

28.10.2025

253/00.04.02/2025
Ohjekorttipäivitykset**Vastaanottaja**RTS Rakennustietosäätiö
eira.lampen@rakennustieto.fi**Viite**Lausuntopyyntönnö 16.10.2025
RTS 25:29-35**Lausunto RT-korttien päivityksestä**

Rakennustietosäätiö on pyytänyt kommentteja seuraavista päivitettävistä ohjekorteista:

Ajoneuvojen mittoja
Ajoväylät, hitaasti liikennöivät
Autosuojat
Pysäköintialueet
Pysäköintilaitokset
Taajama-alueiden linja-autopysäkit ja -terminaalit
Kuormaustilat

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Yleishuomiona, kortit olivat laadukkaita ja selkeitä. Huomiomme kohdistuvat pääasiassa pyöräilyn parempaan huomioimiseen ja kestävästi liikkumisen korostamiseen. Olisi hyvä määritellä, miten myös sähköpotkulaudat huomioidaan suunnittelussa, esim. pysäköintialueiden maalaaminen ja mahdollisesti GPS-rajoitteet kaupallisille palveluille.

Paikallisliikenneliiton päivitettyjä infrakortteja on hyvin hyödynnetty, yhteistyö ohjeiden tekemisessä onkin tärkeää, jotta käytännön kokemuksia ja parhaita käytäntöjä voidaan hyödyntää. Myös useilla kaupungeilla on omia ohjeitaan. Hyvätkään ohjeet eivät kuitenkaan poista yhteistyön tarvetta suunnittelussa, koska jokainen projekti on erilainen eikä sama ratkaisu toimi kaikkialle.

Ajoneuvojen mittoja:

Moottoriajoneuvojen mitoista HSL on määritellyt mini-bussin maksimi pituudeksi 9,5 metriä, muut pituudet ovat samoja.

Ajoneuvojen massoista, olemme HSL-alueella havainneet painumisia erityisesti vilkkailla pysäkeillä, joten voisi olla hyvä lisätä ohjeisiin huomautus,

28.10.2025

253/00.04.02/2025
Ohjekorttipäivitykset

että linja-auton massa saa olla suurinta sallittua arvoa suurempi siltä osin kuin valmistaja osoittaa, että massan kasvu johtuu vaihtoehtoisen käyttövoiman edellyttämästä lisäpainosta. Lisäystä saa olla enintään tuhat kilogrammaa. HSL:n liikenteessä sähköbussien suurimmat kokonaispainot ovat:

n. 12m bussi = 19 500 kg,
15 m telibussi = 27 000 kg
n. 18m nivelbussi = 29 000 kg

Suuremman massan salliminen perustuu seuraavaan asetukseen:
Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta

"Vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävän auton massa saa olla 1 momentin 1–8 kohdassa säädettyä suurinta sallittua arvoa suurempi siltä osin kuin valmistaja osoittaa, että massan kasvu johtuu vaihtoehtoisen käyttövoiman edellyttämästä lisäpainosta. Lisäystä saa olla enintään yksi tonni."

Korttiin olisi hyvä lisätä huomio ajoneuvojen peilien vaatimista tiloista. Erityisesti poikkeusliikennejärjestelyitä tehtäessä, saatetaan ajoväylät mitoittaa vastaamaan ajoneuvon rungon leveyttä, jolloin peilit osuvat tolppiin tai muihin kiinteisiin rakenteisiin. Raskaassa kalustossa ajoneuvojen peilit saattavat tuoda ajoneuvon lisäleveyttä yhteensä jopa puoli metriä. Tämä olisi hyvä tuoda esille sekä tekstissä että kuvissa.

Kortissa oli esitelty polkupyörän mitat, mikä on hyvä asia kestävien liikkumismuotojen kannalta. Kevyempien liikkumisvälineiden valikoiman lisääntyessä voisi olla hyvä lisätä myös esimerkiksi kuormapyörän mitat ja mahdollisesti myös sähköpotkulaudan sekä muiden mikroliikkumisvälineiden. Väyläviraston ohjeissa *Pyöräliikenteen suunnittelu*, on kappaleessa 2.3 esitelty mittoja mm. erilaisille pyörille, sieltä voisi ottaa oleellisia mukaan tähän ohjeeseen tai viitata ko. ohjeeseen ([Pyöräliikenteen suunnittelu](#), Väyläviraston ohjeita 18/2020).

Ajoväylät, hitaasti liikennöitävät:

Kappaleessa voisi korostaa, että liikenneympäristön tulisi olla psykologisesti ohjaava, jotta myös ympäristö auttaa valitsemaan oikean nopeuden.

Autosuoja:

Autosuojien lisäksi voisi olla ainakin viittaus pyöräsuojien ohjeisiin tai lisätä ne myös korttiin.

28.10.2025

253/00.04.02/2025
Ohjekorttipäivitykset**Pysäköintialueet:**

Pyöräpysäköinti olisi hyvä lisätä omaksi kohdakseen tai mainita, mistä tietoa on saatavilla niiden suunnitteluun.

Pysäköintilaitokset:

Joukkoliikenneterminaalien läheisyydessä olevien pysäköintilaitosten kulkuyhteyksien yhteensovittaminen on erittäin tärkeää, jottei heikennetä terminaalin liikennöintiä tai aiheuteta vaaratilanteita matkustajille.

Hyvä, että kappaleessa 3.5 mainitaan myös pyöräpysäköinnistä, siihen voisi lisätä myös sähköpotkulaudoista ainakin maininnan, että myös ne on huomioitava suunnittelussa. Voisi vielä tarkentaa, että pyörien pysäköintiä tulisi priorisoida palveluita lähimmille paikoille, vaikka ”sisäänkäynnin läheisyydellä” oletettavasti sitä tarkoitetaan, varmistettava, ettei sisäänajo ja sisäänkäynti (palveluihin) menisi sekaisin.

Ajojärjestelyissä olisi hyvä esittää myös pyöräreitit. Pyöräilyn reiteille ei tule sijoittaa käsin avattavia ovia tai kynnyksiä. Reittien tulisi olla myös psykologisesti ohjaavia siten, että kaikki käyttäjäryhmät osaavat valita sopivan tilannenopeuden.

Taajama-alueiden linja-autopysäkit ja -terminaalit:

Korttiin voisi olla hyvä lisätä kappale päällysteistä, kuten *Pysäköinti* -kortissakin on. Painaumat vilkkailla pysäkeillä ja terminaaleissa on arkipäivää, joten tähän olisi hyvä kiinnittää rakentajien ja suunnittelijoiden huomio ja esittää ratkaisuja ja suosituksia.

Myös terminaalien talvikunnossapidosta voisi kirjata hieman enemmän. Lumitilojen varaaminen ja talvikunnossapidon järjestäminen siten että se pystytään tekemään ilman että linja-autot ovat tiellä, on tärkeää.

Terminaalien sisällä liikenneturvallisuus on tärkeää ottaa huomioon, kun alueella liikkuu useampia käyttäjäryhmiä. Jalankulku, pyöräily, taksiliikenne, saatto- ja noutoliikenne sekä jakeluliikenne on erotettava mahdollisuuksien mukaan linja-autoliikenteestä. Tämä parantaa terminaalin häiriönsietokykyä ja samalla vähentää onnettomuusriskiä. Myös terminaalin sisään- ja ulosajon näkemät tulee varmistaa.

Taulukossa 1 esitettyihin vaatimuksiin pysäkkien varustelusta tulisi lisätä mahdollisuus kuljettaja-wc:lle myös yksittäiselle pysäkillä, koska kyseessä saattaa olla päätepysäkki, joka ei sijaitse terminaalissa.

28.10.2025

253/00.04.02/2025
Ohjekorttipäivitykset

Kappaleeseen 2.1 olisi hyvä kirjata, että keltaisen viivan lisäksi tulisi pysäkillä sijoittaa tolppa tai katos linja-auton etuosan kohdalle indikoimaan kuljettajalle ja matkustajille mihin kohtaan pysäkkiä linja-auto tulee pysähtymään. Katos tai tolppa tulee sijoittaa linja-auton etuosan kohdalle, eikä se saa sijaita keskiovien kohdalla ja siten heikentää esteettömyyttä.

Kappaleeseen 2.2 voisi vielä selkeämmin tuoda esille, että koneellisen kunnossapidon vaatimus on 2,2 metriä.

Kappaleeseen 2.3 voisi lisätä, että olisi hyvä, jos pyöräpysäköinti olisi katettu. Myös sähköpyörien latauksen tarve tulisi selvittää.

Kappaleessa 3.1 voisi lisätä, että mahdolliseen liikennevalo-ohjaukseen tulee kiinnittää huomiota terminaaleja suunniteltaessa, jotta terminaaliin ajaminen ja sieltä poistuminen on linja-autoille mahdollisimman sujuvaa.

Kappaleessa 3.2 voisi olla maininta eri kalustotyyppien huomioinnista terminaalin suunnittelussa. Nivel-linja-autolla peruuttamista ei suositella. Lisäksi tulee huomioida mahdolliset eri käyttövoimilla toimivat ajoneuvot, esimerkiksi sähkölatauksen tarve terminaalissa tulee selvittää ja mahdollistaako terminaali kaasubussit. Sähkölataus tapahtuu paikallisliikenteessä yleensä varikoilla, mutta saattaa tulla tarpeita myös käytönaikaiselle lataukselle, jolloin terminaalissa pitää huomioida latauslaitteiden vaatimat tilat ja käytännöt.

Kappaleessa 4.4 voisi takakulman siirtymän lisäksi olla maininta myös etukulman siirtymästä myös otsikossa. Talvikunnossapidon tärkeydestä voisi olla hyvä maininta tässä yhteydessä, koska talvisin pysäkillä ajo esteettömästi voi estyä, jos etukulma ei pysty ylittämään reunakiveä kertyneen lumen takia, jolloin keskiovi jää tarpeettoman kauas reunakivestä. Lisäksi teettämässämme ajouramallien luotettavuusselvityksessä takaylitys paikaltaan lähdettäessä on osalla kalustolla suurempi kuin esitetyissä ajouramalleissa, tämäkin on hyvä huomioida.

Polkupyörien pysäköinti -kappaleeseen voisi vielä korostaa runkolukittavuutta. Lisäksi pyörien pysäköinti pitäisi olla autojen liityntäpysäköintiä lähempänä.

Kuormaustilat:

Dokumentissa ei huomioida kuormaustiloihin liittyviä alueita piha-aluetta lukuunottamatta, jota kohdassa 1.7 sivutaan. Tulisi varmistaa, ettei kuormaustilojen sisäänajo tai alueella operointi heikennä alueen kävely- ja pyöräilyturvallisuutta tai aiheuta häiriötä joukkoliikenteelle, erityisesti raideliikenteelle.

28.10.2025

253/00.04.02/2025
Ohjekorttipäivitykset

Lisätietoja lausunnosta antaa ja tarvittaessa jatkotyöstön yhteyshenkilönä toimii liikennesuunnittelija Teija Visa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
Vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.