

# **Turvalliset ja esteettömät reitit Vantaan ikäihmisille**

Loppuraportti  
18.10.2023



# Raportin sisällys

1. Johdanto
2. Lähtökohdat ja reunaehdot
3. Esteettömien reittien määrittely
4. Erikoistason reittien kartoitukset
5. Vuorovaikutus ja osallistaminen
6. Kehittämiskäytännöt
7. Lähteet

## LIITTEET

- Liite 1. Esteettömyyden erikoistason reitit kartalla
- Liite 2. Inventointien tulokset
- Liite 3. Osallistamisen nykytila
- Liite 4. Työpajan tulokset
- Liite 5. Kokemuskierrosten tulokset



# Määritelmiä 1/2

**Jalankulkijalla** tarkoitetaan jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää taikka polkupyörän tai mopon taluttajaa.

(Tieliikennelaki § 2, kohta 3. [Linkki Finlexin Tieliikennelaki-sivulle](#))



# Määritelmiä 2/2

**Esteettömyydellä** tarkoitetaan kaikille kuuluvaa yhdenvertaisuutta osallistua yhteiskunnan toimintaan itsenäisesti ja omana itsenään. Esteettömyys palvelee kaikkia ihmisiä, mahdollistaen sekä liikkumisen ja asioimisen että työnteon ja vapaa-ajan vieton vaivattomasti kaikilta.

Rakennetussa ympäristössä **esteettömyys huomioi ihmisten moninaisuuden ja mahdollistaa, että kaikki voivat toimia yhdenvertaisesti**. Esteetön ympäristö ei erottele ihmisiä heidän toimintakykynsä perusteella. Esteettömyydessä onkin huomioitava liikkumis- ja toimimisesteisten käyttäjien moninaiset tarpeet laaja-alaisesti, muun muassa näkemiseen, kuulemiseen, ymmärtämiseen ja kommunikaatioon liittyvät asiat.

**Esteetön ympäristö on kaikille käyttäjille toimiva, turvallinen ja miellyttävä**. Esteettömyyttä parantavat rakenteelliset ratkaisut, kuten valaistus ja suojatieratkaisut, edistävät samalla liikkumisen turvallisuutta. Esteettömästä ympäristöstä hyötyvätkin kaikki. Esimerkiksi tavaroiden kuljettaminen ja lastenrattaiden kanssa liikkuminen helpottuu esteettömässä ympäristössä, mutta erityisen tärkeää esteettömyyden toteutuminen on liikkumis- ja toimimisesteisille sekä esimerkiksi ikääntyville henkilöille. Heille esteettömyys on toimivan arjen kannalta välttämätöntä. On myös arvioitu, että kaikki ihmiset ovat elinajastaan keskimäärin 40 % eri tavoin liikkumis- ja toimimisesteisiä, joten jossain elämän vaiheessa meistä jokainen joutuu tekemisiin ympäristön esteettömyyden kanssa.



# 1. JOHDANTO



# Hankkeen tausta ja tavoitteet (1/2)



**Liikkumisympäristön kehittäminen turvalliseksi ikäihmisille sekä liikkumis- ja toimimisesteisille edistää kaikkien liikkujaryhmien turvallisen, sujuvan ja tasa-arvoisen liikkumisen mahdollisuuksia.** Ikäihmisten liikkumismahdollisuuksien edistämisen tärkeys julkisessa kaupunkitilassa korostuu yhä enenevässä määrin väestön ikääntyessä.

Elinympäristön turvallisuus ja asukkaiden hyvinvointi näkyvät Helsingin seudun MAL-suunnitelman 2023 päätavoitteissa, joita ovat *hiilineutraali, menestyvä ja hyvinvoiva*. Näistä Hyvinvoiva-tavoite tavoittelee mm. laadukasta elinympäristön toteuttamista, palveluiden saavutettavuutta kestävästi ja kohtuullisesti sekä elinympäristön turvallisuuden edistämistä.

**Vantaan kaupungin strategisissa tavoitteissa näkyy kestävän kehityksen edistämisen tavoitteet.** Tämä hanke toteuttaakin Innovaatioiden Vantaa - Vantaan kaupunkistrategian 2022–2025 painopistealueita, kuten *helpoan liikkumisen kaupunki ja kukoistavat kaupunkikeskustat*. Niissä tavoiteteemoina ovat mm. kaupunkikeskusten helppo saavutettavuus, alueiden turvallisuus ja viihtyisyys, hyvät päivittäiset palvelut ja kestävän liikkumisen mahdollisuuksien tarjoaminen asukkaille. Vantaan tavoitteiden mukaisesti hyvät keskustat ovat tilallisesti ja toiminnallisesti intensiivisiä sekä turvallisia kaikille lapsista varttuneeseen väkeen asti. Taustalla on lisäksi pyrkimys lisätä asukkaiden fyysisistä aktiivisuutta.

**Vantaan kaupungin kävelyn edistämishjelma hyväksyttiin keväällä 2023.** Kävelyn edistämishjelma määrittää yhteisen tahtotilan ja tavoitetaso jalankulun ympäristöjen kehittämiselle Vantaan kaupungin alueella. Ohjelma huomioi erilaiset jalankulun tarpeet sekä määrittää niiden pohjalta Vantaan jalankulkuympäristöjen kehittämisen laatutasotavoitteet ja edistämistyön toimenpiteiden etenemispolun tuleville vuosille. Kävelyn edistämishjelma jalkauttaa Vantaan kaupunkistrategian 2022–2025 painopistealueiden ja Vantaan resurssiviisauden tiekartan 2021–2025 tavoitteiden toteutumista sekä tarkentaa kävelyn edistämisen osalta kaupungin liikennepoliittisen ohjelman linjauksia. Samanaikaisesti kävelyn edistämishjelman kanssa Vantaalle on määritetty myös liikenteen rauhoittamisen periaatteet ja liikennelympäristön parantamisen toimenpideohjelma, jotka nivoutuvat kiinteästi jalankulku-ympäristöjen turvallisuuden edistämiseen.

**Turvalliset ja esteettömät reitit Vantaan ikäihmisille -hanke (TERVI) on edistänyt erityisesti kävelyn edistämishjelmaan kirjattujen jalankulkuympäristöjen laatutavoitteiden toteuttamista.** Hanke on toteutettu tammi-syyskuun 2023 aikana. Se on saanut Traficomien myöntämän tieliikenteen turvallisuuden valtionavustusta vuonna 2022.

Hanke edistää sosiaalisen, ekologisen ja taloudellisen kestävyys tavoitteita. Turvallisessa ja esteettömässä kaupunkiympäristössä liikkuminen on sujuvaa ja kaikille yhdenvertaista. Jalankulkuympäristön käytettävyyden lisääminen mahdollistaa jalankulun osana yhä useampia matkaketjuja.

# Hankkeen tausta ja tavoitteet (2/2)



Vantaan kaupungin kävelyn edistämishojelman linjauksiin nojaten, tämän **hankkeen tavoitteena on ollut kehittää Vantaan kaupungin julkisen kaupunkiympäristön (kadut ja puistot) jalankulkuympäristöjen turvallisuutta. Turvallisuuden edistämiseen nähdään tässä yhteydessä kuuluvan keskeisesti myös esteettömyyden varmistaminen.** Hankkeen kohderyhminä ovat ikäihmiset sekä liikkumis- ja toimimisesteiset henkilöt.

Hankkeessa on **kehitetty turvallisen kaupunkiympäristön suunnittelun toimintamalleja sekä lisätty eri osapuolten ymmärrystä kaikkia palvelevista kävelyn olosuhteista ja eri liikkujaryhmien toiveista ja tarpeista.** Tavoitteena on ollut tunnistaa ohjeita, käytäntöjä ja menetelmiä iäkkäiden turvallisen ja esteettömän liikkumisen edistämiseksi sekä tunnistaa toimenpiteitä, joilla kaupunkiympäristön suunnitteluohjeiden jalkauttamista voidaan paremmin tukea. Hankkeen **keskeisenä lähtökohtana on käyttäjänäkökulman huomiointi**, joka on näkynyt kohderyhmien hankeaikaisessa osallistamisessa. Vuoropuheluun on kutsuttu eläkeläisjärjestöjen edustajia, Vantaan vanhus- ja vammaisneuvostojen edustajat, invalidiliiton ja näkövammaisten liiton alueyhdistysten edustus sekä muita asukkaita.

Hankkeen osavaiheita ovat olleet nykyisten toimintamallien kartoittaminen, iäkkäiden käyttämien reittien tunnistaminen ja kaupunkiympäristön nykytilan tarkastelut yhdessä hankkeen kohderyhmien edustajien kanssa sekä kehittämiskäytösten tunnistaminen. Osavaiheiden tuloksena on syntynyt kuvaukset mm. esteettömyyden erikoistason reittien määrittelyperiaatteista sekä kaupunkiympäristön turvallisuuden ja esteettömyyden kehittämisen toimintamalleista ja menetelmistä. Näiden raportointiaineistojen nähdään palvelevan jatkossa monipuolisesti myös muiden kuntien turvallisten ja esteettömien kävely-ympäristöjen kehittämistä.

Hankkeen ohjausryhmään ovat kuuluneet Vantaan kaupungin eri toimialojen ja palvelualueiden edustajina liikenneinsinööri Joonas Stenroth, liikenteen kehittämispäällikkö Emmi Pasanen, liikenneinsinööri Olli Tamminen, asemakaava-arkkitehti Charlotta Tanner ja vammais- ja vanhusneuvoston koordinaattori Riikka Nenonen. Lisäksi ohjausryhmään ovat kuuluneet Håkan Sandell Vantaan vanhusneuvostosta, Yodit Melaku Vantaan vammaisneuvostosta sekä Hanna Strömmer Traficomista.

Hankkeen toteutuksessa on toiminut konsulttina Ramboll Finland Oy, josta työhön ovat osallistuneet Anna Kirjanen (projektipäällikkö 8/2023 asti), Elisa Heimo, Johanna Tiilikainen, Tony Töyrylä, Aku Staff ja Erica Roselius.

Raportin kuvat ellei toisin mainita: Ramboll Finland Oy

## **2. LÄHTÖKOHDAT JA REUNA-EHDOT**





# Tilannekuvan muodostaminen



Hankkeen alussa muodostettiin tilannekuva ikäihmisten sekä liikkumis- ja toimimisesteisten tarpeiden huomioimisen nykytilanteesta Vantaan kaupunkiympäristön suunnittelussa. Työvaiheessa koostettiin mitä esteettömyys ja turvallisuus tarkoittavat valtakunnallisten määräysten ja ohjeiden, Vantaan kaupungin yleisten ohjeiden ja ohjelmien sekä Vantaan kaupunkitilan suunnitteluvaatimuksien pohjalta.

Nykytilakatsauksen tavoitteena oli koostaa jo määriteltujen linjausten ja suunnitteluohjeiden periaatteita turvallisista ja esteettömistä reiteistä helposti löydettävään ja omaksuttavaan muotoon. Tilannekatsaus toimii pohjana osallistamisen suunnittelulle, esteettömien reittien määrittelylle ja kehittämistarpeiden tunnistamiselle.

# Valtakunnalliset ohjeet (1/2)



## LAIT JA ASETUKSET

Tarve rakennetun ympäristön esteettömyydelle sekä tarve taata kaikkien yhdenvertainen mahdollisuus osallistua yhteiskunnan toimintaan tulee mm. Suomen allekirjoittamasta YK:n yleissopimuksesta vammaisten henkilöiden oikeuksista sekä lainsäädännöstä (perustuslaki, yhdenvertaisuuslaki, maankäyttö- ja rakennuslaki sekä valtioneuvoston asetus rakennuksen esteettömyydestä).

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan (1999/132) esteettömyys tulee huomioida rakennetun ympäristön suunnittelussa, toteuttamisessa ja kunnossapidossa.

Tarkempia rakennusten esteettömyysvaatimuksia on asetettu Valtioneuvoston asetuksessa rakennuksen esteettömyydestä (241/2017). Asetuksessa määritellään esteettömyysvaatimuksia rakennuksiin johtaville kulkuväylille, sisäänkäynneille ja oville, rakennusten sisäisille kulkuväylille ja muille tiloille.

Valtakunnallisia ohjeita esteettömän ympäristön suunnittelulle, toteutukselle, kunnossapidolle ja kartoitukselle:

- **RT-kortit:** Rakennustietosäätiön ylläpitämät ohjekortit, jotka täydentävät rakentamismääräyskokoelman määräyksiä ja ohjeita.
- **Ympäristöministeriön Esteetön rakennus ja ympäristö – opas:** Opas rakennusten ja niiden ympäristöjen esteettömyyden suunnitteluun ja toteutuksen tueksi.
- **SuRaKu-ohjeet:** Käytännön ohjekortisto esteettömien katu-, viher- ja piha-alueiden suunnitteluun, rakentamiseen ja kunnossapitoon.
- **SUJUVA:** Kooste asemaympäristön esteettömyysmääräyksistä-, ohjeista ja suosituksista.
- **Invalidiliiton Esteettömyyskeskuksen esteettömyyskartoitusopas ja ulkoalueiden kartoituslomake:** Ohjeet ja lomakkeet esteettömyyskartoituksen suunnitteluun ja toteutukseen
- **Näkövammaisten liiton esteettömyysohjeet:** Ohjeita esteettömistä rakennetun ympäristön ja liikenteen ratkaisuihin huomioiden erityisesti näkökykyyn liittyvät rajoitteet.

# Valtakunnalliset ohjeet (2/2)



## ESTEETTÖMÄN RAKENTAMISEN SURAKU-OHJEISTO

SuRaKu-ohjeistossa esteettömyydelle on määritelty kaksi tavoitetasoa: erikois- ja perustaso. Perustaso edustaa hyvää esteettömyyden tasoa sekä mahdollistaa pääosin kaikkien käyttäjäryhmien esteettömän liikkumisen ja toimimisen rakennetussa ympäristössä. **Erikoistason alueet määritellään puolestaan palvelutarjonnan ja käytön mukaan.** Ne ovat alueita, reittejä tai kohteita, joilta vaaditaan tavallista suurempaa esteettömyyttä.

SuRaKu-ohjeisto koostuu ohje- sekä kriteerikorteista. Ohjekorteissa esitetään yleisohjeita esteettömien julkisten alueiden suunnitteluun, rakentamiseen ja kunnossapitoon. Ohjekortteja on laadittu suojateille ja jalkakäytävälle, kävelykaduille ja aukioille, tasoeroille, julkisille piha-alueille, puistokäytävälle ja levähdyspaikoille, leikkipaikoille, pysäkkialueille sekä tilapäisille liikennejärjestelyille. Kriteerikortit puolestaan sisältävät rakenteiden ja varusteiden (kuten luiskat, suojatiemerkinnot, kaiteet) mitoitukselle ja rakenteelle asetetut vaatimukset ja ohjeet.

## ASEMAYMPÄRISTÖN ESTEETTÖMYSSUUNNITTELUOHJE, SUJUVA

SUJUVA on kooste asemaympäristöjen esteettömyysmääräyksistä, -ohjeista ja suosituksista. SUJUVA:ssa asemaympäristö on määritelty käsittämään sekä itse aseman, eli metro tai juna-aseman asenarakennuksineen sekä esteettömät reitit lähimmille joukkoliikenneyhteyksille, saattoliikenne- ja pysäköintialueille.

**Asemaympäristöä koskee esteettömyyden erikoistason vaatimukset.**

### PERUSTASON KOHTEET:

- Koulujen ja oppilaitosten ympäristöt
- Päiväkotien ympäristöt
- Kirjastojen ja museoiden ympäristöt
- Kirkkojen ja seurakuntien ympäristöt
- Uimahallien ympäristöt
- Muiden julkisten ja yksityisten palveluiden ympäristöt

### ERIKOISTASON KOHTEET:

- Kävelykatuympäristöt
- Keskusta-alueet, joilla on paljon julkisia palveluita
- Palvelukeskusten ja -talojen ympäristöt
- Sairaalojen ja terveysasemien ympäristöt
- Muut vanhus- ja vammaispalveluiden toimintapaikkojen ympäristöt
- Julkisen liikenteen terminaali- ja pysäkkialueet
- Liikunta- ja leikkipaikat, joissa on kiinnitetty erityisesti huomiota niiden soveltuvuuteen eri käyttäjäryhmille
- Erityiset esteettömät reitit esimerkiksi virkistysalueilla

# Suunnittelua ohjaavat tavoitteet (1/5)



## INNOVAATIOIDEN VANTAA - KAUPUNKISTRATEGIA 2022–2025

- Esteettömän ja turvallisen liikkumisympäristön toteuttaminen tukee 1.2.2022 voimaan tulleen kaupunkistrategian painopisteiden ja tavoitteiden toteutumista.
- Ikäihmisten ja liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden turvallisen ja itsenäisen liikkumisen mahdollistaminen tukee strategiassa määritettyjä painopisteitä "Hyvät asukaslähtöiset palvelut" sekä "Eriarvoistumisen estäminen".
  - **Hyvät asukaslähtöiset palvelut:** Strategian painopisteellä hyvistä asukaslähtöisistä palveluista pyritään takaamaan mm. että palvelut ovat kaikkien eri käyttäjien tavoitettavissa itsenäisesti.
  - **Eriarvoistumisen estäminen:** Painopisteellä edistetään mm. ikääntyvän väestön hyvinvointia ja mahdollistetaan asukkaiden itsenäinen ja omaehtoinen toiminta.



Kuva: Vantaan kaupunki

# Suunnittelua ohjaavat tavoitteet (2/5)



## VANTAAN HYVINVOINTISUUNNITELMA 2023–2025

- Hyvinvointisuunnitelman keskiössä on kolme strategista tavoitetta: edistää kaikkien kaupunkilaisten hyvinvointia ja kaventaa hyvinvointieroja, vahvistaa turvallisuuden tunnetta sekä varmistaa sujuvat palvelut yhteistyössä hyvinvointialueen ja muiden yhteistyökumppaneiden kanssa.
- Suunnitelma sisältää kolme ikäryhmittäin jaoteltua erillistä hyvinvointisuunnitelmaa: lapset, nuoret ja lapsiperheet; työikäiset ja nuoret aikuiset sekä ikääntyneet. Näiden lisäksi kokonaisuuteen liitetään vuoden 2023 aikana muun muassa vammaispoliittinen ohjelma.
- Hyvinvointisuunnitelmissa on määritetty viisi läpileikkaavaa teemaa: osallisuus, tasa-arvo ja yhdenvertaisuus, vammaisuus, turvallisuus ja turvallisuuden tunne sekä monikulttuurisuus.
  - Yksilöillä on oikeus ja mahdollisuus osallistua päätöksentekoon niin lähiympäristössään kuin laajemmin yhteiskunnassa.
  - Jokaisella, riippumatta mahdollisista vammoista tai toimintarajoitteista, on mahdollisuus osallistua kunnan toimintaan yhdenvertaisesti muiden kanssa.
  - Esteettömyys ja saavutettavuus tulee huomioida kaikilla kaupungin toimialoilla. Esimerkiksi opasteet, äänimajakat, huolellisesti auratut jalankulun ja pyöräliikenteen väylät, tehokas valaistus ja induktiosilmukat ovat konkreettisia ja näkyviä keinoja edistää esteettömyyttä kaupunkiympäristön toimialalla.
  - Kaupunki voi vaikuttaa asukkaiden turvallisuuden tunteeseen myös paikallisilla kohdennetuilla toimilla, kuten parantamalla valaistusta ja siisteyttä sekä lisäämällä valvontaa turvattomiksi koetuilla paikoilla.

Ikääntyneen väestön hyvinvointisuunnitelmassa 2023–2025 on tunnistettu tärkeänä teemana vuorovaikutus asukkaiden kanssa maankäytön suunnittelun yhteydessä. Lisäksi suunnitelmaan on kirjattu, että kaupunkiympäristön toimialalla edistetään ikääntyneiden liikkumismahdollisuuksia ja palvelujen saavutettavuutta sekä esteettömyyttä aina uutta suunniteltaessa sekä erilaisten kehittämishankkeiden kautta. Hyvinvointisuunnitelmassa on määritetty teemoihin liittyen tarkempia toimenpiteitä ja tekoja:

- Toimenpide: Vahvistetaan asukkaiden työ- ja toimintakykyä kattavilla palveluilla. Teot: Panostetaan viestinnän monikanavaisuuteen ja kehitetään esteettömiä liikkumismahdollisuuksia asuinalueiden lähellä
- Toimenpide: Tuetaan kuntalaisten terveellisiä elintapoja. Teko: Varmistetaan, että saavutettavia ja esteettömiä puistoja ja ulkoilualueita on lähellä asukkaita.
- Toimenpide: Edistetään turvallisuuden tunnetta ja yhdenvertaisuutta. Teko: Parannetaan liikkumisen turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta.

# Suunnittelua ohjaavat tavoitteet (3/5)



## VANTAAN LIIKENNEPOLIITTINEN OHJELMA - KESTÄVÄ KAUPUNKILIKKUMINEN (SUMP)

- Vantaan liikennepoliittisella ohjelmalla ohjataan suunnittelua ja päätöksentekoa edistämään kaupunkilaisten terveyttä sekä liikkumisen sujuvuutta, yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoisuutta. Tavoite näkyy ohjelman visiossa "Liikkuminen Vantaalla on turvallista, toimivaa ja sujuvaa kaikille..." sekä visiota konkretisoivissa tavoitteissa ja toimenpiteissä.
- Esteettömyys on määritetty ohjelmassa yhtenä suunnitteluperusteena lähtökohdaksi kaikkien julkisten tilojen suunnittelulle. Kaikkialla kaupungissa on kiinnitettävä huomiota kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuuteen sekä joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja sujuvuuteen.
- Ohjelmassa on myös linjattu esteettömyyden erikoistason alueista. Esteettömyyden erikoistasoiksi luetaan joukkoliikenteen solmukohdat, kaupunkikeskusten ydinalueet ja julkisten palvelujen sekä vanhus-, vammais- ja sosiaali- ja terveystarjoavien toimipaikkojen ympäristöt. Esteettömyyden huomiointi on nostettu myös joukkoliikenteen suunnittelussa huomioitavaksi asiaksi; joukkoliikenteen osalta keskeisintä ovat esteettömät, laadukkaat ja hyvin opastetut pysäkit ja asemat sekä yhteydet niille.

Liikennepoliittisessa ohjelmassa määritettyjä toimenpiteitä:

Toimenpide 3.2: [Esteettömyyden erikoistason reittien määrittely ja parantaminen](#)

Toimenpide 8.3: [Kuntalaisten vaikuttamismahdollisuuksien kehittäminen \(varmistetaan eri ikä- ja liikkujaryhmien kuulluksi tuleminen\)](#)

Lisäksi useita toimenpiteitä liikkumisympäristön turvallisuuden parantamiseksi mm. kunnossapidon, työmaajärjestelyjen, reittien jatkuvuuden sekä sosiaalisen turvallisuuden kehittämisen keinoin.

# Suunnittelua ohjaavat tavoitteet (4/5)



## VANTAAN KAUPUNGIN KÄVELYN EDISTÄMISOHJELMA

- Keväällä 2023 Kaupunkitilalautakunnassa hyväksytty Vantaan kaupungin kävelyn edistämishjelma määrittää yhteisen tahtotilan kävelyn kehittämiselle koko kaupungin alueella ja kaupungin eri toimialoilla.
- Ohjelman tavoitteiden mukaisesti käveltävää Vantaata suunnitellaan monenlaisiin tarpeisiin: arjen asiointiin, virkistytymiseen ja kaupunkielämän kokemiseen. Tämä kattaa kaikki liikkujaryhmät ja erilaiset käyttäjätarpeet.
- Kävelyn edistämishjelmassa on tunnistettu Vantaan kävelyn aluetyypit. **Aluetyypiluokittelu kuvaa Vantaan kävely-ympäristöjä ja niiden laatutason tavoitetilaa.** Aluetyypien määrittelyn lähtökohtana on ollut huomioida kävelijöiden erilaiset roolit ja tarpeet. Esteettömyyden ja turvallisuuden varmistaminen ovat keskeisiä lähtökohtia kaikilla kävelyn alueilla. Erityisesti keskeisimmillä kävelyn alueilla (kävelyhubit) panostetaan esteettömyyden erikoistason ratkaisuihin. Muiden aluetyypien alueella kiinnitetään erityisesti huomiota kävelyn pääreittien ja lähipalveluiden ympäristöjen esteettömyyteen.

Kävelyn edistämishjelmaan kirjatuiissa toimenpiteissä on mm. kirjaus **Katujen ja puistojen esteettömyyden toimenpideohjelmasta.**

Toimenpiteen mukaisesti laaditaan Vantaan kaupungille katujen ja puistojen esteettömyyttä edistävä toimenpideohjelma, joka määrittää julkisen kaupunkitilan esteettömille reiteille ja alueille kohdistettavat tarpeet ja kärkitoimenpiteet. Toimenpiteillä tehdään kaikkia asukkaita palvelevaa kävely-ympäristöä sekä lisätään eri osapuolten ymmärrystä eri liikkujaryhmien tarpeista. Toimenpiteet laaditaan yhteistyössä keskeisten sidosryhmien kanssa.

Lisäksi ohjelmaan on kirjattu useita muita toimenpiteitä, jotka edistävät kävelijöiden erilaisten roolien ja tarpeiden huomioimista, mm. tilapäisten liikennejärjestelyiden, kunnossapidon, keskeisten kävelyreittien määrittelyn, suojateiden ja liikennevalo-ohjausten, joukkoliikennepysäkkiyhteyksien kuin opastuksen kehittämisen keinoin.

# Suunnittelua ohjaavat tavoitteet (5/5)

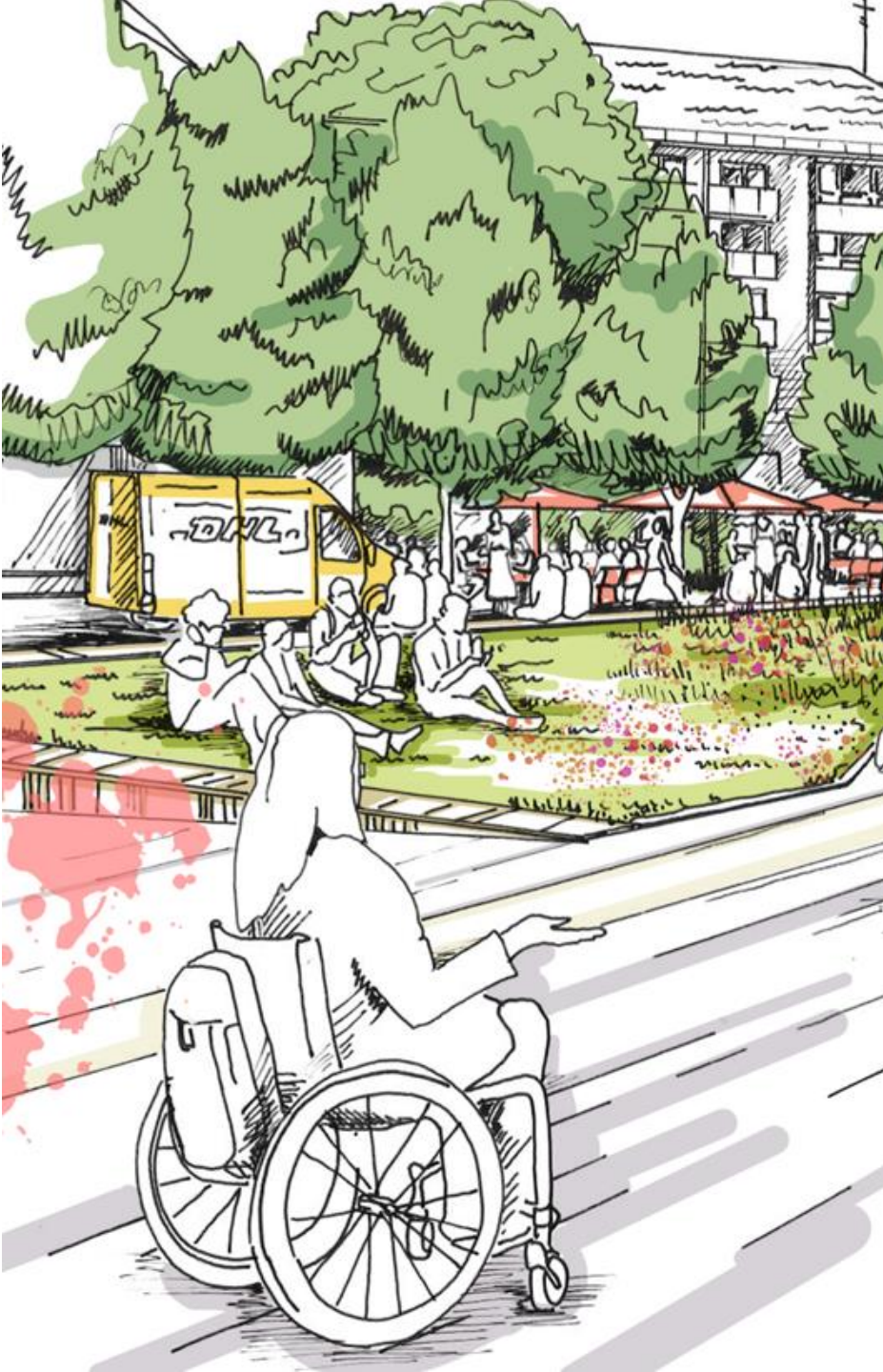


## MUITA TERVI-HANKKEEN TAUSTALLA VAIKUTTAVIA OHJELMIA/LINJAUKSIA

- **Vantaan resurssiviisauden tiekartta 2021-2025:** Yhdeksi tavoitteeksi on määritetty *Luodaan hyvät edellytykset kestäväälle ja monimuotoiselle liikkumiselle*. Tämän tavoitteen toimenpiteeksi on kirjattu: Panostetaan kävely-ympäristöjen miellyttävyyteen, toimivuuteen ja esteettömyyteen sekä kehitetään pyöräliikennettä monipuolisesti.
- **Vantaan kaupungin turvallisuussuunnitelma (2021):** Suunnitelmassa yhdeksi painopistealueeksi on määritetty liikenneympäristön turvallisuus, jota kaupunki pyrkii parantamaan esimerkiksi vaikuttamalla ajonopeuksiin sekä etenkin kävelijöiden kadun ylitysten turvallisuuteen. Erityistä huomiota kiinnitetään lasten liikkumisen turvallisuuteen. Suunnitelmassa toimenpiteinä on esitetty myös työmaiden tilapäisten liikennejärjestelyiden turvallisuus.
- **Vantaan liikenteen rauhoittamisen periaatteet –ohje (2022):** Ohjeessa on esitetty keinovalikoima, jolla rakennetussa ympäristössä voidaan hillitä ajonopeuksia. Laadittujen periaatteiden mukaan rauhoittamistoimenpiteitä pyritään ensisijaisesti kohdistamaan kohteisiin, joissa on runsaasti jalankulku- ja pyöräliikennettä sekä moottoriajoneuvoliikennettä, ja joissa ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat korkeita. Myös koulujen lähiympäristöt ja keskeiset koulureitit ovat tärkeitä rauhoittamiskohteita.
- Lisäksi **Vantaan kaupunkitilan suunnittelu- ja toteutusvaatimukset**, kuten kaupunkitilaohje ja tyyppipiirustukset. **Vantaan kaupunkitilaohjeen mukaisesti:**
  - Pääosin erikoistason ratkaisuja käytetään esteettömyyden erikoistason alueilla, kuten asemaympäristöissä.
  - Bussipysäkit toteutetaan lähtökohtaisesti aina esteettöminä, vähintään perustason mukaisesti. Esteettömyyden erikoistason mukaisesti toteutettavat pysäkit ja niiden yhteyteen tulevat reitit määritetään tapauskohtaisesti.
  - Raitiotiepysäkit toteutetaan aina esteettömyyden erikoistason ratkaisuin. Lähtökohtaisesti erikoistason reitti jatketaan lähimmälle vaihtopysäkinä toimivalle bussipysäkillä ja/tai juna-asemalle. Raitiotiepysäkkien lähiympäristössä muut esteettömyyden erikoistason reitit määritetään tapauskohtaisesti mm. palveluverkon mukaan.
  - Suojatieratkaisuissa noudatetaan Vantaan tyyppipiirustuksia, joiden määrittämisessä on huomioitu esteettömyyden tasot.

# **3. ESTEETTÖMIEN REITTIIEN MÄÄRITTELY**





# Esteettömien reittien määrittely



Hankkeessa on laadittu esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteet. Määrittelyperiaatteissa on noudatettu kaupungin omia periaatteita ja ohjeita, SuRaKu-ohjeistusta sekä asemaympäristöjä koskevaa SUJUVA-ohjetta (käsitelty luvussa 2). Laaditut määrittelyperiaatteet linjaavat erikoistason reittien määrittelyä. Esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteet ja erikoistason reittien tavoitetila on laadittu, jotta kaupungin resursseja voidaan kohdentaa käyttäjien kannalta keskeisille alueille ja reiteille.

Reittien määrittelyssä on tunnistettu iäkkäiden tyypillisemmin käyttämät reitit ja kohteet, ja määritetty niiden avulla kaupunginlaajuisesti katu- ja puistoalueiden erikoistason tavoitteelliset esteettömät reitit ja alueet. Reittien ja alueiden tavoitekuva on laadittu nykyiselle katuverkkoaineistolle. Erikoistason reittien ja alueiden tavoitetilaa tullaan päivittämään kaupungin toimesta kaupunkisuunnittelun edetessä.

Esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteiden sekä tavoitetilan mukaisten reittien ja alueiden laadinnassa on osallistettu kohderyhmien edustajia. Luonnos määrittelyperiaatteista esiteltiin vanhus- ja vammaisneuvoston kokouksissa toukokuussa 2023. Kokousten pohjalta määrittelyperiaatteita täydennettiin. Täydennettyjen määrittelyperiaatteiden pohjalta työstettiin luonnos erikoistason tavoitetilan reiteistä ja alueista. Sekä määrittelyperiaatte- että tavoitetilan reittiluonnokset viimeisteltiin kaupungin eri asiantuntijoiden kanssa.

# Esteettömyyden tavoitetasot

Esteettömän rakentamisen SuRaKu-projektin myötä esteettömyydelle asetetut tavoitteet on perinteisesti jaettu kahteen tavoitetasoon: **erikoistasoon ja perustasoon**. **Vantaan kaupunki hyödyntää tätä kahden esteettömyyden tason jaottelua kaupunkiympäristön kehittämisessä.**

Jaottelu kahteen tavoitetasoon pohjautuu eri alueiden toiminnallisten tarpeiden huomiointiin ja resurssien kohdentamiseen käyttäjien kannalta keskeisille alueille ja reiteille. Esteettömyyden erikoistasoa ei voida käytettävissä olevat resurssit huomioiden realistisesti asettaa tavoitteeksi koko kaupungin alueella, vaan määrittelyssä on painotettu alueita, joilla on erityisen paljon vanhus- ja vammaispalveluja.

**Esteettömyyden erikoistasoa** vaativat alueet ja reitit määritellään alue- tai reittikohtaisesti asemakaavoitusvaiheessa ja ennen toteutussuunnittelun käynnistymistä.

- Erikoistaso määräytyy alueen palvelutarjonnan ja käyttäjämäärien mukaan tavallista suurempia esteettömyysvaatimuksia omaavista alueista, reiteistä tai kohteista.
- Erikoistasoa vaativat alueet ja niiden rajausta tehdään aina tapauskohtaisesti.

## Esteettömyyden perustaso

- Peruskorjauksessa pyritään vähintään perustason tavoitteeseen.
- Tavoitteena on, että kaikki uudisrakentaminen on vähintään esteettömyyden perustason mukaista.

Seuraavilla sivuilla on kuvattu esteettömyyden erikoistason tavoitetilan määrittelyperiaatteet Vantaalla. **Liitteenä 1** löytyy kartta hankkeen aikana määritetyistä Vantaan tavoitteellisista erikoistason esteettömistä reiteistä. Määrittelyä tullaan tarkentamaan vielä hankkeen jälkeen eri alueiden suunnittelun edetessä.



# Vantaan kaupungin periaatteet (1/3)

## Yleiset periaatteet

Hankkeen aikana tehty erikoistason reittien määrittely kuvaa tavoitetilaa ja ohjaa suunnitteluratkaisujen valintaa jatkossa. Lisäksi linjatut määrityisperiaatteet ohjaavat uusien erikoistason reittien määrittelyä.

- Suunnittelussa ja rakentamisessa käytetään jatkossa kunkin alueen tavoitetason mukaisia mitoitusohjeita ja muita linjauksia.
- Esteettömien reittien tarve ja jatkuvuus on tarkastettava aina asemakaavan laadinnan yhteydessä. Määrittelyä **päivitetään** jatkuvana prosessina tavoiteverkon reittiaineistoon suunnittelijoiden käyttöön.
- Reittien määrittely on toteutettu koko kaupungin alueelle olemassa olevan katuverkon ja puistoreittien jalankulun reiteille. Kohteiden suunnittelun ja toteutuksen edetessä reittilinjauksia päivitetään kartalle.
- Nykyisen verkon lisäksi on tunnistettu kehittyviä maankäytön alueita, joilla tarkka erikoistason reittien määrittely tulee tehdä suunnittelun edetessä.



# Vantaan kaupungin periaatteet (2/3)

- Erikoistason reiteillä pyritään reittien **jatkuvuuteen** ja riittävän laajoihin yhtenäisiin jaksoihin tärkeimmissä jalankulun kohteissa.
  - Erityistä huomiota kiinnitetään jatkuvuuteen yleiskaavan kaupunkikeskustojen alueilla (C-merkintä), liikennepoliittisen ohjelman mukaisilla keskusta-alueilla ja kestävän liikkumisen alueilla sekä kävelyn edistämishjelman kävelyhubien alueilla.
- Tavoitteena on toteuttaa erikoistason reitti **suorimman reitin mukaan**. Poikkeuksellisissa olosuhteissa voidaan hyväksyä myös kiertävät esteettömät reitit.
  - Mahdollinen korvaava reitti linjataan kulkemaan mahdollisimman läheltä ensisijaista yhteyttä.
  - Syinä korvaavalle reitille voivat olla mm. korkeuserot tai historialliset arvot.
- **Kävelykadut** ovat esteettömyyden erikoistasona.
- Reittien varrella sijaitsevat **suojatiet** toteutetaan erikoistason ratkaisujen mukaisina. Jalankulun ylityspaikat eivät kuulu erikoistason tavoiteverkkoon.
- Tavoitteena on, että **jalankulku- ja pyöräliikenne erotetaan** toisistaan kaikilla erikoistason esteettömillä reiteillä.



# Vantaan kaupungin periaatteet (3/3)



## Erikoistason esteettömyyden palvelukohteet

Erikoistason esteettömyyden palvelukohteet on jaettu priorisointiluokkiin 1 ja 2. Priorisointia käytetään resurssien kohdentamisen työkaluna. Kuitenkin tavoitteena on, että kaikissa kohteissa toteutuu vähintään esteettömyyden perustason vaatimukset. Uusilla alueilla ja julkisen kaupunkitilan peruskorjauksen yhteydessä arvioidaan tapauskohtaisesti erikoistason toteuttamisedellytykset.

### ENSISIJAISET ERIKOISTASON PALVELUKOhteet

- **Esteettömyyden erikoistasoa ovat joukkoliikenteen terminaalit ja muut keskeiset solmupisteet**
  - Juna-asemat: asemaympäristöt sekä kulkuyhteydet asemaan liittyviin palveluihin: asemarakennus sekä reitit lähimmille joukkoliikenneyhteyksille, taksiasemalle, saattoliikenne- ja pysäköintialueille
  - Bussiterminaalit: keskeiset reitit terminaalien alueella
  - Ratikkapysäkit: pysäkit ja niiden lähiympäristöt (ml. suojatiet, odotustilat ja reitit bussin vaihtopysäkeille).
- **Palvelukohteet, joilta turvataan esteettömyyden erikoistason reitti vähintään palvelukohdetta lähimmälle bussi- tai ratikkapysäkille tai juna-asemalle.**
  - **Sosiaali- ja terveyspalvelut**; terveysasemat, sairaalat kehitysvammapoliklinikka, hyvinvointikeskukset
  - **Vanhus- ja vammaispalvelut**
    - Vammaispalvelun päivätoiminta, kehitysvammahuollon työllistämispalvelut, kehitysvammahuollon päivätoiminta, iäkkäiden päivätoiminta, iäkkäiden sosiaalityö. Kohteita ympäröivä maankäyttö ja palveluverkko huomioiden, ensisijaisina kohteina huomioidaan kohteet, jotka sijaitsevat muiden erikoistason reittien määrittelyyn valittujen palveluiden läheisyydessä, keskusta-alueilla tai alueilla, joissa on paljon liikkuja.
  - **Vanhus- ja vammaisasumisyksiköt**
    - Asumisyksiköt seuraavin osin: iäkkäiden palveluasuminen, iäkkäiden laitospalvelu, kehitysvammahuollon asumispalvelut, vammaispalvelun asumispalvelut. Kohteita ympäröivä maankäyttö ja palveluverkko huomioiden, ensisijaisina kohteina huomioidaan kohteet, jotka sijaitsevat muiden erikoistason reittien määrittelyyn valittujen palveluiden läheisyydessä, keskusta-alueilla tai alueilla, joissa on paljon liikkuja.
  - **Erityiset reitit virkistysalueilla sekä liikunta- ja leikkipaikoilla, joilla on huomioitu kaikki käyttäjät**
  - **Muut palvelut**: Vantaa-infot, uimahallit, Kelan toimipisteet, asukastilat sekä suurimmat kauppakeskukset

### TOISSIJAISET PALVELUKOhteet

- Vanhus- ja vammaispalvelukohteet, jotka eivät kuulu priorisointiluokkaan 1
- Vanhus- ja vammaisasumisyksiköt, jotka eivät kuulu priorisointiluokkaan 1
- Muut palvelut: kirjastot, kirkot, neuvolat, hammashoitolat, museot, kulttuurin monitoimitalot ja konsertti- ja kulttuuritalot; ml. reitit lähimmälle bussi- tai raitiotiepysäkille tai juna-asemalle.

# **4. ERIKOISTASON REITTIIEN KARTOITUKSET**





# Nykytilan kartoitus



Hankkeessa toteutettiin inventointeja reittien turvallisuuden ja esteettömyyden nykytilan kartoittamiseksi. Inventoinneissa keskityttiin esteettömyyden erikoistason tavoiteverkon reitteihin. Reittien inventointien tavoitteena oli tunnistaa esteettömyyden erikoistason reittien nykytilan puutteita.

Inventoinneissa reittien laadun arviointi perustuu Vantaan kaupungin suunnitteluohjeisiin ja Invalidiliiton ESKEH-esteettömyyskartoitushjeisiin. Inventoinneissa tarkasteltiin kulkuväylien, levähdysalueiden, suojateiden, esteettömien pysäköintipaikkojen, portaiden ja luiskien esteettömyyttä.

Inventointeja toteutettiin konsultin ja kaupungin asiantuntijatyönä kesä-heinäkuun 2023 aikana. Konsultin toimesta inventoitiin esteettömyyden erikoistason reittejä Korsossa, Länsimäessä, Martinlaaksossa sekä Myyrmäessä. Koivukylän inventointi toteutettiin kaupungin ja konsultin yhteistyönä. Lisäksi kaupungin asiantuntijat ovat inventoineet hankkeen aikana Aviapoliksen, Hakunilan, Hiekkaharjun, Kaarenmäen, Kivistön, Leinelän, Louhelan, Pähkinärinteän, Vantaankosken ja Vehkalan alueilla esteettömyyden erikoistason reittejä. Kaupunki tulee jatkamaan sekä päivittämään jo tehtyjä inventointeja hankkeen päätyttyä.

Inventointien yhteydessä hankkeessa on pilotoitu sähköistä lomaketta jalankulun reittien esteettömyyden ja turvallisuuden havainnointiin. Laadittua lomaketta voidaan käyttää apuna myös muiden alueiden esteettömyyden tai turvallisuuden inventointiin.

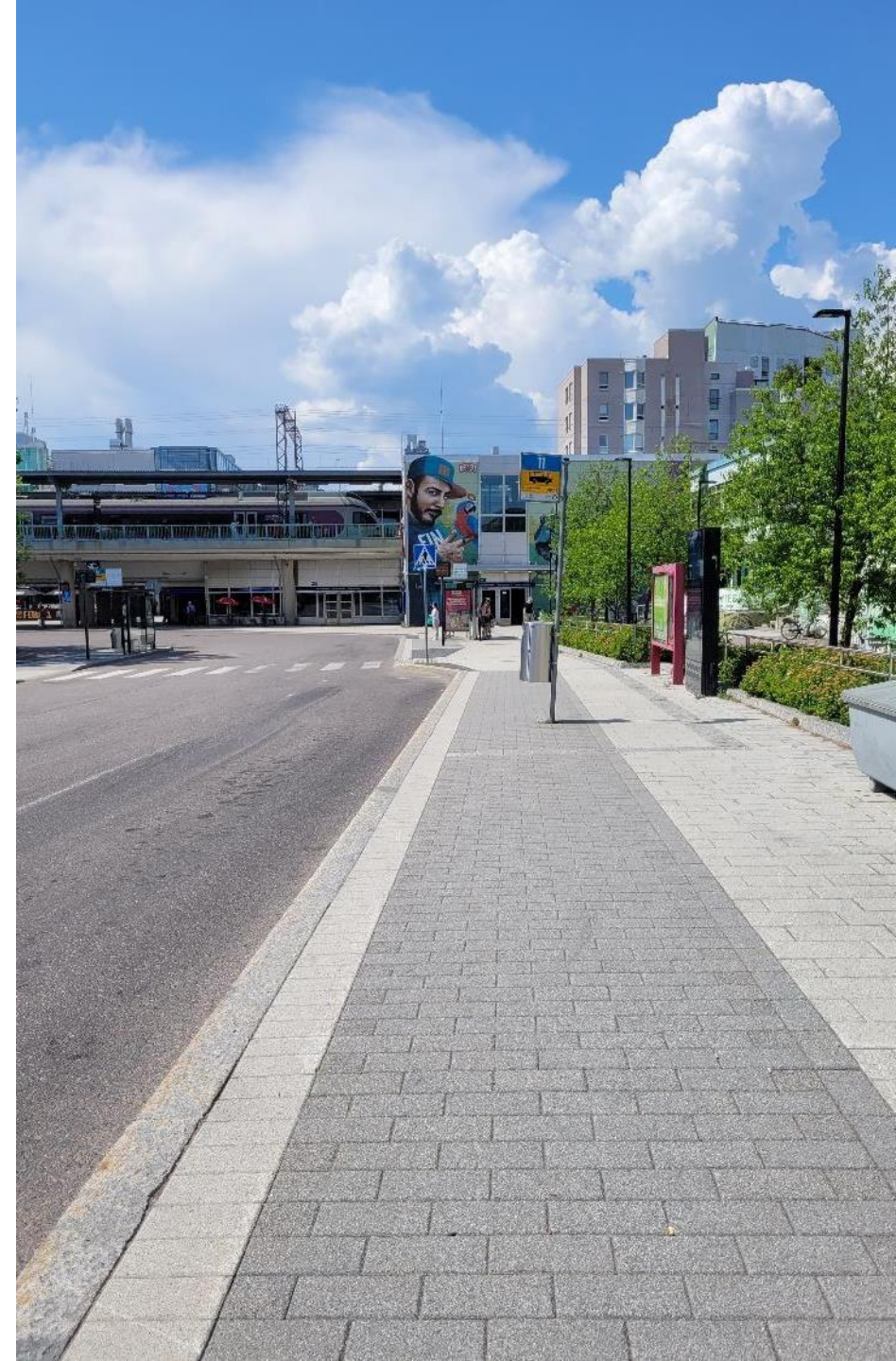
Inventointien lopputuloksena on syntynyt paikkatietopohjainen aineisto, joka on hyödynnettävissä kohteiden jatkosuunnittelun lähtötietona. Aineistoon on kirjattu kohdekohtaiset havainnot ja tallennettu kohteiden valokuvia karttasijaintiin linkittyen. Kohdekohtaisia toimenpiteitä ei määritetä TERVI-hankkeessa. Raportissa on kuitenkin kuvattu esteettömyyteen ja turvallisuuteen liittyviä yleishavaintoja teemoittain. Tarkemmat aluekohtaiset nykytilahavainnot on esitetty liitteessä 2.

# Esimerkkejä esteettömyydestä

Martinlaaksossa Martinlaaksonpolku on kävelykatu, joka on toteutettu esteettömänä. Kävelykatu on toteutettu kivettynä ja sen läpi kulkee ohjaava raita. Katua reunustaa valaisinpylväät. Kävelykadulta löytyy useita levähdykseen soveltuvia penkkejä. Penkkien istuinkorkeudet vaihtelevat 45-54 cm korkeudella. Pääosin penkkien viereen on jätetty vapaa tila, joka soveltuu myös pyörätuolin käyttäjille. Penkeissä on myös käsi- ja selkänojat.

Myyrmäen asemaympäristössä esteettömyysvaatimukset on hyvin huomioitu. Asemaympäristö on toteutettu kivettynä ja sen läpi kulkee ohjaavat raidat. Suojateiden odotusalueilta löytyvät myös varoitusalueet. Esteettömyyden näkökulmasta tulisi huomioida kuitenkin paremmin tilapäiset merkit. Joitakin tilapäisiä liikennemerkkejä oli sijoitettu suoraan kulkureitille aiheuttaen törmäysvaaraa.

Myyrmäessä rautatiesillan alla ja sen suuntaisesti kulkeva, joukkoliikenneaseman ympäristön ja Rajatorpantien yhdistävä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on aukion osalta kivetty ja muutoin asfaltoitu. Kivetylle alueelle on toteutettu noppakiviraita, joka ohjaa kulkijan juna-aseman ovelta kauppakeskukselle, bussiasemalle sekä ko. reitille. Asfaltoitua reittiä rajaa vaalea kiveys, joka toimii reitillä ohjaavana kontrastina. Reitillä on useampi varoitusaluein varustettu suojatie.



# Inventointien havainnot (1/2)

## Kulkuväylät

Inventoidut reitit olivat pääosin yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Erotellut osuudet oli toteutettu maalausmerkinnöin. Inventoiduilla reiteillä oli muutamia osuuksia, joilla jalankulku ohjautui moottoriajoneuvoliikenteen kanssa sekaliikennealueelle.

Kulkuväylät oli toteutettu pääosin asfalttipäällysteisinä. Päällysteiden kunnossa oli alue- ja kohdekohtaisia eroja. Kulkuväyliä muutostiet (suojatiet, risteämät) liikennemerkkeissä oli puutteita ja suurimmalta osin kulkuväyliltä puuttui ohjaavat raidat. Paikoittain kulkuväyliä reunustan kasvillisuus työntyi kulkuväylille, mikä haastaa mm. suunnan ottamista jalkakäytävän reunasta valkoisella kepillä.

## Portaat ja luiskat

Portaita ja luiskia esiintyi inventoiduilla reiteillä satunnaisesti. Pääosin näiden ylä- ja alatasanteilta puuttuivat varoitusalueet ja portaiden askelmien reunoista tummuuskontrastiraita. Portaissa oli tarvittavin osin välitasanteita. Käsijohteet olivat pyöristettyjä ja pääosin kahdella eri korkeudella varustettuja. Käsijohteet tulisi suositusten mukaan sijoittaa molemmiin puoliin porrasta ja luiskaa. Lisäksi yli 2400 mm leveässä portaassa ja/tai luiskassa on suositusten mukaan oltava käsijohde, joka jakaa portaan vähintään 2400 mm välein. Pääosin käsijohteet olivatkin sijoiteltu portaiden ja luiskien reunoihin, mutta tästäkin löytyi poikkeuksia.



# Inventointien havainnot (2/2)

## Suojatiet

Inventoitujen suojateiden toteutusratkaisut vaihtelivat pelkin suojatiemerkinnoin toteutetuista suojateista korotettuihin, kesisaarekkeellisiin ja liikennevalo-ohjattuihin suojateihin. Suojateiden reunatukiratkaisut olivat vaihtelevia. Suojateiltä puuttuivat lähes poikkeuksetta (muutamia poikkeuksia, kuten asema-ympäristöjä lukuun ottamatta) varoitusalueet ja ohjaavat raidat. Pääosin odotusalueiden kaltevuudet olivat suositusten mukaisia, mutta poikkeuksiakin löytyi. Keskisaarekkeellisissa suojatiessä keskisaarekkeet oli pääsääntöisesti toteutettu ajoradan tasossa asfalttipäällysteisinä ilman reunatukia.

Liikennevalo-ohjatut suojatiet oli pääosin varustettu ääniopastein. Mikäli liikennevalo-ohjaus oli toteutettu painonapein, ei painonappia ollut mahdollista erottaa tuntoaistilla kotelosta. Osassa koteloita oli kuitenkin tuntoaistilla tunnistettavissa ylityssuunnan ja/tai ylitettäviä kaistoja kuvaava symboli.

## Levähdyspaikat ja pysäköinti

Levähdykseen soveltuvia penkkejä oli satunnaisesti eri kulkuväylillä. Kaikki levähdyspaikat eivät kuitenkaan olleet esteettömiä. Esimerkiksi kulkuväylältä levähdyspaikalle siirtyessä oli joko reunatuen tai materiaalierojen vuoksi kynnyksiä. Penkkien vieressä ei myöskään ollut pyörätuolille soveltuvaa paikkaa.

Inventoiduista esteettömistä pysäköintipaikoista tehtiin toisistaan poikkeavia havaintoja. Osa pysäköintipaikoista oli mitoiltaan suositusten mukaisia kun toisaalla suositukset eivät täyttyneet. Osalta paikkoja puuttui esteetön yhteys jalankulun väylälle. Pysäköinnin osalta havaittiin myös puutteita maalausten ja opasteiden osalta.



# **5. VUOROVAIKUTUS JA OSALLISTAMINEN**





# Osallistaminen hankkeen aikana

Tämän työn tavoitteina on ollut selvittää kohderyhmäläisten tarpeita ja toiveita jalankulku-ympäristöjen laatutasosta ja kehittämistarpeista. Näiden lisäksi tavoitteena oli kartoittaa kaupungin nykyisiä suunnitteluprosessien aikaisia vuorovaikutustoimintamalleja (kuvattu liitteessä 3. Osallistamisen nykytila) sekä näihin liittyviä kehittämistarpeita ja –toiveita kohderyhmiä osallistamalla. Hankkeen tavoitteena oli tunnistaa suunnittelun toimintatapojen mahdollisia kehittämiskäsitteitä niin, että iäkkäiden sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteisten henkilöiden tarpeet ja edellytykset tulevat paremmin otetuksi huomioon ja heitä osallistetaan aiempaa enemmän.

Osallistamisen ja jalankulku-ympäristöjen kehittämistarpeista on hankkeen aikana käyty keskustelua mm. ohjausryhmän kokouksissa, kohderyhmäläisten kanssa työpajan ja kokemuskierrosten yhteydessä sekä vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksissa.

# Vuorovaikutteiset tilaisuudet



Ikäihmisiä sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteisia osallistettiin ohjausryhmän ohella hankkeen aikana järjestetyllä työpajalla sekä kahdella kokemuskierroksella. Lisäksi hanketta tuloksineen esiteltiin kahdesti vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksissa.

## **Hanketta esiteltiin työn aikana kahdesti vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksissa.**

Ensimmäiset hanke-esittelyt ajoituivat toukokuulle 2023 ja pääpainona oli esteettömyyden erikoistason määrittämisperiaatteet. Toiset hanke-esittelyt ajoituivat syyskuulle. Jälkimmäisessä kokouksissa esityksien pääpaino oli kehittämisratkaisuihin. Esittelyiden tarkoituksena oli esitellä hankkeen tuloksia ja osallistaa vanhus- ja vammaisneuvostojen jäseniä määrittämisperiaatteiden ja kehittämisratkaisuiden laadinnassa.

## **Hankkeen aikana järjestettiin työpaja, johon kutsuttiin kohderyhmien edustajia vanhus- ja vammaisneuvostoista, invalidiliiton ja näkövammaistenliiton paikallisilta yhdistyksistä sekä paikallisista eläkeläisyhdistyksistä.**

Työpaja pidettiin hybridi tilaisuutena 25.4. Työpajan edustus oli monitahoinen edustaen sekä eri kohderyhmiä että eri kaupunginosia. Työpajassa keskityttiin kohderyhmien toiveisiin ja tarpeisiin kävely-ympäristöjen laatutasosta ja kehittämistarpeista. Työpajassa saatiinkin kattavasti kuuluviin eri ryhmien toiveita ja tarpeita kaupunkiympäristön turvallisuudesta ja esteettömyydestä. Monipuolisen edustuksen ansiosta työpajassa saatiin arvokasta tietoa myös kaupunginosien ominaispiirteistä

ja nykytilan haasteista. Työpajan yhteydessä selvitettiin lisäksi kohderyhmäläisten toiveita osallistamisen toimintatavoista. Tilaisuuden yhteydessä keskusteltiin mm. mistä kaupunkisuunnitteluun liittyvistä aiheista ja mitä kautta kohderyhmäläiset haluaisivat saada tietoa.

## **Osana hanketta järjestettiin vuorovaikutteisia kokemuskierroksia, jotka olivat avoimia kaikille turvallisten ja esteettömien liikkumisolosuhteiden kehittämistä kiinnostuneille.**

Kierroksilla pyrittiin tavoittamaan kattavasti eri alueilla asuvia kaupunkilaisia, sillä kokemusasiantuntijuuden mukana tuoma tietous oli tärkeä osa hanketta. Kierroksilla kuljettiin ennalta määritetty reitti yhdessä jalankulkijoina (kävellessä tai kelaamalla) liikkuen. Kierroksen aikana havainnoitiin liikkumisen haasteita ja erilaisia käyttäjätarpeita kaupunkiympäristössä. Kuten työpajassa myös kokemuskierrosten yhteydessä selvitettiin kohderyhmäläisten toiveita osallistamisen toimintatavoista. Kierrokset toteutuivat Koivukylässä ja Tikkurilassa 15.8.2023. Kierrokset olivat verkastahtisia ja kestoltaan noin puolitoista tuntia. Martinlaaksoon ja Myyrmäkeen 17.8. suunnittelut kierrokset jouduttiin perumaan vähäisen osallistujamäärän vuoksi. Järjestettyihin kierroksiin oltiin kuitenkin erittäin tyytyväisiä ja kohderyhmien mukaan kiinnostusta olisi ollut myös Myyrmäen ja Martinlaakson kierroksiin, mutta ajankohta osoittautui huonoksi eikä viestintä valitettavasti tavoittanut kiinnostuneita. Jatkossa pitääkin kiinnittää erityistä huomiota sopivan ajankohdan valintaan (ei kesäkuukausina) sekä kattavaan viestintään.

# Havainnot vuorovaikutteisista tilaisuuksista (1/4)

Sekä työpajassa että vuorovaikutteisilla kokemuskierroksilla keskustelun ja havainnoinnin pääpaino oli Vantaan jalankulkuympäristöjen nykyisessä laadussa ja kehittämistarpeissa kohderyhmien tarpeisiin ja toiveisiin keskittyen. Lisäksi tilaisuuksissa kartoitettiin kohderyhmän edustajien toiveita kaupunkisuunnittelun osallistamisen ja viestinnän toimintatavoista.

Työpajassa sekä kokemuskierroksilla keskustelut Vantaan jalankulkuympäristöjen nykyisestä laadusta ja kehittämistarpeista pyörivät samojen teemojen ympärillä. Havaintoja tehtiin mm. kulkuväylistä, kadunylitysten järjestelyistä, liikkumisesteiden pysäköintipaikoista, tilapäisistä liikennejärjestelyistä sekä kunnossapidosta. Lisäksi työpajassa keskusteltiin palveluiden sijoittelusta ja kokemuskierroksilla luiskista ja portaista. Vuorovaikutteisten tilaisuuksien tarkempia teemakohtaisia tuloksia on esitetty liitteissä 4 (Työpajan tulokset) ja 5 (Kokemuskierrosten tulokset).

Vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksissa esiteltiin erillisissä tilaisuuksissa määräysperiaatteita ja kehittämiskäytäntöjä. Neuvostojen kokouksissa ilmeni tarkennustoiveita sekä määräysperiaatteisiin että kehittämiskäytäntöihin. Lisäksi keskustelua käytiin kaupunkiympäristön esteettömyyteen ja turvallisuuteen liittyen.

## Keskeiset havainnot liikenneympäristöstä:

- Kulkuväylien osalta turvallisuushaasteena mainittiin mm. kevyet sähköiset kulkuvälineet (kuten sähköpotkulaudat) sekä väärin pysäköidyt ajoneuvot. Lähes äänettömästi kulkevat kevyet sähköiset kulkuvälineet luovat turvattomuuden tunnetta yhdistetyillä väylillä. Turvattomuuden tunteeseen vaikuttaa myös sähköpotkulautojen holtiton käyttö ja pysäköinti. Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelua tulisi selkeyttää selkein materiaaalieroin. Lisäksi väärin pysäköidyt ajoneuvot saattavat katkaista jalankulun reitin.
- Liikkumis- ja toimimisesteiden henkilöiden osalta koettiin tärkeäksi yhtenäiset reitit, selkeä reittien ohjaavuus, törmäys- ja kompastumisvaaraa aiheuttavien esteiden minimointi ja varoitusalueiden merkitseminen rakenteellisten esteiden tai kulkuväylien muutoskohtien yhteyteen. Erityisen haasteen luo ohjaavien materiaalien (mm. noppakiviratkaisut) käyttö niin ohjaavina elementteinä, varoitusalueina kuin esteettisinä ratkaisuin.
- Lisäksi reittien sivu- ja pituuskaltevuuksiin kiinnitettiin huomiota. Etenkin sivukaltevuusongelma korostui tonttiliittymien tai muiden ajoyhteyksien kohdalla. Esimerkiksi sivukaltevuuden muuttuessa melko tiheään on haastava liikkua, mikäli henkilöllä on jokin apuväline käytössä.

# Havainnot vuorovaikutteisista tilaisuuksista (2/4)

- Tilapäisten liikennejärjestelyiden osalta keskeisenä turvallisuus- ja esteettömyyspuutteena nousi esiin reittien epäjatkuvuus. Lisäksi vuorovaikutteisissa tilaisuuksissa nostettiin esiin katu- ja kaivuutöiden pitkä kesto. Palautteena toivottiin, että kaupunki kehittäisi tilapäisten liikennejärjestelyiden ja kaivuutöiden valvontaa siten, ettei kulkuväylät olisi pitkiä aikoja poikkeusreiteillä tai tilapäisellä päällysteellä.
- Keskusteluissa tunnistettiin osin ristiriitaisia toiveita ja tarpeita kadunylitysjärjestelyille eri käyttäjäryhmien osalta. Vantaan nykyisten tyyppipiirustusten mukaan toteutettavilla suojateillä ja pyöräteiden jatkeilla käyttäjien erilaiset tarpeet tulevat huomioiduksi.
- Liikennevalo-ohjatuiden suojateiden osalta on kiinnitettävä huomiota äänimajakoiden oikean suuntautumiseen ja kuuluvuuteen. Sekä kokemuskierroksella että vammaisneuvoston kokouksessa toivottiin älykkäiden liikennevalojen ja etäohjattavien äänimajakoiden käyttöönottoa. Lisäksi liikennevalo-ohjattujen suojateiden osalta tunnistettiin turvallisuusriskinä lyhyet jalankulun vihreät valot. Etenkin talviaikaan ja liukkaalla kelillä ylitykseen käytettävä aika pitenee.
- Liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen osalta nostettiin esiin, ettei kaupungissa ole niitä riittävästi. LE-pysäköintipaikkojen riittävyys tulisi varmistaa etenkin keskeisten palveluiden yhteydessä. Lisäksi vuorovaikutteisissa tilaisuuksissa (erityisesti vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksissa) nostettiin esiin, että säännöt siitä, missä liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen kanssa saa pysäköidä ovat epäselvät, ja johtanut pysäköintivirhemaksuihin.
- Talvikunnossapidossa tulee huomioida riittävä liukkauden torjunta. Talviaikaan näkörajoitteisten liikkumista haastaa myös ohjaavien elementtien peittyminen jo ensilumen alle. Kaikkiin talven tuottamiin haasteisiin on kuitenkin hankala vastata edes laadukkaalla talvikunnossapidolla. Vanhusneuvoston kokouksessa talvikunnossapidon osalta mainittiin myös, että katuja auratessa olisi toivottavaa aurata myös tonttiliittymät.
- Muita huomioita, joita nousi esiin olivat mm. riittävä valaistus, penkkien ja levähdyspaikkojen tarjonta, yleisten vessojen riittävyys, alueiden siisteys, joukkoliikenteen aikataulut ja pysäkkijärjestelyt.
- Vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksissa esiteltiin esteettömyyden erikoistason määrittämisperiaatteita. Neuvostojen kokouksissa nostettiin esiin asukastilat ja Kelan toimipisteet kohderyhmien kannalta keskeisinä palvelukohteina.

# Havainnot vuorovaikutteisista tilaisuuksista (3/4)

## Havainnot osallistamisen toimintamalleista:

- Kohderyhmien tavoittamisessa **keskeisenä sidosryhmänä tunnistettiin erilaiset yhdistykset ja järjestöt**, joiden suuntaan kaupungilta toivottiin aktiivista vuorovaikutusta ja tiedottamista ajankohtaisista hankkeista. Kaupungin vuoropuhelu ja lausuntopyynnöt vanhus- ja vammaisneuvostoille ei koettu yksin riittäviksi.
- Informaatiota toivottiin ajankohtaisista tapahtumista, hankkeista ja etenkin tilapäisistä liikennejärjestelyistä kaikille saavutettavassa muodossa.** Erytistoiveena tiedotukseen toivottiin panostettavan silloin, kun muutokset koskevat keskeisiä solmukohtia kuten joukkoliikenneasemia. Jotta informaatio saavuttaa näkövammaiset, on toivottavaa lähestyä osallisia sähköpostitse hyödyntäen alueen keskeisiä yhdistyksiä.
- Informaation jakamiseksi yhdistysten ja järjestöjen kokoukset ja näissä puheenvuorojen/esitysten pitäminen nostettiin esiin yhdeksi mahdolliseksi tiedon jakamisen keinoksi. Työpajassa todettiin, ettei informaatiota tarvitse jakaa kaikille yhdistyksille, vaan alueellisesti lähestyä keskeisiä tahoja.
- Informaatiota toivottiin jaettavaksi mieluummin liikaa kuin liian vähän.
- Työpajassa nostettiin esiin myös **yksilöiden osallistamisen mahdollistaminen** mm. palautekanavien moninaistamisen ja saatujen palautteiden huomioon otamista. Kaikilla kaupunkilaisilla ei ole mahdollisuutta sähköisten palautelomakkeiden täyttämiseen. Palautteen anto puhelimitse tulisi olla mahdollista. Myös annettuun palautteeseen olisi toivottavaa reagoida konkreettisesti automaattivastauksen sijaan.
- Vuorovaikutteisia kokemuskierroksia** toivottiin järjestettäväksi myös muilla Vantaan alueilla.
- Kaupunkisuunnitteluun liittyvinä **aihepiireinä, joista kohderyhmäläiset toivovat informaatiota**, nousivat esiin mm.
  - Liikennejärjestelyt
  - Jalankulun ja pyöräilyn väylät, kävelykadut, jalkakäytävien parannukset, työmaat
  - Palveluverkon kehittäminen sekä tulevat senioripalvelut ja -rakennukset (erit. Tikkurilassa).
  - Myös alueellisesti kohdistettua informaatiota toivottiin (mm. Itä-Vantaan osalta).
  - Yleisesti kiinnostavat kaikki aiheet, jotka liittyvät vammaisten henkilöiden liikkumiseen.

# Havainnot vuorovaikutteisista tilaisuuksista (4/4)

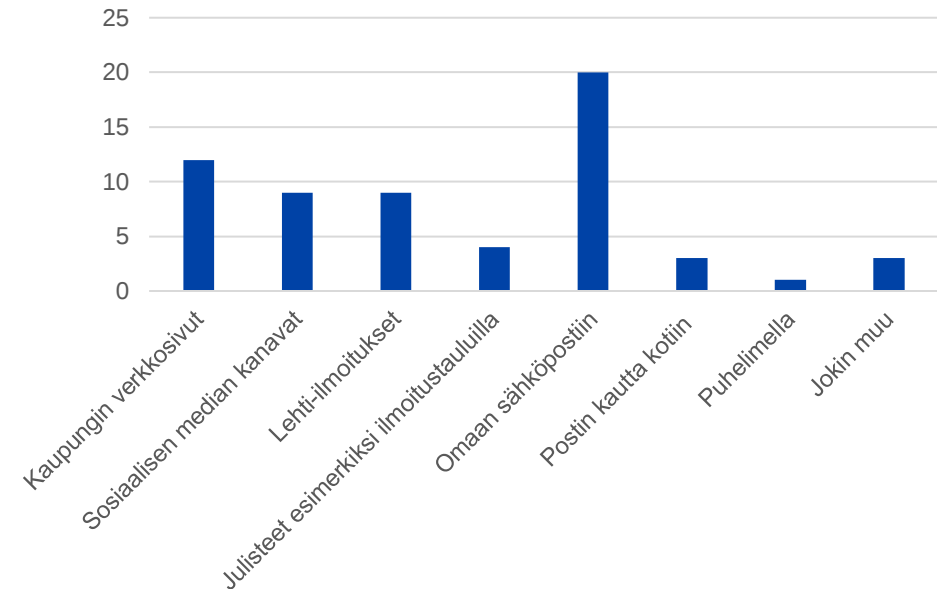


## Havainnot viestinnästä:

**Yleisesti informaatiota toivottiin jaettavaksi mieluummin usealla tapaa kuin keskittään viestintää vain tietyille kanaville.** Henkilöt kokevat eri viestintäkanavat eri tavalla mielekkäiksi ja toisaalta toimintakyvyn mahdollisten rajoitteiden vuoksi tiedonjaon saavutettavuuteen on kiinnitettävä huomiota. Keskeisenä nostona kokemuskierroksilla tuotiin ilmi asukkaiden moninaisuus. Monikulttuurisuus on yleistä, minkä vuoksi informaation jaossa sekä kaupunkilaisten osallistamisessa tulisi mahdollistaa eri kielten käyttö.

- **Suurin osa vuorovaikutteisiin tilaisuuksiin osallistuneista kannatti tiedonjakoa sähköpostitse.**
- **Kaupungin verkkosivut, sosiaalisen median kanavat sekä lehti-ilmoitukset olivat seuraavaksi yleisimmät viestintäkanavien toiveet.** Puhelimitse jaettua informaatiota toivottiin vain yhden henkilön toimesta. Useampi (n=3) oli myös tavoitetyöpajan yhteydessä kerätylle palautelomakkeelle merkinnyt, ettei haluaisi vastaanottaa informaatiota puhelimitse.
- Sekä työpajassa että kokemuskierroksilla muuna tiedon jaon kanavana nostettiin esiin asukastilat. Tiedonjakoa toivottiin toteutettavaksi sekä ilmoitustaulujen ja paperisten esitteiden avulla että kasvotusten.
- Kokemuskierroksilla erityismainintana toivottiin alueellisten uutiskirjeiden ja asukaslehtien hyödyntämistä. Keskusteluissa kuitenkin tunnistettiin, ettei ilmaisjakelu tavoita kaikkia mm. mainoskiellon vuoksi.

Mitä kautta haluaisitte saada tietoa kaupunkisuunnitteluun liittyvistä aiheista?  
(n=25)



# Arvio osallistamistapojen toimivuudesta

**Menetelmänä vuoropuhelu pienryhmissä** (työpajat, ryhmähaastattelut, asukasraadit, yhteiset kävelyt tms.) on usein toimiva, sillä tällöin saadaan kaikkien ääni kuuluviin. Hankkeen vuorovaikutteisten tilaisuuksien yhteydessä tulikin toivetta kasvokkain tapahtuvasta tiedonjaosta ja osallistamisen keinoista. Myös järjestetyt kokemuskierrokset osoittautuivat erittäin hyviksi osallistamistavoiksi ja niitä toivottiin järjestettävän jatkossakin eri alueilla.

Kasvokkain tapahtuvien vuorovaikutusmenetelmien lisäksi hankkeen aikana pidetyssä työpajassa nostettiin esiin myös **yksilöiden osallistaminen** mm. palautekanavien moninaistamisen ja saatujen palautteiden huomioinnin myötä.

Viestinnän osalta on harkittava kohderyhmäläisten kannalta oleelliset kanavat. Hankkeen osallistamisen tuloksena tunnistettiin, että ikäihmiset sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteiset kannattavat **tiedonjakoa sähköpostitse**. Myös **kaupungin verkkosivut, sosiaalisen median kanavat sekä lehti-ilmoitukset** on kohderyhmäläisten kannalta toimivina tiedonjakokanavina. Kohderyhmien tavoittamisessa keskipäänä sidosryhmänä tunnistettiin myös **erilaiset yhdistykset ja järjestöt**.

Viestinnässä on kiinnitettävä huomiota mahdollisiin toimintarajoitteisiin ja laadittava **tiedotteet selkokielellisesti**. Viestinnässä tulisi huomioida myös Vantaan monikulttuurisuus ja siten hyödyntää kaupungin viestinnässä **eri kieliä**. Vantaalla on keskeistä huomioida myös kaupungin monikeskuisuus, mistä johtuen alueellisuus on tärkeää Vantaalla. Vuorovaikutteisia tilaisuuksia on siten toivottavaa järjestää eri puolilla Vantaata. Myös viestinnän osalta esitettiin toivetta, että tiedonjakoa toteutettaisiin kohdistetusti alueittain.

Jotta tieto vuorovaikutteisista tilaisuuksista tai meneillään olevista suunnitteluhankkeista saavuttaa asukkaat ja etenkin ikäihmiset ja liikkumis- ja toimimisrajoitteiset, on toivottavaa jakaa informaatiota **monikanavaisesti ja huomioida vuorovaikutteisten tilaisuuksien suunnittelussa ja viestinnässä ajankohta**. Vaikka tämän työn vuorovaikutteisista kokemuskierroksista tiedotettiin monikanavaisesti, ajoittui tiedotus ja vuorovaikutteinen kokemuskierros osin kesälomakaudelle, mistä syystä ilmoittautumismäärä osaan vuorovaikutteisista tapahtumista jäi toivottua suppeammaksi.

# 6. KEHITTÄMISRATKAISUT





# Kehittämisratkaisuiden kuvaus



Hankkeessa on tunnistettu kehittämisratkaisuita, joita toteuttamalla kaupunki mahdollistaa, että ikäihmisten sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteisten henkilöiden tarpeet ja edellytykset tulevat paremmin otetuksi huomioon kaupunkiympäristössä ja heitä osallistetaan aiempaa enemmän. Kehittämisratkaisut sisältävät sekä kaupunkisuunnittelun toimintamallien ja suunnitteluohjeiden kehittämistoimia että kirjauksia jalankulun infrastruktuurin parantamiseen jalankulun turvallisuus ja esteettömyys huomioiden.

Esteettömyyden edistämistyö on eri tahojen yhteistyötä ja eri toimenpiteiden vastuutahot vaihtelevat teeman mukaan. Se mahdollistaa useiden toimenpiteiden samanaikaisen edistämisen ja aktiivisen esteettömyyden kehittämisen käynnistämisen Vantaalla. Toimenpiteiden toteutuksesta vastaavat etenemispolkuun kirjatut vastuutahot yhteistyössä muiden yhteistyötahojen kanssa. Vastuutahot ovat aina kaupungin toimialojen palvelualueita, mutta yhteistyötahoja voivat olla niin kaupungin organisaatioon kuuluvat osapuolet kuin muut sidosryhmät kuten yhdistykset tai yritykset.

## Kehittämisratkaisut:

1. Jalankulkuväylien esteettömyyden periaatteet
2. Esteettömyyden erikoistason reittien käyttöönotto suunnittelussa
3. Periaatteet materiaalien käytöstä varoitus- ja huomiotarkoituksessa
4. Periaatteet liikkumisesteisten pysäköintipaikoista
5. Suojateiden kehittäminen erikoistason esteettömillä reiteillä
6. Levähdyspaikkojen kehittäminen
7. Esteettömyyden huomioiminen jalankulun opastuksessa
8. Esteettömyyden huomioiminen tilapäisissä jalankulun liikennejärjestelyissä
9. Esteettömyyden huomioiminen kunnossapidossa
10. Ikäihmisten sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteisten osallistamisen kehittäminen

# Kehittämiskäsitteet (1/5)



1

## Jalankulkuväylien esteettömyyden periaatteet

Jalankulkuväylien esteettömyyden parantamiseksi huomioidaan mm. että reitit ovat jatkuvia, kulkuväylien pituus- ja sivukaltevuudet eivät ylitä esteettömyyskriteerien arvoja, pintamateriaalit ovat kovia ja luistamattomia, päällysteet ovat hyvässä kunnossa, reitit on ohjattu ohjaavin materiaalein eikä törmäysvaaroja ole. Reittien turvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi varmistetaan valaistuksen riittävyys, turvataan levähdyspaikkoja riittävin välimatkoin ja erotellaan erikoistason reiteillä kulkutavat toisistaan. Kaikilla erikoistason esteettömyyden reiteillä pyritään erottamaan jalankulku- ja pyöräliikenne toisistaan.

Resurssien kohdentamiseksi käyttäjien kannalta keskeisille alueille ja reiteille hyödynnetään reittien jakoa esteettömyyden erikoistason ja perustason. Jaottelussa hyödynnetään esteettömyyden erikoistason määrittämisperiaatteita ja tavoitetilaa. Erikoistason vaatimat alueet ja niiden rajaaminen tehdään aina tapauskohtaisesti.

Kaupunkiympäristön (mm. katujen ja pysäkkien) peruskorjauksessa sekä uudisrakentamisessa tulee pyrkiä vähintään perustason esteettömyyteen. Kulkuväylät suunnitellaan ja toteutetaan Vantaan tyyppipiirustusten sekä laadittujen periaatteiden, kuten ohjaavat elementit, mukaisesti.

**Vastuutaho:** Suunnittelu (KAPU)

2

## Esteettömyyden erikoistason reittien käyttöönotto suunnittelussa

Esteettömyyden erikoistason määrittämisperiaatteet sekä niiden pohjalta määritetyt erikoistason tavoitetilan reitit viedään käytäntöön ja huomioidaan jatkossa eri suunnittelutasoilla. Määrittämisperiaatteet sekä kartalle laadittu tavoitetilan reititys viedään osaksi kaupunkitilaohjetta, jotta voidaan varmistaa ajantasaisen tiedon saanti suunnittelijoille. Varmistetaan kaupungin asiantuntijoiden osaaminen esteettömyyden erikoistason reittien ja periaatteiden huomioon ottamiseen. Huomioidaan esteettömyyden erikoistason reitityksessä pyöräilyn tavoiteverkko. Pyöräilyn tavoiteverkkoa sekä esteettömyyden erikoistason reittejä päivittäessä varmistetaan suunnitelmien yhteensovittaminen keskenään.

Uusilla alueilla ja julkisen kaupunkitilan peruskorjauksen yhteydessä arvioidaan tapauskohtaisesti erikoistason toteuttamisedellytykset. Tavoitetilaa tulee päivittää myös uusien esteettömyyttä edellyttävien toimintojen toteutuessa. Reittien päivittämisessä käytetään esteettömyyden erikoistason määrittämisperiaatteita. Jalankulkuväylien parantamistoimenpiteiden tunnistamisessa hyödynnetään laadittua esteettömyyden erikoistason inventointilomaketta ja inventointituloksia. Toimenpide edistää osaltaan myös Kävelyn edistämishjelmaa ja sen toimenpiteiden numero 8 ja 9 toteutumista.

**Vastuutaho:** Suunnittelu (KAPU), Asemakaavoitus (KARA)

# KehittämISRatkaisut (2/5)



3

## Periaatteet materiaalien käytöstä varoitus- ja huomiotarkoituksessa

Laaditaan kaupungille liikkumis- ja toimimisrajoitteisten tarpeet huomioivat periaatteet ohjaavien materiaalien, kuten noppakiviratkaisuiden ja opaslaattojen, sekä tummuuskontrastien käytöstä. Periaatteet eri materiaalien käytöstä ohjaavana, varoittavana ja esteettisenä ratkaisusta luodaan, jotta kaupunkiympäristössä käytetyt ohjaavat ratkaisut ovat selkeitä ja materiaalieroin erottuvia eivätkä sekoitu esteettisiin ratkaisuihin. Periaatteissa huomioidaan myös miten erikoistason esteettömillä reiteillä eroteltu pyörätie ja jalakäytävä tulisi erotella, jotta erotteluraita ja ohjaavaraita ovat materiaalieroin toisistaan erottuvia. Periaatteiden laadinnassa huomioidaan mm. SuRaKu:n ohjekortit. Ohjeistuksella linjataan jalankulun olosuhteiden ja esteettömyyden laatutasoa liikennejärjestelyissä.

**Vastuutaho:** Suunnittelu (KAPU)

4

## Periaatteet liikkumisesteisten pysäköintipaikoista

Laaditaan periaatteet liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen toteutuksesta osana pysäköinnin mitoitusohjeen päivitystä. Periaatteilla varmistetaan että liikkumisesteisten pysäköintipaikkoja järjestetään riittävästi erityisesti esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteiden mukaisilla kohteilla, jotka sijaitsevat kaupungin omistamilla alueilla, ja että ne on toteutettu esteettömästi. Periaatteissa linjataan mm. pysäköintipaikkojen sijoittelua, määrää sekä mitoitusta. Laaditaan tyyppipiirustukset liikkumisesteisten pysäköintipaikoista. Ohjeistuksessa on myös huomioitava, että pysäköintipaikoille on esteettömät kulkuyhteydet. Ohjeistuksen laadinnassa hyödynnetään mm. SuRaKu:n ohjekortteja sekä Invalidiliiton Esteettömyyskeskuksen esteettömyyskartoituspasta ja ulkoalueiden kartoitushuomautusta. Periaatteilla linjataan esteettömyyden laatutasoa liikennejärjestelyissä. Periaatteet liitetään osaksi kaupunkitilaohjetta.

**Vastuutaho:** Suunnittelu (KAPU)

# Kehittämiskäsitteet (3/5)



5

## Suojateiden kehittäminen erikoistason esteettömillä reiteillä

Erikoistason esteettömien reittien varrella sijaitsevat suojatiet toteutetaan erikoistason ratkaisujen mukaisina. Suojateiden turvallisuutta kehitetään koko kaupungissa priorisoiden parantamistoimia mm. erikoistason reiteille. Suojateiden turvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi huomioidaan mm. liikennevalo-ohjatuilla suojateilla vihreän valon riittävä kesto ja äänimajakoiden toimivuus sekä suuntaus, ohjaavat raidat, varoitusalueet sekä keskisaarekkeiden materiaalierot. Suojateiden turvallisuutta parannetaan varmistamalla riittävät näkemät. Nykyisistä suojateista tunnistetaan kohteet, joissa on eniten kehittämistarpeita, kun huomioidaan esteettömyyden erikoistason reitit, suunnitteluohjeet, liikkumismäärät, liikkujaprofiilit ja onnettomuuskehitys. Kohteiden tunnistamisessa hyödynnetään laadittua esteettömyyden erikoistason inventointilomaketta ja inventointituloksia. Suojatiet parannetaan Vantaan tyyppipiirustusten mukaisesti. Kaupunkiympäristön peruskorjauksessa sekä uudisrakentamisessa tulee pyrkiä vähintään perustason esteettömyyteen. Toimenpide edistää osaltaan Kävelyn edistämishjelmaa ja sen toimenpiteiden numero 11 ja 12 toteutumista.

**Vastuutaho:** Suunnittelu (KAPU)

6

## Levähdyspaikkojen kehittäminen

Hyödynnetään esteettömyyden erikoistason inventointilomaketta ja kerättyjä tuloksia parannettavien levähdyspaikkojen tunnistamiseen ja parantamissuunnitelmien laadintaan. Levähdyspaikkojen esteettömyys ja riittävyys varmistetaan mm. suunnittelun yhteydessä erityisesti esteettömyyden erikoistason määrittelyperiaatteiden mukaisten reittien varrella mukaan lukien esteettömät ulkoilureitit kuten Kuusijärvi. Penkkien sijoittelussa huomioidaan mahdolliset näkymät. Penkkien ohella ulkoilureiteillä ja puistoalueille sijoitetaan myös levähdysalueita pöytäryhmineen. Levähdyspaikkoja kehitetään noudattaen kaupunkitilaohjeistusta sekä SuRaKu:n ohjekortteja ja Invalidiliiton Esteettömyyskeskuksen esteettömyyskartoitussopasta ja ulkoalueiden kartoitussopaketta.

**Vastuutaho:** Suunnittelu (KAPU), Asemakaavoitus (KARA)

# Kehittämiskäsitteet (4/5)



7

## Esteettömyyden huomioiminen jalankulun opastuksessa

Toteutetaan yhtenäinen jalankulun opastus tärkeimmille jalankulun reiteille priorisoiden mm. erikoistason esteettömiä reittejä. Lähtökohtana ovat nykyiset suunnitteluohjeistukset ja opasteet. Opasteissa huomioidaan erilaisten kävelijöiden tarpeet (mm. liikkumis- ja toimimisesteet).

Tuotetaan ja ylläpidetään julkisesti saatavilla olevaa paikkatietoaineistoa, kuten paikkatietoaineistoa liikkumisesteisten pysäköintipaikoista sekä ääniopastetuista suojateistä, kaikille saavutettavassa muodossa. Tehdään yhteistyötä mm. HSL:n kanssa ja Näkövammaisten liiton kanssa, jotta esimerkiksi tiedot ajankohtaisista reiteistä, kuten tilapäisistä liikennejärjestelyistä, saavuttaa myös liikkumis- ja toimimisrajoitteiset henkilöt. Toimenpide huomioi edistää osaltaan Kävelyn edistämishjelmaa ja sen toimenpiteiden numero 19 toteutumista.

**Vastuutaho:** Suunnittelu (KAPU)

8

## Esteettömyyden huomioiminen tilapäisissä jalankulun liikennejärjestelyissä

Laaditaan kaupungille jalankulun huomioiva työmaaohjeistus Kävelyn edistämishjelman toimenpiteen numero 5 mukaisesti. Ohjeistuksessa huomioidaan erityisesti ikäihmisten sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteisten tarpeet. Tilapäisten jalankulun reittien osalta on varmistettava jatkuvuus, ohjautuvuus, selkeys ja opastus. Jalankulun korvaavat reitit tulee lähtökohtaisesti suunnitella siten, etteivät reitit pidenny merkittävästi alkuperäiseen nähden, eivätkä ohjaa jalankulkijaa tahattomasti työmaan alueelle tai ajoradalle. Esteettömyyden näkökulmasta tulisi tilapäisten liikennemerkkien sijoittelussa huomioida, etteivät ne aiheuta törmäysvaaraa. Ohjeistuksella linjataan kävelyn olosuhteiden ja esteettömyyden laatutasoa työmaa-aikaisissa liikennejärjestelyissä. Tilapäisten liikennejärjestelyiden ja kaivuutöiden valvontaa kehitetään reittien esteettömyyden ja jatkuvuuden varmistamiseksi. Toimenpide ja ohjeistus palvelee osaltaan myös Kävelyn edistämishjelmaa ja laadukkaan kävely-ympäristön toteutumista osana urakka-asiakirjoja.

**Vastuutaho:** Liikenteen aluesuunnittelu, Luvat ja valvonta

# Kehittämisratkaisut (5/5)



9

## Esteettömyyden huomioiminen kunnossapidossa

Jalankulun kunnossapitoa kehitetään kokonaisvaltaisesti huomioiden ikäihmisten sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteisten tarpeet ja eniten käyttämät reitit. Kunnossapidon priorisoinnissa keskeisille jalankulun reiteille hyödynnetään mm. esteettömyyden erikoistason reittejä ja määräysperiaatteita. Talvikunnossapidon osalta kiinnitetään huomiota auraukseen ja liukkauden torjuntaan. Kunnossapidon laatu on varmistettava myös urakka- ja vastuualueiden rajakohdissa. Riittävään valaistukseen sekä päällysteiden kuntoon tulee kiinnittää huomiota. Väylien kunnosta tulee huolehtia niin, ettei mm. lammikoita pääsisi syntymään. Kivettyjen alueiden huollon ja kunnossapidon osalta tulee huomioida, ettei mm. routiminen aiheuta laatoituksen epätasaisuutta ja mahdollisia kompastumisvaaroja. Sulan maan aikana kunnossapidon on pidettävä kulkuväylät vapaana mm. hiekoitushiekasta sekä puiden tiputtamista kävyistä ja lehdistä. Kulkuväylien reunoilla tulee huolehtia, ettei reuna-alueiden kasvillisuus työnny jalankulun ja pyöräilyn väylille. Toimenpide palvelee osaltaan Kävelyn edistämishjelmaa ja sen toimenpiteen numero 10 toteutumista.

**Vastuutaho:** Kunnossapito, Suunnittelu (KAPU)

10

## Ikäihmisten sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteisten osallistamisen kehittäminen

Kaupunkisuunnittelussa vuorovaikutus ja osallistamistoimintatapoja kehitetään huomioiden ikäihmisten sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteisten tarpeet. Ikäihmisten sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteisten henkilöiden osallistamisen menetelminä kehitetään etenkin kasvokkain tapahtuvia pienryhmävuoropuhelun keinoja, kuten työpajoja, asukasraateja sekä vuorovaikutteisia kokemuskierroksia, joissa asukkaat ja sidosryhmät pääsevät vaikuttamaan jalankulkuympäristöjen suunnitteluun. Vuorovaikutteisista tilaisuuksista ja kaupunkisuunnitteluun liittyvistä asioista tiedotetaan monikanavaisesti ja kohdentaen markkinointi ikäihmiset sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteiset ja Vantaan alueellisuus huomioiden.

Viestintä toteutetaan selkokielellisesti ja huomioidaan Vantaan monikulttuurisuus. Ikäihmisiä sekä liikkumis- ja toimimisrajoitteisia henkilöitä palvelevina viestinnän kanavina hyödynnetään kaupungin verkkosivuja, sosiaalisen median kanavia sekä lehti-ilmoituksia. Tiedonjaossa hyödynnetään myös julkisten tilojen kuten kirjastojen ja asukastilojen infotauluja. Lisäksi tiedonjakoa toteutetaan neuvostojen sekä paikallisten yhdistysten ja järjestöjen avustuksella järjestämällä mm. kokouksissa hanke-esittelyitä ja hyödyntämällä mahdollisia sähköpostijakeluita. Vuorovaikutteisten tilaisuuksien ja viestinnän kohdentamisessa mm. suunnitteluhankkeiden osalta lähialueen asukkaille, ikäihmisille ja liikkumis- ja toimimisrajoitteisille, tehdään yhteistyötä kaupungin viestinnän vastuhenkilöiden (kaupunkisuunnittelu ja osallisuuspalvelut) ja kaupunkisuunnittelun välillä.

**Vastuutaho:** Suunnittelu (KAPU), Asemakaavoitus (KARA), Viestintä- ja vuorovaikutuspalvelut (KATO),

# 7. LÄHTEET



# Lähteet



[Esteettömän ympäristön suunnitteluohjekortit 1–8 ja Esteettömyyskriteerit](#). SuRaKu-projekti 2008.

[Esteettömyys, Ympäristöministeriön ohje rakennuksen esteettömyydestä](#). Ympäristöministeriö, Helsinki 2018.

[Esteetön rakennus ja ympäristö, suunnitteluopas](#). Rakennustietosäätiö RTS. Rakennustieto Oy, Helsinki. 2019.

[Asemaympäristön esteettömyyssuunnitteluohje, SUJUVA](#)

[Rakennustietosäätiön ohjekortistot](#)

[Invalidiliiton Esteettömyyskeskuksen esteettömyyskartoitussopas](#) ja [ulkoalueiden kartoituslomake](#), Invalidiliiton Esteettömyyskeskus ESKE.

[Näkövammaisten keskusliiton esteettömyysohjeet](#)

HSL:n 2016 [Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä 2016](#)

[Innovaatioiden Vantaa — Kaupunkistrategia 2022–2025](#)

[Vantaan resurssiviisauden tiekartta](#), Valtuustokausi 2021–2025. Vantaan kaupunki. 2022.

[Ratikan design manual](#)

[Vantaan hyvinvointisuunnitelma 2023–2025](#)

[Vantaan kaupunkitilaohje](#)

[Vantaan kaupungin kävelyn edistämishjelma](#)

[Vantaan liikennepoliittinen ohjelma](#), [viitattu kaupunkilautakunnan hyväksymään versioon, 15.2.2023]

# LIITTEET



# Liiteluettelo

Liite 1. Esteettömyyden erikoistason reitit kartalla

Liite 2. Inventointien tulokset

Liite 3. Osallistamisen nykytila

Liite 4. Työpajan tulokset

Liite 5. Kokemuskierrosten tulokset

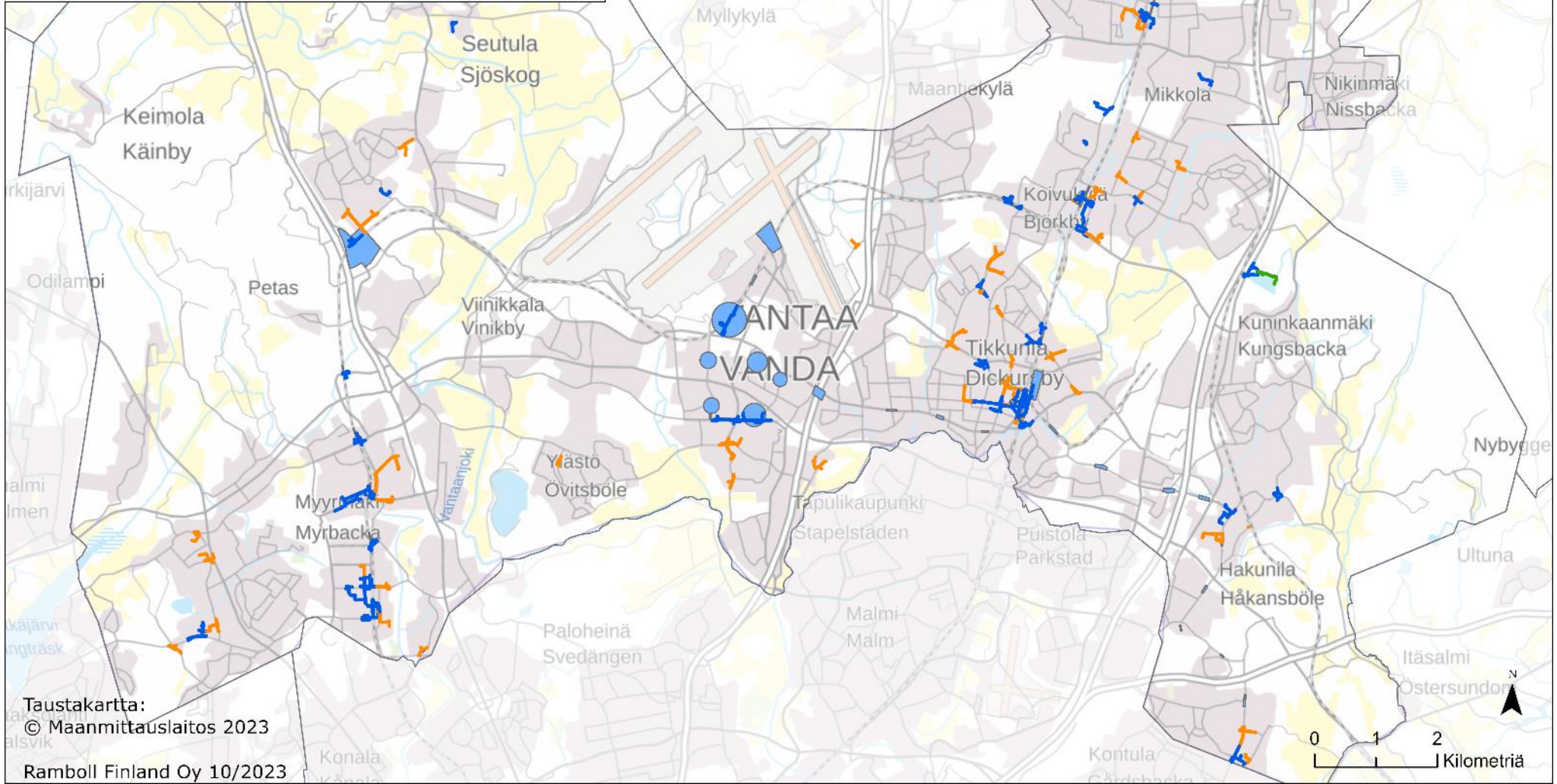


# **Liite 1. Esteettömyyden erikoistason reitit kartalla**



# Esteettömyyden erikoistason reittien tavoiteverkko

- Esteettömyyden erikoistason reitti,  
priorisointiluokka 1
- Esteettömyyden erikoistason reitti,  
priorisointiluokka 2
- Esteettömyyden erikoistason ulkoilureitti
- Esteettömyyden erikoistason reitit,  
tarkentuvat alueet



Taustakartta:  
© Maanmittauslaitos 2023

Ramboll Finland Oy 10/2023

# **Liite 2.**

# **Inventointien tulokset**



# Reittien inventoinnit



- Hankkeessa on toteutettu inventointeja reittien turvallisuuden ja esteettömyyden nykytilan kartoittamiseksi. Inventoinneissa on keskitytty esteettömyyden erikoistason tavoiteverkon reitteihin. Reittien inventointien tavoitteena on tunnistaa esteettömyyden erikoistason reittien nykytilan puutteita.
- Inventointeja toteutettiin konsultin ja kaupungin asiantuntijatyönä kesä-heinäkuun 2023 aikana. Inventointeja toteutettiin Aviapoliksen, Hakunilan, Hiekkaharjun, Kaarenmäen, Kivistön, Koivukylän, Korson, Leinelän, Louhelan, Länsimäen, Martinlaakson, Myyrmäen, Pähkinärinteeseen, Vantaankosken ja Vehkalan alueilla esteettömyyden erikoistason reiteillä. Kaupunki tulee jatkamaan sekä päivittämään jo tehtyjä inventointeja hankkeen päätyttyä.
- Inventoinneissa reittien laadun arviointi perustuu Vantaan kaupungin suunnitteluohjeisiin ja Invalidiliiton esteettömyyskartoituksen kriteeristöön (taustalla mm. SuRaKu).
- Inventointien yhteydessä hankkeessa on pilotoitu sähköistä lomaketta jalankulun reittien esteettömyyden ja turvallisuuden havainnointiin. Laadittua lomaketta voidaan käyttää apuna myös muiden alueiden esteettömyyden tai turvallisuuden inventointiin.
- Inventointien lopputuloksena syntyy paikkatietopohjainen aineisto, joka on hyödynnettävissä kohteiden jatkosuunnittelun lähtötietona. Aineistoon on kirjattu havainnot ja tallennettu kohteiden valokuvia karttasijaintiin linkittyen. Kohdekohtaisia toimenpiteitä ei hankkeessa määritetä.

## Tarkasteltavia teemoja

SUOJATIET

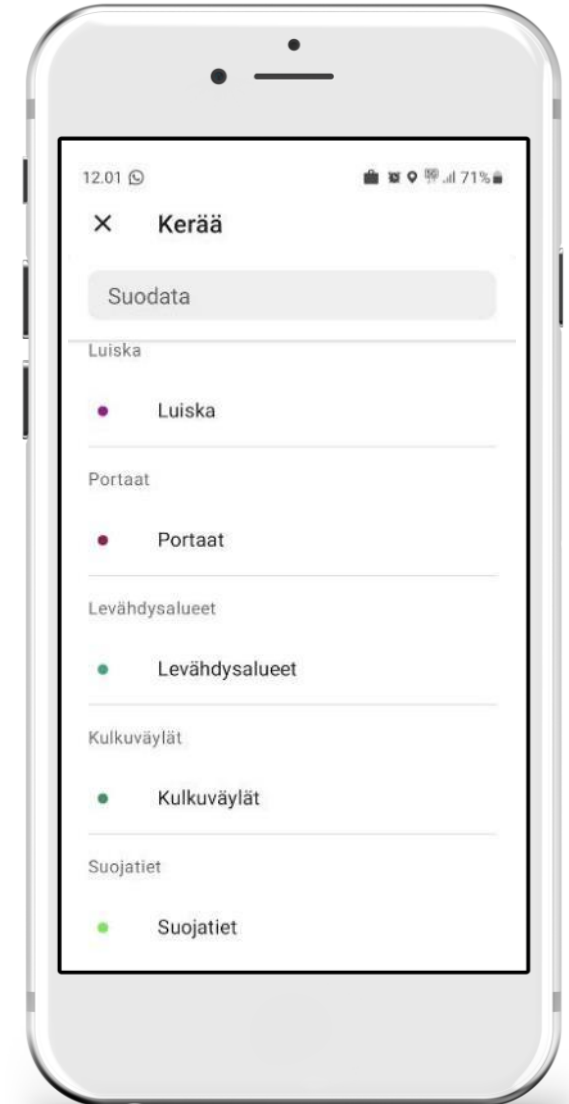
PORTAAT

LEVÄHDYSALUEET

KULKUVÄYLÄT

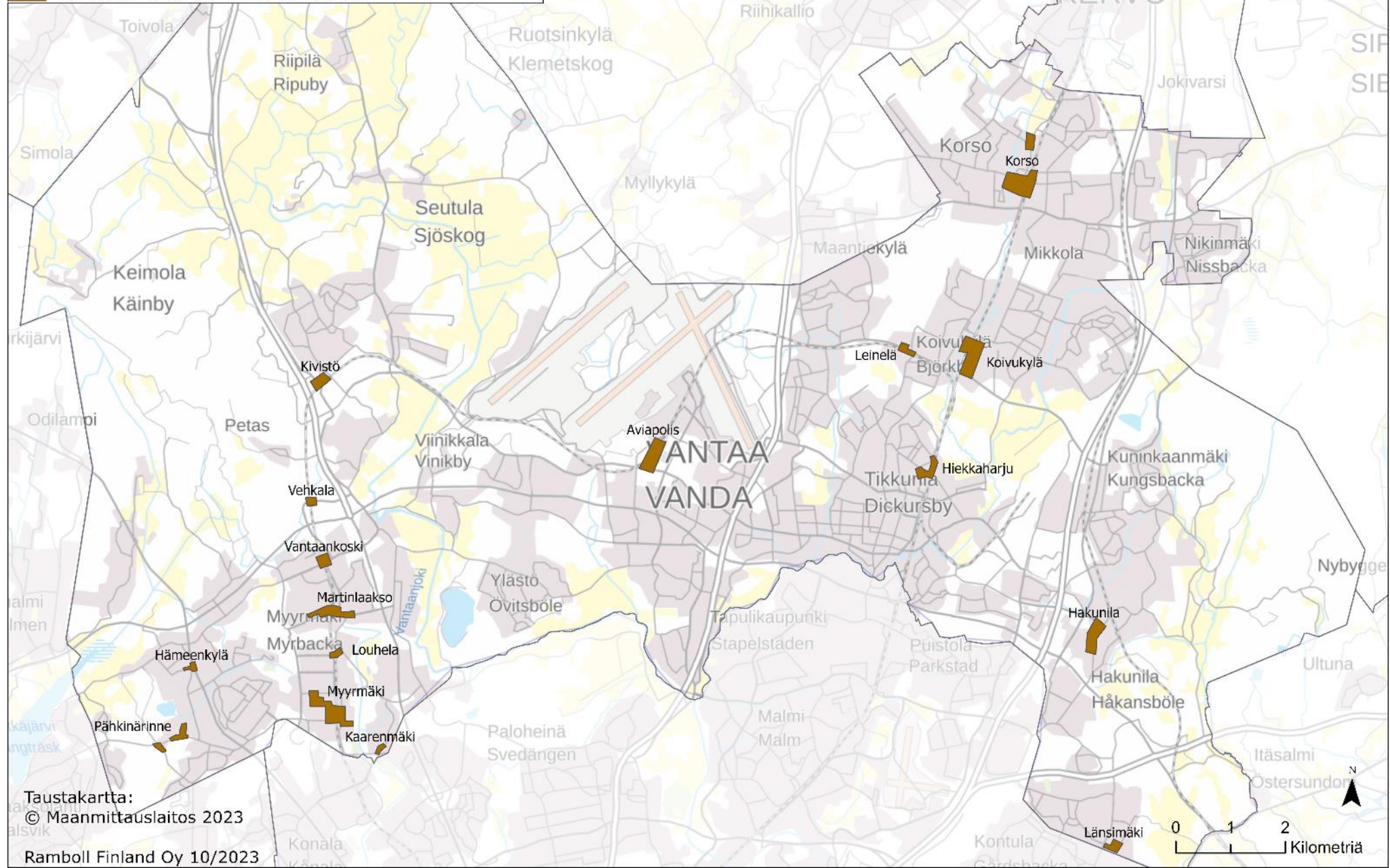
LUISKAT

ESTEETTÖMÄT  
AUTOPAIKAT



# Turvalliset ja esteettömät reitit Vantaan ikäihmisille -hanke

Hankkeen aikana inventoidut alueet



Taustakartta:  
© Maanmittauslaitos 2023

Ramboll Finland Oy 10/2023

# Aviapolis

Aviapoliksella inventoitiin kulkuväylä aseman pohjoiselta sisäänkäynniltä eteläiselle, joiden välissä on myös kulku useammalle bussipysäkille.

## Kulkuväylät

Kulkuväylät olivat pääosin yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Kulkuväylät olivat suurimmaksi osaksi hyviä ja esteettömyyden erikoistason kriteerit täyttäviä.

## Suojatiet

Suojatiet olivat keskisaarekkeellisia yhtä lukuun ottamatta, eikä suurempia moitteita ollut.

## Levähdyspaikat

Levähdyspaikkoja oli aseman sisäänkäyntien yhteydessä, mutta kulkuväylillä ainoat levähdyspaikat olivat bussipysäkeillä.

# Hakunila



Hakunilassa erikoistason reitti kattaa kulkuyhteydet Hakunilan ostoskeskuksen, terveysaseman, kirkon ja kirjaston välillä. Erikoistason reittejä on määritelty Heporinteen palvelutalolta lähimmille joukkoliikennepysäkeille. Alueen ja kuljettujen reittien eteläosa on korkeammalla pohjoisosaan nähden ja aiheuttaa siten korkeuseroja ja kaltevuussuositusten ylityksiä.

## Kulkuväylät ja suojatiet

Inventoidut kulkuväylät olivat sekä yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä että jalkakäytäviä. Kulkuväylät olivat asfaltoituja tai kivettyjä ja olivat pääosin hyvässä kunnossa. Kulkuväyliä muutosten (suojatiet, risteämät) liikennemerkkeissä oli puutteita. Kulkuväyliä leveys- sekä kaltevuussuositukset eivät myöskään täytä esteettömyyden erikoistason kriteereitä. Esimerkiksi palvelutalon ympäristössä sekä sivu- että pituuskaltevuuden arvot ylittivät ohjearvoista.

Inventoidut suojatiet olivat valo-ohjattuja ja painonappikoteloin varustettuja. Painonappikotelot eivät olleet yhdenmukaisia. Painonappia ei ollut kaikissa tapauksissa mahdollista erottaa tuntoaistilla kotelosta. Suojateiltä puuttui säännönmukaisesti varoitusalueet, odotusalueiden kaltevuussuositukset ylittyivät ja ajoratamaalaukset olivat paikoin kuluneet.

## Levähdyspaikat

Reitin varrella oli vähän levähdyspaikkoja. Ostoskeskuksen aukiolta löytyi muutama penkki, joihin on pääsy myös pyörätuolilla.

# Hiekkaharju

Hiekkaharjun erikoistason esteetön reitti kattaa juna-aseman, läheiset bussipysäkit aseman molemmissa päissä, liityntäpysäköintialueen sekä päivittäispalveluja.

## Kulkuväylät ja suojatiet

Kulkuväylät olivat yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Kulkuväylät olivat osin asfaltoituja ja osin kivettyjä. Kulkuväylät olivat pääosin kapeita ja heikko kuntoisia. Suurimmassa osassa oli railoja sekä kohoumia. Paikoin oli havaittavissa suuriakin päällystevaurioita, kuten esimerkiksi Hiekkaharjuntielle, jossa päällystevaurio aiheuttaa mm. kompastumisvaaran.

Suojateiden maalauksissa oli kulumaa. Odotusalueiden kaltevuussuositukset ylittyivät useammassa tapauksessa ja varoitusalueet puuttuivat poikkeuksesta. Ohjaavissa elementeissä, kuten liikennemerkkien sijoittelussa oli puutteita. Suojateiden reunatuet oli viistettyjä tai reunatukia ei ollut lainkaan.

## Pysäköinti

Liikkumisesteisten pysäköintipaikkoja on järjestetty aseman etelä- ja pohjoispäädyssä. Etelän puoleinen paikka on hyvin opastettu ja kulku esteetön. Paikka oli kuitenkin liian kapea. Pohjoisessa pysäköintipaikka oli mitoiltaan sopiva, mutta puutteellisesti opastettu eikä pääsy kulkuväylälle ole esteetön. Opasteessa paikkoja luvataan kaksi, mutta ruutuja on maalattu vain yksi. Myös ISA-symboli puuttui merkinnöistä.

# Kaarenmäki



Kaarenmäen esteettömyyden erikoistason reitit kulkevat bussipysäkeiltä vanhus- ja vammaispalveluiden toimipaikalle.

## Kulkuväylät

Kulkuväylät olivat yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä, jotka täyttivät esteettömyyden erikoistason kriteerit.

## Suojatiet

Suojatiet olivat pääosin kunnossa, mutta toisesta suojatiestä puuttui suojatien merkkipylväs sekä suojatiemaalaukset olivat hieman kuluneet.

## Levähdyspaikat

Levähdyspaikkoja on taloyhtiön pihalla, sekä bussipysäkeillä.

Kivistössä esteettömyyden erikoistason reitti kulkee juna-aseman sekä läheisten bussipysäkkien välillä. Reitti jatkuu asemalta myös kävelykatua pitkin, kohti tuleville palveluille rakennettavaa aluetta.

## Kulkuväylät

Kulkuväylät olivat pääosin yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä sekä osin kävelykatuympäristöä. Kulkuväylät ovat tasaisia ja pääosin hyväkuntoisia. Asemanseudulla kulkua ohjaavat raidat sekä kontrastierot. Kävelykadulla kontrastierot johtavat alueen läpi. Penkit ja istutukset on sijoitettu pääosin niitä mukaillen.

## Suojatiet

Suojatiellä oli molemmissa reunoissa ohjaava raita. Linjaus on suora ja kulkua ohjataan myös päällysmateriaalin kontrastieroilla. Varoitusalue on syvyydeltään liian kapea ja maalauksissa pientä kulumaa.

## Levähdyspaikat

Kävelykadulla oli paljon levähdyspaikaksi soveltuvia penkkejä. Kaikissa oli selkänoja ja penkit olivat samalla korkeudella. Penkkien ympärillä on järjestetty hyvin tilaa ja ne ovat helposti saavutettavissa myös pyörätuolilla.

## Muut huomiot

Reitin kattama alue on vielä rakentumassa, joten mittaukset ovat keskeneräisiä. Alueelle tulossa vielä mm. bussiterminaali sekä terveystalveluita.

Koivukylässä keskus jakautuu pääradan molemmille puolille ja palvelut keskittyvät radan läheisyyteen. Länsipuolella sijaitsee alueen suurin päivittäistavarakauppa, apteekki, saattoliikennealue sekä taksitolppa. Itäpuolella on liiketiloja, kirjasto, terveysasema ja asumisyksikkö. Maastonmuodoiltaan radan itäinen puoli on korkeammalla länsipuoleen verrattuna, mikä vaikuttaa mm. kulkureittien kaltevuuksiin.

Koivukylässä inventoitiin reitit terveysaseman ja Peijaksentien suunnista keskuksen joukkoliikenneyhteyksille.

## Kulkuväylät

Kulkuväylät oli pääosin yhdistettyjä pyöriteitä ja jalkakäytäviä. Erotellut osuudet oli toteutettu maalausmerkinnöin. Kulkuväylän ja sen muutoskohtien (suojatiet, risteämät) liikennemerkeissä oli puutteita. Kulkuväylät olivat asfalttipäällysteisiä lukuun ottamatta muutamia kivituhkapäällysteisiä osuuksia. Asemaympäristö oli kivetty ja asemalle johtava kulkusilta oli puupäällysteinen. Väylillä oli epätasaisuuksia, kuoppia ja railoja. Pituus- ja sivukaltevuussuosituksat ylittyivät tietyillä osuuksilla, merkittävin ylitys oli em. kulkusillalla. Paikoittain kulkuväylien reunustan kasvillisuus työntyi kulkuväylille, mikä haastaa mm. suunnan ottamista jalkakäytävän reunasta valkoisella kepillä.

## Suojatiet

Lähes kaikilta suojateiltä puuttui varoitusalueet ja ajoratamaalaukset olivat paikoin kuluneet. Varoitusalueet oli toteutettu esim. Koivukylän puistotien radan läntisen puolen suojateille, mutta toteutuksen virheellisyys vaikutti mm. ohjaavaan vaikutukseen. Radan itäisellä puolella suojatiet olivat vanhan tyyppipiirustuksen mukaisia ja siten myös esteellisiä.

## Levähdyspaikat ja pysäköinti

Taksiasemalla oli levähdys-/odotuspaikka, jolle kuljetaan ajoväylän kautta. Penkin päässä oli vapaatila pyörätuolia käyttäville. Levähdyspaikka oli valaisintolpalla ja roska-astialla varustettu.

Esteettömiä autopaikkoja oli osoitettu liityntäpysäköintialueella sekä Halkokujan pysäköintialueelle. Liityntäpysäköinnin osalta paikat oli opastettuja ja mitoituksiltaan riittävät. Paikoilta ei kuitenkaan ole esteetöntä kulkuyhteyttä kulkuväylälle.

Korsossa keskus jakautuu pääradan molemmille puolille ja palvelut keskittyvät radan läheisyyteen. Itäpuolella on sosiaali- ja terveysasema sekä päivittäistavarakauppoja ja länsipuolella mm. kirjasto, lukio, hammaslääkäri, merkittävimmät bussipysäkit ja taksi-asema. Maastonmuodoiltaan Korso on paikoin mäkinen, jonka vuoksi tietyt nousut ylittivät esteettömyyden erikoistason pituuskaltevuussuositukset.

Korsossa inventoitiin reitit terveysasemalta Korsonpolun läpi aina Metsotien vanhustenkeskukselle asti.

## Kulkuväylät

Kulkuväylät oli pääaisassa yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Korsonpolun jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt vaihtelivat yhdistetyn ja erotellun pyörätien ja jalkakäytävän välillä. Erotellut osuudet oli toteutettu maalausmerkinnöin. Korsonpolun ja Merikotkantien risteämässä katutila muuttui hetkellisesti sekaliikennealueeksi.

Kulkuväylien ja sen muutoskohtien (suojatiet, risteämät) liikennemerkeissä oli puutteita. Kulkuväylät olivat osin asfaltoituja ja osin kivettyjä. Päälysteet olivat pääasiassa tasaisia ja hyväkuntoisia. Pituus- ja sivukaltevuussuositukset ylittyivät Korsonpolun mäkisimmillä osuuksilla eli asemaympäristössä ja Keskuspuiston lähetyvillä.

## Suojatiet

Suojateiltä puuttui säännönmukaisesti varoitusalueet ja ajoratamaalaukset olivat paikoin kuluneet. Reunatuot oli toteutettu valtaosin luiskatuin reunatuin, joista osa ei täyttänyt erikoistason suositusarvoja.

## Levähdyspaikat ja pysäköinti

Levähdyspaikkoja oli eri puolilla keskusta. Pääasiassa levähdyspaikoilla penkit olivat keskenään samalla korkeudella ja ne oli varustettu selkänojin. Osassa penkkejä oli vapaatila pyörätuolia käyttäville.

Esteettömiä autopaikkoja oli mm. Maakotkankadulla sekä Korsonaukion pysäköintipaikalla. Maakotkankadun yksittäinen pysäköintipaikka oli kaikkineen suositusten vastainen. Korsonaukion pysäköintipaikalla oli kaksi paikkaa, jotka olivat mitoiltaan hyvät ja liikennemerkillä opastettu. Paikoilta oli esteetön kulku kulkuväylälle. Maalaukset symboleineen tulisi kuitenkin uusia.

Louhelassa esteettömyyden erikoistason reitti on määritetty kulkemaan Uomatieltä Myyrmäentielle. Reitin varrelle sijoittuvat Louhelan juna-asema, Myyrmäen kirkko, palvelukoti Oiva sekä bussipysäkit molempien teiden varsilla.

## Kulkuväylät

Kulkuväylät olivat yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Poikkeuksena Uomatieltä kirkolle johtava kulkuväylä, jota ei oltu merkitty liikennemerkillä lainkaan. Kulkuväylät olivat pääosin asfaltoituja. Asemasillan alla sekä sisäänkäyntien läheisyydessä kulkuväylät olivat kivettyjä.

Kulkuväylät olivat pääosin hyväkuntoisia. Uomatien pohjoispuolen sekä Myyrmäentien osuudet runkolinjapysäkeille olivat juuri päällystettyjä. Sivukaltevuuden suositus kuitenkin ylittyi Uomatien molemmilla puolilla. Pohjoispuolella ylitystä oli myös pituuskaltevuudessa. Väylä Uomatieltä kirkolle oli täynnä raitioja koko matkalta. Pituus- ja sivukaltevuussuositukset ylittivät reilusti.

## Suojatiet

Uomatiellä suojatiemaalaukset sekä ylitettävän tien pinta olivat kuluneita. Suojatieliikennemerkeissä, sekä ylitystä ohjaavissa ominaisuuksissa oli puutteita. Varoitusalueet olivat myös nykysuosituksiin verrattuna liian kapeat. Eteläpuolen odotustilan kaltevuussuositus ylittyi. Myyrmäentiellä maalausmerkinnät ja asfaltti oli juuri uusittu. Itäpuolen odotusalueen ohjaavuudessa on puutteita.

## Muut huomiot

Myyrmäentiellä pysäkeillä ei ole valaistusta. Tolpat ovat kuitenkin paikallaan, mutta valaisimet puuttuvat vielä. Aseman alikulkutunnelissa kaivonkansi koholla.

Länsimäessä erikoistason esteetön reitti on määritetty kulkemaan terveysasemalta joukkoliikenteen yhteyksille. Lisäksi Länsimäessä toimii Kerokujan asumisyksikkö. Asiantuntijatyönä inventoitiin reitit ja reiteille lukeutuvat levähdysalueet ja suojatiet Kerokujalta Pallastunturintietä Länsimäentielle. Maastonmuodoiltaan Länsimäki on paikoin mäkinen, jonka vuoksi tietyt nousut ylittivät esteettömyyden erikoistason pituuskaltevuussuosituksia.

## Kulkuväylät

Kulkuväylät olivat pääosin yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Jalankulun turvallinen yhteys puuttui Pallastunturintieltä Kerokujan asumisyksikölle. Kulkuyhteys Kerokujan asumisyksikölle tapahtuu tonttikatua pitkin moottoriajoneuvoliikenteen seassa. Kulkuväylien muutoskohtien (suoja- ja risteykset) liikennemerkeissä oli puutteita. Päälysteissä oli paikoitellen merkittäviä epätasaisuuksia, kuten kuoppia ja railoja. Paikoittain myös kasvillisuus työntyi kulkuväylälle, mikä haastaa mm. suunnan ottamista jalkakäytävän reunasta valkoisella kepillä. Lisäksi Pallastunturintien suuntaisilla kulkuväylillä ylitettiin esteettömyyden erikoistason pituuskaltevuuden ja sivukaltevuuden suositellut arvot.

## Suojatiet

Suojateiltä puuttui varoitusalueet ja osa odotusalueiden kaltevuuksista ylitti erikoistason suositusten mukaiset arvot. Myös ajoratamaalaukset olivat paikoin kuluneet. Reunatukien toteutus oli vaihtelevaa. Pallastunturin ja Länsimäentie risteyksen ylitys on liikennevalo-ohjattu. Valo-ohjauksesta puuttui ääniopastus.

## Levähdyspaikat

Pallastunturintiellä oli tarkastelun ainoa levähdyspaikka. Penkki oli jalkakäytävän ulkopuolella päällystämättömällä alueella. Päällystämättömyys estää esimerkiksi penkin käytön pyörätuolia käyttäviltä.

Martinlaakson keskuksen läpi kulkee junarata ja palvelut keskittyvät radan molemmille puolille. Radan itäpuolella sijaitsee bussi- ja taksiasemat sekä asumisyksikkö ja kauppakeskus. Länsipuolelta on mm. sosiaali- ja terveyspalveluita. Radan länsipuoli on merkittävästi itäpuolta korkeammalla, jonka vuoksi nousu asemalta länsipuolelle ylitti esteettömyyden erikoistason pituuskaltevuussuositukseset.

Martinlaaksossa inventoitiin reitit Raikukujalta Martinlaaksontien suuntaisesti Martinlaakson joukkoliikenne- asemille ja ostoskeskukselle. Inventointia jatkettiin junaradan ali nousten Laajaniityntielle, josta edetään aina Martinlaaksonpolulle saakka.

## Kulkuväylät ja suojatiet

Kulkuväylät olivat pääosin yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Erotellut osuudet oli toteutettu maalausmerkinnöin. Inventoituihin kulkuväyliin lukeutui myös kävelykatu ja jalkakäytäviä. Kulkuväylät olivat kivettyä Martinlaaksonpolkua ja asemaympäristöä lukuun ottamatta asfaltoituja. Päälysteet olivat pääasiassa hyväkuntoisia ja tasaisia.

Suojateiden reunatukiratkaisuissa oli vaihtelevuutta. Suojateillä tai keskisaarekkeilla ei muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta ollut varoitusalueita eikä ohjaavia raitoja. Lisäksi ajoratamaalaukset olivat paikoin kuluneet. Valo-ohjatut suojatiet oli pääosin varustettu painikekoteloilla, joissa oli ääniopastimet ja ylityssuunta- ja/tai kaistamääräsymbolit. Painonapit eivät olleet erotettavissa tuntoaistilla.

## Levähdyspaikat

Martinlaaksontien suuntaisen yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän varrella oli levähdykseen sopivia penkkejä. Levähdyspaikat eivät kuitenkaan olleet esteettömiä. Levähdyspaikkojen pintamateriaali oli kivituhkaa tai nurmea ja kulkuväylältä levähdyspaikalle siirtyessä oli joko reunatuen tai materiaalierojen vuoksi kynnyksiä. Penkkien vieressä ei myöskään ollut pyörätuolille soveltuvaa paikkaa.

## Asemaympäristö

Asemaympäristö oli toteutettu ohjaavin raidoin, jotka johtivat juna- asemalta bussilaitureille ja taksitolpalle. Ohjaavat raidat kulivat juna- aseman, taksitolpan ja pysäkkilaitureiden välillä. Bussiasema koostui useista laitureista. Laitureiden molemmissa päissä kulki pitkä yhtenäinen suojatie, jonka ylitysmatka oli pituudeltaan 52 metriä. Laiturit oli varustettu ohjaavin raidoin, mutta suojatieltä laitureille ei ollut korkeista reunatuista johtuen esteetöntä yhteyttä.

Myyrmäen keskuksessa sijaitsee kauppakeskus, joukkoliikenneasemat sekä tärkeimmät palvelut kuten Vantaa-info ja terveysasema. Lisäksi Myyrmäessä sijaitsee kaksi asumisyksikköä.

Myyrmäessä inventoitiin reitit Solkikujalta Vaskivuorentielle. Inventoitu reitti tavoittaa kauppakeskuksen, joukkoliikenneasemat sekä tärkeimmät palvelut ja asumispalveluyksiköt.

## Kulkuväylät

Inventoidut reitit ja alueet olivat pääosin yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Kulkuväylät olivat asfaltoituja pois lukien kivetyt asema- ja kauppakeskusympäristöt. Päälysteet väylillä olivat pääasiassa hyväkuntoisia ja kaltevuuksiltaan erikoistason mukaisia. Ohjaavia raitoja ei ole käytössä asema- ja kauppakeskusympäristön ulkopuolella. Paikoittain kulkuväyliä reunustan kasvillisuus työntyi kulkuväylille, mikä haastaa mm. suunnan ottamista jalkakäytävän reunasta valkoisella kepillä.

## Suojatiet

Suojateiltä ja keskisaarekkeilta puuttui varoitusalueet, jonka lisäksi osa keskisaarekkeista ei täyttänyt syvyysuudistusta. Lisäksi ajoratamaalaukset olivat paikoin kuluneet. Reunatukiratkaisuja oli monenlaisia, joista osa täytti erikoistason suositukset. Valo-ohjatut

suojatiet oli varustettu painonappikoteloin. Painonappia ei ollut mahdollista erottaa tuntoaistilla kotelosta. Kotelot oli varustettu äänimerkein ja merkkivaloin, osassa kotelaita oli ylityssuunnan ja/tai ylittävien kaistojen kertova symboli.

## Levähdyspaikat

Levähdyspaikkoja ei ollut reitin varrella juurikaan. Levähdyspaikka löytyi esimerkiksi Meripihkatorilta. Penkit oli varustettu vapaatilalla ja niille oli mahdollista siirtyä pyörätuolista. Penkit sijaitsivat kiveyksellä ja niistä löytyi selkänojat, mutta ei käsinoja.

## Muut huomiot

Rakennustyömaat ja niiden tuomat muutokset hankaloittivat tarkastelua Korutien ja Solkikujan alueella sekä Paalutorilla. Jönsaksentien alueelle tullaan todennäköisesti toteuttamaan uusi asfaltointi. Esimerkiksi suojatieympäristöt oli alueella varustettu osin taktiileilla ja varoitusalueilla, mutta ajoradan päällysteen ja reunatukien korkeuserot olivat suuria

# Leinelä

Leinelän esteettömän erikoistason reitti kattaa kulkureitit juna-asemalle, läheisille bussipysäkeille, sekä viereiselle liityntäpysäköintialueelle.

## Kulkuväylät ja suojatiet

Kulkureitit olivat yhdistettyjä kävelyn ja pyöräilyn väyliä. Ne olivat pääosin asfaltoituja tai kivettyjä. Aseman ylittävä silta on betonia. Teiden sivukaltevuudenarvot ylittivät paikoin erikoistason ohjearvot. Koivukylänväylällä kulkusuunnat on eroteltu maaluksin, jotka ovat melkein kuluneet pois.

Suojatiet oli keskisaarekkeellisia suojateitä. Suojateiden varoitusalueet olivat puutteellisia ja odotusalueiden pituuskaltevuudenarvoissa paikoin ylitettiin ohjearvot.

## Liikkumisesteisten pysäköintipaikat

Pysäköintipaikat olivat tilavia ja mitoiltaan riittäviä. Tarvittavat opasteet löytyivät. Kulkuväylältä ei kuitenkaan ole järjestetty esteetöntä pääsyä paikoille.

## Muut huomiot

Lännessä juna-aseman ylittävän sillan eteläpuolella pituuskaltevuuden suositus ylittyy reippaasti. Päälystevaurioita havaittiin aseman itäpuolen sillan kulkuväylillä joiden lisäksi havaittiin suojateiden kaivoissa puutteellisia ritilöitä. Nämä aiheuttavat vaaraa mm. kepin kanssa kulkeville.

# Pähkinärinne



Leinelän esteettömän erikoistason reitti kattaa kulkureitit juna-asemalle, läheisille bussipysäkeille, sekä viereiselle liityntäpysäköintialueelle.

## Kulkuväylät ja suojatiet

Kulkureitit olivat yhdistettyjä kävelyn ja pyöräilyn väyliä. Ne olivat pääosin asfaltoituja tai kivettyjä. Aseman ylittävä silta on betonia. Teiden sivukaltevuudenarvot ylittivät paikoin erikoistason ohjearvot. Koivukylänväylällä kulkusuunnat on eroteltu maaluksin, jotka ovat melkein kuluneet pois.

Suojatiet oli keskisaarekkeellisia suojateitä. Suojateiden varoitusalueet olivat puutteellisia ja odotusalueiden pituuskaltevuudenarvoissa paikoin ylitettiin ohjearvot.

## Liikkumisesteisten pysäköintipaikat

Pysäköintipaikat olivat tilavia ja mitoiltaan riittäviä. Tarvittavat opasteet löytyivät. Kulkuväylältä ei kuitenkaan ole järjestetty esteetöntä pääsyä paikoille.

## Muut huomiot

Lännessä juna-aseman ylittävän sillan eteläpuolella pituuskaltevuuden suositus ylittyy reippaasti. Päälystevaurioita havaittiin aseman itäpuolen sillan kulkuväylillä joiden lisäksi havaittiin suojateiden kaivoissa puutteellisia ritilöitä. Nämä aiheuttavat vaaraa mm. kepin kanssa kulkeville.

# Vantaankoski

Vantaankoskella esteettömyyden erikoistason reitti kattaa juna-aseman, sen läheisten bussipysäkit ja bussiaseman, sekä liityntäpysäköintialueen.

## Kulkuväylät

Kulkuväylät olivat yhdistettyjä pyöriteitä ja jalkakäytäviä. Ne olivat asfaltoituja, leveitä sekä pääosin hyvä kuntoisia. Bussiaseman kohdalla, aseman itäpuolella tien päällysteessä oli vaurioita sekä ylitystä sivukaltevuussuosituksissa. Paikoin myös pituuskaltevuudenarvot ylittyivät.

## Suojatiet

Suojatiet olivat valo-ohjattuja ja opastettu äänimerkein. Varoitusalueet puuttuivat, sekä ylitystä ohjaavissa elementeissä oli puutteita. Osassa painonappikoteloista oli kaistojen määrää kuvaava koholaatta. Paikoin päällystevaurioita.

## Liikkumisesteisten pysäköintipaikat

Kulku pysäköintipaikoille oli esteetön. Kulkuväylällä oli kuitenkin ylitystä pituuskaltevuuden arvoissa.

## Muut huomiot

Inventoinnilla havaittiin puutteita valaistuksessa ja liikennemerkkeissä tai niiden sijoittelussa pysäkkiin tai kulkuväylään nähden.

# Vehkala



Vehkalassa inventointikohteina oli vain muutama reitti, jotka johtivat asemalta pysäkeille sekä parkkipaikalle. Väylät olivat varsin uusia ja esteettömiä.

## Kulkuväylät

Kulkuväylät olivat yhdistettyjä jalankulun ja pyöräilyn väyliä, joilla esteettömyyskriteerit toteutuivat.

## Suojatiet

Alueella oli vain yksi suojatie, jonka ainoa moite oli kuluneet merkinnät.

## Levähdyspaikat

Levähdyspaikkoja löytyy pysäkeiltä ja asemalta.

# **Liite 3.**

# **Osallistamisen nykytila**



# Kohderyhmien osallistamisen nykytila (1/2)



Hankkeen yhteydessä tunnistettiin nykyisiä osallistamisen menetelmiä, joita Vantaan kaupunki hyödyntää ikäihmisten sekä liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden kanssa käytävään vuoropuheluun osana kaupunkiympäristön suunnittelua.

## Mitä toimintamalleja on nykyisin käytössä?

- Osallistava Vantaa -palvelun kautta toteutettavat kyselyt
- Erilaisten vuorovaikutustilaisuuksien toteutus (mm. asukastilaisuudet läsnä- tai etätilaisuuksina, viestinnässä käytössä monipuoliset kanavat)
- Kohderyhmien kannalta keskeisimpien suunnittelu-/erillishankkeiden aineistojen esittely vanhus- ja vammaisneuvostoissa
- Vanhus- ja vammaisneuvostojen sekä kaavoituksen, suunnittelun ja rakentamisen välisen yhteistyön ylläpito neuvostojen koordinaattorin avustuksella
- Suunnitteluperiaatteisiin liittyen käytävä vuoropuhelu (esim. Aviapoliksen suunnitteluperusteiden laadinnan aikaiset työpajat; tyyppipiirustusten laadinnan aikaiset vuoropuhelut)
- Esteettömyyskävelyt ja kaupunkiympäristön havainnoinnit (*toteutettu enemmän aiemmin, jolloin esteettömyyskäytännöt ja -periaatteet eivät vielä olleet jalkautuneet kunnolla suunnitteluun ja suunnitteluohjeistuksiin*)
- Rakennuslupahakemuksiin pyydettävät lausunnot vammaisneuvoston työryhmältä
- Kohderyhmien tiedottaminen osana laajempaa kaupunkilaisille kohdennettua viestintää (mm. *vireillä olevista kaavoista laadittavilla ilmoituksilla kaavoitusprosessin eri vaiheissa*)
- Kohdennetut haastattelut sekä kohdennetut kävelykierrokset
- Pyrkimys monikanavaisuuteen hankkeisiin liittyvässä viestinnässä eri taustaisten asukkaiden tavoittamiseksi.
  - Käytössä ovat mm. lehti-ilmoitukset, verkkosivut, sosiaalisen median kanavat
  - Erityisesti ratikan suunnittelun yhteydessä on havaittu, että verkkosivupohjaisten kanavien kautta tavoitetaan suurimmat joukot, jonka vuoksi verkon eri kanavissa tapahtuva viestintä on tärkeässä roolissa.
- Käyttäjiltä halutaan kerätä erityisesti tietoa kaupunkiympäristön kehityskohteista (mitä, miten, mihin).

# Kohderyhmien osallistamisen nykytila (2/2)



## Muita havaintoja

- Vanhus- ja vammaisneuvostojen toiveena on ollut kuulla ajankohtaiskatsauksia eri teemoista. Toiveena on myös, että osallistamista tapahtuu heti hankkeen alusta alkaen, jolloin neuvostoille tarjoutuu parhaat vaikuttamismahdollisuudet oman asiantuntemuksen tarjoamiseksi eri suunnitelmiin.
- Vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksissa on aiemmin huomio keskittynyt paljon sote-asioihin. Hyvinvointialueen toimeenpanon jälkeen vapautunee vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksissa enemmän aikaa muille teemoille, mikä tarjoaa mahdollisuuden keskusteluttaa enemmän esim. maankäyttöön ja liikenteeseen liittyviä asioita.
- Osallisuuspalveluiden rooli on tukea kaupunkiorganisaation muita asiantuntijoita osallistamisen ja viestinnän toimintamalleissa ja niiden toteutuksessa. Kaupungin osallisuuspalveluiden laajempuna tavoitteena on tavoittaa eri taustaisia kaupunkilaisia, myös ns. hiljaisia ryhmiä.
- Ohjausryhmässä tunnistettiin tarve kehittää vuorovaikutteisten tilaisuuksien markkinointia houkuttelevammaksi ja toteuttaa markkinointia kohdennetummin, jotta saadaan asukkaita aktiivisemmin osallistumaan.
- Viestinnässä tulisi huomioida Vantaan monikulttuurisuus ja siten hyödyntää kaupungin viestinnässä eri kieliä.
- Mahdollisina viestintäkanavina tunnistettiin Vantaan Sanomia sekä Selkovantaalainen -lehtiä informaation jakamisessa. Ohjausryhmässä tunnistettiin, ettei kaikki kohderyhmäläiset ole mukana yhdistys- tai järjestötoiminnassa eivätkä siten ole näiden kanavien kautta jaettavan informaation saavutettavissa.

# **Liite 4.**

# **Työpajan tulokset**



# Työpaja kohderyhmille 25.4.2023



- TERVI-hankkeen yhteydessä toteutettiin työpaja, jonka tarkoituksena oli selvittää hankkeen kohderyhmien toiveita ja tarpeita kaupunkiympäristön esteettömyydestä.
- Työpaja toteutettiin hybriditilaisuutena (Tikkurila/Teams). Tilaisuus pidettiin tiistaina 25.4.2023 kello 12.00–14.00.
- Tilaisuuteen osallistui 12 kohderyhmien edustajaa. Heistä kaksi osallistui tilaisuuteen etäyhteydellä. Lisäksi paikalla oli kaupungin ja konsultin edustajia.
  - Kaupungin puolelta mukana olivat liikennesuunnittelun edustajat, kaavoitusarkkitehti sekä kaupungin vammais- ja vanhusneuvoston koordinaattori.
  - Kohderyhmän edustajat edustivat eri kaupunginosien eläkeläisjärjestöjä, kaupungin vanhus- ja vammaisneuvostoja sekä hyvinvointialueen vanhusneuvostoa, Vantaan näkövammaisten alueellisesta yhdistystä sekä kaupungin valtuustoa.
- Koska työpajan edustus oli monitahoinen edustaen sekä eri kohderyhmiä että eri kaupunginosia, saatiin työpajassa kattavasti kuuluviin eri ryhmien toiveita ja tarpeita kaupunkiympäristön turvallisuudesta ja esteettömyydestä. Monipuolisen edustuksen ansiosta työpajassa saatiin arvokasta tietoa myös kaupunginosien ominaispiirteistä ja nykytilan haasteista.
- Työpajan tarkoituksena oli selvittää hankkeen kohderyhmien toiveita ja tarpeita ympäristön esteettömyydestä ja turvallisuudesta.
- Ennakoon suunnitelluilla keskustelunaiheilla haluttiin johdatella keskustelua, jotta saatiin kuulla sekä näkemyksiä kattavasti eri teemoista.

**Keskusteluteemat olivat:**

  - 1. Haasteet kaupunkiympäristössä liikkumisessa**
    - Mitä turvallisuus- tai esteettömyys haasteita olet kokenut Vantaalla liikkumisessa?
    - Millä keinoilla näitä haasteita voidaan helpottaa?
    - Millaisia ovat helppokulkuiset ympäristöt ja hyvät suunnitteluratkaisut (esimerkkejä Vantaalta tai muualta)?
  - 2. Kaupunkiympäristön kehittämiseen osallistuminen**
    - Miten saadaan tavallisten kaupunkilaisten ääni kuuluviin?
    - Millä keinoilla hankkeen kohderyhmiä voidaan osallistaa kaupunkiympäristön kehittämiseen?
    - Mistä aiheesta halutaan saada tietoa?

# Yleishavaintoja



- Työpajan osallistujat edustajat liikkuvat hyvin monin eri tavoin. Osa on aktiivisia polkupyöräilijöitä ja osa hyödyntää arkiliikumisessa jalankulkua avustavia tai korvaavia apuvälineitä kuten rollaattoreita tai pyörätuoleja.
- Tyypillisimmäksi ikäihmisten apuvälineeksi tunnistettiin työpajassa rollaattori. Huolimatta apuvälineestä, ikäihmiset sekä liikkumis- ja toimimiseisteiset henkilöt hyödyntävät arkiliikumisessa monipuolisesti eri kulkutapoja (jalankulku, joukkoliikenne, pyöräliikenne ja henkilöautot/taksit).
  - Etenkin joukkoliikenteen hyödyntäminen ja jalankulku koettiin ryhmässä keskeisiksi edistettäviksi teemoiksi.
- Jalankulun osalta reittien tulisi olla jatkuvia ja esteettömyys hyvin huomioituna, jotta ikäihmisten ja liikkumis- ja toimimiseisteisten henkilöiden olisi turvallista ja mahdollista liikkua itsenäisesti.
  - Jalankulussa tyypillisimmiksi haasteiksi tunnistettiin reittien epäjatkuvuus. Myös kadunylitysjärjestelyt herättivät paljon keskustelua.
  - Kaupungin tiivistysrakentamisesta ja katusaneerauksista johtuvat tilapäiset liikennejärjestelyt oli tärkeä teema, mikä huoletti työpajan osallistujia.
- Joukkoliikenteen osalta reittejä Vantaan kaupungin sisällä toivottiin kattavammiksi ja joukkoliikenteen lippujen hintoja matalammiksi (HSL:n vastuulla).
- Moottoriajoneuvoliikenteen osalta keskeisenä teemoina nostettiin pysäköinnin haasteet (ml. liikkumiseisteisten pysäköinti).
- Keskusteluissa nousi esiin myös ulkoilualueisiin ja pyöräliikenteeseen liittyviä huomioita.

# Palveluiden sijoittelu

Työpajassa keskusteltiin maankäytön suunnittelusta ja palveluiden sijoittelusta.

- Tunnistettiin kytkös kaupungin palveluverkkosuunnitelmaan.
  - Kohderyhmien edustajat toivat ilmi, että julkisten palveluiden sijoittelussa tulisi keskitettyjen palveluiden sijaan mahdollistaa palveluita kohteisiin, joihin on liikenteellisesti helppo päästä.
  - Vantaan sisäistä joukkoliikennettä ei pidetty kaikilta osin riittävän kattavana, eikä siten keskitetyille palveluille ole autottomien helppo päästä.
  - Keskitettyjen palveluiden osalta kohteiden saavutettavuutta haastaa liikenteen ja tiivistymisrakentamisen tuomat estevaikutukset.



# Jalankulun reitit ja ulkoilualueet



- Kulkureittien osalta nostettiin esiin mm. reittien jatkuvuuteen, valaistukseen ja eri kulkuvälineisiin liittyviä asioita.
- Liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden osalta koettiin tärkeäksi yhtenäiset reitit ja selkeä opastus. Erityisesti näkövammaisten kannalta reittien jatkuvuus ja ohjaavat raidat ovat keskeinen tekijä itsenäisen ja turvallisen liikkumisen mahdollistaja.
- Haasteellisena liikkumisympäristönä tunnistettiin jaetun tilan (shared space) ratkaisut. Etenkin näkövammaisten kannalta ratkaisu on turvaton, sillä eri kulkutavoille ei ole eroteltuna omaa tilaa. Tällaisessa katutilan ratkaisussa on lähtökohtana, että liikkujat huomioi muut osapuolet ja kulkumuodot, mikä on osaltaan etenkin näkövammaisille haasteellista.
- Jalankulun väylien osalta työpajan osallistujat nostivat esiin turvallisushaasteena kevyet sähköiset kulkuvälineet, ruokalähetit, tavaratoimitukset, väärin pysäköidyt ajoneuvot sekä ajokieltojen vastaisen ajoneuvoliikenteen.
  - Esimerkiksi väärin pysäköidyt ajoneuvot saattavat katkaista jalankulun reitin. Ratkaisuehdotukseksi nostettiin esiin tehostettu pysäköinnin valvonta.
  - Myös sähköpotkulautojen pysäköinti tulisi saada hallintaan.
- Kulkureittien valaistusta tulisi tehostaa ja korjata etenkin alikulkukäytävien osalta. Pimeät alikulkukäytävät ovat turvallisuusriski sekä jalan että pyörällä liikkujille mm. mahdollisten yllättävien esteiden vuoksi (asfaltin kunto, liukkaus).
- Pyöräliikenteen turvallisuuden lisäämisen kannalta keskeisiä havaintoja olivat reittien epäjatkuvuuteen ja risteysten näkemähaasteisiin puuttuminen.
- Sekä katualueiden jalankulun reiteille että ulkoilualueille toivottiin levähdykseen sopivia penkkejä. Ulkoilureiteille toivottiin penkkien lisäksi pöytiä.
- Vantaalla on nykyisin hienoja puistomaisia alueita sekä lähiulkoilualueita, joiden menettämistä pelättiin. Puistoja ja lähiulkoilualueita tulisi kaupungissa vaalia eikä poistaa täydennysrakentamisen tieltä. Puistot ja lähiulkoilualueet mahdollistavat virkistysalueiden saatavuuden autottomille ja vain lyhyitä matkoja omaehtoisesti liikkujille.

# Kadunylitykset



- Keskusteluissa tunnistettiin osin ristiriitaisia toiveita ja tarpeita kadunylitysjärjestelyille eri käyttäjäryhmien osalta. Näkövammaisille madalletut reunatuet suojateiden yhteydessä on tärkeä suunnanottoa ohjaava tekijä. Reunatuet kuitenkin koettiin haasteellisiksi mm. pyörätuolin ja rollaattorin käyttäjien kannalta mm. kompastumisvaaran vuoksi. Korkeiden reunatukien vuoksi esim. pyörätuolinkäyttäjät saattavat siirtyä erotellun pyörätien ja jalkakäytävän kadunylityksessä luiskatun reunatuen kohdalle, jolloin törmäys kadunylitykseen tulevan polkupyöräilijän kanssa on mahdollinen.
- Suojateiden ja jalkakäytävien tasoerot jakoivat mielipiteitä. Yhtenä kehitysideana esitettiin korotettuja suojateitä/ylijatkettuja jalkakäytäviä sivukatujen suojateille.
- Liikennevalo-ohjatuissa suojateissa on huomioitava äänimajakoiden oikea suuntautuminen ja kuuluvuus. Näkövammaiset ottavat vastapuoleisesta äänimajakasta suunnan lähtiessään ylittämään katu.
- Liikennevalo-ohjattujen suojateiden osalta mainittiin turvallisuusriskinä lyhyet jalankulun vihreät valot. Etenkin talviaikaan ja liukkaalla kelillä ylitykseen käytettävä aika pitenee.
- Liikennevalo-ohjauksesta nostettiin turvallisuusriskinä myös kääntyvien ajoneuvojen ja suojatien käyttäjien yhtäaikaiset vihreät valot, jotka olisi hyvä porrastaa vaihtumaan vihreäksi ensin jalankulkijalle.
- Kadunylitysjärjestelyistä nostettiin esiin myös mahdolliset raitiotien tuomat ylityspaikat. Ylityspaikat eivät näkövammaisten kannalta ole esteetön ja turvallinen ratkaisu etenkin hiljaisten raitiovaunujen havaittavuuden kannalta.
  - Raitiovaunupysäkkien yhteydessä tulee olemaan aina vähintään toinen ylitysjärjestely toteutumaan liikennevalo-ohjattuna suojatienä. Raitiotieltä liikennevalo-ohjatuille suojatielle tullaan suunnitelmien mukaisesti toteuttamaan ohjaavat raidat. Näiden havaittavuus tulee kuitenkin huomioida talvikunnossapidossa.
- Kokemusasiantuntijat kertoivat, että kadunylitysjärjestelyiden toimivuus ei ole tärkeää pelkästään heidän turvallisuuden ja itsenäisen kulun mahdollistajina, vaan kaikille liikkujille sosiaalisen turvallisuuden kannalta.

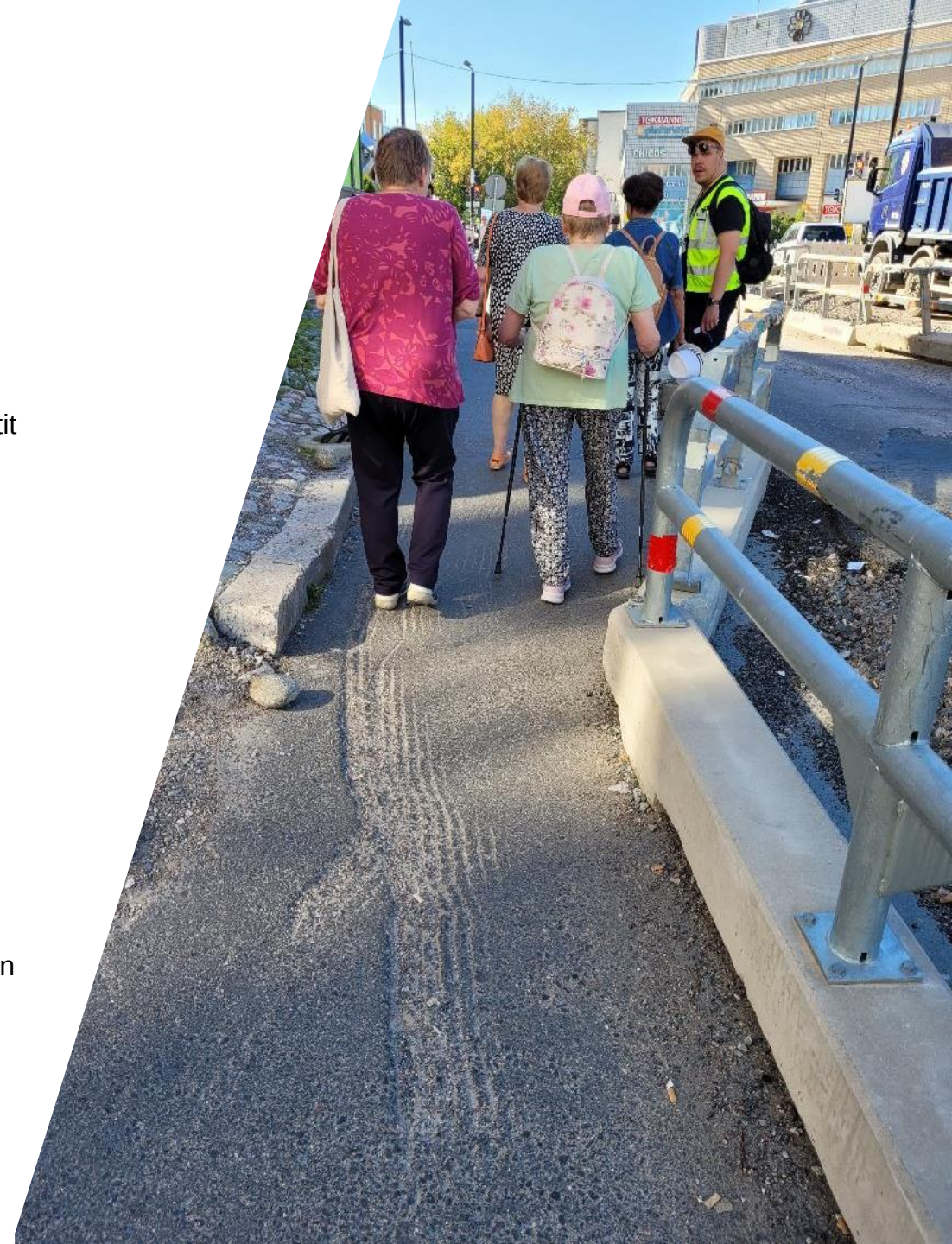
# Pysäköinti

- Osa kohderyhmäläisistä on kykeneviä ajamaan autoa. Palveluiden saavutettavuutta autolla haastaa kuitenkin pysäköintipaikkojen puute ja maksullisuus kaupungin keskustoissa ja palveluiden lähetyvillä.
  - Pysäköintipaikkoja esitettiin lisättäväksi ja etenkin terveysasemien yhteyteen toivottiin maksuttomia pysäköintipaikkoja. Väärinkäytösten estämiseksi maksullisuuden sijaan olisi toivottavaa toteuttaa valvonta.
  - Aikarajoitukset koettiin myös haasteelliseksi, sillä esim. terveysasemien ruuhkautumisen vuoksi terveydenhuollossa käytetty aika voi vierähtää aiottua pidemmäksi.
- Liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen (LE-paikat) riittävä määrä olisi myös varmistettava.
  - Toivottiin myös julkista informaatiota paikkojen sijainnista. LE-paikkoja on rajallisesti, ja saattavat olla varattuja.
  - Myös väärinkäytöksiä on havaittu sekä toisten ajoneuvokäyttäjryhmien että talvikunnossapidon toimesta. Väärinkäytösten estämiseksi valvonnan lisääminen olisi toivottavaa.



# Tilapäiset liikennejärjestelyt

- Tilapäisten liikennejärjestelyiden osalta keskeisenä turvallisuus- ja esteettömyyspuutteena nousi esiin reittien epäjatkuvuus. Etenkin näkövammaisten kannalta reittien selkeys ja ohjautuvuus on keskeistä. Näkövammaiset opettelevat reitit ulkoa, joten muutosten tullessa tulee korvaavat järjestelyt ohjata selkeästi.
- Tilapäisten liikennejärjestelyiden ja korvaavien kulkureittien määrittelyn osalta toivottiin, että kaupunki valvoisi urakoitsijoiden toimintaa tarkemmin ja olisi aktiivisemmin mukana määrittelemässä ja yhteensovittamassa korvaavia reittejä. Kiertoreittien suunnittelussa tulee huomioida muu liikenneympäristö ja mahdolliset muut lähiympäristön hankkeet. Korvaavien reittien tulee olla turvallisia ja esteettömiä eikä tilapäinen reitti saa pidentyä merkittävästi alkuperäiseen nähden. Reitit eivät saa ohjautua työmaan alueelle tai ohjata liikkujaa tahattomasti ajoradalle.
- Myös työmaa-alueen rajauksessa tulee huomioida jalankulku. Katua avattaessa tulee turvallinen ja esteetön kulku mahdollistaa jalankululle ja pyöräilylle. Myös työmaakoppien sijoittelussa tulee huomioida jalankulkureittien turvallisuus ja esteettömyys.
- Tilapäisten liikennejärjestelyiden osalta toivotaan kiinnitettävän huomioita myös reittien kunnossapitoon sekä kulkupintoihin. Työpajassa mainittiin useassa yhteydessä kohteista, jossa jalankulkureittien asfalttipinnat ovat olleet työmaan vuoksi avonaisia pidemmän aikaa. Tilapäisten reittien osalta kulkupintojen on oltava tasaisia ja kovia eikä saa muodostua liukkaiksi.



# Talvikunnossapito

- Talvikunnossapidossa tulee huomioida riittävä liukkauden torjunta. Etenkin kadun ylitysjärjestelyissä tulee huomioida talvikunnossapito.
- Talvikunnossapidon osalta nostettiin erityisesti esiin sekä suojatiet että pysäkkialueet. Jalankulkuväylien osalta annettiin myös positiivista palautetta.
- Kadunylityspaikoissa reunatuon ja ajoradan reunaan muodostuu helposti huonosti kunnossapidetty vyöhyke (loskaa, jäätä, lunta, tms.) jonka lävitse etenkin apuvälineitä käyttävien on haastava tai mahdoton päästä. Myös suojatiemaalaukset koetaan jäisellä kelillä liukkaiksi.
- Pysäkkien osalta tulee huolehtia myös aurauksesta ja liukkaudentorjunnasta.
- Talvikunnossapidon ja liukkaudentorjunnan kannalta tilapäiset liikennejärjestelyt ja auki revityt kadut ovat olleet haasteellisia puutteellisten tai väärään suuntaan tehtyjen kaatojen vuoksi.



# Muita nostoja

- Työpajassa nostettiin esiin julkisten vessojen puute, joiden saatavuus on merkittävä terveyden ja hyvinvoinnin kannalta tietyille kohderyhmille.
- Opastukseen toivottiin selkeyttä. Selkeää opastusta toivotaan mm. palveluiden välille. Opastusta esitettiin tehostettavaksi ja selkeytettäväksi myös pysäköintialueilla, jotta esim. näiltä osataan siirtyä tavoitelluille palveluille.



# **Liite 5.**

# **Kokemuskierrosten tulokset**



# Kokemuskierrokset



Osana Turvalliset ja esteettömät reitit Vantaan ikäihmisille -hanketta järjestettiin vuorovaikutteiset kokemuskierrokset. Kierrosten tavoitteena oli tavoittaa kattavasti eri alueilla asuvia kaupunkilaisia kartoittaen heidän kokemuksia, toiveita ja tarpeita kaupunkiympäristön esteettömyydestä ja turvallisuudesta.

Kokemuskierroksista tiedotettiin vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksissa, Vantaan kaupungin tapahtumakalenterissa, uutisena kaupungin verkkosivulla sekä kohdennettuna sähköpostijakeluna vanhus- ja vammaisneuvostoille, eläkeläisjärjestöille ja hankkeen aikaiseen työpajaan osallistuneille kevään ja kesän 2023 aikana.

Kokemuskierrokset järjestettiin Koivukylässä ja Tikkurilassa tiistain 15.8.2023 aikana. Lisäksi kierroksia oli tavoitteena toteuttaa myös Martinlaaksossa ja Myyrmäessä, mutta kyseiset tilaisuudet jouduttiin perumaan vähäisten ilmoittautumismäärien johdosta. Järjestettyihin kierroksiin oltiin kuitenkin erittäin tyytyväisiä ja kohderyhmien mukaan kiinnostusta olisi ollut myös Myyrmäen ja Martinlaakson kierroksiin, mutta ajankohta osoittautui huonoksi eikä viestintä valitettavasti tavoittanut kiinnostuneita. Jatkossa pitääkin kiinnittää erityistä huomiota sopivan ajankohdan valintaan (ei kesäkuukausina) sekä kattavaan viestintään.

Koivukylän kierrokselle osallistui 3 ja Tikkurilaan 13 hankkeen kohderyhmien edustajaa. Lisäksi paikalla oli kaupungin ja hanketta toteuttaneen konsultin edustajia. Kierrosten osallistujat olivat pääosin ikäihmisiä ja liikkuvat jalan. Osa heistä hyödynsi apuvälineitä kuten kävelykeppiä tai -sauvoja. Osallistujilla oli myös kokemusta rollaattorin

käytöstä. Yksi osallistujista liikkui sähkökäyttöisellä pyörätuolilla ja yksi osallistujista oli näkövammainen, joka liikkui opaskoiran avustuksella. Arkiliikkumisessa hän hyödyntää lisäksi valkoista keppiä.

Kierroksilla kuljettiin osin ennalta määritettyjä reittejä jalankulkijoina (kävellen tai kelaamalla) liikkuen. Kierroksen aikana havainnoitiin liikkumisen haasteita ja erilaisia käyttäjätarpeita kaupunkiympäristössä.

Koivukylässä reitti kulki Koivukylän Citymarketilta aseman ylikulkusillan kautta Koivutorille. Koivutorilta suunnattiin Kytötien kautta Koivukylän terveysasemalle. Terveysasemalta matkaa jatkettiin Karsikkokujaa pitkin takaisin Koivutorille.

Tikkurilassa yhteiselle kierrokselle lähdettiin Tikkurilan kirjaston edustalta. Tikkurilan kirjastolta siirryttiin Tikkurilantorin ja Asematien kautta Tikkuraitille. Tikkuraitilta palattiin kohti Dixiä Talvikkitien ja Unikkotien kautta. Kierros päätettiin takaisin kirjastolle kulkien Ratatien ja Ratakujan kautta.

Kierrosten päätteeksi kartoitettiin osallistujien toiveita kaupunkisuunnittelun viestintään liittyen.

Kierrokset koettiin hyödyllisinä ja niistä saatiin osallistujilta positiivista palautetta. Osallistujat pitivät tärkeänä eri liikkujaryhmien kokemusten ja palautteen keräämistä ja ymmärrystä, jota kokemuskierrokset tukivat hyvin.

Kierrosten kulkureitit pyrittiin suunnittelemaan siten ettei reittien varrelle tule pituuskaltevuudeltaan merkittäviä nousuja tai laskuja. Koivukylässä osallistujat kommentoivat pituuskaltevuuksien vaikuttavan arkiliikkumiseen. Esimerkiksi Koivukylän puistotiellä, jossa pituuskaltevuusarvot ovat merkittäviä, kohderyhmäläiset saattavat kulkea yhden pysäkkivälin verran bussilla välttääkseen kyseisen osuuden.

Erityisesti Tikkurilassa puhutti kulkuväylien sivukaltevuudet. Kokemuskierroksen reitillä sivukaltevuus koettiin monissa paikoissa liian suureksi ja ongelma korostui varsinkin tonttiliittymien tai muiden ajoyhteyksien kohdalla. Esimerkiksi Unikkotiellä sivukaltevuus vaihtelee melko tiheään ja tämä todettiin haastavaksi liikkua, mikäli henkilöllä on jokin apuväline käytössä.

Kierroksilla yhdessä taitetut reitit olivat pääosin yhdistettyjä pyöreteitä ja jalkakäytäviä. Matkan varrelle osui mm. kävelykatua ja torialuetta. Keskusteluissa ilmeni käyttäjäryhmien toive erotella selkeämmin jalankulku pyöräliikenteestä. Erityisesti lähes äänettömästi kulkevat sähköpotkulaudat loivat turvattomuuden tunnetta yhdistetyillä väylillä. Erottelua tulisi selkeyttää selkein materiaalieroin.

Näkövammaisten liikkumisen osalta keskeistä on huomioida reittien ohjaavuus, poistaa törmäys- ja kompastumisvaaraa aiheuttavat esteet kuten matalalle asetetut liikennemerkkit, sekä merkitä varoitusalueella mahdolliset rakenteelliset esteet tai muutokset. Erityisen haasteen luo ohjaavien materiaalien (mm. noppakiviratkaisut) käyttö niin ohjaavina elementteinä, varoitusalueina kuin esteettisinä ratkaisuinä. Eri käyttötarkoituksessa käytettynä sama merkintätapa voi ohjata näkövammaisen esimerkiksi ajoradalle. Keskeistä on luoda

kaupunkiympäristöä, jossa ohjaavat ratkaisut ovat selkeitä ja materiaalieroin erottuvia ohjaavia raitoja, jolloin ne eivät sekoitu esteettisiin ratkaisuihin. Haasteena on myös esteettömyyden toteutuminen talviaikaan, jolloin ohjaavat elementit peittyvät jo ensilumen alle. Kaikkiin talven tuottamiin haasteisiin on hankala vastata edes laadukkaalla talvikunnossapidolla.

Kulkureittien epätasaiset pinnat ja korkeuserot haastavat mm. rollaattorin ja pyörätuolin käyttäjiä. Kunnossapito nousi keskusteluissa useasti esiin. Talvella tulisi huomioida riittävä auraus ja hiekoitus. Kunnossapidon haasteeksi tunnistettiin urakka- ja vastuualueiden rajakohdat, joilla esimerkiksi auraus ja hiekoitus on usein erittäin huonosti hoidettua vastuualueen vaihtumisen vuoksi. Väylien kunnosta tulisi myös huolehtia niin, ettei lammikoita synny. Kivettyjen alueiden haasteena on mm. routiminen, joka voi nostaa laatat eri tasoille luoden kompastumisvaaran. Esimerkiksi Koivutorin todettiin olevan nykyisin parempi asfaltoinnin ansiosta. Kivettyjen alueiden huoltoon ja kunnossapitoon tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Kunnossapidon haasteet ulottuvat myös sulan maan aikaan, jolloin olisi tärkeää pitää kulkuväylät vapaana hiekoitushiekasta sekä puiden tiputtamista kävyistä ja lehdistä, jotka erityisesti syysaikaan vaikeuttavat turvallista liikkumista.

Kulkuväylien viihtyisyyteen ja turvallisuuteen havaittiin vaikuttavan erilaiset istutukset, valaistus sekä penkit. Kuljetut reitit oli valaistuja, mutta usein etenkin talviaikaan osa valaisimista tiedettiin olleen toimimattomia. Istutusten osalta on puolestaan karsittava ajoissa kulkuväylille tulevat oksat ja kasvustot. Kulkureittien varsille toivottiin lisää penkkejä. Penkkien sijoittelussa olisi toivottavaa mahdollistaa myös kanssaliikkujan kanssa seurustelu eli enemmän penkkejä lähekkäin ja vastakkain.

# Suojatiet ja pyörätien jatkeet



Reiteillä oli sekä liikennevalo-ohjattuja, korotettuja että suojatiemerkinnoin toteutettuja suojateitä.

Reunatukiratkaisuiden osalta tunnistettiin, että liikkumis- ja toimimisrajoitteisilla on keskenään poikkeavia tarpeita. Muun muassa rollaattoriin ja pyörätuolinkäyttäjien osalta reunatuissa tulisi olla luiskattu osuus. Esimerkiksi kaikilla rollaattorin kanssa liikkuvilla ei riitä voima nostaa rollaattoria reunatuen yli. Näkövammaisten kannalta suojatien reunatuet tulisi toteuttaa vähintään 4 cm pystysuorin reunatuin ja varustaa selkein varoitusaluein. Vantaan nykyisten tyyppipiirustusten mukaan toteutettavilla suojateillä ja pyöräteiden jatkeilla nämä huomiot jo toteutuvatkin.

Liikennevalo-ohjattujen suojateiden osalta ääniopastus mahdollistaa näkövammaisten turvallisen kadunylittämisen. Kierroksella havaittiin, että vain osa liikennevalo-ohjatuista suojateistä oli varustettu ääniopastein. Eroja oli myös saman risteysalueen suojateiden välillä. Ääniopastus tulisi suunnata siten, että ääniopaste olisi kuultavissa kadun vastakkaisen puolen odotusalueelta. Tällöin näkövammaisen on mahdollista ottaa suunta kadun ylitykseen ääniopasteesta. Lisäksi äänimajakoiden sijoittelussa tulee ottaa huomioon, että ne ovat riittävän lähellä suojatietä eivätkä esimerkiksi liian kaukana reunatukilinjasta keskellä välikaistaa.

Liikennevalo-ohjattujen suojateiden osalta keskusteluissa ilmeni, ettei jalankulun vihreän valon kesto riitä kadun turvalliseen ylittämiseen. Etenkin talvisaikaan kadun ylitys vaatii enemmän aikaa kuin mitä liikennevalo-ohjaus usein antaa myöden. Ylityksen aikainen kiireen tuntu lisää turvattomuuden tunnetta liikenteessä.

Suojateiden turvallisuuteen mainittiin vaikuttavan ajoneuvoliikenteen nopeudet. Esimerkiksi Koivukylässä Kytötien ja Koivukylän puistotien risteysalue koettiin turvattomana korkeiden ajonopeuksien vuoksi. Tikkurilan kierroksella pohdittiin mahdollisuutta nostaa osa risteysalueista suojateineen korotetuiksi liittymiksi, jolloin ajonopeuksia saataisiin hillittyä ja toisaalta jalankulun reiteille ei muodostuisi korkeita reunatukia.

# Portaat, luiskat ja pysäköinti



## Portaat ja luiskat

Kokemuskierrosten reiteillä oli muutamat portaat ja luiskat.

Portaiden havaittavuutta tulisi korostaa kontrastiraidoilla. Kontrastiraidat tulisi löytyä myös jokaisesta askelmasta. Kokemusasiantuntijoiden toiveena esitettiin, että kontrastiraita toteutettaisiin jatkossa myös askelman ulkoreunaan. Lisäksi nostettiin esiin, että portaissa tulisi aina olla kaide molemmin puolin portaita.

Luiskien osalta tulee huomioida riittävä tila luiskan aloituskohdissa luiskalle siirtymiseen. Esimerkiksi Tikkurilan kirjastolla luiskan alareunassa aloituskohdan välittömään läheisyyteen oli sijoitettu pyörätelineet. Pyörätelineet ja pysäköidyt pyörät estävät niin rattailla kuin pyörätuolilla luiskalle siirtymisen.

Kierroksella havaittiin kiinteistöille johtavien portaiden ja luiskien olevan usein ritilärakenteisia. Ritilärakenne haastaa mm. visuaalisesti portaiden ja luiskien havaittavuutta sekä valkoisella kepillä liikkuvia kepin jäädessä ritilään kiinni.

Kokemuskierrosten varrelle osui myös hissejä ja liukuportaita Koivukylän asemalla. Liukuportaiden ja/tai hissien todettiin olevan monesti epäkunnossa ja niiden kunnossapitoon toivottiin parannusta. Lisäksi esitettiin, että liukuportaiden vieressä olisi hyvä aina olla myös tavalliset portaat mahdollisten vikojen takia. Liukuportaiden askelmat todettiin korkeiksi ja vaikeakulkuisiksi liikkua portaiden ollessa epäkunnossa.

## Pysäköinti

Pysäköinnistä osallistujat mainitsivat, ettei liikkumisesteisten pysäköintipaikkoja ole kaupungissa riittävästi. LE-pysäköintipaikkojen riittävyys tulisi varmistaa etenkin keskeisten palveluiden yhteydessä. Osallistujat kertoivat myös eri alueiden LE-pysäköintipaikoista, jotka eivät ole esteettömiä, ja LE-pysäköintipaikan tulisikin täyttää sille asetetut suositukset. Lisäksi on tärkeää huomioida, että jalankulun reitti pysäköintipaikalta palvelulle sekä palvelun piha-alue ja sisäänkäynti olisivat esteettömiä. Voidaan esimerkiksi tunnistaa LE-pysäköintipaikkoja, joiden kulkureitti on liian kalteva. Osassa palvelukohteita piha-alueiden esteettömyyden kehittämisen haasteeksi voi muodostua vastuualueajat tonttien ollessa muiden tahojen kuin kaupungin omistuksessa.

Tikkurilassa nostettiin esiin lisäksi Ratatien varren liityntäpysäköintialueen liittymät. Liittymien kohdalla jalkakäytävän reunatukijärjestelyt eivät ole riittävän loivia ja tästä syystä liittymien ylitys ei onnistu pyörätuolilla.

# Tilapäiset liikennejärjestelyt



Tikkurilan kokemuskierroksen reitti kulki hetkellisesti tilapäisten liikennejärjestelyiden lävitse. Tilapäisten liikennejärjestelyiden osalta havainnot perustuvat sekä kierroksella yhteisesti tehtyihin havaintoihin että kokemusasiantuntijoiden aiempiin kokemuksiin.

Tilapäisten liikennejärjestelyiden osalta havaittiin kritiikkiä mm. reittien leveydessä. Esimerkiksi Asematien saneerauksen tilapäisissä järjestelyissä kulkuväylä kapeni hetkellisesti hyvin paljon, noin metrin levyiseksi.

Osallistajat kommentoivat myös reittien ohjautuvuutta. Tilapäisten reittien osalta olisi tärkeää, että opastus on toteutettu selkeästi ja oikein. On myös huomioitava työmaamuutosten aiheuttamat muutokset reitteihin ja niiden uudelleenopastus. Ohjaavuuden, kulkureitin leveyden ja tasaisuuden lisäksi toivottavaa olisi suunnitella tilapäiset reitit niin, ettei jalankulkija joutuisi tarpeettomasti vaihtamaan kadun puolta montaa kertaa. Esteettömyys pitäisi niin ikään ottaa paremmin huomioon tilapäisissäkin liikennejärjestelyissä.

Tikkuraitilla havaittiin kulkuväylän poikki kulkevia kaapelisuojuuksia (mm. terassit). Kaapelisuojuuksien asennuksessa tulisi huomioida liikkumis- ja toimimisrajoitteiset. Tikkuraitilla kaapelisuojuukset mutkittelivat kulkuväylän poikki aiheuttaen kompastumisvaaraa ja toisaalta haastaen mm. pyörätuolilla liikkuville. Tikkuraitti on tavoitteena saneerata lähivuosina. Kierroksella haasteiksi tunnistettiin nykyisen Tikkuraitin kulkuväylän jyrkät kaltevuudet, jotka ovat syntyneet mahdollisesti maanpainumisen seurauksena.

Koivukylän kierroksella osallistajat mainitsivat tapauksesta, jossa tilapäinen opastetaulu oli peittänyt korotetun suojatien kohdalla töyssystä varoittavan liikennemerkkin sekä haastanut moottoriajoneuvoliikenteen suhteen suojatien havainnointia. Työmaa-aikaisten järjestelyjen toteutus onkin yhtä tärkeä kehityskohde kuin niiden hyvä suunnittelu.

# Muut huomiot



Muita huomioita, joita kokemusasiantuntijat nostivat kierrosten aikana esiin olivat mm. riittävä valaistus, yleisten vessojen riittävyys, alueiden siisteys, joukkoliikenteen aikataulut ja pysäkkijärjestelyt. Yleisiä vessoja toivottiin järjestettäväksi enemmän. Joukkoliikenteen osalta toivottiin lähibusseille kattavampia aikatauluja, niin että näillä liikkuminen olisi mahdollista myös aamu- ja ilta-aikaan sekä lauantaisin. Julkisen liikenteen osalta osallistujat mainitsivat myös haasteen siirtyä pysäkiltä bussiin esimerkiksi rollaattorilla. Huomiota toivottiin kiinnitettävän bussin ja pysäkin väliseen korkeuseroon ja toisaalta bussin ajotapaan, jotta pysäkiltä on mahdollista siirtyä bussiin siirtymättä ensin ajoradalle. Bussi tulisi siis ajaa aina riittävän lähelle reunatukea.

Mahdollisten uusien palvelulinjojen käynnistymisestä toivottiin tehokkaampaa viestintää, jotta ne tavoittaisivat potentiaaliset matkustajat. Osallistujat kertoivat palvelulinjakokeiluista, joiden liikennöintitieto ei ollut tavoittanut kohderyhmäänsä. Linjat lakkautettiin myöhemmin vähäisen käyttäjämäärän vuoksi.

Siisteyteen toivottiin lisäpanostusta muun kunnossapidon ohella.

Kokemuskierrosten aikana kulkureiteillä tuli vastaan väliaikaisia esteitä kuten ajoneuvoja. Moottoriajoneuvoja oli pysäköity kulkuväylille sekä torialueille ja sähköpotkulautoja oli pitkin poikin jalankulun väyliä. Unikkotiellä oli lisäksi väliaikainen pysäkki, jolla ei ollut selkeästi eroteltua odotustilaa, mikä kavensi jalankulun väylää.

Myös moottoriajoneuvojen ajoyhteyksien osalta käytiin vilkasta keskustelua. Jalankulun väylien kanssa risteävät ajoyhteydet pysäköintilaitoksiin ja niillä kulkevat ajoneuvot ovat ajoittaisia esteitä liikkumiseen. Pysäköintilaitoksesta poistuva ajoneuvo joutuu usein siirtymään jalankulun väylälle, jotta saa riittävän näkyvyyden liittyäkseen ajoradan liikenteen sekaan. Toisaalta keskeisille palveluille kuten kirkkoille toivottiin suoria ajoyhteyksiä, sillä nykyisin esimerkiksi Tikkurilan kirkolle ei pääse taksilla.

Positiivisena osallistujat olivat näkivät lähiliikuntapalvelut ja antoivat niihin liittyvää palautetta. Tyytyväisyys kumpusi monipuolisesta lähiliikuntatarjonnasta sekä paikkojen että toteutetun ohjauksen kannalta.

# Osallistaminen



Kuten hankkeen aikana toteutetussa työpajassa myös kokemuskierroksilla pyrittiin selvittämään kohderyhmien edustajien toiveita kaupunkiympäristön kehittämiseen liittyvistä osallistamisen keinoista.

Informaatiota toivottiin jaettavaksi mieluummin liikaa kuin liian vähän. Erityisinä nostoina toivottiin tiedotusta tilapäisistä liikennejärjestelyistä kaikille saavutettavassa muodossa. Erityistoiveena tiedotukseen toivottiin panostettavan silloin kun muutokset koskevat keskeisiä solmukohtia kuten joukkoliikenneasemia. Jotta informaatio saavuttaa näkövammaiset, on toivottavaa lähestyä osallisia sähköpostitse hyödyntäen alueen keskeisiä yhdistyksiä.

Keskustelussa tunnistettiin tarve muuttaa julkisesti saatavilla olevaa paikkatietoaineistoa kaikille saavutettavaan muotoon ja jaettavaksi reittiopassovellusten käyttöön. Tällaisina aineistoina tunnistettiin etenkin liikkumisesteisten pysäköintipaikat sekä ääniopastetut suojatiet.

Yleisesti informaatiota toivottiin jaettavaksi mieluummin usealla tapaa kuin keskittämällä viestintää vain tietyille kanaville. Henkilöt kokevat eri viestintäkanavat eri tavalla mielekkäiksi ja toisaalta toimintakyvyn mahdollisten rajoitteiden vuoksi tiedonjaon saavutettavuuteen on kiinnitettävä huomiota. Keskeisenä nostona tuotiin ilmi asukkaiden moninaisuus. Monikulttuurisuus on yleistä, minkä vuoksi informaation jaossa sekä kaupunkilaisten osallistamisessa tulisi mahdollistaa eri kielten käyttö.

Suurin osa kokemuskierroksille osallistuneita kuitenkin kannatti tiedonjakoa sähköpostitse. Erityismainintana toivottiin alueellisten uutiskirjeiden ja asukaslehtien hyödyntämistä. Keskusteluissa tunnistettiin ettei ilmaisjakelu tavoita kaikkia. Ilmaisjakelua ei pystytäkään kerrostaloihin jakamaan lukittujen ovien vuoksi ja toisaalta mainoskielto rajoittaa ilmaisjakelun jakamista. Tiedonjakoa toivottiinkin toteutettavan myös kasvokkain esim. asukastiloja hyödyntämällä.

Lisäksi vastaavia kokemuskierroksia toivottiin järjestettäväksi myös muilla Vantaan alueilla.

