



05.11.2018

Asia/6

§ 688

Valtuutettu Terhi Koulumiehen aloite lähipyöräilyn turvallisuudesta

HEL 2018-006259 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus katsoi valtuutettu Terhi Koulumiehen aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuutettu Terhi Koulumiehen aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Aloitteen tekijä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuutettu Terhi Koulumies ja 5 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että Helsingissä panostettaisiin lähipyöräilyyn ja tavallisen arkipyöräilyn turvallisuuden edistämiseen.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan aloitteeseen, jonka on allekirjoittanut vähemmän kuin 15 valtuutettua, tulee kaupunginhallituksen antaa vastaus kahdeksan kuukauden kuluessa.

Kaupunginhallitus viittaa saatuun lausuntoon ja toteaa, että suurin osa (noin 76 %) vuosina 2007-2016 poliisin tietoon tulleista pyöräonnettomuuksista (keskimäärin 171 kpl/v) tapahtui henkilöauton kanssa. Valtaosa (90 %) pyöräonnettomuuksissa loukkaantuneista oli yli 18-vuo-

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



tiaita. Pitkällä aikavälillä pyöräonnettomuuksien määrä Helsingissä on ollut laskeva.

Kaupunki edistää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyn turvallisuutta monin eri tavoin. Pyöräilyn edistämishjelma sisältää useita infraan liittyviä parannustoimia ja mm. vastuulliseen liikennekulttuuriin liittyviä toimenpiteitä. Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämishjelma sisältää toimenpiteitä, jotka vaikuttavat pyöräilijöiden turvallisuuteen infran tai erilaisten liikkumisen ohjauksen ja kampanjoinnin keinoin. Toimenpiteissä on keskitytty erityisesti lasten liikenneturvallisuuteen.

Yksi merkittävimmistä lähipyöräilyä parantavista liikenneturvallisuuden kehittämishjelman toimenpiteistä on keväällä 2018 kaupunginhallituksessa hyväksytty nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen. Nopeusrajoitusten alentaminen asuinalueiden tonttikaduilla 30 km:in/h parantaa merkittävästi lähipyöräilyn turvallisuutta. Nopeusrajoitusten noudattamista voidaan tehostaa tonttikaduilla mm. hidasteita rakentamalla. Nopeusrajoitusmuutosten toteuttamissuunnitelmia laaditaan parhaillaan ja tarvittavat liikennemerkit asetetaan kaduille suunnitelmien valmistuttua.

Lasten liikennekasvatusta ja muuta valitustyötä tehdään Helsingin kasvatuksen ja koulutuksen toimialalla sekä erilaisissa järjestöissä kuten Helsingin liikenneturvallisuusyhdistyksessä ja Liikenneturvassa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuutettu Terhi Koulumiehen aloite

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Aloitteen tekijä

Otteen liitteet
Esitysteksti

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.08.2018 § 395



HEL 2018-006259 T 00 00 03

Hankennumero 5264_168

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelmassa (hyväksytty kaupunginhallituksessa vuonna 2015) on asetettu neljä painopistettä, jotka ovat:

- Lasten ja nuorten turvallinen ja vastuullinen liikkuminen
- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus ja omatoiminen liikkuminen (erityisesti lapset ja ikäihmiset)
- Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen
- Yhteistyö, koordinointi ja viestintä

Kaikki painopisteet sisältävät toimenpiteitä, jotka vaikuttavat pyöräilijöiden turvallisuuteen joko infran tai erilaisten liikkumisen ohjauksen ja kampanjoinnin keinoin. Toimenpiteissä on keskitytty erityisesti lasten liikenneturvallisuuteen sekä pyöräilyinfraan että liikkumiseen liittyvien toimenpiteiden kautta. Kehittämisohjelman toimenpiteitä seuraa ja koordinoi työryhmä, joka on kokoontunut viimeksi huhtikuussa 2018. Tällöin arvioitiin kehittämisohjelman toimenpiteiden toteutuman tilanteeksi noin 50 %.

Helsingissä on hyväksytty myös Pyöräilyn edistämishjelma vuonna 2014. Edistämishjelma sisältää useita infraan liittyviä parannustoimenpiteitä sekä muun muassa vastuulliseen liikennekulttuuriin liittyviä toimenpiteitä. Vuonna 2012 hyväksyttiin kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko ja vuonna 2016 pyöräliikenteen tavoiteverkko esikaupunkialueille. Vuonna 2016 otettiin käyttöön Pyöräliikenteen suunnitteluohje, jossa on esitetty suunnitteluratkaisut pyöräliikenteelle erilaisissa ympäristöissä. Esimerkiksi pyörä- ja autoliikenteen erotteluperiaatteet ovat seuraavat:

- pyöräliikenne erotellaan (pyörätielle/ -kaistalle) siellä, missä moottoriajoneuvojen nopeutta ja määrää ei voida tai ole toivottavaa hillitä
- moottoriajoneuvojen nopeutta hillitään rakenteellisesti siellä, missä pyöräliikennettä ei voida tai ei ole toivottavaa erotella
- taataan mahdollisimman yksinkertaiset ja helposti havainnoitavat olosuhteet risteyksissä, joissa pyöräliikenne ja moottoriajoneuvoliikenne väistämättä kohtaavat



Suunnitteluohjeen mukaan liikennemäärien ollessa alle 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja nopeusrajoituksen ollessa enintään 30 km/h, sijoitetaan pyöräliikenne muilla kuin pääreiteillä aina ajoradalle sekaliikenteeseen.

Yksi merkittävimmistä lähipyöräilyä parantavista liikenneturvallisuuden kehittämishjelman toimenpiteistä on nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen. Uudet nopeusrajoitusjärjestelmän periaatteet hyväksyttiin kaupunginhallituksessa keväällä 2018. Periaatteiden mukaan asuinalueiden tonttikatujen nopeusrajoitus on jatkossa 30 km/h koko kaupungissa. Lähipyöräily tapahtuu usein asuinalueilla tonttikaduilla, joilla ei ole yleensä erillistä pyörätietä eikä usein jalkakäytävääkään, jolla saavat pyöräillä vain alle 12-vuotiaat lapset. Asuinalueiden tonttikaduilla on yleensä myös vähäiset liikennemäärät (alle 2 000 ajon./vrk). Nopeusrajoitusten alentaminen 30 km/h:in parantaa merkittävästi lähipyöräilyn turvallisuutta asuinalueiden tonttikaduilla, jolloin pyöräily sekaliikenteessä ajoradalla on turvallista, myös lapsille. Asuinalueiden nopeusrajoitusmuutoksista ollaan laatimassa tällä hetkellä toteuttamissuunnitelmia, joiden valmistumisen jälkeen vaihdetaan tarvittavat liikennemerkkit kaduille. Nopeusrajoitusten noudattamista voidaan tehostaa tonttikaduilla muun muassa hidasteita rakentamalla.

Lähipyöräilyä esiintyy myös osuuksilla, joille on rakennettu tai suunniteltu rakennettavaksi baanoja tai muita yksisuuntaisia pyöräliikennejärjestelyjä. Baanat rakennetaan leveiksi ja korkealaatuisiksi, jolloin käyttäjien kaikista ikäryhmistä on turvallista pyöräillä niillä. Yksisuuntaiset ratkaisut ovat lähtökohtaisesti turvallisimpia vaihtoehtoja pyöräliikenteelle kuin kaksisuuntaiset pyörätiet. Tammikuussa 2018 valmistui Helsingin kaupungin tilaamana opinnäytetyö, jossa tutkittiin pyöräonnettomuuksien syitä vuosilta 2007–2016. Selkeästi yleisin onnettomuustyyppi oli tilanne, jossa pyöräilijä tuli kaksisuuntaista pyörätietä risteykseen oikealta autoilijasta katsottuna ja autoilija oli kääntymässä oikealle. Autoilijalla oli liikennemerkillä osoitettu väistämisvelvollisuus. Tällöin autoilijan huomio oli usein kiinnittynyt vain vasemmalta tulevaan autoliikenteeseen, jota autoilijan kuuluu väistää kääntyessään oikealle. Tällöin oikealta tuleva pyöräilijä helposti unohtuu ja tapahtuu yhteentörmäys risteyksessä. Näitä onnettomuuksia on tehokkainta välttää ohjaamalla pyöräliikenne kulkemaan samaan suuntaan kuin autoliikenne. Tämä saavutetaan rakentamalla yksisuuntaisia pyöräteitä tai -kaistoja sekä rauhallisilla tonttikaduilla ohjaamalla pyöräliikenne ajoradalle.

Vuosina 2007–2016 Helsingissä tapahtui keskimäärin 171 poliisin tietoon tullutta pyöräonnettomuutta vuodessa. Näistä henkilövahinko-onnettomuuksia oli keskimäärin 107 vuodessa. Kaikkiaan henkilövahinko-onnettomuuksia sattui vuosittain keskimäärin 463. Vuonna 2016 pyöräonnettomuuksia tapahtui 131, joista henkilövahinko-onnettomuuksia oli



94. Pitkän aikavälin trendi pyöräonnettomuuksien määrässä on myös ollut laskeva. Vuosina 2007–2016 Helsingissä kuoli yhteensä viisi pyöräilijää, joista yksikään ei ollut alle 18-vuotias. Edellinen kuolemaan johtanut pyöräonnettomuus on tapahtunut vuonna 2015. Loukkaantuneista pyöräilijöistä 10 % oli alle 18-vuotiaita vuosina 2007–2016. Suurin osa poliisin tietoon tulleista pyöräonnettomuuksista tapahtuu henkilöauton kanssa, noin 76 % (2007–2016). Yhteensä osuus moottoriajoneuvojen kanssa tapahtuvista pyöräonnettomuuksista on yli 90 %.

Arvioitaessa pyöräliikenteen turvallisuutta tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien avulla lähipyöräilyn turvallisuutta voi parantaa parhaiten vähentämällä erityisesti henkilöautoliikenteen määrää ja rajoittamalla moottoriajoneuvojen ajonopeuksia. Uudet nopeusrajoitusperiaatteet tukevat tätä tavoitetta.

Lisäksi Helsingin kaupunki pyrkii muun muassa Liikkumisen kehittämissohjelman (hyväksytty kaupunginhallituksessa 2015) mukaisesti edistämään kestävien kulkumuotojen käyttöä. Tärkeää on myös parantaa erityisesti risteysalueiden selkeyttä. Pyöräliikenteen tavoiteverkkojen rakentaminen ja infran parantaminen tukevat myös lähipyöräilyn turvallisuutta, ei vain nopeaa työmatkapyöräilyä. Pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvaminen parantaa tutkimusten mukaan myös pyöräilyn suhteellista turvallisuutta suhteutettuna käyttäjämääriin.

Infran kehittämisen lisäksi tärkeää on vaikuttaa lainsäädäntöön ja asenteisiin, jotta liikennekulttuuri kehittyy toisia liikkuja kunnioittavammaksi. Lasten liikennekasvatus on myös tärkeää, jotta liikennesäännöt hallitaan hyvin ja osataan käyttäytyä liikenteessä sen edellyttämällä tavalla. Valitustyötä tehdään Helsingin kasvatuksen ja koulutuksen toimialan lisäksi erilaisissa järjestöissä kuten Helsingin liikenneturvallisuusyhdistyksessä ja Liikenneturvassa. Helsingin koulujen tulisi kannustaa koululaisia koulumatkapyöräilyyn myös nuorimmilla ikäluokilla opastaen itsenäiseen liikkumiseen turvallisesti. Huoltajien autoilla tapahtuva saattoliikenteen suuri määrä aiheuttaa liikenneturvallisuusriskin koulujen ympäristössä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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