**HEL 2021-003269**

Autoliiton Helsingin seudun osasto, joka on toiminut vuodesta 1919 lähtien liikenteen turvallisuuden edistämiseksi, kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä Helsingin Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmasta vuosille 2022-2026.

Ohjelmaluonnos perustuu kovasti jalankulkuliikenteeseen ja polkupyöräilyyn. Tuntuu siltä, että ohjelman laatijat ovat suorastaan tarkoituksella jättäneet henkilöautoliikenteen hyvin vähälle huomiolle puhumattakaan jakeluliikenteestä, mikä on kaupungin toiminnan ja elinvoimaisuuden kannalta täysin olennainen liikennemuoto. Myös raskaan liikenteen läpikulku satamista ulosmenoteille on jäänyt huomioimatta.

Jopa ohjelmaraportin otsikkokuva on oireellinen. On onnistuttu saamaan kuvaan Helsingin ydinkeskustassa risteys, jossa näkyy pelkästään jalankulkijoita sekä yksi pyöräilijä ja yksi sähköpotkulautailija. Lisäksi mukaan on mahtunut kolme raitiovaunua, mutta ainoa auto seisoo punaisissa valoissa raitiovaunun takana. Ei tämä anna oikeaa kuvaa Helsingin keskustan liikenteestä. Toisaalta taas sivun 14 iltakuvassa ei näy jalankulkijoita tai joukkoliikennettä, vain auton valoja. Mitä tällä halutaan viestittää?

Pyysitte kuvaamaan miten esitetyt toimenpiteet vaikuttavat organisaatiomme toimintaan. No ei mitenkään, Autoliiton Helsingin seudun osasto jatkaa sääntömääräistä toimintaansa autoilijoiden edunvalvojana ja liikenneympäristön tarkkailijana ja turvallisuuden edistäjänä.

Kaikesta huolimatta ohjelmassa esitetään paljon hyviä ajatuksia turvallisuuden kehittämisestä, mutta seuraaviin kohtiin haluamme kiinnittää huomiota:

**Kadunylityspaikoista**

Kadunylitysten turvallisuuden parantamiseksi esitetään lukuisia toimenpiteitä. Luettelosta kuitenkin puuttuu kaikkein tärkein eli se, että suojatietä lähestyvälle autoilijoille annetaan mahdollisuus havaita suojatien olemassaolo mahdollisimman ajoissa.

Suojatiet pitäisi varustaa sekä suojatieliikennemerkein että ajoratamaalauksin. Suomen ilmasto huomioiden pelkät maalaukset eivät ole aina havaittavissa. Liikennemerkit ja maalaukset olisi pidettävä myös hyvässä kunnossa. Tällä hetkellä kunnossapito on monin paikoin ala-arvoista.

Suojatiet tulee valaista muusta katuvalaistuksesta eroavasti niin, että jo kaukaa pystyy havaitsemaan edessä olevan suojatien.

Kaiken tämän lisäksi suojateiden määrää pitäisi vähentää nykyisestään ja sijoitusta harkita, jolloin ne kiinnittäisivät enemmän huomiota, eikä pääkaduilla saisi olla yhtään suojatietä ilman valo-ohjausta.

**Liikenteen rauhoittamisesta**

Liikenteen rauhoittamiskeinoja ovat suunnitelman mukaan muun muassa ajonopeuksien hidastaminen (ilmeisesti nopeusrajoitukset ja hidasteet), läpiajon hillitseminen (ilmeisesti läpiajokieltojen lisääminen) ja liikennemäärien vähentäminen (ilmeisesti erilaiset autoilun vaikeuttamistoimenpiteet sekä pysäköinti- ja jopa ruuhkamaksut).

Ajonopeuksien hillitseminen on koulujen ja vilkkaiden kadunylityspaikkojen kohdalla perusteltua, mutta yleisesti ottaen liikenteen rauhoittaminen viittaa autoliikennettä vaikeuttaviin toimenpiteisiin.

Tällaisten toimenpiteiden toteuttaminen ei ole oikein, koska henkilöautoilu on koko pääkaupunkiseudun tärkein liikennemuoto *(Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, HSL 2019)* ja asukkaiden enemmistölle elämän välttämättömyys.

Henkilöautoilua ei tule ehdoin tahdoin vaikeuttaa, vaikka se näyttää olevan eräs ohjelman kantava ajatus. Autoliikenteen vaikeuttaminen haittaa myös jakeluliikennettä ja samalla näivettää keskustan liike-elämää, koska se karkottaa ostovoimaisia asiakkaita, mistä on olemassa myös näyttöä.

Autoilijoiden kannalta nopeusrajoitusten pitää olla loogisia siten, että autoilija voi ympäristöstä mieltää millaisen rajoituksen alueella ollaan ilman, että saman korttelikadun varrella voi olla useampi eri nopeusrajoitus. Tarpeeton nopeusmittarin seuraaminen vie huomion ympäristöstä eikä edistä tarkoitettua turvallisuutta.

**Polkupyöräilystä**

Pyöräteiden ja ajoratojen risteyskohdat ovat vaarallisia. Erityisesti paikat, joissa ajorataa käyttävä liikenne kääntyy risteyksessä oikealla ja vieressä oleva pyörätie jatkaa samansuuntaisesti suoraan jatkuvan kadun vieressä, ovat ajoneuvojen kuljettajille hankalia. Mahdollisuuksien mukaan tällaisissa paikoissa pitäisi pyöräliikenteen nopeutta hidastaa rakenteellisin keinoin.

Yksi mahdollisuus on viedä ylityspaikka – siellä missä se on mahdollista - risteävällä kadulla hieman pidemmälle suoraan menevän ajoradan vierestä. Autoilijoille pitää antaa mahdollisuus havaita lähestyvät pyöräilijät ajoissa.

Ohjelmassa ehdotetaan kokeiltavaksi pyöräliikenteen vihreää aaltoa. Kaiken järjen mukaan se heikentäisi moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuutta ja omalta osaltaan aiheuttaisi liikenteeseen ruuhkautumista ja lisäisi päästöjä.

On vaikea nähdä, millä tavoin pyöräliikenteen vihreä aalto kohentaisi liikenneturvallisuutta. Muulle liikenteelle siitä aiheutuva haitta on todennäköisesti kohtuuton. Suunnitelma toteutuessaan lisäisi pyöräilijöiden vauhtia ja vaaraa myös jalankulkijoille.

**Keskustatunnelista**

Keskustatunneli eli maanalainen kokoojakatu, joka yhdistää itä-länsisuuntaiset väylät Helsingin keskustan ali, parantaisi monin tavoin liikenneturvallisuutta. Se keventäisi liikennepaineita ydinkeskustassa ja lisäisi myös viihtyisyyttä ja kaiken muun ohella olisi suuri ympäristöteko.

Itse asiassa tunnelin toteuttaminen olisi ainoa realistinen tapa ratkaista Helsingin kasvavan liikenteen haasteet. Vaikka henkilöautoilua kuinka rajoitettaisiin, kasvavassa kaupungissa liikenne tulee lisääntymään, samoin läpikulkuliikenne satamista. Turvallisin liikenneyhteys Länsisatamasta pohjoisen ja idän suuntaan on maan alla

Valitettavasti keskustatunnelin suunnitteleminen on Helsingin kaupungin toimesta keskeytetty. Päätös pitää kumota ja suunnittelua on ohjelmakauden aikana jatkettava lopullisena tavoitteena aloittaa tunnelin rakentaminen vielä tällä vuosikymmenellä. Ajatus pitäisi ehdottomasti lisätä ohjelmaan, jotta päätöksentekoelimille tulee tarve ottaa asia pikimmiten käsiteltäväksi.

Autoliiton Helsingin seudun osasto ry

Hannu Hänninen, puheenjohtaja Kari Tornivaara, sihteeri