



14

Ledamoten Juhani Strandéns motion om att förbättra trafiksäkerheten

HEL 2024-007953 T 00 00 03

Beslutsförslag

Stadsfullmäktige betraktar motionen som slutbehandlad.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Juhani Strandén och 25 andra ledamöter föreslår i sin motion att Helsingfors stad ska sätta upp- och nedvända trianglar, dvs. märken för väjningsplikt, i alla korsningar med förhöjda övergångsställen för att tydliggöra väjningsplikten samt att staden inte längre borde bygga sådana korsningar. Motionen finns som bilaga 1.

Ett förhöjt övergångsställe förbättrar fotgängarnas och cyklisternas säkerhet och gör gatunätets gruppering tydligare. Ett förhöjt övergångsställe är en strukturell lösning i enlighet med den nuvarande vägtrafiklagen och visar i sig väjningsplikten. Helsingfors stad verkar i enlighet med den regeln i lagstiftningen. Helsingfors är aktivt i kontakt med lagstiftaren för att tydliggöra praktiken i enlighet med lagstiftningen.

I den nya vägtrafiklag som trädde i kraft 1.6.2020 ingår en ny väjningsregel. Enligt 24 § 3 mom. 4 punkt i vägtrafiklagen ska ett fordon alltid väja för andra vägtrafikanter vid infart på en körbana efter korsning av en gång- eller cykelbana, och enligt 5 punkt för gående, cyklister eller mopedister som använder gång- eller cykelbanan, vid korsning av gång- eller cykelbanan. Det vägmärke som visar väjningsplikten för ett fordon som kommer från en sidogata kan ersättas med en gatustruktur. Ett typiskt exempel på det är ett s.k. förhöjt övergångsställe.

Den nya väjningsregeln har väckt diskussion och staden har fått respons om den i takt med att nya strukturella lösningar har dykt upp i gatubilden. Detta framhålls i högre grad på vintern.

I Helsingfors byggs förhöjda övergångsställen med eftertanke och typiskt bara i de objekt där man vill betona övergången från huvudnätverkets gata till en lugnare lokalgata. Dessutom gör ett förhöjt övergångsställe det lättare för fotgängare och cyklister att korsa gatan och förbättrar säkerheten på gatan jämfört med en lösning där det bara finns en markering av ett övergångsställe utan några strukturella åtgärder.



22.1.2025

Staden utarbetade 19.5.2021 ett meddelande om ett förhöjt övergångsställe för att göra det och dess avsikt mer kända. Meddelandet uppdaterades 13.10.2022.

Flera gatubyggnadslösningar utgår från typritningar så att slutresultatet skulle vara likadan från vägtrafikantens synvinkel och på så sätt lättare att förstå i olika objekt i staden. Trafik- och gatuplaneringstjänsten har 2021 utarbetat en egen typritning för ett förhöjt övergångsställe. I typritningen framställs bland annat en förhöjning på totalt sex centimeter från sidogatan till trottoaren. Förhöjningen uppskattades vara tillräckligt hög för bilister, men samtidigt möjlig att cykla över. Lagstiftningen tar inte ställning till förhöjningens struktur eller höjd. Med förhöjningen förbättras säkerheten för fotgängare och cyklister som går i huvudriktningen i korsningen av sidogatan. Med strukturen betecknas skillnaden mellan huvudnätverket och det lokala nätverket för bilister.

I början av 2023 mötte flera städer under ledning av Kommunförbundet kommunikationsministeriets representant. I mötena gick parterna igenom kommunernas önskemål för efterhandsutvärdering av vägtrafiklagen samt behov av att uppdatera och tydliggöra den. Tydligheten av väjningsregeln för förhöjda övergångsställen lyftes särskilt fram, eftersom bland annat vinterförhållandena varierar mycket i landets olika delar. Kommunförbundet lämnade in en lista över de punkter i vägtrafiklagen som behöver uppdateras eller tydliggöras till ministeriet 31.3.2023.

Våren 2024 ordnade kommunikationsministeriet med representanter från Kommunförbundet, Trafikledsverket och Helsingfors stad ett diskussionstillfälle för att tydliggöra väjningsreglerna för förhöjda övergångsställen. En eventuell lösning och anslutning till den övriga förordningshelheten bedöms för tillfället i kommunikationsministeriet.

I motionen betonas i synnerhet farosituationer för fotgängare och cyklister. Märket för väjningsplikt i korsningar, dvs. upp- och nedvända triangeln, gäller endast väjning mellan fordon och spårvagn. Märket påverkar inte fotgängarens ställning. Om det finns ettärke för väjningsplikt på sidogatan och bilföraren inte är medveten om att hen är på ett förhöjt övergångsställe, är det motiverat att anta, om de nuvarande trafikreglerna tolkas korrekt, att det inte finns ett övergångsställe i korsningen och att bilen därför inte har en väjningsplikt gentemot fotgängare. I en situation där bilföraren inte är medveten om att hen är på ett förhöjt övergångsställe skulle ettärke för väjningsplikt inom ramen för den nuvarande lagstiftningen orsaka mycket farliga situationer för fotgängare på grund av väjningsregeln. Å andra sidan är ettärke för väjningsplikt onödigt i situationer där bilföraren är medveten om att hen är på ett förhöjt övergångsställe.



22.1.2025

Trafikreglerna om väjning och principerna för att beteckna väjningsplikten ska lösas på lagstiftningsnivå så att väghållarna inte behöver tolka situationer separat, vilket kan orsaka oklarhet i väjningsplikten. Ur trafiksäkerhetens synvinkel är det inte önskvärt att städerna tolkar väjningsreglerna och beteckningen av dem på olika sätt. Vägtrafikanterna ska kunna lita på att väjningsplikten betecknas på samma sätt i hela landet. Helsingfors följer den nuvarande lagstiftningen när den bygger nya objekt. De upp- och nedvända trianglarna har inte systematiskt tagits bort från alla de objekt som har byggts innan den nuvarande lagen trädde i kraft, men det kommer att göras inom ramen för övergångsbestämmelserna i lagen om den ovan nämnda lagändringen inte framskrider.

Ett förhöjt övergångsställe är en utmärkt strukturell lösning för att förbättra fotgängarnas och cyklisternas säkerhet och genom trafikarrangemangen betona att gatan ändras från en huvudnätverkets gata till en lokalgata. I den gällande situationen med lagstiftningen används de med eftertanke för att betona övergången från huvudnätverket till ett lokalt nätverk, vilket även stöds av trafikmiljön och lokalnätverkets användningsändamål. I fråga om trafikolyckor framträder förhöjda övergångsställen inte som särskilt farliga ställen. Staden känner inte till en enda trafikolycka som drabbat en fotgängare på ett förhöjt övergångsställe. Det har skett några olyckor i korsningar som har lett till skador mellan fordon. Lösningen fungerar alltså i regel på det sätt som önskas och bilisterna kan väja i sådana situationer. I synnerhet i det skede när det arrangemang som nu är ganska nytt blir bekant för alla. Det är dock viktigt att komma överens om nationellt enhetliga regler för att genomföra arrangemanget. Helsingfors strävar för sin del efter att främja en tydlig lösning för alla vägtrafikanter.

Enligt 30 kap. 11 § 4 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsfullmäktige behandla svaret på en motion som undertecknats av minst 25 ledamöter. Stadsstyrelsens svar ska föreläggas stadsfullmäktige inom åtta månader från att motionen väckts.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

1 Valtuutettu Juhani Strandenin aloite

Sökande av ändring



Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Utdrag

Utdrag

Den som väckt motionen

Bilagor till utdrag

Förslagstext

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet