



§ 433

Yleisten töiden lautakunnan lausunto Ville Ylikahrin ym. aloitteesta esteettömyysratkaisujen parantamiseksi risteyksissä ja pyöräilyn sujuvoittamiseksi

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 tyyppipiirustukset, jotka päivitettiin vuonna 2007. Päivitettyjen tyyppipiirustusten 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 henkilönkin voi hahmottaa reunaan.

Niin sanottuja huomio- ja ohjaavia laattoja käytetään mm. Lontoossa risteyksissä reunatuksen 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 tyyppiinrakennuksissa esitetty reunatuksien ratkaisu ottaa mahdollisimman hyvin huomioon jalankulkualueita käyttävät eri ryhmät. Luiskareunatuksi toimii hyvin pyörätuolin ja rollaattorin sekä lastenvaunujen käyttäjille, pystysuora reunatuksi 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 liikennesuunnitteluosasto valmistelee pyöräliikenteen risteysjärjestelyjä koskevan suunnitteluohjeen vuoden 2012 aikana yhteistyössä rakennusviraston kanssa. Ohjeiden valmistumisen jälkeen rakennusvirasto käynnistää katualueita koskevien tyyppiinrakennusten 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

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 SuRaKuperiaatteiden mukaisesti. Konkreettiset ratkaisut tullaan suunnittelemaan kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston yhteistyönä."

Esittelijä

kaupungininsinööri
Raimo K Saarinen

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Ville Ylikahrin ja 16 muun valtuustoaloite 13.6.2012 asia 19

Otteet

Ote

Hallinto-osasto
Kaupunginhallitus

Päätösehdotus

Yleisten töiden lautakunta päättäne 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 yksityiskohtat 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 henkilönkin 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 liukkaita 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 liikennesuunnitteluosasto valmistelee pyöräliikenteen risteysjärjestelyjä koskevan suunnitteluohjeen vuoden 2012 aikana yhteistyössä rakennusviraston kanssa. Ohjeiden valmistumisen jälkeen rakennusvirasto käynnistää katualueita koskevien tyyppiirustusten päivitystyön. Päivitys tehdään yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston kanssa.

Esittelijä

Valtuutettu Ville Ylikahri ja 16 muuta valtuutettua esittävät valtuustoaloitteessa, että esteettömyysratkaisuja tulisi parantaa



risteyksissä ja sujuvoittaa pyöräilyä. Hallintokeskus on pyytänyt yleisten töiden lautakunnan ja kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunnon 29.9.2012 mennessä

Taustaa SuRaKu-projektista

Vuonna 2003 aloitettiin Helsinki kaikille -projektin vetämänä SuRaKu-projekti. Lyhenne tulee sanoista suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito. Hankkeen tarkoituksena oli luoda esteettömät julkisen ympäristön perusrakenteet ja niitä koskeva selvä ohjeistus.

SuRaKu-projektiin osallistuivat Helsingin lisäksi Espoo, Joensuu, Tampere, Turku ja Vantaa sekä kaikki keskeiset vanhus- ja vammaisjärjestöt. Muita tärkeitä yhteistyökumppaneita ovat olleet sosiaali- ja terveysministeriö, ympäristöministeriö sekä liikenne- ja viestintäministeriö.

Ulkoalueilla esteettömyyden tavoitteet jaettiin erikois- ja perustason. Erikoistason alueiksi määriteltiin muun muassa keskusta-alueet, kävelykadut sekä terveyskeskusten, sairaaloiden, kaikille käyttäjille soveltuvien liikuntapaikkojen ja palvelutalojen ympäristöt. Muille alueille määriteltiin perustason vaatimukset.

Hankkeessa luodut ohjekortit ja esteettömyyskriteerit ovat saavuttaneet merkittävän aseman ulkotilojen rakentamisen valtakunnallisena ohjeistona. Ne on otettu käyttöön useissa Suomen kunnissa. Lisäksi hanke on herättänyt kansainvälistä kiinnostusta.

SuRaKu-projektin merkittävä aikaansaannos on ulkoalueiden esteettömyystuotteiden kehittäminen. Tärkein näistä on luiskareunatuki, joka helpottaa erityisesti pyörätuolin tai rollaattorin käyttäjien liikkumista.

Esittelijä

kaupungininsinööri
Raimo K Saarinen

Lisätiedot

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

Liitteet

1 Ville Ylikahrin ja 16 muun valtuustoaloite 13.6.2012 asia 19

Otteet

Ote
Hallinto-osasto
Kaupunginhallitus



25.09.2012

Ki/6

Päätöshistoria

Yleisten töiden lautakunta 18.09.2012 § 418

Pöydälle 18.09.2012

HEL 2012-009040 T 00 00 03

Kvsto 3.6.2012, asia 19

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

kaupungininsinööri
Raimo K Saarinen

Lisätiedot

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