

Tekninen lautakunta 17.11.2021 § 108

§ 108

Valtuustoaloite suojateiden turvallisuuden parantamiseksi kääntyvän liikenteen risteyksissä (kh-asia)

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

Päätösehdotus

Kaupunkitekniikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta ehdottaa, että kaupunginhallitus merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena valtuutettu Henna Kajavan ym. 13.9.2021 tekemään valtuustoaloitteeseen suojateiden turvallisuuden parantamiseksi kääntyvän liikenteen risteyksissä ja toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

Käsittely

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

Päätös

Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Valtuustoaloite

Valtuutettu Henna Kajava ja 11 muuta valtuutettua ovat tehneet 13.9.2021 valtuustoaloitteen suojateiden turvallisuuden parantamiseksi kääntyvän liikenteen risteyksissä.

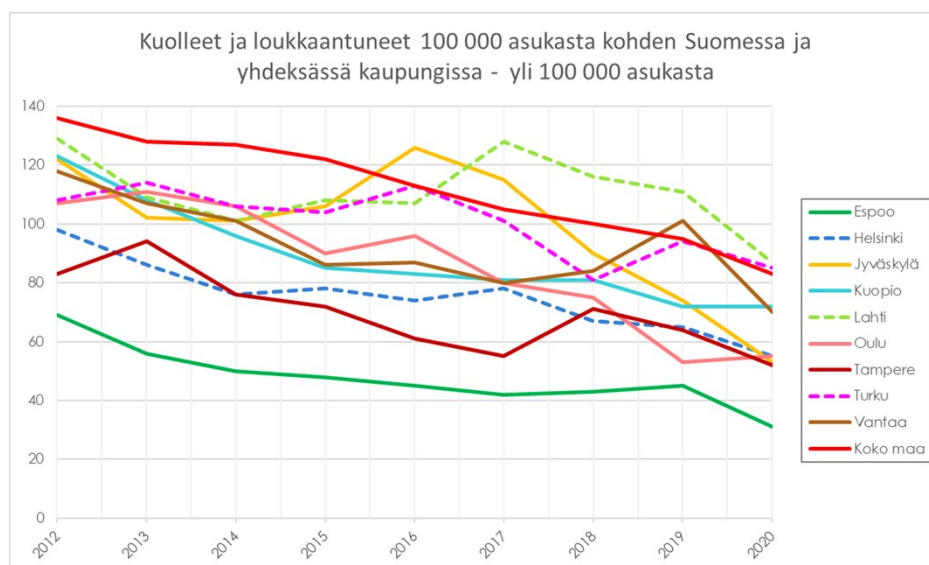
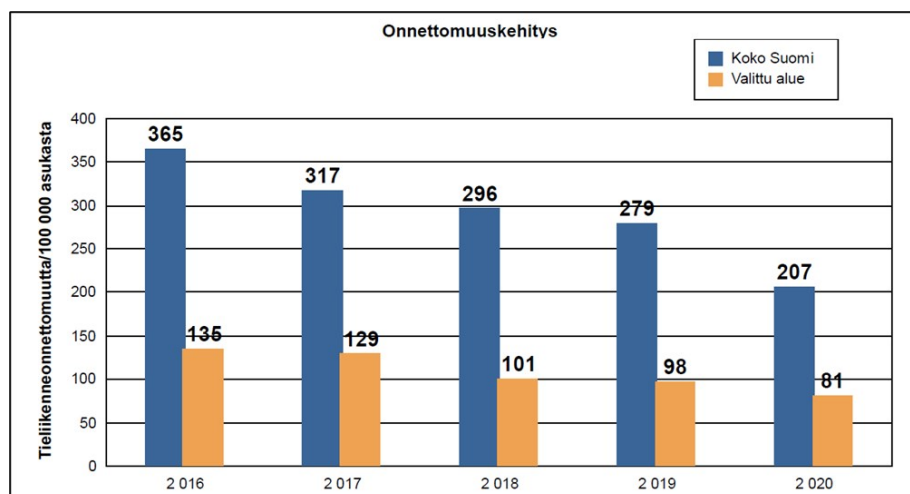
Allekirjoittaneet esittävät, että Espoo ryhtyy parantamaan liikenneturvallisuutta suojateilla, joiden ympäristössä liikkuu paljon lapsia ja nuoria risteysalueilla, joilla suojateille kääntyy moottoriajoneuvoliikennettä. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden parantaminen aloitetaan paikoista, joissa on jo tapahtunut onnettomuuksia.

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). Suojateilla 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 määrätietoisesta työstä. 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 lisää liikenteen kiertoaikaa ja sen seurauksena riskinottoa ja punaisia päin ajamista. Eristystapauksissa 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

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

Oheismateriaali

- Valtuustoaloite suojateiden turvallisuuden parantaminen kääntyvän liikenteen risteyksissä

Tiedoksi