



18.05.2022

Asia/14

§ 117

Valtuutettu Björn Månssonin aloite liikenneturvallisuudesta linja-autopysäkkejä sivuavien pyöräkaistojen läheisyydessä

HEL 2021-010631 T 00 00 03

Päätös

Puheenjohtajan ehdotuksesta kaupunginvaltuusto pani asian pöydälle.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Suvi Rämö, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 32174
suvi.ramo(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuutettu Björn Månssonin aloite
- 2 Motion 22.09.2021 Månsson Björn
- 3 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausunto, 20.1.2022

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijän perustelut

Valtuutettu Björn Månsson ja 17 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että suunniteltaessa pyöräkaistoja linja-autopysäkkien läheisyyteen linja-automatkustajien sekä polkupyöräilijöiden turvallisuus varmistetaan eri keinoin.

Liikenneturvallisuus on tärkeä lähtökohta kaikessa liikennesuunnittelussa. Joukkoliikenteen pysäkit ovat kohteita, joiden liikenneturvallisuuden kiinnitetään kaupunkiympäristön toimialan ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) yhteistyössä erityistä huomiota. Kaupunkiympäristön toimiala seuraa pysäkkijärjestelyistä tulevaa palautetta ja tekee tarvittaessa suunnitelmia yksittäisten pysäkkijärjestelyjen selkeyttämiseksi.

Helsingissä pyöräliikenteen suunnittelua ohjaa vuonna 2016 hyväksytty Pyöräliikenteen suunnitteluohje. Jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen erottaminen toisistaan omille väylilleen on yleinen periaate Helsingissä. Pyörätie erotellaan usein reunakivellä omalle tasolleen ja siihen merki-



tään tiemerkinnoin pyöräsymboleita. Erotteluperiaate lisää sekä pyöräliikenteen että jalankulun turvallisuutta. Omalla väylällä pyöräilijöiden kulku on helposti ennakoitavaa ja jalankulun tila jää vain jalankulun käyttöön.

Uudessa linja-autopysäkkien tyyppiirustuksessa (päivätty 15.10.2021) on esitetty tarkemmin kadunrakentamisen rakenteet ja periaatteet eri tyyppiisiin pysäkkiratkaisuihin. Pyörätie pyritään linja-autopysäkeillä linjaamaan ensisijaisesti pysäkkikatoksen ja noin 3,5 metriä leveän odotusalueen takaa. Pysäkkikatoksen viereen asennetaan liikenneturvallisuutta parantavat kaiteet, jotka estävät pyörätielle kävelyn suoraan katoksen tuottaman näkemäesteen takaa. Kaiteilla voidaan myös ohjata jalankulkijat ylittämään pyörätie turvallisesta paikasta suojatien kautta. Paikoin pyörätien ja ajoradan väliin ei jää tilaa odotustilan rakentamiseen, jolloin linja-automatkestajan on noustava kyytiin suoraan pyörätieltä. Tällaisissa kohteissa pyörätien pysäkin kohtaa korostetaan punaisella värillä, jonka tarkoitus on kiinnittää liikkujien huomio ja lisätä tarkkaavaisuutta.

Pyörätiet ja jalkakäytävät sijaitsevat yleisimmin kadun reunoilla, minkä vuoksi linja-autoon pääseminen edellyttää pyörätien poikki kulkemista. Tieliikennelain mukaan pyörätietä polkupyörällä liikkuvan tulee antaa linja-autosta poistuvalla tai siihen nousevalle matkustajalle esteetön kulku sivuutettaessa pysäkillä olevaa linja-autoa. Kun linja-auto ei ole pysäkillä, on väistämässä enemmän tulkinnanvaraa. Jos pyörätien ylittäjä ei ole nousemassa kyytiin tai poistumassa linja-autosta, tulkitaan hänet pyörätietä ylittäessään väistämisvelvolliseksi pyöräilijöihin nähden. Pyörätiehen merkitään pysäkin kohdalla suojatie, jos pyöräliikenne halutaan osoittaa pysäkin kohdalla aina väistämisvelvolliseksi. Jalankulkijat ohjataan tällöin kaiteiden avulla ylittämään pyörätie suojatien kohdalta.

Yleisesti pyörätielle merkittäviä suojatietä käytetään vilkkaimmilla jalankulun alueilla ja esteettömyyden erikoistason pysäkeillä. Liikkujamääriltään hiljaisemmillä alueilla suojatien käyttöä ja pysäkillä kulun rajaamista vain yksittäisestä kohtaa ei olla nähty tarpeelliseksi kohtaamistilanteiden vähäisyyden takia. Liikenteen osapuolia koskevat kuitenkin tienkäyttäjien yleiset velvollisuudet olosuhteiden ja tilanteen vaatimasta varovaisuudesta sekä velvollisuus ennakoita myös toisen osapuolen toimintaa vaaran välttämiseksi.

Linja-autopysäkkien yhteydessä oleville pyöräteille ei ole rakennettu Helsingissä hidasteita aloitteessa esitetyllä tavalla. Pyöräliikenteelle soveltuvan hidasteen tulisi olla profiililtaan loiva, jotta se ei aiheuttaisi haittaa kuljettajalle tai polkupyörälle mm. tärähdysten osalta. Hidasteiden tekeminen laajasti pysäkkien kohtiin vähentäisi pyöräliikenteen



houkuttelevuutta, sillä pyöräliikenne on lihasvoimin tapahtuvaa liikku-
mista. Erityisissä kohteissa hidastejärjestelyllä tai esimerkiksi liikenne-
valo-ohjauksella voitaisiin varmistaa merkittävän jalankuylityksen
toimivuutta, jos selkeän erottelun ja suojatien keinoin jalankulun ylitystä
ei saataisi toimivaksi.

Aloitteesta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan ja Helsingin seu-
dun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausunnot. Vastaus on lausuntojen
mukainen.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus
esittää kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoit-
tanut vähintään 15 valtuutettua.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

Suvi Rämö, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 32174
suvi.ramo(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Valtuutettu Björn Månssonin aloite
- 2 Motion 22.09.2021 Månsson Björn
- 3 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausunto, 20.1.2022

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 02.05.2022 § 313

HEL 2021-010631 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Suvi Rämö, hallintoasiantuntija, puhelin: 310 32174
suvi.ramo(a)hel.fi

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

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Kaupunkiympäristölautakunta 18.01.2022 § 28

HEL 2021-010631 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingissä on vuonna 2016 (KSLK 19.4.2016) hyväksytty Pyöräliikenteen suunnitteluohje, joka ohjaa kaupungin pyöräliikenteen suunnittelua. Jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen erottaminen toisistaan omille väylilleen on yleinen periaate Helsingissä. Pyörätie erotellaan usein reunakivellä omalle tasolleen ja siihen merkitään tiemerkinnoin pyöräsymboleita. Erotteluperiaate lisää sekä pyöräliikenteen että jalankulun turvallisuutta. Omalla väylällä pyöräilijöiden kulku on helposti ennakoitavaa ja jalankulun tila jää vain jalankulun käyttöön.

Joukkoliikenteen pysäkit ovat kohteita, joihin kiinnitetään kaupunkiympäristön toimialan (Kymp) ja Helsingin seudun liikenteen (HSL) välisessä yhteistyössä erityistä huomiota turvallisuuden osalta. Uudessa linja-autopysäkkien tyyppiirustuksessa (päivätty 15.10.2021) on esitetty tarkemmin kadunrakentamisen rakenteet ja periaatteet eri tyyppiisiin pysäkkiratkaisuihin. Pyörätie pyritään linja-autopysäkeillä linjaamaan ensisijaisesti pysäkkikatoksen ja noin 3,5 m leveän odotusalueen takaa. Pysäkkikatoksen viereen asennetaan liikenneturvallisuutta parantavat kaiteet, jotka estävät pyörätielle kävelyn suoraan katoksen tuottaman näkemäesteen takaa. Kaiteilla voidaan myös ohjata jalankulkijat ylittämään pyörätie turvallisesta paikasta suojatien kautta. Paikoin pyörätien ja ajoradan väliin ei jää tilaa odotustilan rakentamiseen, jolloin linja-automatkustajan on noustava kyytiin suoraan pyörätieltä. Tällaisissa kohteissa pyörätien pysäkin kohtaa korostetaan punaisella värillä, jonka tarkoitus on kiinnittää liikkujien huomio ja lisätä tarkkaavaisuutta.

Pyörätiet ja jalkakäytävät sijaitsevat yleisimmin kadun reunoilla, minkä takia linja-autoon pääseminen edellyttää pyörätien poikki kulkemista. Tieliikennelain mukaan pyörätietä polkupyörällä liikkuvan tulee antaa linja-autosta poistuvalla tai siihen nousevalle matkustajalle esteetön kulku sivuutettaessa pysäkillä olevaa linja-autoa. Kun linja-auto ei ole pysäkillä, on väistämässäännöissä enemmän tulkinnanvaraa. Jos pyörätien ylittäjä ei ole nousemassa kyytiin tai poistumassa linja-autosta, tulkitaan hänet pyörätietä ylittäessään väistämisvelvolliseksi pyöräilijöihin nähden. Pyörätiehen merkitään pysäkin kohdalla suojatie, jos pyöräliikenne halutaan osoittaa pysäkin kohdalla aina väistämisvelvolliseksi. Jalankulkijat ohjataan tällöin kaiteiden avulla ylittämään pyörätie



suojatien kohdalta. Yleisesti pyörätielle merkittäviä suojatietä käytetään viikkaimmilla jalankulun alueilla ja esteettömyyden erikoistason pysäkeillä. Liikkujamääriltään hiljaisemmillä alueilla suojatien käyttöä ja pysäkille kulun rajaamista vain yksittäisestä kohtaa ei olla nähty tarpeelliseksi kohtaamistilanteiden vähäisyyden takia. Liikenteen osapuolia koskevat kuitenkin tienkäyttäjien yleiset velvollisuudet olosuhteiden ja tilanteen vaatimasta varovaisuudesta sekä velvollisuus ennakoida myös toisen osapuolen toimintaa vaaran välttämiseksi.

Linja-autopysäkkien yhteydessä oleville pyöräteille ei ole rakennettu Helsingissä hidasteita. Pyöräliikenteelle soveltuvan hidasteen tulisi olla profiililtaan loiva, jotta se ei aiheuttaisi haittaa kuljettajalle tai polkupyörälle mm. tärähdysten osalta. Hidasteiden tekeminen laajasti pysäkkien kohtiin vähentäisi pyöräliikenteen houkuttelevuutta, sillä pyöräliikenne on lihasvoimin tapahtuvaa liikkumista. Erityisissä kohteissa hidastejärjestelyllä tai esimerkiksi liikennevalo-ohjauksella voitaisiin varmistaa merkittävän jalankuylityksen toimivuutta, jos selkeän erottelun ja suojatien keinoin jalankulun ylitystä ei saataisi toimivaksi. Kaupunkiympäristön toimiala seuraa pysäkkijärjestelyistä tulevaa palautetta ja tekee tarvittaessa suunnitelmia yksittäisten pysäkkijärjestelyjen selkeyttämiseksi. Liikenneturvallisuus on tärkeä lähtökohta kaikessa liikennesuunnittelussa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Teppo Pasanen, liikenneinsinööri: 310 37123
teppo.pasanen(a)hel.fi