



Vastaus Eva Tawasolin ja 19 muun valtuutetun aloitteeseen nopeusrajoitusten madaltamisesta mm. koulujen tai terveyskeskusten lähellä

VD/10674/00.02.00.03/2021

TeA/HW/JV/MH/EP/OT/LS

Eva Tawasoli sekä 19 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Meillä on Vantaalla paljon upeita ihmisiä, mutta ei yhtään ylimääräistä! Siksi me valtuustoaloitteen allekirjoittaneet esitämme liikenneturvallisuuden parantamiseksi matalampien nopeusrajoitusten käyttöönottoa alueille, joissa on koulujen, palvelutalojen tai terveyskeskusten kaltaisia palveluita. Matalammilla nopeusrajoituksilla voimme parantaa tutkitusti liikenneturvallisuutta sekä vähentää mm. päästö- ja meluhaittoja. Esimerkiksi liikenneturvakeskus suosittelee kuntia siirtymään matalampiin nopeusrajoituksiin.

Liikenneturva kannustaa 23.9.2021 julkaisemassaan tiedotteessaan kuntia ottamaan käyttöön matalammat nopeusrajoitukset. Myös esimerkiksi Pyöräliitto on vaatinut taajama-alueiden nopeusrajoitusten madaltamista.

Vantaan tulisi ottaa Liikenneturvan suosittelemat matalammat nopeusrajoitukset käyttöön nykyistä laajemmin taajama-alueille kohdistuen erityisesti alueisiin, joilla on paljon kevyttä liikennettä autoliikenteen lisäksi. Lisäksi nopeusrajoituksia tulee alentaa alueilla, joissa on koulujen, palvelutalojen tai terveyskeskusten kaltaisia palveluita.

Perustelut

Ajonopeuksien rajoittaminen on tutkimusten mukaan tehokas keino ehkäistä onnettomuuksia. Noin puolet henkilövahinkoon johtavista onnettomuuksista tapahtuu taajama-alueilla. Esimerkiksi Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy on osoittanut tutkimuksessaan henkilövahinko-onnettomuuksien vähenevän 9 %, kuolemien 19 %, vakavia loukkaantumisten 13 % ja lievien loukkaantumisten 7 %, kun nopeusrajoitusta alennetaan 40 km/h vauhdista 30 km/h vauhtiin*. Esimerkiksi Espoossa, jonka kaduista 60 prosenttia on 30 km/h nopeusrajoituksen piirissä, esiintyy verraten vähän taajama-alueiden tieliikenneonnettomuuksia.

Turvallisuus paranee, kun ajoneuvon kuljettajalle jää merkittävästi enemmän pelivaraa ongelmatilanteissa. Nopeusrajoituksen madallus 40 km/h nopeudesta 30 km / h nopeuteen vähentää ajoneuvon pysähtymisaikaa kuivissa olosuhteissa 33 % ja märissä olosuhteissa 39 % (oletuksena kuljettajan 1 s reaktioaika). Lumisella tai jäisellä tiellä ero jarrutusmatkoissa on vielä suurempi. Lisäksi tietenkin myös törmäysvoimat pienenevät moninkertaisesti vauhdin laskiessa.

Nopeuden rajoittamisella voi olla myös päästöjä ja melua vähentävä vaikutus. Tasaisemman liikennevirran takia typenoksidi- ja CO₂-päästöt ovat 30 km/h nopeuksilla n. 25 % matalammat kuin 50 km/h vauhdilla Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan teettämän selvityksen mukaan. Myös katupölyn leviäminen on vähäisempää pienemmillä nopeuksilla. Lisäksi 10 km/h nopeuden vähentäminen voi vähentää autoilun melutasoa useamman desibelin verran.

Nopeusrajoitusten laskulla on Liikenneturvan Kantar TNS Oy:n toteuttamissa kyselytutkimuksissa suomalaisvastaajien tuki. Liikenneturvan tilaamassa selvityksessä 62 % vastanneista luonnehtivat 30



km/h nopeusrajoitusta turvallisiksi. Lisäksi vastanneista 23 % kuvasi rajoitusta sujuvaksi ja 19 % miellyttäväksi. Vain 30 % vastanneista luonnehti rajoitusta liian hitaaksi ja 8 % epämiellyttäväksi. Lisäksi 80 % vastanneista toivoi kuntapäätäjien edistävän liikenneturvaa, johon nopeusrajoitusten lasku olisi toimiva ratkaisu.

Vantaan tulee edistää liikenneturvaa kaupungissa. Nopeusrajoitusten lasku on tähän tutkitusti tehokas keino, jolla on liikenneturvallisuuden lisäksi myös muita positiivisia vaikutuksia. Me allekirjoittaneet vaadimme selvitettävän nopeusrajoitusten alentamista kriittisissä kohteissa Liikenneturvan esityksen mukaisesti.

*Henkilövahinko-onnettomuuden vähenivät edellä luetelluilla prosenttilukemilla, vaikka todelliset ajonopeudet alenivatkin vain 3,5 km/h. Nopeusrajoitusten paremmalla valvonnalla olisi todennäköisesti saavutettavissa vieläkin merkittävämpiä tuloksia onnettomuuksien ehkäisyssä.”

Kaupunginvaltuusto 25.10.2021 § 14

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Kaupunkiympäristön toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehdään Vantaalla töitä päivittäin, monella eri tasolla ja monin eri keinoin. Nopeusrajoitukset luovat pohjan turvalliselle liikkumisympäristölle ja alhaiset nopeusrajoitukset ovat merkittävä tekijä etenkin alueilla, joissa liikkuu paljon kävelijöitä ja pyöräilijöitä.

Vantaalla on lähivuosina systemaattisesti alennettu asuinalueiden tonttikatujen nopeusrajoitus 30 km/h koko kaupungissa. Lisäksi nopeusrajoituksia on alennettu kaduilla tarpeen mukaan, ja nopeusrajoitus 30 tai 40 km/h on nyt noin 80 prosentilla Vantaan katuverkosta. Vantaan kaduista 53 prosenttia on 30 km/h nopeusrajoituksen piirissä.

Ehdotuksenne matalampien nopeusrajoitusten laajemmasta käyttöön otosta, etenkin alueilla, joilla on paljon jalankulkua ja pyöräliikennettä sekä palvelukohteita on erittäin kannatettava. Käynnistämme alkuvuodesta 2022 työn, jossa määritellään Vantaan liikenteen rauhoittamisen periaatteet ja laaditaan konkreettinen toimenpideohjelma liikenneympäristön turvallisuuden parantamiseksi.

Kaupunginhallitus 17.1.2022 § 35

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa Eva Tawasolille ja 19 muulle valtuutetulle aloitteen allekirjoittaneelle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite:



- Eva Tawasolin ja 19 muun valtuutetun allekirjoittama aloite nopeusrajoitusten madaltamisesta mm. koulujen tai terveyskeskusten lähellä

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

liikenneinsinööri Olli Tamminen, puh. 043 827 1043, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi