



01.06.2022

Ärende/10

§ 147

Ledamoten Björn Månssons motion om trafiksäkerhet nära cykelfiler som ligger intill busshållplatser

HEL 2021-010631 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige betraktade motionen som slutbehandlad.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Suvi Rämö, förvaltningsexpert, telefon: 310 32174
suvi.ramo(a)hel.fi

Bilagor

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

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Björn Månsson och 17 andra ledamöter föreslår i sin motion att busspassagerarnas och cyklisternas säkerhet ska tryggas på olika sätt när cykelfiler planeras intill busshållplatser.

Trafiksäkerheten är en viktig utgångspunkt för all trafikplanering. Kollektivtrafikens hållplatser hör till de objekt där stadsmiljösektorn och samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) särskilt beaktar trafiksäkerheten i sitt samarbete. Stadsmiljösektorn följer med responsen om hållplatsarrangemangen och gör vid behov upp planer för att göra arrangemangen vid enskilda hållplatser tydligare.

I Helsingfors styrs planeringen av cykeltrafiken av planeringsanvisningarna för cykeltrafik, som godkändes 2016. I Helsingfors är det en allmän princip att ha fotgängarna och cyklister på skilda banor. Cykelvägen och gångbanan skiljs ofta åt med kantstenar, och cykelvägen brukar märkas ut med vägmarkeringar med cykelsymbolen. Skilda banor för cyklister och fotgängare gör trafiken säkrare för båda grupper-



na. När cyklister har sin egen bana är cykeltrafiken förutsägbar och fotgängarna behöver inte dela gångbanan med cyklister.

Den nya typritningen för busshållplatser (daterad 15.10.2021) innehåller en mer detaljerad översikt över de konstruktioner och principer för vägbygge som passar olika slag av hållplatser. Vid busshållplatser ska cykelvägen i första hand gå bakom hållplatstaket och det cirka 3,5 meter breda väntområdet. Trafiksäkerheten förbättras genom att installera räck intill hållplatstaket, så att passagerare som stiger av bussen inte kan gå direkt ut på cykelbanan vid hållplatstaket, som skymmer sikten för cyklister. Räckan kan också dirigera fotgängarna till ett övergångsställe där det är säkert att gå över cykelvägen. Alltid finns det inte plats att bygga ett väntområde mellan cykelvägen och körbanan. Då måste passagerarna stiga på bussen direkt från cykelvägen. I sådana fall markeras hållplatsens läge på cykelbanan med röd färg för att göra trafikanterna mer uppmärksamma.

Eftersom cykelvägarna och gångbanorna oftast ligger vid vägkanten måste man gå över cykelvägen för att kunna stiga på bussen. Enligt vägtrafiklagen ska en cyklist som på en cykelbana passerar en buss vid en hållplats lämna fri passage åt på- eller avstigande passagerare. När det inte står någon buss vid hållplatsen lämnar väjningsreglerna mer rum för tolkning. Den som går över cykelvägen utan att stiga på eller av en buss har väjningsplikt mot cyklister. Om man vill visa att cyklister alltid har väjningsplikt vid hållplatsen märks ett övergångsställe ut på cykelvägen vid hållplatsen. I så fall dirigeras fotgängarna med hjälp av räck att korsa cykelvägen vid övergångsstället.

Generellt används övergångsställen på cykelvägar i områdena med den livligaste gångtrafiken och vid hållplatser som följer tillgänglighetskraven på specialnivå. I områden med mindre trafik möts fotgängare och cyklister mer sällan och man har därför inte ansett det befogat att upprätta övergångsställen som enda passager till hållplatserna. Parterna i trafiken omfattas dock av de allmänna skyldigheterna för vägtrafikanter att iakttäta den försiktighet som krävs med hänsyn till omständigheterna och situationen samt skyldigheten att för undvikande av fara förutse andra vägtrafikanters agerande.

I Helsingfors har man inte byggt farthinder på cykelvägar vid busshållplatser på det sätt som föreslås i motionen. Farthinder som lämpar sig för cykeltrafik får inte vara branta för att inte förorsaka cyklisten eller cykeln skada till exempel genom stötar. En omfattande utbyggnad av farthinder vid hållplatser skulle göra cykeltrafiken mindre lockande eftersom man som cyklist rör sig med muskelkraft. I särskilda fall kunde farthinder eller exempelvis trafikljus användas för att garantera funge-



01.06.2022

Ärende/10

rande trafikarrangemang där fotgängare går över cykelvägen, om det inte räcker att fotgängarna och cyklisterna har tydligt åtskilda banor och ett övergångsställe märks ut.

Stadsmiljönämnden och samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) har gett sina utlåtanden om motionen. Svaret stämmer överens med utlåtandena.

Enligt 30 kap. 11 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av minst 15 ledamöter.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Suvi Rämö, förvaltningsexpert, telefon: 310 32174
suvi.ramo(a)hel.fi

Bilagor

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

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Stadsfullmäktige 18.05.2022 § 117

HEL 2021-010631 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade bordlägga ärendet.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Suvi Rämö, förvaltningsexpert, telefon: 310 32174
suvi.ramo(a)hel.fi

Kaupunginhallitus 02.05.2022 § 313

HEL 2021-010631 T 00 00 03



01.06.2022

Ärende/10

Påttös

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

Stadsmiljönämnden 18.01.2022 § 28

HEL 2021-010631 T 00 00 03

Utlåtande

Stadsmiljönämnden gav stadsstyrelsen följande utlåtande:

I Helsingfors godkändes år 2016 (stadsplaneringsnämnden 19.4.2016) en Planeringsanvisning för cykeltrafiken, som styr stadens planering av cykeltrafiken. En allmän princip i Helsingfors är att fotgängarna och cykeltrafiken ska separeras från varandra till separata leder. Cykelvägar avskiljs ofta till en egen nivå med hjälp av kantstenar och markeras med vägmärkingar i form av cykelsymboler. Separationsprincipen förbättrar säkerheten för både cyklister och fotgängare. När cyklisten har sitt eget utrymme blir cykeltrafiken lätt att förutse, och utrymmet för fotgängare används endast av dem.

I samarbetet mellan stadsmiljösektorn och Helsingforsregionens trafik (HRT) fäster man särskild uppmärksamhet vid kollektivtrafikens hållplatser och deras säkerhet. I den nya typritningen för busshållplatser (uppdaterad 15.10.2021) ges närmare information om strukturer för gatubyggande och principer för olika typer av hållplatslösningar. Vid busshållplatser strävar man i första hand efter att dra cykelvägarna så att de går bakom busskuren och det ca 3,5 meter breda väntområdet. Bredvid busskuren monteras räcken som förbättrar trafiksäkerheten genom att förhindra att en person som befunnit sig bakom det sikthinder som busskuren utgör går rakt ut på cykelvägen. Genom räckena kan man också styra fotgängarna att korsa cykelvägen på en trygg plats via ett övergångsställe. På en del ställen finns inte plats för att bygga ett väntområde mellan cykelvägen och körbanan, vilket innebär att busspassagerare måste stiga på direkt från cykelvägen. På sådana platser markeras cykelvägen vid hållplatsen med röd färg, vars syfte är



att dra till sig trafikanternas uppmärksamhet och göra dem mer observanta.

Cykelvägarna och trottoarerna är oftast placerade vid kanten av gatorna, vilket innebär att man måste korsas cykelvägen för att komma till bussen. Enligt vägtrafiklagen ska den som rör sig med cykel på en cykelväg och passerar en buss vid en hållplats lämna fri passage åt på- eller avstigande passagerare. När ingen buss är vid hållplatsen lämnar väjningsreglerna mer utrymme för tolkning. Om en person som korsar en cykelväg inte är på väg att stiga på eller av en buss, är tolkningen att hen har väjningsplikt gentemot cyklister när hen korsar cykelvägen. Om man vill att cyklisten är väjningspliktig i alla situationer kan man förse cykelvägen med ett övergångsställe vid hållplatsen. Fotgängarna hänvisas då med hjälp av räcken att korsas cykelvägen via övergångsstället. I allmänhet används övergångsställen som märks ut på cykelvägen i de områden som har livligast gångtrafik och vid hållplatser med tillgänglighetskrav på specialnivå. I områden med mindre livlig trafik har användning av övergångsställen och begränsning av passagen till hållplatserna till ett visst ställe inte betraktats som nödvändigt eftersom mötessituationerna är få. Parterna i trafiken berörs ändå av de allmänna skyldigheter som gäller trafikanter i fråga om att iakttäta den försiktighet som förhållandena och situationen kräver samt skyldigheten att förutse även den andra partens agerande för att undvika fara.

Man har inte byggt farthinder på cykelvägar i anslutning till busshållplatser i Helsingfors. Ett farthinder som lämpar sig för cykeltrafik bör ha en flack profil för att inte orsaka olägenheter för cyklisten eller cykeln exempelvis på grund av skakningar. Omfattande byggande av farthinder i anslutning till hållplatser skulle minska cyklingens attraktivitet, eftersom cykling är ett sätt att ta sig fram med muskelkraft. Om en betydande fotgängarpassage inte fås att fungera säkert genom tydlig separation och övergångsställen kunde man i vissa fall säkra övergången med hjälp av farthinder eller till exempel trafikljusstyrning. Stadsmiljösektorn följer responsen som kommer in om hållplatserna och gör vid behov upp planer för att förtydliga hållplatsarrangemangen. Trafiksäkerheten är en viktig utgångspunkt i all trafikplanering.

Föredragande

sektorchef i stadsmiljösektorn
Ville Lehmuskoski

Upplysningar

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