Esteettömyys ja saavutettavuus liikennejärjestelmäsuunnittelussa 27.8.2026 työpajan ennakkomateriaali

Tervetuloa työpajaan!

- Tässä materiaalissa esitellään alustavia toimenpiteitä, jotka on jaettu viiden teeman alle. Tilaisuudessa jakaudumme pienryhmiin käsittelemään toimenpiteitä näiden teemojen mukaan. Teemat ovat:
  - Liikennepalvelut
  - Joukkoliikenteen käytettävyys ja houkuttelevuus
  - Kävely ja pyöräily
  - Esteettömyys ja yhdenvertaisuus
  - Taloudelliset ja sääntelykeinot

- Toimenpiteet käydään läpi pienryhmissä, joten niihin ei tarvitse perehtyä etukäteen. Halutessanne voitte kuitenkin tutustua niihin jo ennen tilaisuutta.

- Toimenpiteet ovat tässä vaiheessa alustavia, ja niitä on tarkoitus kehittää saadun palautteen perusteella. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistellaan usean tahon yhteistyönä ja lopulliseen suunnitelmaan valitaan valmistelun edetessä osa ehdotetuista toimenpiteistä.

- Toivomme näkemyksiänne siitä, miten toimenpiteet vaikuttaisivat teidän tai edustamienne ryhmien liikkumiseen ja arkeen, miten niitä voisi kehittää ja mitkä niistä ovat mielestänne tärkeimpiä.

Teemapaketti: Liikennepalvelut

1. Parannetaan joukkoliikenneyhteyksiä sosiaali- ja terveyspalveluihin
2. Robottibussit: Automaattisen joukkoliikenteen kokeilut
3. Kutsujoukkoliikenne osana matkaketjuja
4. Nopeat runkobussiyhteydet eli superbussit
5. Pikaraitiotieverkon kehittäminen
6. Kimppakyytien edistäminen

Toimenpiteet ovat alustavia ja tarkentuvat valmistelun aikana. Lopulliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan valitaan osa toimenpiteistä.

1. Parannetaan joukkoliikenneyhteyksiä sosiaali- ja terveyspalveluihin

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Helpotetaan lippujen ostoa ja tiedon saamista matkoilla, joilla on useita joukkoliikenteen järjestäjiä (esim. HSL ja VR)
- → Keski-Uudenmaan hyvinvointialueella parannetaan joukkoliikenteen poikittaisyhteyksiä alueen itä- ja länsiosien välillä
- → Itä-Uudenmaan hyvinvointialueella parannetaan joukkoliikenneyhteyksiä Sipoon ja Porvoon välillä
- → Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueella parannetaan joukkoliikenneyhteyksiä HSL-alueen ja muun Länsi-Uudenmaan välillä

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Toimivat liikenneyhteydet sosiaali- ja terveyspalveluihin ovat yhä tärkeämpiä, koska väestö ikääntyy ja palveluverkko keskittyy. Joukkoliikenneyhteyksiä pitää parantaa, jotta myös autottomat asukkaat pääsevät palveluihin.
- → Helsingin seudulla toimii neljä hyvinvointialuetta: Itä-Uudenmaan hyvinvointialue, Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue, Keski-Uudenmaan hyvinvointialue, Vantaa-Keravan hyvinvointialue. Helsingin kaupunki ja HUS eli Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri järjestävät Helsingin terveyspalvelut.
- → Vantaa-Keravan hyvinvointialueella sekä Helsingissä HSL järjestää joukkoliikenteen. Muilla hyvinvointialueilla on monta joukkoliikenteen järjestäjää. Joukkoliikenteellä voi olla vaikeaa päästä palveluihin. Joukkoliikenneyhteyksiä ei ole tai ne ovat hitaita. Yhdelle matkalle tarvitaan useampi lipputuote.

2. Robottibussit: Automaattisen joukkoliikenteen kokeilut

Mitä ovat robottibussit?

Itseohjautuvat robottibussit ovat autonomisia ajoneuvoja, jotka kykenevät liikkumaan tiellä ilman ihmisen ohjausta. Ne käyttävät erilaisia teknologioita, kuten antureita, kameratekniikkaa, lidar-järjestelmiä ja tekoälyä havaitakseen ympäristön, navigoidakseen reitillä ja tehdäkseen päätöksiä liikenteessä.

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Kokeillaan ilman kuljettajaa toimivaa automaattista joukkoliikennettä eli robottibusseja lyhyillä matkoilla, esimerkiksi juna- tai metroasemille.
- → Kohdennetaan palvelua alueille ja ajankohtiin, joilla on vähän muuta joukkoliikennettä.
- → Kokeilut tuottavat tietoa kustannuksista, vaikutuksista käyttäjiin sekä operointimalleista ennen laajempia ratkaisuja. Tavoitteena on yhdistää robottibussit osaksi joukkoliikennettä.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Robottibussit voivat parantaa saavutettavuutta, palvelutasoa ja matkaketjuja erityisesti siellä, missä perinteinen joukkoliikennepalvelu on kallista ja hankalaa järjestää. Automaation myötä voidaan myös kehittää uusia palveluita liikuntarajoitteisille, kun kuljettaja voi keskittyä matkustajien avustamiseen ajamisen sijaan.

3. Kutsujoukkoliikenne osana matkaketjuja

Mitä on kutsujoukkoliikenne?

→ Kutsujoukkoliikenteellä tarkoitetaan kotiin tilattavaa kyytipalvelua pikkubusseilla.

Mitä toimenpiteessä tehdään?

→ Toimenpiteessä kokeillaan ja pilotoidaan kutsujoukkoliikennettä eri kohteissa ja tilanteissa. Kokeiluissa kerättyä ymmärrystä hyödynnetään kutsujoukkoliikenteen kehittämisessä osana matkaketjuja.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

→ Joukkoliikenteen järjestäminen ei ole kaikilla alueilla kustannustehokasta esimerkiksi harvan asutuksen tai haastavan tieverkon vuoksi. Kutsupohjaisilla ratkaisuilla voidaan tarjota täydentäviä ja nopeita yhteyksiä esimerkiksi lähimmälle HSL:n runkoyhteyden pysäkille tai asemalle. Kutsupohjainen joukkoliikenne toimii myös ratkaisuna niinä vuorokaudenaikoina, kun joukkoliikenteen vuorovälit ovat harvemmat.

→ Kutsujoukkoliikenne hyödyttää erityisesti haja-asutusalueilla asuvia, joilla ei ole käytössä omaa autoa. Toimenpiteet mahdollistavat kulkemisen ilman omaa henkilöautoa esimerkiksi kauppaan, terveyskeskukseen tai lähimmälle juna-asemalle.

4. Nopeat runkobussiyhteydet eli superbussit

Mikä on superbussi?

Superbussi on korkealaatuinen, omalla kaistallaan kulkeviin kaksinivelbusseihin perustuva järjestelmä, jollaista ei vielä ole käytössä Suomessa. Superbussia on selvitetty vaihtoehtona ratikalle esimerkiksi Turussa ja Vantaalla.

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Kehitetään superbussiyhteyksiä seudullisesti keskeisille käytäville, joilla on suuri kysyntä ja merkittävä joukkoliikenteen kehittämistarve
- → Määritellään superbussien palvelutaso ja toteutusperiaatteet (mm. omat kaistat, etuudet, pysäkkiratkaisut, vuorotiheys)
- → Suunnitellaan käytävittäin tarvittavat infrastruktuuri- ja liikennejärjestelyt
- → Toteutetaan järjestelyt vaiheittain ja kehitetään palvelutasoa kysynnän kasvaessa
- → Varmistetaan, että ratkaisut sopivat yhteen tulevaisuuden raideliikenteen kehittämisen kanssa

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Nykyinen bussiliikenne ei kaikilta osin pysty tarjoamaan riittävän nopeaa ja luotettavaa palvelua seudun sisäisillä poikittaisilla ja säteittäisillä yhteyksillä, joilla raideliikenteen toteutus ei ole lyhyellä aikavälillä mahdollista, mutta matkustajapotentiaali on suuri.
- → Korkeatasoiset runkobussijärjestelmät (superbussit) mahdollistavat raideliikenteen kaltaisen palvelutason alhaisemmilla investoinneilla, joustavan ja vaiheittain kehitettävän ratkaisun muuttuvaan kysyntään sekä raideratkaisuja nopeamman käyttöönoton.

5. Pikaraitiotieverkon kehittäminen

Mikä on pikaraitiotie?

Pikaraitiotie on moderni ja tehokas raitiovaunujärjestelmä. Perinteisestä raitiovaunusta poiketen se kulkee pääosin omalla kaistallaan, mikä mahdollistaa nopean ja häiriöttömän liikennöinnin. Pysäkkiväli on Helsingin kantakaupungin raitiotien pysäkkiväliä harvempi. Helsingin seudun ensimmäinen pikaraitiotie on linja 15.

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Helsingin seudun pikaraitiotieverkkoa kehitetään vaiheittain siten, että yksittäiset hankkeet muodostavat toimivan ja laajenevan kokonaisuuden.
- → Määritellään seudullinen pikaraitiotieverkon tavoitetila ja sen kehityspolku
- → Priorisoidaan ja aikataulutetaan hankkeet yhteisten kriteerien pohjalta (kysyntä, maankäytön kehitys, verkollinen merkitys)
- → Varmistetaan hankkeiden yhteensopivuus (kalusto, varikot, ohjausjärjestelmät, palvelutaso)
- → Toteutetaan hankkeet vaiheittain siten, että jokainen uusi osuus parantaa koko verkon toimivuutta
- → Sovitetaan yhteen muun joukkoliikenteen kanssa (liityntä, runkobussit, raideverkko)

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Pikaraitiotiet ovat keskeinen osa Helsingin seudun pitkän aikavälin joukkoliikennejärjestelmää ja maankäytön kehittämistä. Yksittäisten ratahankkeiden vaikuttavuus jää kuitenkin rajalliseksi, jos niitä toteutetaan irrallisina ilman selkeää verkostonäkökulmaa.
- → Verkostomaisella kehittämisellä saavutetaan parempi palvelutaso (useammat yhteydet ja vaihdottomat matkat), korkeampi käyttöaste ja parempi kustannustehokkuus, vahvempi kytkentä maankäyttöön ja keskusten kehittämiseen.
- → Lisäksi vaiheittainen eteneminen mahdollistaa investointien kohdentamisen vaikuttavimpiin kohteisiin ja vähentää taloudellista riskiä.

6. Kimppakyytien edistäminen

Mitä ovat kimppakyydit?

Kimppakyydeillä tarkoitetaan kyydin tarjoamista omalla autolla samaan suuntaan menevälle. Kimppakyytejä voidaan edistää esimerkiksi palvelualustojen kautta.

Mitä toimenpiteessä tehdään?

→ Kannustetaan seudun asukkaita kimppakyytien käyttöön viestintäkampanjoilla tai valittujen työpaikkojen, harrastusryhmien, kaupunginosayhdistysten tai muiden yhteisöjen kokeiluilla. Julkinen toimija voi olla toiminnan käynnistäjä tai tarjota tukea käynnistysvaiheessa.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

→ Suurin osa henkilöautomatkoista tehdään yksin. Jos kimppakyydit lisääntyvät, henkilöautojen täyttöaste kasvaa ja päästöt matkustajaa kohti vähenevät.

→ Liikkumismahdollisuudet ilman omaa autoa paranevat erityisesti haja-asutusalueilla.

→ Riskinä on, että kimppakyydit alkavat kilpailla joukkoliikenteen kanssa myös sellaisilla matkoilla, joihin joukkoliikenne olisi toimiva vaihtoehto, ja vähentävät näin joukkoliikenteen käyttöä.

Teemapaketti: Joukkoliikenteen käytettävyys ja houkuttelevuus

1. Joukkoliikenteen häiriönhallinnan kehittäminen
2. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus
3. Joukkoliikenteen ymmärrettävyys
4. Turvattomat tilanteet joukkoliikenteessä
5. Asemien ja asemanseutujen kehittämisohjelma
6. Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Toimenpiteet ovat alustavia ja tarkentuvat valmistelun aikana. Lopulliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan valitaan osa toimenpiteistä.

1. Joukkoliikenteen häiriönhallinnan kehittäminen

Mitä toimenpiteessä tehdään?

Parannetaan häiriöiden havaitsemista ja koko häiriötilanteen hoitamista liittyen häiriöiden käsittelyyn, liikenteen ohjaamiseen ja matkustajille tiedottamiseen:

- → Pyritään siihen, että häiriöistä kerrotaan mahdollisimman nopeasti ja ennakkoon silloin, kun se on mahdollista.
- → Varmistetaan, että matkustaja saa saman ja ymmärrettävän tiedon eri kanavissa: HSL-sovellus, Reittiopas, HSL.fi ja pysäkki- ja asemanäytöt sekä avoimet rajapinnat.
- → Kerrotaan häiriötilanteessa selkeästi, miten matkaa voi jatkaa ja mitä vaihtoehtoisia reittejä tai yhteyksiä on tarjolla.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Joukkoliikenteen kilpailukyky perustuu paitsi nopeuteen ja vuoroväliin, myös luotettavuuteen. Häiriöt, työmaat ja poikkeusjärjestelyt heikentävät asiakaskokemusta nopeasti, jos tieto ei ole oikea-aikaista, yhdenmukaista ja helposti ymmärrettävää.
- → Häiriönhallinnassa on mukana useita toimijoita ja järjestelmiä, joten sujuva yhteistyö ja tiedonkulku ovat ratkaisevia. Tämä korostuu erityisesti suurten työmaiden ja muiden verkon muutosten aikana.
- → Toimenpide yhdistää matkustajille annettavan tiedon ja liikenteen häiriötilanteiden hallinnan kehittämisen.

2. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Parannetaan eri joukkoliikennetoimijoiden matkatiedon sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta.
- → Helpotetaan eri toimijoiden liikennepalvelujen yhdistämistä samaan matkaan, myös pidemmillä matkoilla.
- → Kehitetään junaliikenteen lippuyhteistyötä HSL-alueen ja muun junaliikenteen välillä.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Joukkoliikenteen lippujärjestelmien yhteentoimivuus on keskeistä matkustuksen sujuvuuden kannalta. Tavoitteena on, että maksaminen ja matkasta saatava tietoa ovat sellaisessa muodossa, että matkustaminen erilaisten alueiden sisällä ja yli aluerajojen olisi mahdollisimman helppoa ja sujuvaa.
- → Lippujen maksutavat ovat kehittyneet, ja ne vaihtelevat viranomaisalue- ja liikennöitsijäkohtaisesti. Eri joukkoliikenteen lippu-, maksu- ja matkatietojärjestelmät eivät vielä kaikilta osin toimi saumattomasti yhteen. Maksaminen ja matkatiedon käyttö ovat muuttuneet yhä digitaalisemmiksi, käteisen käyttö on poistumassa ja digitaalisten reittioppaiden ja mobiilisovellusten suosio on kasvanut. Näillä sovelluksilla voi usein myös hankkia ja osoittaa matkustusoikeuden.

3. Joukkoliikenteen ymmärrettävyys

Mitä toimenpiteessä tehdään?

Toimenpiteessä parannetaan joukkoliikenteen käytettävyyttä ja saavutettavuutta erityisesti niille käyttäjäryhmille, joille järjestelmä ei ole entuudestaan tuttu tai järjestelmän sisäistämisessä on esteitä.

- → Tehdään joukkoliikenteen käytöstä, matkatiedosta ja opastuksesta helpommin ymmärrettävää ja saavutettavaa, esimerkiksi selko- ja monikielisyyttä kehittämällä.
- → Tunnistetaan käyttäjäryhmiä, joilla on muita korkeampi kynnys käyttää joukkoliikennettä sen vierauden tai ymmärrettävyyden osalta.
- → Pilotoidaan kohdennettuja ohjaus- ja neuvontatoimenpiteitä tunnistetuille kohderyhmille (esim. uusille asukkaille)
- → Varmistetaan, että kehittämistoimet tukevat kaikkien käyttäjäryhmien liikkumismahdollisuuksia.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

Joukkoliikenne toimii vain, jos sitä on helppo käyttää. HSL alueen väestö moninaistuu jatkuvasti, mikä vaatii erilaisten ryhmien tunnistamista ja järjestelmän saavutettavuuden jatkuvaa kehittämistä. Osa käyttäjistä kohtaa palvelussa korkeampia käytön kynnyksiä, jotka liittyvät esimerkiksi tiedon ymmärrettävyyteen, palvelujen monimutkaisuuteen tai järjestelmän vierauteen. Näiden esteiden poistaminen:

- → lisää joukkoliikenteen käyttöä
- → parantaa saavutettavuutta
- → tukee yhdenvertaisuutta
- → hyödyttää laajasti kaikkia käyttäjiä, ei vain yksittäisiä ryhmiä.

4. Turvattomat tilanteet joukkoliikenteessä

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Selkeytetään matkustajille, miten toimitaan, jos kokee tai havaitsee häirintää tai turvattomuutta joukkoliikenteessä.
- → Tehdään selväksi, mistä eri tilanteissa saa apua ja keneen tulee ottaa yhteyttä.
- → Yhtenäistetään toimintatapoja ja niistä viestimistä koko seudulla, jotta ohjeet ovat selkeitä ja helposti löydettävissä.
- → Kannustetaan viestinnällä muut huomioon ottavaan käyttäytymiseen joukkoliikenteessä.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Turvallisuuden tunne vaikuttaa siihen, miten eri ihmiset uskaltavat ja pystyvät käyttämään joukkoliikennettä. Häirintä ja turvattomuuden kokemukset voivat vaikuttaa erityisen paljon joidenkin käyttäjäryhmien liikkumiseen, vaikka vakavat tilanteet ovat harvinaisia.
- → Selkeät toimintaohjeet vähentävät epätietoisuutta ja lisäävät turvallisuuden tunnetta: matkustaja tietää, miten toimia, mistä saa apua ja mitä voi odottaa muilta. Yhteiset toimintatavat vahvistavat luottamusta siihen, että häirintätilanteisiin suhtaudutaan vakavasti ja turvallisuus on kaikkien yhteinen asia.
- → Seudullinen yhteistyö auttaa matkustajaa tietämään, miten häirintätilanteessa toimitaan matkan eri vaiheissa ja eri puolilla seutua.

5. Asemien ja asemanseutujen kehittämisohjelma

Mitä toimenpiteessä tehdään?

Muodostetaan seudullinen asemien ja asemanseutujen kehittämisohjelma, jossa parannetaan juna- ja metroasemien peruslaatua, viihtyisyyttä, turvallisuuden tunnetta ja liityntöjen toimivuutta. Kehitetään asemia niiden erilaiset tarpeet huomioiden esimerkiksi tärkeinä vaihtopaikkoina tai palvelujen keskittyminä.

- → Toimenpiteet kohdistuvat erityisesti odotusolosuhteisiin, talvikunnossapitoon, puhtauteen, valaistukseen, opastukseen, esteettömyyteen ja turvalliseen pyöräpysäköintiin.
- → Työssä profiloidaan asemat ja muut keskeiset joukkoliikenteen solmut: missä korostuu vaihtojen sujuvuus, missä asemanseutujen palvelut ja täydennysrakentaminen, missä autojen liityntäpysäköinti on perusteltua.
- → Samalla sovitaan priorisointi, vastuut ja rahoituspolku, jotta valtio ja kunnat voivat jatkaa asemien korjaus- ja parannustoimia johdonmukaisesti.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Huono asema heikentää koko joukkoliikennejärjestelmän mielikuvaa ja voi ohjata ihmisiä autoon, vaikka runkoyhteys olisi hyvä. Asemat ovat myös alueiden maamerkkejä ja portteja keskuksiin ja ne voivat vaikuttaa koko vaikutusalueensa imagoon. Hyvin hoidettu asema tukee palveluja, asumista ja investointien tehokasta hyödyntämistä.
- → Aineistoissa toistuvat samat tarpeet: juna-asemien viihtyisyys, odotustilat, talvikunnossapito, puhtaus, koettu turvallisuus, esteettömyys, selkeä opastus ja turvallinen pyöräsäilytys.
- → Asemat ja raiteet ovat suuria investointeja, joten niiden kunnosta ja toimivuudesta on tärkeää huolehtia myös pitkällä aikavälillä.

6. Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Mitä toimenpiteessä tehdään?

Kehitetään autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä eri alueiden tarpeiden mukaan. Käytännössä muodostetaan priorisointikehikko:

- → Arvioidaan, missä pysäköintipaikkoja tarvitaan lisää ja missä nykyisten paikkojen laatua tai käyttöä kannattaa parantaa**.**
- → Määritellään missä käyttöä ohjataan hinnoittelulla, tunnistautumisella tai informaatiolla.
- → Arvioidaan missä laatua tarvitsee parantaa.

Pyöräliitynnässä viedään käyttöön minimistandardit ja laatukriteerit turvalliselle, hyvin sijoitetulle pysäköinnille.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

Liityntäpysäköinnin tarve ja hyödyt vaihtelevat eri alueilla, joten samanlaiset ratkaisut eivät sovi kaikkialle. Pysäköintiä kannattaa parantaa ja lisätä siellä, missä se helpottaa joukkoliikenteen käyttöä ja sujuvia matkaketjuja. Hyvällä suunnittelulla investoinnit voidaan kohdentaa sinne, missä niistä saadaan eniten hyötyä.

Teemapaketti: Kävely ja pyöräily

1. Tärkeimpien kävelyreittien kehittäminen
2. Riittävän leveät ja selkeästi erotellut pyörätiet
3. Pyöräilyn pääverkko
4. Kävely- ja pyöräreitit asemille
5. Tilapäiset järjestelyt:
6. Talvikunnossapito

Toimenpiteet ovat alustavia ja tarkentuvat valmistelun aikana. Lopulliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan valitaan osa toimenpiteistä.

1. Tärkeimpien kävelyreittien kehittäminen

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Kunnat määrittelevät keskeiset kävelyn alueet ja reitit omalla alueellaan yhtenäisten periaatteiden pohjalta.
- → Tieto kootaan seudulliseksi kokonaiskuvaksi.
- → Tärkeimmille reiteille suunnitellaan ja toteutetaan parantamistoimenpiteitä, jotka parantavat kävelyn sujuvuutta, turvallisuutta, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Kävely on perusliikkumismuoto ja olennainen osa arjen matkoja
- → Kävelyn olosuhteiden kehittämistyö on seudulla hajautunutta ja kuntien välillä eritasoista.
- → Tärkeimpien kävelyreittien tunnistaminen mahdollistaa toimenpiteiden kohdentamisen vaikuttavimpiin kohteisiin.
- → Kävelyllä on merkittävä osa vanhenevan väestön toimintakyvyn ylläpitämisessä.

2. Riittävän leveät ja selkeästi erotellut pyörätiet

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Kehitetään pyöräteiden erottelua ja mitoitusta erityisesti osuuksilla, joilla eri pyöräilijöiden nopeudet ja ajotavat vaihtelevat merkittävästi,
- → Toimenpiteet kohdistetaan vilkkaasti liikennöityihin pyöräreitteihin ja seudullisesti keskeisiin yhteyksiin.
- → Ratkaisut voivat sisältää pyöräteiden leventämistä, eri liikennemuotojen selkeämpää erottelua tai muita tilaratkaisuja, jotka tukevat turvallista ja sujuvaa pyöräilyä.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Pyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksien ja keskinäisten konfliktien riski kasvaa, kun pyöräteiden leveys ei vastaa käyttäjien määrää ja nopeuseroja.
- → Eri pyöräilijäryhmien – kuten arkipyöräilijöiden, sähköpyörien ja muiden kevyiden sähköajoneuvojen – nopeuserot lisäävät tilantarvetta.
- → Riittävän leveät ja selkeästi erotellut pyörätiet parantavat koettua turvallisuutta, mikä voi osaltaan lisätä pyöräilyä.

3. Pyöräilyn pääverkko

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Kunnat ja valtio toteuttavat seudullisen pyöräilyn pääverkon, jossa on jatkuva, laadukas ja eriytetty infra sekä katkeamattomat yhteydet myös kuntarajoilla. Pääverkko soveltuu eri käyttäjille (lapset, iäkkäät, talvipyöräilijät).
- → Toimenpide sisältää puuttuvien yhteyksien toteuttamisen, verkon laadun parantamisen sekä ympärivuotisen kunnossapidon.
- → Lisätään tiedottamista pyöräilyn pääverkosta ja pyöräreiteistä (kartat + opasteet), pyöräilykulttuurista ja säännöistä.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Seudullinen pääverkko on keskeinen edellytys lisätä pyöräilyä. Nykyinen pyöräliikenteen verkko on monin paikoin epäyhtenäinen ja katkeaa erityisesti kuntarajoilla ja solmukohdissa. Valtaosa pääverkosta ei yllä sillä asetettuun laatutasoon.
- → Eurooppalaisista vertailuista, esim. Pariisi, Bryssel, merkittävä kasvu on saatu vasta, kun sujuva ja selkeä pääverkko on rakennettu nopeasti ja näkyvästi, ei pikkuparannuksina.

4. Kävely- ja pyöräreitit asemille

Mitä toimenpiteessä tehdään?

→ Parannetaan tärkeimmät juna- ja metroasemille johtavat kävely- ja pyöräilyreitit jatkuviksi, turvallisiksi, esteettömiksi ja helposti hahmotettaviksi.

→ Suunnittelussa ja toteutuksessa otetaan huomioon reittien jatkuvuus, turvallisuus, suoruus, opastus, talvikunnossapito sekä yhteydet pyöräpysäköintiin ja pyöräilyn pääverkkoon.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

→ Juna- ja metroasemien ympäristöt ovat keskeisiä solmupisteitä, joissa pienetkin puutteet kävelyn tai pyöräilyn olosuhteissa voivat heikentää koko matkan toimivuutta.

→ Kävely on joukkoliikenteen yleisin liityntämuoto alle kilometrin etäisyydellä asemista. Yli kilometrin matkoilla pyöräily asemille on suosittua erityisesti silloin, kun reitit ja pysäköinti ovat turvallisia ja laadukkaita.

→ Toimenpide keskittyy kaikkein vaikuttavimpiin paikkoihin: asemiin, vaihtopaikkoihin ja niiden lähialueisiin, joilla on paljon joukkoliikenteen käyttäjiä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä.

→ Kun kävely- ja pyöräilyreittejä parannetaan, se helpottaa ja nopeuttaa kulkemista joukkoliikenteen asemille.

5. Tilapäiset järjestelyt

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Työmaiden ja muiden poikkeustilanteiden ohjeistus ja valvonta uudistetaan niin, että kävelyn ja pyöräilyn reitit säilyvät turvallisina, esteettöminä ja selkeinä. Toimenpide kohdistuu erityisesti työmaiden aikaisiin järjestelyihin, joissa kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat usein katkonaisia, epäselviä tai turvallisuudeltaan puutteellisia.
- → Ohjeistuksessa ja sen käyttöönotossa korostetaan kävelyn ja pyöräilyn jatkuvuutta, turvallisuutta ja esteettömyyttä, mukaan lukien selkeät ja kohtuulliset kiertoreitit, riittävä tilantarve, pinnan laatu, valaistus sekä ymmärrettävä opastus.
- → Varmistetaan ohjeistuksen huomioiminen koulutuksessa, valvonnassa sekä katutyölupien ehdoissa ja hinnoittelussa.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Tilapäiset liikennejärjestelyt ovat yksi keskeisimmistä arjen kävelyä ja pyöräilyä heikentävistä tekijöistä. Ongelmia aiheuttavat erityisesti epäselvät reitit, pitkät ja hankalasti hahmotettavat kiertotiet, esteettömien reittien katkeaminen sekä vaihtelevat käytännöt.
- → Yhtenäiset käytännöt parantavat käyttäjäkokemusta, tukevat kestävien kulkutapojen käyttöä ja vähentävät kuntien välisiä eroja työmaa- ja poikkeustilanteissa.

6. Talvikunnossapito

Mitä toimenpiteessä tehdään?

→ Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn pääreittien talvikunnossapidon laatua ja varmistetaan tehostetun talvihoidon toteutuminen.

→ Kokeillaan automaattisia talvikunnossapitoratkaisuja (jalkakäytävärobotit) esimerkiksi vilkkailla kävely- ja pyöräväylillä sekä asemien kulkuyhteyksillä. Hyödynnetään autonomisia tai puoliautonomisia kunnossapitoratkaisuja, jotka poistavat lunta, levittävät suolaa tai muuta liukkaudentorjuntaa. Robotit toimivat ennakkoon määritellyillä reiteillä jatkuvana tai toistuvana kunnossapitona talviaikaan.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

→ Ympärivuotisen kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää nykyistä tasaisempaa talvikunnossapidon laatua.

→ Työvoiman saatavuus ja kustannuspaineet lisäävät tarvetta testata uusia, hallitusti käyttöönotettavia toimintamalleja.

→ Kokeilut tuottavat tietoa turvallisuudesta, laadusta ja toteuttamiskelpoisuudesta ennen mahdollisia laajempia ratkaisuja.

Teemapaketti: Esteettömyys ja yhdenvertaisuus

1. Esteettömien ratkaisujen kapasiteetti
2. Erikoiskaupunkipyörien pilotointi
3. Käyttäjäymmärrys suunnitteluprosessissa
4. Yhdenmukaiset suunnitteluperiaatteet
5. Esteettömyystieto osana matkaketjuja
6. Vähimmäisvaatimukset liikennevälineille ja –palveluille
7. Esteetön asiointipääsy sote-kohteisiin

Toimenpiteet ovat alustavia ja tarkentuvat valmistelun aikana. Lopulliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan valitaan osa toimenpiteistä.

1. Esteettömien ratkaisujen kapasiteetti

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Arvioidaan, riittävätkö joukkoliikenteen esteettömät kulkureitit ja ratkaisut tulevaisuudessa kasvavalle käyttäjämäärälle.
- → Tarkastellaan erityisesti joukkoliikenteen solmukohtia ja kalustoa, kuten hissien, kulkureittien ja apuvälineille tarkoitettujen tilojen riittävyyttä.
- → Kehitetään ratkaisuja niin, että esteetön matkustaminen on sujuvaa ja turvallista myös väestön ikääntyessä ja liikkumisen apuvälineiden käytön lisääntyessä.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Väestön ikääntyminen ja liikkumisen apuvälineiden käytön lisääntyminen kasvattavat esteettömien palvelujen tarvetta.
- → Pelkkä esteettömyyden vähimmäisvaatimusten täyttyminen ei aina takaa, että ratkaisut ovat käytännössä sujuvia tai riittäviä suuremmalle käyttäjämäärälle.
- → Tuleviin tarpeisiin varautuminen ajoissa auttaa välttämään myöhemmin tarvittavia korjauksia ja muutoksia.

2. Erikoiskaupunkipyörien pilotointi

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Kokeillaan nykyisten kaupunkipyörien rinnalla erilaisiin tarpeisiin sopivia pyöriä, kuten kolmipyöriä, vakaampia pyörämalleja ja kuormapyöriä.
- → Testataan erilaisia tapoja järjestää palvelu, esimerkiksi pyörien noutoa, palautusta ja käyttöä. Kokeilu voidaan toteuttaa erillisenä osajärjestelmänä, jolla on omat nouto- ja palautuspisteet ja kohderyhmärajattu käyttöalue.
- → Kerätään kokemuksia siitä, millaiset pyörät ja palvelut toimivat eri käyttäjien tarpeisiin.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Nykyiset kaupunkipyörät eivät sovellu kaikille. Esimerkiksi tasapainoon tai toimintakykyyn liittyvät rajoitteet sekä lasten tai tavaroiden kuljettaminen voivat vaikeuttaa niiden käyttöä.
- → Erilaiset pyörät voivat tarjota useammille ihmisille mahdollisuuden pyöräillä ja käyttää yhteiskäyttöisiä pyöriä. Kokeilulla saadaan tietoa käyttäjien tarpeista ja kysynnästä sekä siitä, miten tällainen palvelu toimisi käytännössä ja mitä sen järjestäminen maksaisi.

3. Käyttäjäymmärrys suunnitteluprosessissa

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Luodaan yhteinen toimintatapa siihen, miten eri käyttäjäryhmien tarpeet ja kokemukset huomioidaan merkittävien liikenneympäristöjen ja vaihtopaikkojen suunnittelussa.
- → Määritellään, missä suunnittelun vaiheissa ja millä tavoin käyttäjien kokemustietoa hyödynnetään.
- → Käyttäjien kokemuksia hyödynnetään teknisten esteettömyysvaatimusten ja suunnitteluohjeiden rinnalla.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Tekniset esteettömyysvaatimukset eivät yksin takaa, että ratkaisut ovat käytännössä toimivia, turvallisia ja sujuvia kaikille.
- → Eri käyttäjäryhmien tarpeita ja kokemuksia huomioidaan suunnittelussa jo nyt, mutta käytännöt vaihtelevat eri hankkeissa ja eri toimijoilla.
- → Käyttäjien kokemukset voivat tulla mukaan vasta suunnittelun myöhäisessä vaiheessa, jolloin ratkaisuihin on vaikeampi vaikuttaa.
- → Käyttäjien kokemusten huomioiminen jo suunnittelun aikana auttaa tekemään ratkaisuista toimivampia ja yhdenvertaisempia.

4. Yhdenmukaiset suunnitteluperiaatteet

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Luodaan yhteisiä periaatteita esteettömyyden huomioimiseen liikenneympäristöjen suunnittelussa koko seudulla.
- → Tunnistetaan tilanteet, joissa yhtenäisistä ratkaisuista on käyttäjälle erityistä hyötyä, kuten opastuksessa, tienylityksissä ja tärkeissä vaihtopaikoissa.
- → Tavoitteena ei ole tehdä kaikkialle samanlaisia ratkaisuja, vaan sopia mahdollisuuksien mukaan yhteisistä periaatteista, jotka tekevät liikkumisympäristöstä käyttäjälle selkeämmän ja ennakoitavamman.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Esteettömyyteen liittyvät ratkaisut ja käytännöt vaihtelevat eri puolilla seutua ja eri toimijoiden välillä. Vaihtelevat ratkaisut voivat vaikeuttaa liikkumisympäristön hahmottamista ja ennakointia, erityisesti näkövammaisille, liikkumisrajoitteisille ja muille esteettömiä palveluja tarvitseville.
- → Yhteiset periaatteet voivat tehdä liikkumisympäristöstä selkeämmän, ennakoitavamman ja turvallisemman sekä helpottaa eri toimijoiden yhteistyötä.

5. Esteettömyystieto osana matkaketjuja

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Parannetaan esteettömyystiedon saatavuutta ja ajantasaisuutta, jotta matkustaja voi selvittää koko matkaketjun esteettömyyden.
- → Yhtenäistetään sitä, miten esteettömyystietoa tuotetaan, ylläpidetään ja hyödynnetään eri palveluissa.
- → Kehitetään erityisesti asemien ja vaihtopaikkojen esteettömyystietoa, mutta huomioidaan myös pysäkit, ajoneuvot ja keskeiset kulkureitit.
- → Sovitaan yhteisistä vähimmäisvaatimuksista esteettömyyttä tukeville teknologioille ja niihin liittyvälle tiedolle.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Liikennejärjestelmän kehittyessä raide- ja bussiliikenteen runkoyhteyksiin perustuvaksi matkoihin sisältyy yhä enemmän vaihtoja, mikä lisää luotettavan ja ajantasaisen esteettömyystiedon merkitystä.
- → Fyysisesti esteetön ympäristö ei yksin riitä, jos esteettömyyttä tukevat teknologiat eivät toimi tai matkustaja ei saa tarvitsemaansa tietoa.
- → Puutteellinen tieto voi vaikeuttaa tai jopa estää matkan tekemisen.
- → Toimiva esteettömyystieto tukee yhdenvertaista ja sujuvaa liikkumista koko matkaketjun ajan.

6. Vähimmäisvaatimukset liikennevälineille ja –palveluille

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Sovitaan yhteisistä esteettömyyden vähimmäisvaatimuksista joukkoliikennevälineille ja -palveluille Helsingin seudulla.
- → Vähimmäisvaatimukset koskevat sekä liikennevälineiden esteettömyyttä että palvelujen toimivuutta, myös häiriö- ja poikkeustilanteissa.
- → Tavoitteena on, että matkustaja voi luottaa tiettyyn esteettömyyden vähimmäistasoon koko seudulla.
- → Kyse ei ole yksityiskohtaisista teknisistä määräyksistä, vaan yhteisistä periaatteista, joita voidaan hyödyntää esimerkiksi palvelujen suunnittelussa ja hankinnoissa.
- → Toimenpide tarkentaa ja konkretisoi valtakunnallisia esteettömyystavoitteita Helsingin seudun erityispiirteet huomioiden, eikä korvaa valtakunnallista ohjausta tai valvontaa.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Valtakunnalliset esteettömyystavoitteet ja lainsäädäntö asettavat yleisen vähimmäistason, mutta niiden toteutuminen ja käytännöt vaihtelevat tällä hetkellä eri puolilla seutua.
- → Matkustajan näkökulmasta matkaketju on seudullinen kokonaisuus, eikä kuntien tai muiden toimijoiden rajojen pitäisi heikentää matkan esteettömyyttä.
- → Ikääntyvä väestö ja apuvälineiden käytön lisääntyminen korostavat tarvetta varmistaa esteettömyyden toimivuus myös tulevaisuudessa.

7. Esteetön asiointipääsy sote-kohteisiin

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Luodaan yhteisiä periaatteita sille, miten esteetön pääsy palveluihin varmistetaan sisäänkäynnille asti.
- → Määritellään, kuinka lähelle sisäänkäyntiä esteettömällä joukkoliikenteellä, invapysäköinnillä tai saattoliikenteellä pitää päästä.
- → Huolehditaan, että invapysäköintipaikkoja ja saattopaikkoja on riittävästi suhteessa käyttäjien tarpeisiin.
- → Seurataan ratkaisujen toimivuutta ja kehitetään niitä käytön perusteella

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Palveluihin pääsy voi estyä, vaikka vähimmäisvaatimukset täyttyvät. Nykyinen sääntely varmistaa esteettömien paikkojen olemassaolon, mutta ei niiden riittävyyttä tai sijaintia, jolloin ne saattavat sijaita kaukana sisäänkäynnistä. Yksityisten alueiden vaihtelevat käytännöt heikentävät myös saavutettavuutta.
- → Erityisesti sote-palveluissa on tärkeää päästä lähelle sisäänkäyntiä, ja tarve korostuu väestön ikääntyessä.
- → Esteetön pääsy edellyttää pysäköinnin lisäksi myös toimivia saattoliikenteen ja joukkoliikenteen ratkaisuja.

Teemapaketti: Taloudelliset ja sääntelykeinot

1. Lippujärjestelmien ja hinnoittelun kehittäminen sekä joukkoliikenteen lipunhintojen säilyttäminen kilpailukykyisenä (HSL-liikenteessä)
2. Tieliikenteen hinnoittelumallin suunnittelu, käyttöönotto ja tuottojen kohdentaminen
3. Maksullisten pysäköintialueiden laajentaminen ja maksujen korotukset
4. Helsingin ydinkeskustan ympäristövyöhyke henkilöliikenteelle ja/tai tavaraliikenteelle
5. Automaattisen liikennevalvonnan laajentaminen
6. Mikromobiliteetin (ml. sähköpotkulaudat) ohjauksen yhdenmukaistaminen Helsingin seudulla

Toimenpiteet ovat alustavia ja tarkentuvat valmistelun aikana. Lopulliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan valitaan osa toimenpiteistä.

1. Lippujärjestelmien ja hinnoittelun kehittäminen sekä joukkoliikenteen lipunhintojen säilyttäminen kilpailukykyisenä (HSL-liikenteessä)

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Kehitetään HSL:n lippujärjestelmää, hinnoittelumallia ja lipputuotevalikoimaa niin, että joukkoliikenne säilyy helppona ja hinnaltaan kilpailukykyisenä suhteessa henkilöautoon.
- → Tarkastellaan vyöhykkeitä, kausi-, sarja- ja säästölippuja, työnantaja- ja tapahtumalippuja, lähimaksua sekä digitaalisia lipputuotteita. Tavoitteena on selkeä kokonaisuus erilaisiin matkustustarpeisiin.
- → Arvioidaan hintamuutosten vaikutukset matkustajamääriin, lipputuloihin, kuntaosuuksiin ja päästöihin. Laaditaan vuosittainen hinnoittelun vaikutusarvio HSL:n talous- ja palvelutasopäätösten tueksi.
- → Käynnistetään kohdennettuja pilotteja uusien ja satunnaisten käyttäjien hankkimiseksi.

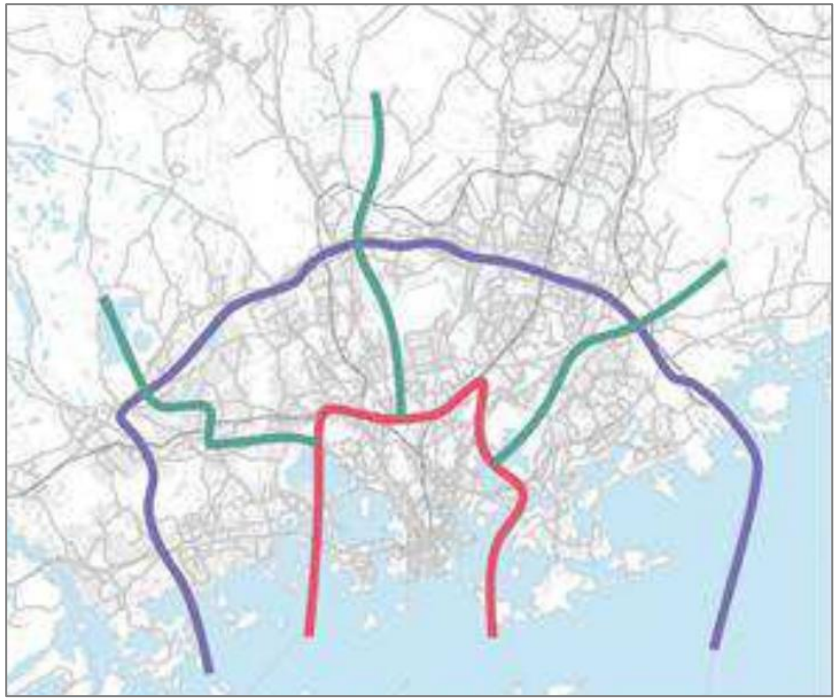
Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Lipun hinta on keskeinen joukkoliikenteen kilpailukykytekijä. Selkeät ja kohtuuhintaiset tuotteet tukevat joukkoliikenteen käyttöä.
- → HSL:n lippujen hintoja on jouduttu viime vuosina nostamaan kustannuspaineiden takia. Samalla etätyö, koronapandemia ja muut tekijät ovat muuttaneet joukkoliikenteen kysyntää.
- → Lippujen hintojen alentaminen vaatisi todennäköisesti lisärahoitusta kunnilta tai valtiolta.
- → HSL:n asukaspaneeli tuki joukkoliikenteen lippujen hintojen alentamista keväällä 2026.

2. Tieliikenteen hinnoittelumallin suunnittelu, käyttöönotto ja tuottojen kohdentaminen

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Tiemaksut ovat maksuja, joita autoilijat, jotka ylittävät tiemaksurajan, joutuvat maksamaan. Jos tiemaksurajoja ei ylitetä esim. lyhyellä automatkalla, ei myöskään tiemaksua joudu maksamaan.
- → Helsingin seudun mahdollisina tiemaksurajoina toimisivat esimerkiksi Helsingin kantakaupunki, Kehä III ja poikittaislinjat.
- → Tiemaksut olisivat suurempia vuorokauden ruuhka-aikoina eli aamulla ja iltapäivällä. Keskustassa maksut olisivat todennäköisesti suuremmat.
- → Vähäpäästöiset autot joutuisivat maksamaan pienempiä tiemaksuja. Lisäksi maksuihin olisi päivittäinen hintakatto, jos liikkuu paljon rajojen yli. Myös maksuvapauksia voidaan suunnitella.



2. Tieliikenteen hinnoittelumallin suunnittelu, käyttöönotto ja tuottojen kohdentaminen

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Tiemaksujen päätarkoitus on parantaa liikenteen sujuvuutta eli vähentää ruuhkia.
- → Tiemaksuilla on myös merkittävä päästöjä vähentävä vaikutus.
- → Ruuhkat ja päästöt vähentyvät tiemaksujen myötä useaa kanavaa pitkin:
- → Henkilöautoliikenteen kallistuessa joukkoliikenne tulee houkuttelevammaksi ja lisää suosiotaan, etätyö lisääntyy ja automatkoja tehdään yleisesti vähemmän.
- → Osa automatkoista siirtyy ruuhka-ajan ulkopuolelle.
- → Tiemaksujen vaikutus liikennekäyttäytymiseen riippuu niin tiemaksurajoista kuin maksujen suuruudesta. Tiemaksujen olemassaolo on vaikuttavampi tekijä kuin maksujen suuruus.
- → Tiemaksuista voidaan kerätä 50-200 miljoonaa euroa vuodessa. Tuotot voidaan kohdentaa monella tavalla, mieluiten takaisin Helsingin seudulle.

3. Maksullisten pysäköintialueiden laajentaminen ja maksujen korotukset

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Julkisten parkkipaikkojen ja kadunvarsipysäköinnin maksullisuutta laajennetaan uusille alueille Helsingin seudulla, etenkin keskuksiin.
- → Nykyisiä pysäköintimaksuja korotetaan ja muutetaan pysäköintipaikkojen määrää.
- → Maksullisuuden laajennus ja maksujen korotus kohdistetaan helposti joukkoliikenteellä saavutettaville alueille.

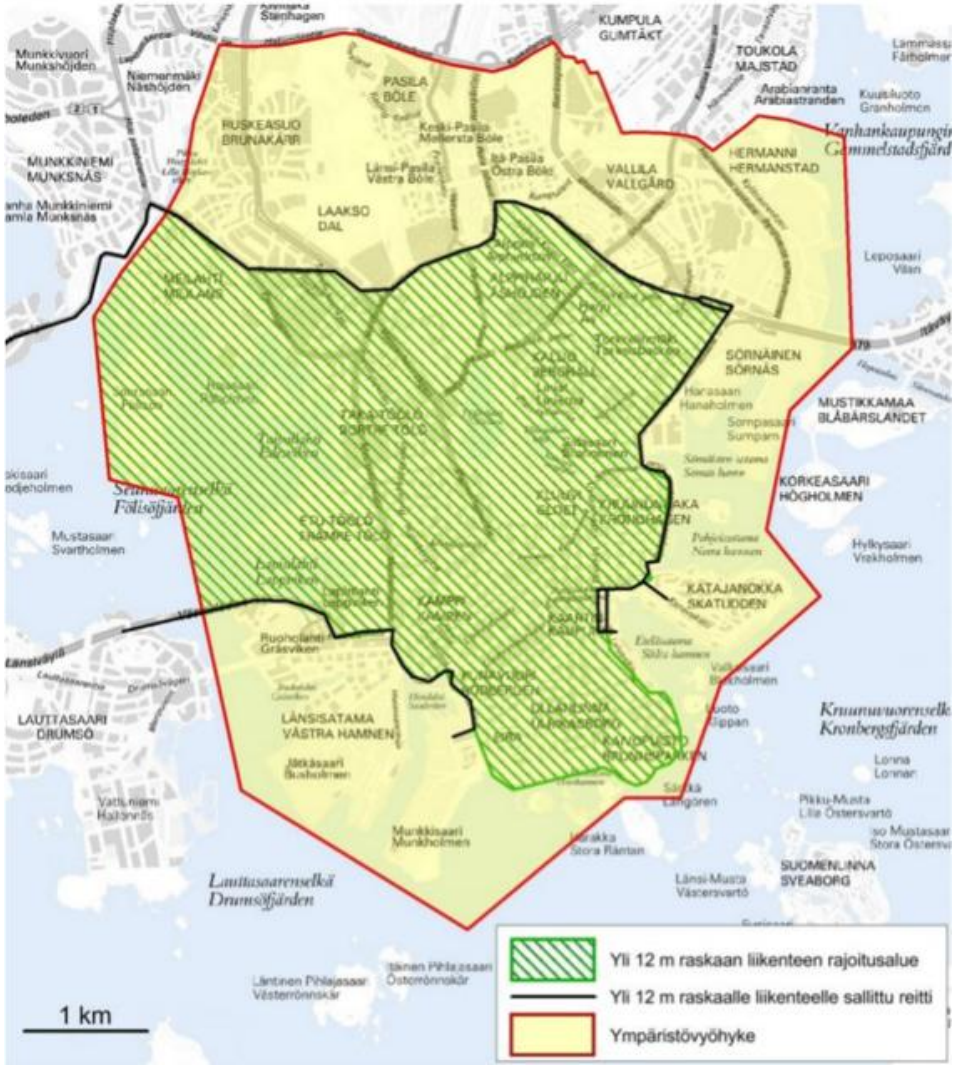
Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Pysäköintipaikkojen saatavuus ja hinta vaikuttavat autoilun houkuttelevuuteen. Pysäköintipaikkojen vähentäminen kokonaisuudessaan, nykyisten pysäköintimaksujen nosto sekä uusien pysäköintimaksualueiden luominen, vähentävät henkilöautoliikennettä ja niin myös henkilöautoliikenteen päästöjä ja ruuhkautumista.
- → Autoilun houkuttelevuuteen vaikuttavat niin pysäköintimaksun olemassaolo kuin sen suuruus. Suurin päästöjä vähentävä vaikutus on laajentaa pysäköinnin maksullisuutta uusille alueille.
- → Pysäköintipaikkojen käyttäjille tulee rahallisia kustannuksia, julkistaloudelle lisätuloja.

4. Helsingin ydinkeskustan ympäristövyöhyke henkilöliikenteelle ja/tai tavaraliikenteelle

Mitä toimenpiteessä tehdään?

- → Ympäristövyöhykkeet ovat alueita, joilla autoliikennettä rajoitetaan päästöjen perusteella. Käytännössä tämä tarkoittaa, että joillakin alueilla sallitaan ajavan vain ajoneuvoja, joiden hiilidioksidipäästöt ovat riittävän alhaisia.
- → Helsingin ydinkeskustan ympäristövyöhyke olisi nollapäästävyöhyke, jolla voisi ajaa vain käyttövoimaltaan päästöttömiä henkilöautoja (esim. sähkö- ja vetyautot).
- → Ympäristövyöhykkeen voimaantuloon olisi pitkä siirtymäaika, jotta kansalaiset voivat sopeutua vyöhykkeen rajoituksiin.
- → Poikkeuslupia tai maksuja voidaan myöntää alueella ajoon. Käyttöönotto voidaan tehdä vaiheissa.



4. Helsingin ydinkeskustan ympäristövyöhyke henkilöliikenteelle ja/tai tavaraliikenteelle

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Toimenpiteen tausta ja perustelut
- → Ympäristövyöhyke vähentää päästöjä (CO2 ja muut lähipäästöt), sillä autoliikenne vähenee ja liikkumista siirtyy julkisen liikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Samalla onnettomuudet ja melu vähenevät.
- → Lisäksi ympäristövyöhyke nopeuttaa autokannan uusiutumista, kun se ohjaa vaihtamaan nollapäästöiseen autoon. Tämä vaihto vähäpäästöisiin ajoneuvoihin voi tapahtua jo ennen ympäristövyöhykkeen voimaantuloa.
- → Heikentää keskustan saavutettavuutta osalle kansalaisista ja auton vaihtaminen tuo lisäkustannuksia (pitkä siirtymisaika auttaa).

5. Automaattisen liikennevalvonnan laajentaminen

Mitä toimenpiteessä tehdään?

→ Edistetään automaattisen liikennevalvonnan (esim. liikennevalvontakamerat) laajentamista Helsingin seudulla painottuen pääväylille ja kuntien katuverkolle kohteissa, joissa ylinopeus ja riskialtis ajo aiheuttavat liikenneturvallisuusriskejä.

→ Painottuu sisääntuloväylille sekä sijainteihin, joissa on paljon jalankulkijoita, pyöräilijöitä tai koululaisia.

Toimenpiteen tausta ja perustelut

→ Automaattinen liikennevalvonta on tunnistettu yhdeksi tehokkaimmista keinoista vähentää ylinopeuksia ja vakavia onnettomuuksia.

→ Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä tapahtuu runsaasti henkilö- ja omaisuusvahinkoja.

→ Liikennemäärät Helsingin seudulla kasvavat asukasluvun kasvun myötä, mikä lisää turvallisuusriskejä.

6. Mikromobiliteetin (ml. sähköpotkulaudat) ohjauksen yhdenmukaistaminen Helsingin seudulla

Mitä toimenpiteessä tehdään?

Yhdenmukaistetaan mikroliikenneluvan soveltaminen ja kehitetään Helsingin seudulle yhteinen ohjausmalli sähköpotkulautojen ja muiden kevyiden sähköajoneuvojen käyttöön. **Sisältäen:**

- → Seudulliset periaatteet mikroliikenneluvan hyödyntämiseen kuntatasolla
- → Yhteiset linjaukset ajonopeuksien hallintaan (esim. nopeus- ja käyttövyöhykkeet, geofencing-teknologian hyödyntäminen)
- → yhtenäiset vaatimukset palveluntarjoajille (mm. nopeudet, pysäköinti, datan jakaminen)

Toimenpiteen tausta ja perustelut

- → Vuonna 2025 voimaan tullut lainsäädäntö toi kunnille uusia keinoja ohjata sähköpotkulautojen käyttöä mikroliikenneluvan kautta sekä selkeytti pelisääntöjä käyttäjille ja palveluntarjoajille.
- → Tämä mahdollistaa ajonopeuksien, käyttöalueiden ja pysäköinnin aiempaa tehokkaamman ohjauksen.
- → Ohjaus on seudullisesti koordinoituna tehokkaampaa kuin yksittäisen kunnan toteuttamana, joka voi aiheuttaa sekaannusta ja vähentää hyötyjä esim. liikenneturvallisuudessa.