

Tekninen lautakunta 17.11.2021 § 107

§ 107

Valtuustoaloite liikenneturvallisuuden parantamisesta koulujen läheisyydessä (kh/kv-asia)

Valmistelijat / lisätiedot:
Nyberg Johanna
Markkola Jenny
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Vaihde 09 816 21

Päätösehdotus

Kaupunkitekniiikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta ehdottaa kaupunginhallitukselle ehdotettavaksi edelleen valtuustolle, että valtuusto merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Pia Kauman ym. 26.4.2021 tekemään valtuustoaloitteeseen liikenneturvallisuuden parantamisesta koulujen läheisyydessä ja toteaa aloitteen loppuun käsittelyksi.

Käsittely

Esittelijä lisäsi kokouksessa vastaukseen seuraavan liitteen: *”Espoossa vuosina 2016–2020 tapahtuneet jalankulku-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuudet.”*

Päätös

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Valtuustoaloite

Pia Kauma ja 31 muuta valtuutettua ovat jättäneet 26.4.2021 valtuustoaloitteen liikenneturvallisuuden parantamisesta koulujen läheisyydessä. Aloitteessa ehdotetaan seuraavaa:

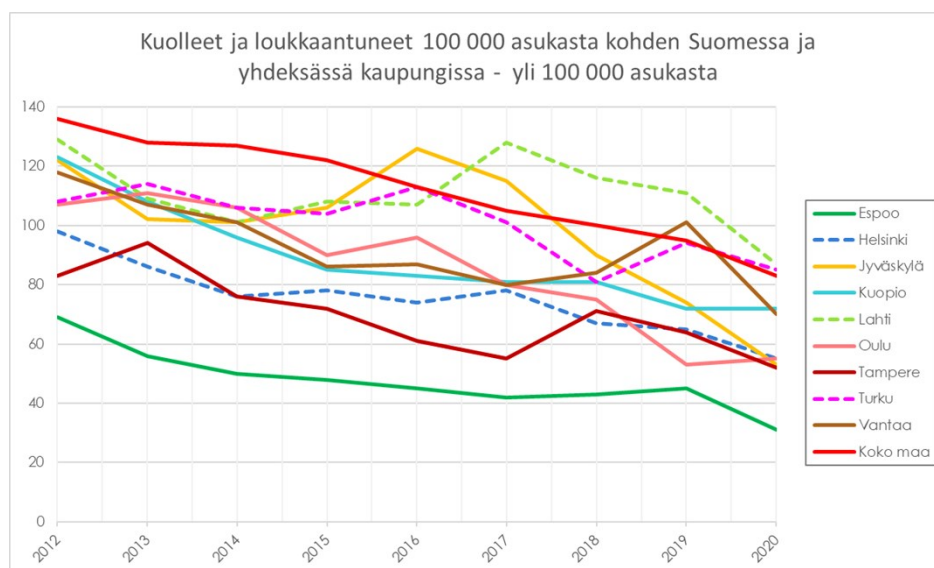
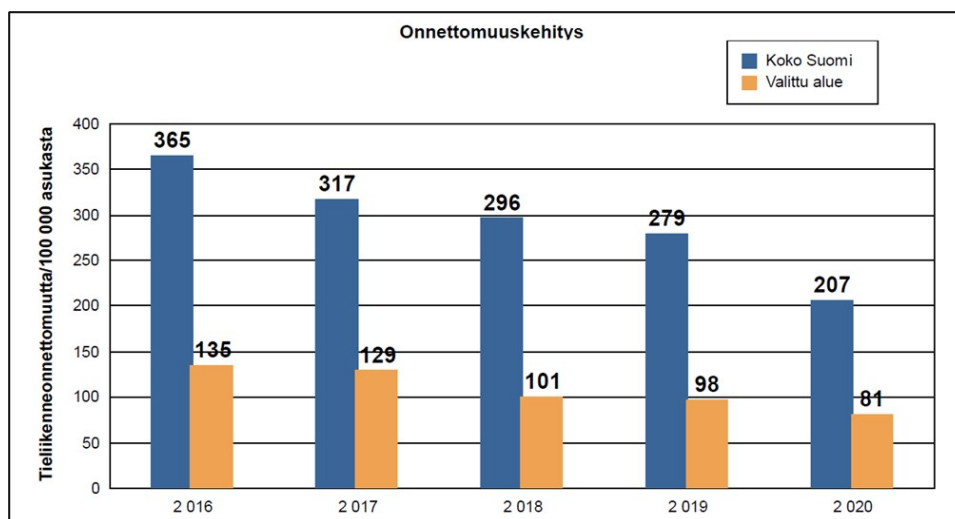
”Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että kaupunginhallitus ryhtyy viipymättä toimiin kartoittaakseen erityisesti koulujen läheiset vaaralliset risteysalueet ja tieosuudet. Edelleen esitämme, että kartoituksen tuloksena havaittujen vaarallisten risteysalueiden ja tieosuuksien liikenneturvallisuutta ryhdytään Espoossa järjestelmällisesti parantamaan kaupungin ylläpitämällä teillä.”

Vastaus valtuustoaloitteeseen

Espoon kaupungin alueella tapahtui vuonna 2020 poliisin tilastojen mukaan yhteensä 223 liikenneonnettomuutta. Liittymissä tapahtui 73 onnettomuutta eli noin 32 % kaikista onnettomuuksista. Vuonna 2020 liittymäonnettomuuksissa onnettomuuspaikalla oli useimmiten kärkikolmio (27 kpl) tai liikennevalot (23 kpl). Suojateillä tapahtui 27 onnettomuutta, joista henkilövahinkoihin johti 21.

Espoon liikenneturvallisuus on parantunut pitkällä aikavälillä. Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on vähentynyt yli 70

prosentilla vuodesta 1990 vuoteen 2020. Samaan aikaan kaupungin asukas- ja automäärät ovat kasvaneet runsaasti. Espoossa tapahtuu liikenneonnettomuuksia asukaslukuun suhteutettuna hyvin vähän - noin 67 prosenttia vähemmän kuin koko maassa keskimäärin (kuvat alla).



Liikenneonnettomuuksien väheneminen on määrätietoisen työn tulosta. Turvallisia ratkaisuja luodaan jo asemakaavoituksessa, katujen suunnittelussa ja rakentamisessa niin jalankulun ja pyöräilyn kuin ajoneuvoliikenteenkin osalta. Turvallisuutta lisätään myös katuverkon porrastetulla nopeusrajoitusjärjestelmällä ja muulla liikenteenohjauksella sekä rakentamalla erilaisia hidasteita. Myös Espoon kaupunkirakenne on omiaan edistämään liikenneturvallisuutta. Kävely- ja pyöräteitä Espoossa on yhteensä lähes 950 kilometriä ja valaistuja puistoreittejä noin 300 kilometriä. Kävely- ja pyöräteitä on talvikunnossapidossa 900 kilometriä ja puistoraitteja 150 kilometriä.

Onnettomuuksien seurannalla, tilastoinnilla ja analysoinnilla saamme tietoa niistä kohteista, joissa turvallisuutta parantavia toimia tarvitaan kaikkein eniten. Myös asukkaiden yhteydenotot ja aloitteet ovat osa

liikenneturvallisuustyötä. Espoon kaupunkitekniikan keskus tekee yhteistyötä koulujen kanssa koulureittien liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kaupunkitekniikan keskus on kerännyt koululaisten vanhemmilta meilipiteitä koetuista riskipaikoista sekä laatinut toimenpidesuunnitelman liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä.

Liikennevalojen rakentaminen on yksi tapa parantaa liittymän turvallisuutta. Liikennevalojen suunnittelussa huomioidaan aina kaikki käyttäjäryhmät ja niiden turvallisuus. Liikennevalosuunnittelun lähtötilanteessa kartoitetaan liittymien erityispiirteet ja kaupunkiympäristö. Liikennevalosuunnittelun lähtökohdaksi selvitetään, sijaitseeko risteys vilkkaan koulureitin varrella. Liikennevalosuunnittelun vakioitu tapa on, että suojatien vihreä valo syttyy yhden sekunnin ennen saman suuntaisen moottoriajoneuvoliikenteen vihreän alkamista. Jos kohteessa on paljon jalankulkijoita, ja etenkin lapsia, silloin liikennevalot ohjelmoidaan usein siten, että jalankulkijat saavat vihreän valon jo kolme sekuntia ennen ajoneuvoja. Tässä tilanteessa jalankulkijat ehtivät kävelemään paljon pidemmälle suojatiellä, ennen kuin autoilijat pääsevät liikkeelle. Tällöin autoilijoilla on hyvin aikaa huomata tietä ylittävät jalankulkijat.

Jalankulkijoiden ja saman suunnan ajoneuvojen samanaikainen vihreä valo on vakiintunut tapa liikenteenohjauksessa liikenteen sujuvuuden takaamiseksi. Näiden vihreiden vaiheiden jakaminen eri vaiheisiin lisäisi liikenteen kiertoaikaa ja sen seurauksena riskinottoa ja punaisia päin ajamista. Eritystapauksissa moottoriajoneuvoliikenne voidaan ohjata erillisellä nuolivalolla, jolloin jalankulkijoille näytetään punaista. On kuitenkin kaikkien etu, että eri risteysten liikennevalojen toimintalogiikka on mahdollisimman samanlainen toisiinsa nähden. Tällöin valojen toiminta on ennakoitavaa, joka minimoi riskiä vaaratilanteille. Riskejä pyritään minimoimaan myös katu ympäristön suunnittelulla ja liikenneohjauslaitteiden sijoittelulla. Esimerkiksi riittävä valaistus ja näköesteiden poistaminen luo hyvän näkymän risteykseen.

Liikennevalo-ohjatuissa liittymissä ei käytetä ajohidasteita, koska valot toimivat itsessään hidasteena. Ajohidasteen käyttäminen luo riskin peräänajo-onnettomuuksille. Jonon kertyessä punaisiin valoihin ja jonon lähtiessä liikkeelle vihreä vaihduttua, hidaste aiheuttaa jarrutuksen liikkeellelähdössä. Hidaste luo myös ristiriidan vihreän valon kanssa.

Erilaiset vilkkuvalot ja suojateiden varoitusjärjestelmät ovat yleistyneet 2010-luvulla. Näitä on käytetty myös Espoossa parantamaan suojateiden havaittavuutta erityisissä ongelmakohteissa. Erilaisten varoitusjärjestelmien käyttö ei ole kuitenkaan täysin ongelmaton, minkä takia niitä ei tulla ottamaan laajemmin käyttöön Espoossa. Ongelmat ovat mm. laitteiden heikko toimintavarmuus sekä se, että laitteet voivat luoda virheellisen turvallisuuden tunteen lapsille ja muille jalankulkijoille.

Päätöshistoria

Liitteet

- Espoossa vuosina 2016–2020 tapahtuneet jalankulku-, polkupyörä- ja mopo-onnettomuudet

Oheismateriaali

- Valtuustoaloite liikenneturvallisuuden parantaminen koulujen läheisyydessä
- (ei julkaista, henkilötietoja) Valtuustoaloitteen allekirjoittajat

Tiedoksi