryhmän perustamista tärkeänä, jotta liikenneturvallisuutta voidaan edistää poikkihallinnollisesti ja käyttää resursseja suunnitelmallisesti ja tavoitteellisesti. Ryhmän tulisi huolehtia myös siitä, että eri kaupunginosien ääni kuuluu tasapuolisesti ja että ryhmän kautta kulkee tieto paikallisiin järjestöihin. Liikenneturva on myös valmis toimimaan eri hallintokuntien liikenneturvallisuuuskoulutuksissa ja yleisemmin liikennekasvatuksen viestinnässä yhteistyökumppanina.

Vastine: koordinoinnin järjestäminen ja liikenneturvallisuuksryhmän tai -verkoston perustaminen ovat liikenneturvallisuuuden kehittämisohjelmassa ensisijaisia toimenpiteitä. Ryhmän toimenkuvaa laadittaessa otetaan huomioon myös paikallisuus ja tasapuolisuus.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) käsittelee lausunnoissaan yksityiskohtaisesti liikenneturvallisuuuden kehittämisohjelman tavoitteita ja painopisteitä. Yleisesti todetaan, että ohjelman painopiste on vahvasti nuorissa eikä työikäisiin tai ikääntyviin kohdistuvia toimenpiteitä ole sisällytetty luonnokseen. Lasten ja nuorten liikenneturvallisuuutta koskevaan painopisteeseen ELY-keskus toivoo lisättävän myös vanhempien kanssa tehtävän yhteistyön. ELY-keskus haluaa myös painottaa pitkäjänteisen liikennekasvatuksen tärkeyttä. Kävelyä ja polkupyöräilyä koskevan painopisteen osalta ELY-keskus pitää kävelyn ja pyöräilyn reittien turvallisuutta tärkeänä ja esittää asukkaiden palautekanavien kehittämistä. Myös ELY-keskus pitää koordinoinnin järjestämistä ja yhteistyön tiivistämistä kannatettavana.

Vastine: liikenneturvallisuuuden kehittämisohjelman painopisteet on valittu työn projekti- ja ohjausryhmän sekä työpajojen työn tuloksena, joissa myös ELY-keskus on ollut edustettuna. Liikenneturvallisuuustyön resurssien keskittäminen valituille painopisteille tehostaa liikenneturvallisuuustyön vaikuttavuutta. Tällöin on myös väistämättä rajattu muita ikä- ja aiheryhmiä painopisteiden ulkopuolelle. Iäkkäiden liikenneturvallisuus on kuitenkin teemana sisällytetty jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuteen. Lasten ja nuorten valitsemisessa painopisteeksi yksi keskeinen peruste oli pitkäjänteisen liikennekasvatuksen merkitys. Kehittämisohjelman toimenpiteessä "Lasten ja nuorten liikennekasvatuksen ja -valvonnan kehittäminen" on huomioitu myös perheiden ja kolmannen sektorien toimijoiden kanssa tehtävä yhteistyö. Asukkaiden palautekanavien kehittäminen on huomioitu kehittämisohjelman toimenpiteessä "Helsingin imagon luominen turvallisen liikkumisen kaupungiksi", jonka alla on osatoimenpide "Asukasvuorovaikutustapojen ja osallistamismenetelmien kehittäminen".

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) pitää erittäin hyvänä liikenneturvallisuuuden kehittämisohjelman kunnianhimoisia tavoitteita ja niiden konkreettista soveltamista kaupunkitasolle. HSL toteaa, että toimenpiteiden vastuunjako olisi kuitenkin voitu tuoda täsmällisemmin esille. Nykytilan esittely on HSL:n mielestä suppea. Lasten ja nuorten liikenneturvallisuuudesta HSL toteaa, että teemaviikon lisäksi liikenneturvallisuus tulisi kytkeä varhaiskasvatukseen ja opetussuunnitelmiin toisen asteen oppilaitoksiin asti. Nuorten liikennekasvatuksessa tulisi yhteistyötahoiksi ottaa mukaan myös nuorten parissa työskenteleviä järjestöjä. HSL ei näe mahdollisena lastenlipun ikärajan nostamista 20 vuoteen. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta koskevasta painopisteestä HSL toteaa, että myös talvihoito pitäisi huomioida toimenpiteissä. Lisäksi HSL esittää joidenkin infrastruktuuria koskevien toimenpiteiden vastuiden korjaamista kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen osalle. Nopeusrajoituksia tukevista toimenpiteistä HSL muistuttaa, että linja-autojen käytämällä katuosuuksilla on syytä välttää hidasteita. Yhteistyön, koordinoinnin ja viestinnän

osalta HSL esittää Helsingin seudun liikenneturvallisuuden yhteistyö- ja seurantaryhmän hyödyntämistä.

Vastine: liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmaa laadittaessa katsottiin, että koordinointi vastuullisen tahon nimeäminen ja liikenneturvallisuusryhmän tai -verkoston perustaminen ovat ensisijaiset toimenpiteet. Koordinoinnin myötä toimenpiteiden toteuttamisen tapa ja eri toimijoiden vastuut tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman ohjausryhmässä valittiin raportin muodoksi tiivis esitys, minkä seurauksena myös nykytilan katsaus on suppea. Yhtenä perusteena valinnalle oli Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategian laaja nykytilaa käsittelevä osio sekä Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston vuosittaiset onnettomuusjulkaisut, joista saa lisätietoa. Liikenneturvallisuuden kytkemisestä opetussuunnitelmaan on Opetusvirasto lausunnossaan todennut seuraavaa: "Opetussuunnitelmassa on asetettu tavoitteita myös liikennekasvatukselle ja kouluissa on toteutettu erilaisia liikennekasvatukseen liittyviä tapahtumia ja opintokäyntejä. --- Perusopetuksen opetussuunnitelmat uudistuvat 1.8.2016 alkaen. Uusissa opetussuunnitelmissa liikennekasvatus on osa laaja-alaisen osaamisen taitotavoitteita. Helsingissä kiinnitetään erityisesti huomiota liikenneturvallisuuteen ja itsenäiseen liikkumiseen kaupunkiympäristössä. Oppilaat saavat tilaisuuksia harjoitella toimimaan omasta ja muiden turvallisuudesta huolehtien eri tilanteissa, myös liikenteessä." Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman toimenpiteessä "Lasten ja nuorten liikennekasvatuksen ja -valvonnan kehittäminen" on huomioitu myös kolmannen sektorien toimijoiden kanssa tehtävä yhteistyö.

Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmaa laatineet projekti- ja ohjausryhmät, joista HSL on ollut ohjausryhmässä edustettuna, ovat olleet tietoisia siitä, että lastenlipun ikärajan nostaminen on HSL:n näkökulmasta vaikea kysymys. Toimenpide on kuitenkin sisällytetty ohjelmaan pitkän aikavälin tavoitteena: lastenlipun ikärajan nostaminen on keskeinen liikumisen ohjauksen keino, jolla nuoria voidaan kannustaa liikkumaan kestävästi. Ikärajan nostaminen 20 ikävuoteen kohdistuisi juuri herkässä ajokortin hankkimisvaiheessa oleviin nuoriin. Koska näistä nuorista suuri osa on jo nykyisin opiskelijalipun käyttäjiä toimenpiteen kustannusvaikutus ei todennäköisesti ole niin merkittävä kuin HSL esittää.

Pyöräreittien talvihoidosta Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on yhteistyössä rakennusviraston kanssa laadittu selvitys, jossa on sovittu yhtenäisistä talvihoidon laatuksista. Selvityksen mukaista reittikohtaista talvihoitoa on tarkoitus pilotoida talvella 2015–2016. Vastaava talvihoitoselvitys on laadittu myös seudullisella tasolla HSL:ssä. HSL:n toivomat vastuuuutokset infrastruktuuritoimenpiteissä muutetaan.

Seudullisen yhteistyöryhmän hyödyntäminen on liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa huomioitu verkostona toimenpiteessä "Liikenneturvallisuustyön koordinoinnin järjestäminen". HSL:n seudullinen yhteistyöryhmä, johon on nimetty Helsingin kaupungin edustaja, ei toimenkvaltaan vastaa kaupungin käytännön tason liikenneturvallisuustyön koordinoitintarpeeseen. Viestinnällistä yhteistyötä ei kuitenkaan ole ohjelmasta unohdettu.

Enemmistö ry toteaa lausunnossaan, että ainoa keino vaikuttaa liikenneturvallisuuteen pitkällä aikavälillä ja kestävä kehityksen tavoitteet huomioon ottaen on vähentää yksityisautoilua ja lisätä julkista liikennettä sekä turvallista pyöräilyä liikennemuotoina. Turvalliseen pyöräilyyn on vaikutettava kampanjoin ja ohjaustoimenpiteiden avulla. Lisäksi Enemmistö ry esittää, että Helsingin kaupungin tulee sitoutua selvästi haastavampaan liikenneturvallisuustavoitteeseen, jonka mukaan vuonna 2020 liikenteessä ei kuole yhtään henkeä. Loukkaantuneiden määrän on laskettava enintään 200 henkeen vuodessa. Enemmistö ry esittää tavoitteiden saavuttamiseksi, että kävelykeskustaa laajennetaan kantakaupungin alueelle, pyöräliikenne huomioidaan laajasti liikennesuunnittelussa ja edistetään turvallisia ratkaisuja, raitiotieverkkoa laajennetaan ja yksityisautoilulle asetetaan tienkäyttömaksut.

Vastine: liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa on valtakunnallisen linjauksen mukaisesti sitouduttu liikenneturvallisuuden pitkän tähtäimen nollavisioon, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Edes valtakunnallinen visio ei tarkoita sitä, että kukaan ei voisi kuolla liikenteessä. Nollavision määritelmään sisältyy ajatus, että merkittävän riskinottamisen seurauksia ei pystytä yhteiskunnallisesti esittämään. Liikenneturvallisuuden tutkimusohjelma LINTU:n kolariväkivaltaa tarkastelleissa selvityksissä merkittävänä riskinottona pidettiin päihteen vaikutuksen alaisena ajamista, huomattavaa ylinopeutta (taajamamerkin alueella yli 10 km/h), lain vaatiman turvalaitteen puuttumista (esim. turvavyö, moottoripyöräkypärä), ajo-oikeuden puutteita sekä itsetuho-tarkoitusta tai sairauskohtausta. Tutkimusten mukaan noin puoleen (49 %) kuolonkolareista liittyy merkittävää riskinottoa. Tämän vuoksi määrällisen nollatavoitteen saavuttaminen on erittäin vaikeaa, ellei liikkumisen koko perusfilosofiaa muuteta radikaalisti yksilönvapouden suhteen.

Enemmistö ry:n esittämät liikennepoliittiset toimenpiteet ovat mukana Liikkumisen kehittämisohjelmassa, joka on hyväksytty kaupunginhallituksessa 12.1.2015, sekä pyöräilyn edistämishjelmassa. Pyöräilyn osalta kantakaupunkiin on laadittu ja esikaupunkeihin ollaan laatimassa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa. Tavoiteverkon toteuttamisessa tullaan noudattamaan Helsingin uusia pyöräliikenteen suunnitteluohjeita, joiden lähtökohtana on pyöräilyn turvallisuus.