



16.02.2022

Ärende/13

§ 39

Den av ledamoten Nuutti Hyttinen väckta motionen om utredning av fartguppars inverkan på klimat och hälsa

HEL 2021-007739 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige betraktade motionen som slutbehandlad.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Suvi Rämö, förvaltningsexpert, telefon: 310 32174
suvi.ramo(a)hel.fi

Bilagor

1 Valtuutettu Nuutti Hyttisen aloite

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Nuutti Hyttinen och 14 andra ledamöter föreslår i sin motion att staden utreder vilka följder farthindren har för klimatet och hälsan och att staden, ifall hindren konstateras motverka stadens klimatmålsättningar, skrider till åtgärder för att avlägsna dem och ersätta dem med andra lösningar för smidigare trafik.

Stadsstyrelsen hänvisar till ett utlåtande av stadsmiljönämnden och konstaterar att farthindrens betydelse för tryggheten enligt olika utredningar är så stor att det inte är befogat att sluta använda dem inom stadens gatunät. En ny utredning enligt förslaget i motionen är inte befogad. Däremot fortsätter staden planenligt främja övriga åtgärder, såsom automatisk kameraövervakning och mindre branta typer av fartguppar.

Motorfordons energiförbrukning är som minst när man kör med jämn hastighet. Elbilar och hybridbilar kan dessutom ta vara på energi då man saktar farten eller bromsar. Elbilar åstadkommer naturligtvis inte heller några direkta avgasutsläpp, och hybriderna har vanligen mindre



utsläpp än bilarna med förbränningsmotorer. Även bullret är betydligt mindre från elmotorer än från förbränningsmotorer. Elbilar och hybridbilar blir hela tiden vanligare, och även åtgärder på riksnivå styr efterfrågan åt deras håll.

I åtgärdsprogrammet Ett kolneutralt Helsingfors finns det 30 åtgärder som gäller trafiken. De handlar bland annat om att nyttja hållbara färd-sätt, om prissättning av trafiken, om en allt tätare stadsstruktur, förändringarna i fordonsteknologin, minskning av utsläppen från hamnverk-samheten, och om ny fortskaffningsservice och styrning av fortskaff-ningen. Ett effektivt sätt att minska motorfordonstrafikens skadliga verkningar på miljön är att minska på trafikprestationen och att styra in fortskaffningen på hållbara färd-sätt.

Tryggheten vid övergångsställen, och hur farthindren påverkar den, ut-reddes år 2019 i samband med att staden gjorde upp principer för hur övergångsställen ska planeras. Åren 2013-17 fick polisen kännedom om sammanlagt 249 sådana olyckor vid övergångsställen i Helsingfors som lett till att fotgängare skadades. Av dessa olyckor skedde cirka en tredjedel (34 %) vid övergångsställen med enbart markering, cirka en tredjedel (33 %) vid övergångsställen med trafikljus, och cirka en tredjedel (30 %) vid övergångsställen med refuger. 2,4 procent av olyckor-na skedde vid övergångsställen med rondeller. Vid upphöjda över-gångsställen och vid övergångsställen med strukturella farthinder var olyckor mycket ovanliga. På de fem åren skedde bara fyra sådana, så deras andel av olyckorna blev 1,6 procent.

Trafikolyckor med dödlig utgång för fotgängare skedde det sammanlagt 36 av i Helsingfors åren 2008-17, och av dessa inträffade 25, alltså nästan 70 procent, vid övergångsställen. Över hälften av olyckorna skedde vid övergångsställen med trafikljus, sex av dem vid övergångs-ställen med enbart markering och fem vid övergångsställe med refug. Vid ett övergångsställe med rondell avled en person. Inte en enda människa i Helsingfors dog vid upphöjda övergångsställen eller vid övergångsställen med farthinder under de tio år utredningen pågick. Ut-redningen visar att de övergångsställen som har strukturella farthinder är klart tryggast.

Ett planeringsdirektiv utfärdat av Helsingfors stads trafikverk år 2017 (Liikenneviraston ohjeita 35/2017) iakttas vid planering av arrange-mang, till exempel fartguppar, för att lugna ner trafiken på landsvägar. Direktivet kan i tillämpliga delar också användas vid planering av tra-fiklugnande arrangemang i gatunätet, trots att direktivet inte enkom är avsett för gatunätet i en tätbebyggd stadsmiljö.



Landsvägsavsnitt försedda med farthinder ligger typiskt i tätorter i mindre kommuner eller i zoner där markanvändningen är högre än på andra ställen vid landsvägen. Därmed är en dylik omgivning inte helt jämförbar med gatunätet och den urbana miljön i Helsingfors. Vid landsvägar betonas dock mera än i gatunätet den långväga trafikens smidighet, och vanligen finns det vid landsvägarna klart färre korsande fotgängare än i gatunätet. I gatunätet blir det även i övrigt, inte bara vid farthinder, många situationer där man måste sakta farten eller stanna, till exempel vid övergångsställen, korsningar, trafikljus, trafikstockningar och busshållplatser på körbanan. En jämn körhastighet är oftare möjlig på motortrafikleder och huvudgator, och dit försöker man styra den långväga biltrafiken. Där uppstår också största delen av motorfordonens sammanlagda antal körda kilometer.

I de principer för lugnande av trafiken som tillämpas även i Helsingfors anvisas att farthinder ska anläggas bara i begränsad mån vid kollektivtrafikens rutter, där man också prioriterar farthinder som lämpar sig bättre för kollektivtrafiken, till exempel vägkuddar. Dessutom ska fartguppar inte anläggas på ställen där jordmånen är sådan att de förorsakar alltför mycket vibrationer i marken.

Trafik- och gatuplaneringstjänsten vid Helsingfors stads stadsmiljösektor har för tillämpning vid upphöjda övergångsställen utvecklat ett nytt slags farthinder avsett enkom för kollektivtrafikens rutter. Det är lägre än de nuvarande upphöjda övergångsställena, och mindre brant, varvid guppeffekten blir mindre plötslig. Dessutom är den sida som fordonen kör upp på brantare, medan den andra sidan sluttar sakta och jämnt tillbaka till körbanan. På så vis når man önskad trygghetsverkan vid övergångsstället, samtidigt som biverkningarna i form av vibrerande mark och sämre åkkomfort i bussarna blir mindre. Denna nya typ av farthinder anläggs i år på prov, och hindrets verkningar utvärderas genom fartmätningar före och efter anläggandet. Ifall erfarenheterna blir goda kan den nya typen av fartgupp tillämpas även i större skala.

Den automatiska kameraövervakningen i Helsingfors utökas årligen fram till år 2024, då det i gatunätet finns över 70 automatiska övervakningskameror. Dessutom används övervakningskameror på landsvägar, exempelvis på Ring I. Kameraövervakning är ett utmärkt sätt att lugna ner trafiken i synnerhet på livligt trafikerade huvudleder och matargator och på kollektivtrafikens rutter. Avsmalningar av körbanan på vissa ställen, sidodirigering, refuger och cirkulationsplatser hör också till de lösningar som Helsingfors stad tillämpar, och avsikten är att göra paletten ännu mångsidigare under kommande år. Men fartgupparna är ändå som effektivast på ställen där man vill vara så säker som möjligt på att folk saktar farten, till exempel vid övergångsställen vid skolor. Där är det många barn som går över.



16.02.2022

Ärende/13

Farthindrens miljökonsekvenser (bl.a. utsläpp, vibrationer och buller) har också utretts bland annat i Storbritannien 2007 i rapporten Traffic Calming (Department for Transport, United Kingdom). Rapporten hänvisar också till många andra undersökningar i ämnet. Enligt rapporten är miljökonsekvenserna mångahanda och till exempel körsätt och förhållanden spelar en roll för hur stora konsekvenserna för miljön blir. I rapporten konstateras också att fastän vissa av sätten att lugna ner trafiken kan öka utsläppen per fordon brukar de också medföra minskade trafikmängder, och det kan uppväga utsläppsökningen per fordon.

Stadsmiljönämnden har gett ett utlåtande i ärendet. Svaret stämmer överens med utlåtandet.

Enligt 30 kap. 11 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av minst 15 ledamöter.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Suvi Rämö, förvaltningsexpert, telefon: 310 32174
suvi.ramo(a)hel.fi

Bilagor

1 Valtuutettu Nuutti Hyttisen aloite

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 31.01.2022 § 67

HEL 2021-007739 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Suvi Rämö, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 32174

Postadress

PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon

+358 9 310 1641

Telefax**FO-nummer**

0201256-6

Kontonr

FI0680001200062637

Moms nr

FI02012566



16.02.2022

Ärende/13

suvi.ramo(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 12.10.2021 § 558

HEL 2021-007739 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Moottoriajoneuvojen energiankulutus on pienimmillään tasaisella ajonopeudella ajettaessa. Sähköautot ja hybridautot pystyvät lisäksi ottamaan talteen energiaa nopeuden hidastuessa ja jarruttaessa. Sähköautot eivät luonnollisesti aiheuta myöskään suoria pakokaasupäästöjä ympäristöön ja hybridien päästöt ovat yleensä vähäisempiä kuin polttomoottoriautojen. Myös sähkömoottorin aiheuttama melu on huomattavasti vähäisempää kuin polttomoottoriautoilla. Sähköautot ja hybridit ovat yleistymässä jatkuvasti ja myös valtion tasolla tehtävät toimet ohjaavat kysyntää niiden suuntaan. Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassa on 30 liikenteeseen liittyvää toimenpidettä, jotka liittyvät muun muassa kestävien kulkumuotojen käyttöön, liikenteen hinnoitteluun, täydentyvään kaupunkirakenteeseen, ajoneuvoteknologian muutokseen, sataman päästöjen vähentämiseen sekä uusiin liikumispalveluihin ja liikkumisen ohjaukseen. Yksi tehokas keino vähentää moottoriajoneuvoliikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia on liikennesuoritteiden vähentäminen ja liikkumisen ohjaaminen kestäviin kulkumuotoihin.

Suojateiden turvallisuutta ja hidasteiden vaikutusta niihin tutkittiin vuonna 2019 valmistuneiden Helsingin kaupungin laatimien Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteiden yhteydessä. Helsingin suojateilla tapahtui vuosina 2013–2017 yhteensä 249 poliisin tietoon tullutta jalankulkijoiden henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Suojateiden tyypit jakaantuvat näissä onnettomuuksissa siten, että lähes yhtä suuret osuudet olivat suojateilla pelkin merkinnöin varustetuna ja liikennevalo-ohjatuilla suojateilla, noin kolmasosa kummallakin. Keskisaarekkeellisten suojateiden osuus onnettomuuspaikoista oli noin 30 %. Liikenneympyrän suojateilla tapahtui 2,4 % onnettomuuksista. Korotetuilla suojateilla ja rakenteellisten hidasteiden yhteydessä olevilla suojateilla tapahtuneet onnettomuudet olivat erittäin harvinaisia. Niitä tapahtui viiden vuoden aikana vain neljä, jolloin osuus onnettomuuksista oli 1,6 %.

Kuolemaan johtaneita jalankulkijoiden liikenneonnettomuuksia tapahtui Helsingissä vuosina 2008–2017 yhteensä 36, joista 25 tapahtui suoja-



teillä eli lähes 70 %. Yli puolet onnettomuuksista sattui liikennevalo-ohjatuilla suojateilla. Pelkin merkinnöin varustetulla suojatiellä tapahtui kuusi kuolemaan johtanutta onnettomuutta ja keskisaarekkeellisilla viisi. Liikenneympyrässä olevalla suojatiellä oli kuollut yksi henkilö. Tutkimusjakson kymmenen vuoden aikana Helsingissä ei ollut kuollut yhtään ihmistä korotetulla suojatiellä tai hidastein varustetulla suojatiellä. Selvityksen perusteella rakenteellisin hidastein varustettujen suojateiden turvallisuustaso on selvästi paras.

Hidasteiden suunnittelu -suunnitteluohje (Liikenneviraston ohjeita 35/2017) on julkaistu vuonna 2017. Julkaisussa mainitaan, että ohje koskee maanteiden hidasteiden suunnittelua. Ohjetta noudatetaan suunniteltaessa liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä maantieverkolle. Ohjetta voidaan käyttää soveltuvin osin katuverkon liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä suunniteltaessa. Liikenneviraston ohje ei siten suoraan ole tarkoitettu kaupunkien katuverkolle eikä Helsingin kaupunki ole velvollinen noudattamaan ohjetta. Maantieverkolle tarkoitettujen ohjeiden eivät myöskään täysin sovellu suunnitteluohjeiksi tiiviisiin kaupunkiympäristöihin. Maantieosuudet, joissa käytetään hidasteita, sijoittuvat tyypillisesti pienempien kuntien taajamiin tai maantieosuuksiin, joiden lähellä sijaitsee enemmän maankäyttöä kuin muulla osalla maantietä. Kyseinen ympäristö ei siten ole täysin verrannollinen Helsingin katuverkon ja kaupunkiympäristön kanssa. Maanteillä painotetaan kuitenkin katuverkkoa enemmän pitkämatkaisen autoliikenteen sujuvuutta ja tyypillisesti maantietä ylittäviä jalankulkijoita on huomattavasti vähemmän kuin katuverkolla. Katuverkolla on hidasteiden lisäksi muutenkin runsaasti tilanteita, joissa joudutaan pysähtymään tai hidastamaan ajonopeutta, kuten suojatiet, risteykset, liikennevalot, ruuhkat ja linja-autopysäkit ajoradalla. Tasainen ajonopeus on useammin mahdollista moottoriväylillä ja pääkaduilla, joihin pitkämatkainen autoliikenne pyritään ohjaamaan ja joissa suurin osa moottoriajoneuvojen liikennesuoritteesta syntyy.

Myös Helsingissä käytössä olevissa liikenteen rauhoittamisperiaatteissa on ohjeistettu, että hidasteita rakennetaan rajoitetusti joukkoliikenteen reiteille ja niillä suositetaan joukkoliikenteelle paremmin soveltuvia hidasteita, kuten tyynyhidasteita. Lisäksi maaperäolosuhteiltaan sellaisille alueille, joissa aiheutuu liikaa tärinää hidasteiden vaikutuksesta, ei rakenneta hidastetöyssyjä. Liikenne- ja katusuunnittelupalvelussa on juuri kehitetty käytettäväksi korotetuilla suojateilla uudenlainen hidaste-tyyppi, joka on suunniteltu juuri paremmin soveltuvaksi joukkoliikenteen reiteille. Hidasteen korkeus on matalampi kuin nykyisin käytössä olevilla korotetuilla suojateilla ja viiste on pidempi, jolloin hidasteesta tulee loivempi. Lisäksi terävämpi viiste sijaitsee vain suojatien etupuolella ja hidasteen takareuna laskeutuu tasaisesti ajoradan tasoon. Tällöin saavutetaan haluttu turvallisuusvaikutus suojatielle, mutta haitalliset



vaikutukset tärinään ja esimerkiksi linja-autojen matkustusmukavuuteen ovat lievempiä. Uusi hidastetyyppi rakennetaan tänä vuonna koe-käyttöön ja hidasteen vaikutuksia tutkitaan nopeusmittauksin ennen-jälkeen -tutkimuksella. Mikäli kokemukset osoittautuvat hyviksi, voidaan uutta hidastetyyppiä alkaa soveltaa laajemminkin.

Automaattista kameravalvontaa ollaan lisäämässä vuosittain Helsinkiin vuoteen 2024 mennessä, jolloin katuverkolla on käytössä yli 70 automaattista kameravalvontapistettä. Lisäksi kameravalvontaa on käytössä maanteillä, kuten Kehä I:llä. Kameravalvonta on erinomainen liikenteen rauhoittamiskeino erityisesti vilkasliikenteisillä pää- ja kokoojaka-
duilla sekä joukkoliikenteen reiteillä. Ajouradan pistemäiset kavennukset, sivusiirtymät, keskisaarekkeet ja liikenneympyrät ovat myös kaikki käytössä olevia keinoja Helsingissä ja keinovalikoimaa pyritään monipuolistamaan tulevina vuosina. Hidasteiden tehokkuus on kuitenkin parhaimmillaan tilanteissa, joissa halutaan varmuudella hidastaa ajonopeutta tietyssä kohdassa, kuten koulun edessä olevalla suojatiellä, jota ylittää paljon lapsia.

Hidasteiden ympäristövaikutuksia (sisältäen muun muassa päästöt, tärinän ja melun) on selvitetty myös esimerkiksi vuonna 2007 julkaistussa Traffic Calming -raportissa (Department for Transport, Yhdistynyt kuningaskunta). Raportissa on viittauksia myös useisiin muihin aiheita käsitteleviin tutkimuksiin. Vaikutukset ovat moninaisia, ja esimerkiksi ajotavalla ja olosuhteilla on merkitystä toteutuneiden ympäristövaikutusten kannalta. Raportissa todetaan myös, että vaikka osa liikenteen rauhoittamisen keinoista voi kasvattaa ajoneuvokohtaisia päästöjä, ne yleensä myös vähentävät liikennemääriä, mikä voi kumota vaikutuksen.

Edellä mainituista syistä aloitteessa esitettyä uutta tutkimusta ei ole perusteltua toteuttaa. Kaupunki sen sijaan jatkaa muiden toimenpiteiden, kuten automaattisen kameravalvonnan ja loivempien hidastetyyppien käytön edistämistä jo suunnitellulla tavalla. Hidasteiden turvallisuusvaikutukset ovat tehtyjen tutkimusten perusteella niin merkittäviä, että niiden käyttöä ei ole perusteltua lopettaa kaupungin katuverkolla.

Esittelijä

va. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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