



28.11.2012

Kj/23

§ 402

Ryj / Den av ledamoten Ville Ylikahri väckta motionen om bättre tillgänglighetslösningar

HEL 2012-009040 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag anse den av ledamoten Ville Ylikahri väckta motionen vara slutligt behandlad.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Kristiina Matikainen, stadssekreterare, telefon: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Bilagor

1 Vt Ville Ylikahrin aloite

Beslutsförslag

Stadsfullmäktige beslutar anse den av ledamoten Ville Ylikahri väckta motionen vara slutligt behandlad.

Föredraganden

Ledamoten Ville Ylikahri och 16 andra ledamöter föreslår i sin motion att tillgänglighetslösningar i korsningar helt och hållet ska genomföras på gångbanorna och att cykelbanorna tydligt ska åtskiljas från gångbanorna.

Stadsstyrelsen hänvisar till utlåtanden och meddelar att stadsplaneringskontoret och byggnadskontoret söker nya lösningar för cykeltrafiken i korsningar. Stadsplaneringskontoret utarbetar för närvarande planeringsanvisningar som gäller lösningar för korsningar med cykeltrafik, och därefter uppdaterar byggnadskontoret typritningarna för gatuområden.

Målet är att tillgänglighetslösningarna ska genomföras på gångbanorna och att lösningarna för cykeltrafiken ska genomföras på separata cykelvägar. Då behöver cykelbanor som är åtskilda från gångbanor inte skäras av med kantstenar i korsningar.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar



28.11.2012

Kj/23

Kristiina Matikainen, stadssekreterare, telefon: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Bilagor

1 Vt Ville Ylikahrin aloite

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 12.11.2012 § 1236

HEL 2012-009040 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto päättäisi seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättäneen katsoa valtuutettu Ville Ylikahrin aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 25.09.2012 § 433

HEL 2012-009040 T 00 00 03

Kvsto 3.6.2012, asia 19

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaupunkisuunnitteluvirasto ja rakennusvirasto tekevät parhaillaan tiivistä yhteistyötä löytääkseen ratkaisun, jossa huomioitaisiin sekä esteettömät risteysratkaisut että pyöräilijöiden mahdollisimman sujuva liikkuminen. Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto laatii liikennesuunnitelmat, joiden perusteella rakennusvirasto laatii katujen rakenteelliset yksityiskohdat sisältävät katusuunnitelmat. Tavoitteena on toimiva ja turvallinen kaupunki kaikkien käyttäjien kannalta. Jalankulun ja pyöräilyn selkeä erottaminen toisistaan on hyvä ratkaisu aina, kun tilaa on riittävästi. Erottelu on tehtävä siten, ettei



jalankulkijoiden esteetön ja turvallinen liikkuminen vaarannu ja kunnossapito onnistuu koneellisesti myös runsaslumisina talvina.

Yksi merkittävimmistä esteettömyyttä edistävästä toimenpiteistä Helsingissä on ollut esteettömyyden sisällyttäminen suunnitteluohjeisiin. Yleisillä alueilla tärkeimpiä ovat katualueita koskevat tyyppiirustukset, jotka päivitettiin vuonna 2007. Päivitettyjen tyyppiirustusten pohjana ovat toimineet SuRaKu-ohjeet, jotka valmistuivat Helsinki kaikille -projektin alkuvaiheessa kuuden kaupungin, vammais- ja vanhusjärjestöjen ja kolmen ministeriön yhteistyönä. SuRaKu-ohjekortisto ja esteettömyyskriteerit saivat valtakunnallisen esteettömyyspalkinnon vuonna 2011. Myöntäjinä olivat ARMI ry ja Invalidiliitto ry.

Näkövammaisten henkilöiden kannalta reunatukien puuttuminen tekee itsenäisesti liikkumisen hankalaksi ja vaaralliseksi. Jos kaikki väylät olisivat samassa tasossa, itsenäinen liikkuminen erityisesti talvella olisi näkövammaisille henkilöille erittäin haasteellista, koska tällöin näkyisi vain tasainen jäsentymätön lumikenttä. Reunan avulla näkövammaiset henkilöt hahmottavat jalkakäytävän ja ajoradan liittymiskohdan. Myös opaskoirat on opetettu pysähtymään nimenomaan reunatuen kohdalla. Ruotsissa on tehty tutkimus siitä, mikä on se minimitasoero, jonka näkövammaisen henkilö pystyy luotettavasti tunnistamaan valkoisen kepin avulla. Tuloksena oli 26 millimetriä, joten katurakentamisessa 30 millimetriä on jalkakäytävän reunassa ehdoton minimi, jotta näkövammaisen henkilökkin voi hahmottaa reunatuen.

Niin sanottuja huomio- ja ohjaavia laattoja käytetään mm. Lontoossa risteyksissä reunatukien tilalla. Lontoossa käytetty ratkaisu ei valitettavasti toimi Suomessa, koska laatat eivät kestä Suomen vaativia talviolosuhteita. Ne ovat myös vaarallisen liukkaista talvella. Myös Norjassa on kokeiltu Lontoossa käytettyä ratkaisua. Näkövammaiset henkilöt ovat kokeneet ratkaisun huonoksi ja vaaralliseksi runsaslumisina talvina. Myös Helsingissä on testattu huomio- ja ohjaavia laattoja eri kohteissa. Testaustulosten perusteella tehtiin linjaus, että huomio- ja ohjaavia laattoja käytetään ulkoalueilla ainoastaan, jos alue on katettu tai lämmitetty.

Nykyisissä katualueita koskevissa tyyppiirustuksissa esitetty reunatukiratkaisu ottaa mahdollisimman hyvin huomioon jalankulkualueita käyttävät eri ryhmät. Luiskareunatuki toimii hyvin pyörätuolin ja rollaattorin sekä lastenvaunujen käyttäjille, pystysuora reunatuki näkövammaisille henkilöille. Ratkaisu on testattu lukuisia kertoja eri vuodenaikoina yhdessä vanhus- ja vammaisjärjestöjen sekä muiden sidosryhmien kanssa. Ratkaisua voi testata kuka tahansa esteettömyystuotteiden pysyvässä näyttelyalue Esterissä Lasten liikennekaupungissa. Kaupunkisuunnitteluviraston



28.11.2012

Kj/23

liikennesuunnitteluosasto valmistelee pyöräliikenteen risteysjärjestelyjä koskevan suunnitteluohjeen vuoden 2012 aikana yhteistyössä rakennusviraston kanssa. Ohjeiden valmistumisen jälkeen rakennusvirasto käynnistää katualueita koskevien tyyppi- ja rakennusviraston päivitystyön. Päivitys tehdään yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston kanssa.

Tavoitteena on, että esteettömyysratkaisut toteutetaan jalkakäytävillä ja pyöräteihin liittyvät ratkaisut erillisiksi rakennettavilla pyöräteillä. Näin estetään näkö- ja liikuntavammaisten joutuminen vahingossa pyöräteille ja toisaalta pyöräilijöiden ajaminen jalankulkualueille. Tällöin jalkakäytävistä erotettuja pyöräteitä ei tarvitse katkaista reunakivillä risteyksissä ja jalankulkualueiden ratkaisut voidaan tehdä SuRaKu-periaatteiden mukaisesti. Konkreettiset ratkaisut tullaan suunnittelemaan kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston yhteistyönä.

Käsittely

25.09.2012 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijän muutos: Lisätään päätösehdotuksen loppuun uudeksi viimeiseksi kappaleeksi seuraava:

"Tavoitteena on, että esteettömyysratkaisut toteutetaan jalkakäytävillä ja pyöräteihin liittyvät ratkaisut erillisiksi rakennettavilla pyöräteillä. Näin estetään näkö- ja liikuntavammaisten joutuminen vahingossa pyöräteille ja toisaalta pyöräilijöiden ajaminen jalankulkualueille. Tällöin jalkakäytävistä erotettuja pyöräteitä ei tarvitse katkaista reunakivillä risteyksissä ja jalankulkualueiden ratkaisut voidaan tehdä SuRaKu-periaatteiden mukaisesti. Konkreettiset ratkaisut tullaan suunnittelemaan kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston yhteistyönä."

18.09.2012 Pöydälle

Esittelijä

kaupungininsinööri
Raimo K Saarinen

Lisätiedot

Pirjo Tujula, projektinjohtaja, puhelin: 310 38410
pirjo.tujula(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 11.09.2012 § 301

HEL 2012-009040 T 00 00 03

Päätös



Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa valtuustoaloitteesta kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunto

Kaupunkisuunnitteluvirasto on uudistamassa pyöräliikenteen suunnitteluohjeita. Yksi selkeä päämäärä on luopua pyöräteiden reunatuista. Ne heikentävät ajomukavuutta ja edellyttävät monissa tilanteissa ylimääräistä tarkkaavaisuutta, mikä saattaa heikentää liikenneturvallisuutta siirtämällä pyöräilijöiden huomiota pois liikenteestä. Toistaiseksi jalankulkua koskevat esteettömyysvaatimukset edellyttävät kuitenkin reunatukien käyttöä risteyksissä. Näkövammaiset tarvitsevat tunnistettavia reunaelementtejä, joiden perusteella on mahdollista havaita kadunylityskohdat ja ottaa suuntaa.

Koska pyöräilylle ja jalankululle on aikaisemmin suunniteltu lähinnä vain yhteisiä väyliä, on myös pyörätiet sisällytetty jalankulun esteettömyysvaatimusten piiriin. Vuonna 2008 päivitetty ohjeet esteettömästä rakentamisesta edellyttävät reunatukien käyttöä myös jalankulusta erotetuilla pyöräteillä. Pyöräliikenteen kannalta tilanne on ongelmallinen, sillä pyörätien ja ajoradan väliin sijoitettavat reunatuot saavat viistettynäkin aikaan kovan tärähdyksen, jonka haittavaikutus korostuu esimerkiksi perävaunua vedettäessä tai lapsi-istuinta käytettäessä.

Pyöräteiden rakenteellisesta suunnittelusta vastaa rakennusvirasto, jonka kanssa kaupunkisuunnitteluvirasto pyrkii löytämään edellytykset reunatuettomien pyöräteiden toteuttamiselle siten, että esteettömyyden asettamat vaatimukset edelleen täyttyvät. Ulkomaisten esimerkkien pohjalta tämä vaikuttaa hyvinkin mahdolliselta; jopa niin, että esteettömyyden laatutasoa voidaan nykyisestä edelleen parantaa. Onhan pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden puutteellinen erottelu itsessään merkittävä esteettömyysongelma. Se ilmenee esimerkiksi vuonna 2005 laaditussa Helsingin eteläisten kaupunginosien esteettömyyssuunnitelmassa, jossa Bulevardin pyörätiejärjestelyistä todetaan seuraavaa:

"Suojateiden hahmotettavuus on vaikea kadun ylityksissä pyöräteiden takia. Pyörätie tuottaa suojateille kaksiosaisen rakenteen, jossa jalankulkijan pitäisi odottaa istutuskaisalla ennen pyörätietä ja reunatuki on vasta pyörätien jälkeen."

Esimerkki osoittaa, ettei esteettömyysongelmaa ratkaista yksinomaan esteettömillä reunatuilla. Erityisesti näkövammaisten ja ikäihmisten näkökulmasta on olennaista, että pyöräteiden rakenteelliset järjestelyt muodostavat yksiselitteisen ja selkeän kokonaisuuden, jossa jalankulkija ei joudu törmäyskurssille pyöräilijöiden kanssa. Tästä



syystä liikennesuunnitteluosastolla tullaan kiinnittämään entistä enemmän huomiota pyöräliikenteen ja jalankulun rakenteelliseen erotteluun, mikä on välttämätöntä pyrittäessä toimivaan infrastruktuuriin molempien kulkumuotojen osalta.

Liikennesuunnitteluosasto valmistelee pyöräliikenteen risteysjärjestelyjä koskevan suunnitteluohjeen kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn loppuvuodesta 2012. Ohjeessa esitettävät uudet suunnittelutavoitteet edellyttävät muutoksia kadunrakentamista ohjaaviin tyyppiipiirustuksiin, joiden päivittäminen on aloitettava rakennusviraston toimesta yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston kanssa.

Pyöräteiden ja jalkakäytävien käyttäjälähtöinen suunnittelu, missä yksi päätavoite on kulkumuotojen parempi erottelu, tulee edellyttämään uudistuksia myös pyöräväylien ja jalkakäytävien kunnossapitoon. Kaupunkisuunnitteluvirasto on käynnistänyt kantakaupungin pyöräväylien talvihoitoa koskevan kehittämisselvityksen, jossa tutkitaan keinoja sopeuttaa kunnossapitoa uusien tavoitteiden mukaisesti. Selvityksen on määrä valmistua lokakuussa 2012, jonka jälkeen on ajankohtaista arvioida kunnossapitoon liittyviä linjauksia.

Kunnossapidon asettamat reunaehdot tulevat ratkaisevasti vaikuttamaan mahdollisuuksiin erotella jalankulku ja pyöräily rakenteellisesti. Tätä kautta kunnossapidosta vastaava rakennusvirasto on avainasemassa vaikuttamassa siihen, voidaanko tulevaisuuden pyörätieratkaisuilla myötävaikuttaa paremman esteettömyyden syntymiseen ja voidaanko pyöräliikennettä haittaavista reunatuista luopua.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marek Salerno, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37123
marek.salermo(a)hel.fi