

Helsingin kaupunkiliikenne
Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Tämä on Helsingin kaupungin
vammaisneuvoston hyväksymän asiakirjan
allekirjoittamaton sähköinen versio.

Asia: Raide-Jokerin pikaraitiolinjan PR15 esteettömyyden ja vammaisten osallistamisen parantamista pikaraitioteiden suunnittelussa

[Helsingin vammaisneuvosto](#) nostaa esiin syksyllä 2023 valmistuneen pikaraitiolinjan 15 esteettömyyteen liittyvät puutteet, jotka vaarantavat vammaisten ihmisten liikenneturvallisuuden. Vammaisneuvosto esittää, että Helsingin kaupunginstrategian ja [YK:n vammaisyleissopimuksen](#) mukaisesti vammaisneuvosto ja -järjestöt osallistetaan aidosti toimeenpantavien pikaraitiolinjahankkeiden esteettömyyden ja turvallisuuden suunnitteluun.

Julkisen liikenteen asemat ja pysäkit kuuluvat Helsingin kaupungin esteettömyyden toteutumisen linjauksissa esteettömyyden erikoistason kohteisiin eli niiltä vaaditaan korkean tason esteettömyyttä. Helsingissä raitioteiden esteettömyyden edistämässä on tehty jo vuosia paljon hyvää yhteistyötä Helsingin vammaisneuvoston kanssa. Raitiovaunumakettien esteettömyyttä on käyty aikoinaan testaamassa Oulussa ja yhdessä on kehitetty myös toimivat pysäkkikuulutukset, joista annamme positiivista palautetta.

YK:n vammaissoleimuksen mukaan vammaisilla henkilöillä tulee olla yhdenvertainen pääsy fyysiseen ympäristöön, kuten teihin, kuljetukseen sekä muihin ulko- ja sisätiloihin kaupunki- ja maaseutualueilla. YK:n vammaisyleissopimus velvoittaa julkisen hallinnon lisäksi myös yksityisiä tahoja toteuttamaan esteettömyysvaatimuksia. Raitioteiden esteettömyys on välttämätöntä erityisesti henkilökohtaisen liikkumisen näkökulmasta; sopimuksen mukaan vammaisilla henkilöillä on oikeus liikkua sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat, mahdollisimman itsenäisesti. Ylityspaikkojen tapauksessa kyse on henkilökohtaisesta turvallisuudesta.

Raitioteiden esteettömyysongelmat koskevat näkövammaisia henkilöitä, mutta ne ovat turvallisuusriski myös monille muille vammaisryhmille. Ylityspaikan konsepti (jalankulkijan väistämivelvollisuus) on turvaton esimerkiksi eri tavoin liikkumisesteisille ihmisille, koska se edellyttää usein nopeaa reagoimista. Ylityspaikkakonseptin oppiminen, hahmottaminen ja tilanteen mukainen toiminta voi olla hankalaa ikäihmisille ja lapsille, ja erityisesti ihmisille, joilla on oppimisen vaikeuksia, muistisairaus tai kehitysvamma. Ylityspaikoilla liikkujat, jotka eivät kuule tai joilla on kuulon alenema tarvitsevat hiljaisen ratikan huomatakseen valovaroitukset äänivaroitusten lisäksi, kun ratikka on saapumassa. Kaikki erilaiset tarpeet ja ihmisryhmät tulee huomioida meneillään olevien ja tulevien pikaraitiotiehankkeiden suunnittelussa.

Osallistamista suunnitteluun

Helsingin vammaisjärjestöt ja -neuvosto tulee osallistaa aidosti ja tiiviisti meneillään olevien pikaraitiotiehankkeiden: Kalasatamasta Pasilaan ja Kruunusillat, sekä tulevien raitiotiehankkeiden: Vantaan ratikka, Länsi-Helsingin raitiotie, Vihdintien pikaratikka, Viikin-Malmin ratikka ja Tuusulanväylän bulevardin suunnitteluun. On tärkeää, että osallistaminen ei rajoitu pelkkiin hankkeiden esittelyihin tai vasta projektin loppuvaiheessa tehtäviin esteettömyystestauksiin. Vammaisia ihmisiä edustavilta tahoilta tulee pyytää lausunnot silloin, kun suunnitelmiin on vielä aidosti mahdollista vaikuttaa.

Osallistamisen tulee olla kaikissa vaiheissa saavutettavaa. Esimerkiksi näkövammaisilla osallistujilla tulee olla tosiasialliset mahdollisuudet ymmärtää, mistä suunnitelmissa on kysymys. Esimerkiksi kuvat ja kaaviot tulee kuvailla, tuottaa saavutettavat PDF-asiakirjat ja PowerPoint-esitykset. Yksittäisten kokemusasiantuntijoiden osallistaminen ei riitä, vaan suunnittelutyössä tulee hyödyntää laajasti vammaisneuvoston ja -järjestöjen asiantuntemusta.

Hyvä julkisen liikenteen ja ympäristön esteettömyys säästävät vammaispalveluiden (henkilökohtainen apu, liikkumistaidon ohjaus, kuljetuspalvelut) kustannuksia pääkaupunkiseudulla. Vammaisten ihmisten ennakoiva osallistaminen ja esteettömyyden huomiointi alusta lähtien tulevat edullisemmaksi kuin esteettömyyskorjausten tekeminen jälkikäteen. Mahdollisuus liikkua kaupunkitilassa turvallisesti kävellen, apuvälineillä ja julkisilla liikennevälineillä edistää myös kansanterveyttä (hyötyliikunta) ja ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Helsingin ja Espoon vammaisneuvostot, Helsingin ja Uudenmaan näkövammaiset ry ja Näkövammaisten liitto ovat ottaneet useaan kertaan kantaa pikaraitiolinjan 15 esteettömyyteen valmistelun ja suunnittelun eri vaiheissa. Yhdensuuntaiset kannanotot eivät johtaneet toivottuihin esteettömyysratkaisuihin.

Ylityspaikkojen esteettömyys- ja turvallisuusongelmia

Linjan 15 ylityspaikkojen esteettömyys- ja turvallisuusongelmia:

- Ylityspaikka ei erota riittävästi suojatiestä, valkoisella kepillä tunnustellen ylityspaikan madallettu reunakivi on samanlainen kuin suojatiellä. Eikä värikontrasti ole riittävä osoitin; heikkonäköinen henkilö ei erota ylityspaikan rusehtavaa betonia asfaltista.
- Raitiovaunut ovat hiljaisia, eikä näkövammaisen henkilö kykene kuulonvaraisesti määrittämään raitiovaunun etäisyyttä tai nopeutta ja siten väistämään. Tämä voi aiheuttaa vaaratilanteita myös näkeville henkilöille, joilla on vaikeuksia nähdyn tiedon prosessoinnissa tai muita kognitiivisia haasteita.
- Linjalla 15 on pysäkkipareja, joiden molemmissa päissä on valo- tai ääniohjaamaton ylityspaikka, mikä pakottaa erityisesti näkövammaisen matkustajan välttämään kyseisiä pysäkkejä tai kohtuuttoman pitkille kiertoreiteille.

- Pysäkeillä on valo- ja ääniopastettuja ylityspaikkoja, joissa valo-ohjausta noudatetaan, kun valot ovat toiminnassa. Jalankulkija on kuitenkin väistämismvelvollinen silloin, kun valot eivät ole toiminnassa. Tämä epäselvyys voi aiheuttaa vaaratilanteita näkövammaisille sekä sellaisille jalankulkijoille, joilla on kognitiivisia rajoitteita (esim. oppimisvaikeus, muistisairaus tai kehitysvamma). Ilman ääniopastusta turvallinen suunnistaminen katua ylitettäessä on näkövammaiselle haastavaa.
- Turvattomia raiteiden ylityspaikkoja on myös pysäkkien välillä, minkä vuoksi näkövammaiset liikkujat joutuvat kohtuuttoman pitkille kiertoreiteille.
- Pysäkkien välillä on ohjaamattoman ylityspaikan ja ohjatun suojatien yhdistelmiä. Suojatien ohjaava ääni kuuluu myös ylityspaikalle, ja näkövammaisen liikkujan on meluisassa kaupunkiympäristössä mahdoton päätellä, mihin ylitykseen ääniohjaus liittyy.

Pysäkkien esteettömyys- ja turvallisuusongelmia

Linjan 15 pysäkkien esteettömyys- ja turvallisuusongelmia:

- Pysäkeiltä puuttuvat laiturin pituussuuntaiset pintamateriaaliltaan erottuvat, valkoisella kepillä tunnusteltavat ja riittävän havaittavat ohjausraidot.
- Pysäkeillä on käytetty erivärisiä pintalaattoja puhtaasti visuaalisiin tarkoituksiin, vaikka värejä tulisi käyttää vain havaittavuutta parantavina kontrastimerkintöinä.
- Pysäkkialueen takareunaan sijoitettujen kaiteiden lähellä olevat pylväät ja roskikset estävät kaiteiden käyttämisen opastavina rakenteina.
- Laiturin reuna ei ole merkitty riittävin kontrastein eikä tunnusteltavin elementein. Koska laiturin reuna kaartuu laiturialueen päissä, on näkövammaisilla suuri riski astua harhaan ilman selkeitä ohjauselementtejä.
- Laitureille asennetut poikittaisraidat, joiden tehtävänä on ohjata matkustaja vaunun oville, eivät erotu pintamateriaaliltaan laiturin pinnasta. Lisäksi poikittaisraitojen sijoittelu suhteessa vaunujen oviin ei ole tällä hetkellä luotettavaa.

Korjaavia toimenpiteitä tarvitaan

Esitämme seuraavia välttämättömiä korjauksia nopealla aikataululla:

- Pikaraitiopysäkeillä vähintään toisessa päässä tulee olla valo- ja ääniopastettu suojatie, ei vain turvaton ylityspaikka.
- Ylityspaikoille pitää asentaa valon ja äänen yhdistelmävaroitusta, joka kertoo lähestyvistä raitiovaunusta. Tämä mahdollistaa turvallisen raiteiden ylittämisen pysäyttämättä raitiotieliikennettä.
- Ylityspaikkojen pitää olla rakenteellisesti suojateista selkeästi erottuvia.
- Tyypillisesti suojateilla käytettyä puna-vihreää liikennevalo-ohjausta ei saa käyttää ylityspaikoilla.
- Suojatien ja ylityspaikan yhdistelmät pitää muuttaa kokonaisuudessaan valo- ja ääniohjatuiksi suojateiksi.
- Pysäkkialueille tulee asentaa pitkittäiset ja poikittaiset taktiilliset ohjaavat raidat, ja niiden näkö- ja tuntoaistinvarainen erottuvuus pitää varmistaa.

Ohjaava raita ei saa koskaan johdattaa ylityspaikalle. Taktiiliseen opasteraitaan pitää lisätä huomioalue infopainikkeen kohdalle.

- Raitiovaunun ovien yläpuolelle pitää asentaa äänimajakat. Tämä helpottaa erityisesti valkoisen kepin kanssa liikkuvia näkövammaisia henkilöitä, jotka muutoin eivät välttämättä ehdi ajoissa vaunun kyytiin.

Esitämme yllä listattujen esteettömyys- ja turvallisuuspuutteiden korjaamista mahdollisimman pian. Vammaisneuvosto esittää, että vammaisneuvostoa osallistetaan korjausten suunnitteluun ja korjaustoimenpiteitä esitellään vammaisneuvostolle suunnitteluvaiheessa. Vammaisneuvosto pitää tärkeänä, että myös vammaisjärjestöt pääsevät vaikuttamaan korjaustoimenpiteisiin. Vammaisneuvosto toivoo saavansa vastauksen, mihin toimenpiteisiin asioiden korjaamiseksi ryhdytään.

Helsingin vammaisneuvosto

Sirpa Puhakka
puheenjohtaja

Sari Sepponen
varapuheenjohtaja

Jakelu Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne: toimitusjohtaja Juha Hakavuori, johtaja Artturi Lähdetie
Kaupunkiympäristön toimiala: toimialajohtaja Ville Lehmuskoski, maankäyttöjohtaja Rikhard Manninen, HSL:n liikenne-tulosalueen johtaja Johanna Wallin, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen, apulaispormestari Anni Sinnemäki
tiedoksi kaupunkiympäristön lautakunnan jäsenille.
valtuustoryhmät