

Tekninen lautakunta 02.03.2022 § 18

§ 18

Automaattisen liikenneturvallisuusvalvonnan käyttö kaduilla liikenneturvallisuuden parantamiseksi

Valmistelijat / lisätiedot:
Nyberg Johanna
Markkola Jenny
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Vaihde 09 816 21

Päätösehdotus

Kaupunkitekniiikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta

1. hyväksyy automaattisen liikenneturvallisuusvalvonnan yhdeksi keinoksi liikenneturvallisuuden parantamiseksi
2. hyväksyy liitteenä olevat automaattisen liikenneturvallisuusvalvonnan sijoittamisen periaatteet ohjeellisina.
3. päättää, että automaattisen liikenneturvallisuusvalvonnan toteutetuista kohteista tuodaan vuosittain raportti lautakunnalle.

Sovelletut oikeusohjeet:

Espoon kaupungin hallintosääntö / Osa I / 4, 11 § kohta 3.

Käsittely

Asia käsiteltiin kokouksen alussa ennen 12 §:ää.

Keskustelun kuluessa esittelijä lisäsi päätösehdotukseen kohdan kolme.

Keskustelun jatkuessa Heidi Hanhela ehdotti Hannu Heikkisen kannattamana, ettei lautakunta hyväksy päätösehdotusta.

Heikki Seppä, Mikael Sorri ja Pauliina Ilkko-Ervasti ilmoittivat kannattavansa esittelijän ehdotusta.

Fred Granberg ehdotti Ulla Palomäen kannattamana, että asia jätetään pöydälle.

Puheenjohtaja totesi, että lautakunnan tulee äänestää pöydällepanosta. Puheenjohtaja ehdotti, että äänestys suoritetaan nimenhuutoäänestyksenä siten, että asian käsittelyn jatkamista kannattavat äänestävät ”jaa” ja pöydällepanoehdotusta kannattavat äänestävät ”ei”. Puheenjohtajan ehdotus äänestysmenettelyksi hyväksyttiin yksimielisesti.

Äänestyksessä asian käsittelyn jatkamista kannattivat Aulikki Pentikäinen, Heidi Hanhela, Pauliina Ilkko-Ervasti, Ulla Palomäki, Heikki Seppä, Tommi

Halkosaari, Merja Vuori, Camilla Lindy, Mikael Sorri ja Marjaana Siivola, yhteensä 10 ääntä. Pöydällepanoa kannattivat puolestaan Simo Grönroos, Hannu Heikkinen ja Fred Granberg, yhteensä kolme ääntä. Lautakunta päätti jatkaa asian käsittelyä.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että lautakunnan tulee äänestää asiasta. Puheenjohtaja ehdotti, että äänestys suoritetaan nimenhuutoäänestyksenä siten, että esittelijän ehdotusta kannattavat äänestävät ”jaa” ja Hanhelan ehdotusta kannattavat äänestävät ”ei”. Puheenjohtajan ehdotus äänestysmenettelyksi hyväksyttiin yksimielisesti.

Äänestyksessä esittelijän ehdotusta kannattivat Simo Grönroos, Aulikki Pentikäinen, Pauliina Ilkko-Ervasti, Ulla Palomäki, Heikki Seppä, Fred Granberg, Tommi Halkosaari, Merja Vuori, Camilla Lindy, Mikael Sorri ja Marjaana Siivola, yhteensä 11 ääntä. Hanhelan ehdotusta kannattivat puolestaan Heidi Hanhela ja Hannu Heikkinen, yhteensä kaksi ääntä.

Puheenjohtaja totesi lautakunnan hyväksyneen esittelijän ehdotuksen.

Päätös

Tekninen lautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen.

Selostus

Taustaa

Automaattisen kameravalvonnan ensisijaisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta. Automaattisella liikenneturvallisuusvalvonnalla voidaan vähentää liikenneonnettomuuksia, jotka aiheutuvat ylinopeudesta tai punaista päin ajamisesta. Näiden lisäksi voidaan valvoa ajoneuvoryhmärajoituksia, painorajoituksia ja muita liikenne rikkomuksia. Mikäli valvontapisteitä sijoitetaan tarpeeksi kattavasti koko kaupungin alueelle, on tämän arvioitu alentavan ajonopeuksia ja parantavan liikennevalojen noudattamista muuallakin kuin valvotuilla katuosuuksilla. Tämä parantaa myös turvallisuuden tunnetta.

Kaupunkitekniikan keskus on valmistellut liitteenä olevan ehdotuksen automaattivalvonnan sijoittamisen periaatteista. Sijoittamisen periaatteet on käyty läpi Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen edustajien kanssa. Periaatteiden tavoitteena on, että kohteet sijoitettaisiin yhdenmukaisesti koko kaupungissa ja että jokaiselta valvontapisteeltä saataisiin mahdollisimman suuri hyöty liikenneturvallisuudelle. Periaatteet eivät sisällä suunnitelmaa kameroiden määrästä tai tarkkaa suunnitelmaa valvottavista kohteista. Mahdolliset tulevat valvottavat kohteet suunnitellaan ja arvioidaan tapauskohtaisesti liitteenä olevien periaatteiden mukaisesti. Valvontapisteiden sijainnit merkitään liikenteenohjaussuunnitelmiin. Liikenteenohjaussuunnitelmat hyväksyy hallintosäännön mukaisesti infrapalvelupäällikkö.

Kaupunki sopii aina automaattivalvonnan toteuttamisesta poliisin kanssa. Kaupungin vastuulle kuuluu kamerapylvään, kamerakotelon ja muun infran rakentaminen ja ylläpito. Poliisi vastaa kameroiden hankinnasta, asentamisesta ja valvonnan suorittamisesta. Poliisi vaihtaa säännöllisesti kameroiden paikkoja, eli kaikki valvontapisteet eivät ole samanaikaisesti toiminnassa. Nyrkkisääntönä voidaan pitää, että yksi kamera siirretään viiden valvontapisteen välillä. Valvontapisteen rakentaminen maksaa kadunpitäjälle keskimäärin noin 10 000–15 000 €. Yhden kameran hankintahinta on noin 45 000 € (Poliisin osuus). Kaupunki vastaa ylläpitokustannuksista (noin 500 € kamera / vuosi).

Automaattisen liikenneturvallisuusvalvonnan sijoittamisen periaatteet

Kameran sijoittamiselle Espoon katuverkolle ehdotetaan kolme kriteeriä, joiden lähtökohtaisesti täytyy toteutua. Ensimmäinen kriteeri on alueellinen tasapaino, eli valvontapisteiden sijoittaminen eri puolelle Espoota. Toinen kriteeri on ymmärrettävyys, kamera on sijoitettava paikkaan, joka ymmärrettävästi parantaa liikenneturvallisuutta. Kadunkäyttäjällä pitää olla mahdollisuus alentaa nopeutta ennen kameraa. Kolmantena kriteerinä on se, että muut keinot liikenneturvallisuuden parantamiseksi eivät ole riittäviä tai yksinään soveltuvia kohteeseen (esimerkiksi rakenteellisten hidasteiden rakentaminen ei ole mahdollista). Valvonta on yksi liikenneturvallisuutta parantava keino muiden joukossa. Muita arvioitavia liikenteenhallinnan keinoja ovat aina mm. hidasteet, nopeusnäytöt, kavennukset, liikennevalot, näkemäesteiden poisto, suojateiden varoitusjärjestelmät, valaistuksen parantaminen, kunnossapidon tehostamien sekä liikennemerkeillä tai tiemerkinnoilla tehtävät toimenpiteet.

Näiden kolmen kriteerin lisäksi on myös kolme ohjeellista kriteeriä, joista vähintään yhden on täyttyvä. Ensimmäinen ohjeellinen kriteeri on onnettomuusriski. Kameralla parannetaan liikenneturvallisuutta kohteissa, joissa on sattunut (useita / vakavia) onnettomuuksia, todettuja ylinopeuksia tai voidaan parantaa koetun turvallisuuden tunnetta. Kameralla voidaan myös valvoa ylinopeuksia kaduilla, joiden geometria mahdollistaa ylinopeuksia, jotka voivat johtaa vakaviin onnettomuuksiin.

Toinen kriteeri on liikennemäärä. Automaattivalvonta kohdistetaan ensisijaisesti pää- ja kokoojakaduille, joissa on suuri liikennemäärä. Kameroita ei sijoiteta hiljaisille tonttikaduille tai vähäliikenteisille kaduille. Kamera voidaan sijoittaa kohteeseen, jossa on runsaasti jalankulkua ja pyöräilyä ajoradan tuntumassa / risteyskohdissa tai kohteeseen, jossa on runsaasti raskasta liikennettä suhteessa muihin kulkumuotoihin.

Kolmannessa ohjeellisessa kriteerissä huomioidaan muut näkökulmat. Siinä tarkastellaan, tukeeko kadun luonne nopeusrajoituksia esimerkiksi väljällä mitoituksella erikoiskuljetusreitillä. Siinä huomioidaan myös alueellinen luonne, eli se onko alueella erikoiskohteita, kuten koulu tai hoitolaitos tai paljon toimintoja. Kriteerissä korostetaan kaupunkikeskustan tai taajama-alueen alkamista (kaupunkimaisen ympäristön alkupisteen ”porttivaikutelma”).

Automaattinen liikenneturvallisuusvalvonta ei sovellu kohteisiin, jotka ovat liian lähellä asutusta, tunnelin sisäpuolisille alueille tai keskinopeuden valvontaan, salaman kirkkauden aiheuttaman häiritsevyyden tai potentiaalisen vaaratilanteen takia. Kamera ei myöskään sovi tilanteisiin, joissa on tarve yhdistellä useampia eri järjestelmiä (kustannusmielessä huono, eikä näistä ole juuri käytännön kokemuksia). Myös ympärillä olevat heijastavat pinnat voivat estää sijoittamisen (esim. heijastava metalli). Automaattivalvonnalla voidaan valvoa myös joukkoliikennekadun käyttöä. Tämä päätös tai liitteenä olevat automaattivalvonnan sijoittamisen periaatteet eivät koske joukkoliikennekadun valvontaa, sillä joukkoliikennekadun valvonnassa kyse on kaavan toteuttamisesta, jolloin kameran sijoitus on riippuvainen kaavaratkaisusta. Juuri valmistuneelle Salinpellontien joukkoliikennekadulle tullaan kevään 2022 aikana asentamaan poliisin kameravalvontaa valvomaan joukkoliikennekadun käyttöä. Joukkoliikennekaistojen väärinkäytön valvonnalla voidaan parantaa joukkoliikenteen sujuvuutta ja toimivuutta.

Päätöshistoria

Liitteet

- 1 Automaattisen liikenneturvallisuusvalvonnan sijoittamisen periaatteet Espoossa

Oheismateriaali

Tiedoksi