



§ 395

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Terhi Koulumiehen ym. valtuustoaloitteeseen lähipyöräily- lyn turvallisuudesta

HEL 2018-006259 T 00 00 03

Hankennumero 5264_168

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelmassa (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. Kehittämissuunnitelman toimenpiteitä seuraa ja koordinoi työryhmä, joka on kokoontunut viimeksi huhtikuussa 2018. Tällöin arvioitiin kehittämissuunnitelman toimenpiteiden toteutuman tilanteeksi noin 50 %.

Helsingissä on hyväksytty myös Pyöräilyn edistämissuunnitelma vuonna 2014. Edistämissuunnitelma sisältää useita infraan liittyviä parannustoimenpiteitä sekä muun muassa vastuulliseen liikennekultuuriin 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 kehittämisohjelman 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 väistämismuuttamattomuus. 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 joutanut 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 liikenneturvallisuusrisikin koulujen ympäristössä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Jussi Yli-Seppälä, liikenneinsinööri, puhelin: 31037054



jussi.yliseppala(a)hel.fi

Liitteet

1 Koulumies Terhi Aloite Kvsto 30052018 6

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Terhi Koulumies ja 5 muuta valtuutettua ovat tehneet 30.5.2018 seuraavan valtuustoaloitteen:

Enemmän huomiota lähipyöräilyn turvallisuuteen

Me allekirjoittaneet esitämme, että Helsingissä panostettaisiin nykyistä enemmän lähipyöräilyn turvallisuuteen. Toistaiseksi pyöräilyn edistämisessä on ollut suuri painopiste työmatkapyöräilyn nopeudessa. Tavallinen arkipyöräily ja sen turvallisuus on jäänyt vähemmälle huomiolle.

Helsingissä tekevät suhteellisesti eniten pyörämatkoja 7–17 -vuotiaat, vaikka heidän matkamääränsä onkin aikuisväestöä pienempi. Helsingin onkin alettava huolehtia entistä enemmän nimenomaan lasten ja nuorten pyöräilyn turvallisuudesta. Alaikäiset pyöräilevät yleensä kavereidensa kanssa lyhyitä matkoja asuinalueillaan kantakaupungissa ja esikaupungeissa, eivät siis niinkään pitkiä matkoja baanoilla.

Kaupungissa tapahtui vuonna 2011 yksi kuolemaan johtanut pyöräliikenneonnettomuus ja 171 poliisin tietoon tullutta loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Pyöräilijöiden osuus kaikista henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista oli noin viidennes. Vuosina 2007–2011 tapahtui vuosittain keskimäärin 185 onnettomuutta, joissa polkupyöräilijä oli osallisena. Onnettomuudet jakautuivat lähes tasan kantakaupungin ja esikaupunkialueiden välillä. Helsingissä poliisin tietoon tulevista polkupyöräonnettomuuksista noin 90 % on törmäyksiä autojen kanssa.

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan valtuustoaloitteesta lausunnon kaupunginhallitukselle 28.9.2018 mennessä.



21.08.2018

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Koulumies Terhi Aloite Kvsto 30052018 6

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano