

Esteetön ja turvallinen Imatra

Iäkkäiden ja liikuntaesteisten
liikkumismahdollisuuksien kehittäminen

Päiväys

27.1.2023

Laatijat

Pilvi Lehtonen, Hanna Puolimatka

Sisällysluettelo

1	Johdanto	3
2	Esteettömyyden nykytila	4
	2.1 Esteettömyyskävelyt	4
	2.2 Esteettömyyskävelyillä havaitut yleiset puutteet	4
	2.3 Vuoksenniskan esteettömyyskävelyillä havaitut puutteet	6
	2.4 Imatrankosken esteettömyyskävelyillä havaitut puutteet	7
3	Esteettömyyden parantamistoimenpiteet	8
	3.1 Kohdekohtaiset toimenpiteet, Vuoksenniska	8
	3.2 Kohdekohtaiset toimenpiteet, Imatrankoski	9
	3.3 Yleiset toimenpiteet	11
4	Esteettömyyden parantaminen rakennushankkeiden ja kunnossapidon yhteydessä	12
	4.1 Esteettömyyden erikoistason alueet	12
	4.2 Esteettömyyden erikoistason alueet Imatralla	13
	4.2.1 Imatrankoski	13
	4.2.2 Vuoksenniska	14
	4.2.3 Mansikkala	16
	4.3 Esteettömyyden tarkistuslista	17
5	Esteettömyyden palauteprosessin kehittäminen	22
6	Joukkoliikenteen esteettömyyden ja saavutettavuuden kehittäminen	23
	6.1 Joukkoliikenteen nykytila	23
	6.2 Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet	24
7	Jatkotoimenpiteet	27
	Lähteet	28

Esteetön ja turvallinen Imatra

1 Johdanto

Hankkeen tavoitteena oli parantaa ikäihmisten ja liikkumisrajoitteisten liikkumisen turvallisuutta sekä mahdollisuuksia omaehtoiseen liikkumiseen. Hankkeessa kehitettiin Imatran kaupungin edellytyksiä esteettömän ja turvallisen liikkumisympäristön suunnitteluun ja toteutukseen sekä haettiin keinoja, joilla erityisesti iäkkäät ja liikkumisrajoitteiset saataisiin kiinnostumaan aiempaa enemmän joukkoliikenteen käytöstä. Työ käynnistyi helmikuussa 2022 ja valmistui tammikuussa 2023.

Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat Imatran kaupungilta Aino Vuopio ja Kaisa Pohjola. Työn toteuttamisesta vastasivat Sitowise Oy:ssä projektipäällikkö Pilvi Lehtonen sekä Hanna Puolimatka ja Miro Mujunen. Työhön saatiin Traficomien tieliikenteen turvallisuuden valtionavustusta.

Työn eri vaiheita esiteltiin vanhus- ja vammaisneuvostojen kokouksissa 15.2., 29.3., 14.12. ja 21.12.2022. Tilaisuuksien tavoitteena oli paitsi kertoa meneillään olevasta hankkeesta ja siihen liittyvästä toiminnasta, myös saada käyttäjien mielipiteitä ja kokemuksia kuuluviin. Hankkeessa toteutettiin lisäksi kaksi esteettömyyskävelyä, joihin kutsuttiin vanhus- ja vammaisneuvostojen edustajia sekä heidän edustamiaan organisaatioita ja muita tahoja. Esteettömyyskävelyiden sisältöä ja tuloksia on käsitelty luvussa 2.

Loppuvuodesta 2022 toteutettiin kysely, jonka tavoitteena oli selvittää joukkoliikenteen esteettömyyteen ja saavutettavuuteen liittyviä haasteita ja toiveita. Kyselyn pohjalta määriteltiin joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä. Kyselyä ja kehittämistoimenpiteitä on käsitelty luvussa 6.



2 Esteettömyyden nykytila

2.1 Esteettömyyskävelyt

Esteettömyyskävelyt toteutettiin perjantaina 6.5.2022 Vuoksenniskalla ja Imatrankoskella. Kävelyt toteutettiin kulkemalla ennalta sovitut reitit yhdessä läpi ja tekemällä havaintoja eri käyttäjäryhmien tarpeista käsin.

Vuoksenniskan esteettömyyskävelylle osallistui viisi varsinaista osallistujaa sekä kaksi avustajaa. Kävelyllä oli mukana mm. pyörätuolin ja sähköskootterin käyttäjät. Imatrankosken esteettömyyskävelylle osallistui seisemän henkilöä ja yksi avustaja. Kävelyllä oli mukana muun muassa pyörätuolin käyttäjä ja näkörajoitteinen. Lisäksi kävelyille osallistui neljä kaupungin edustajaa, Liikenneturvan edustaja ja kaksi konsultin edustajaa.

Seuraavissa alaluvuissa on kuvattu puutteet, jotka havaittiin esteettömyyskävelyillä. Havaintojen pohjalta on koottu esteettömyyden parantamiseksi toimenpidesuunnitelma, joka on kuvattu luvussa 3.

2.2 Esteettömyyskävelyillä havaitut yleiset puutteet

Esteettömyyskävelyiden maastotarkasteluissa ja kävelyllä käytyjen keskustelujen kautta havaittiin puutteita ja ongelmakohtia, jotka toistuivat Imatran liikenneympäristössä useaan kertaan. Näitä olivat:

- Väylillä sivukaltevuus ja epätasaisuudet tekevät rollaattorilla kulkemisesta vaikeaa. Rollaattorissa ei ole sivutukea, joten sivuttaissuunnassa olevat epätasaisuudet saattavat kaataa rollaattorin.
- Päälysteiden huono kunto ja epätasaisuudet aiheuttavat haasteita ja vaaratilanteita ns. huonojalkaisille: ne voivat aiheuttaa tasapainon pettämisen ja kaatumisen.
- Liian korkeat reunakivet suojateiden kohdalla vaikeuttavat liikkumista. On tärkeää huomioida myös jalkakäytävän tasaisuus reunakiven jälkeen: epätasaisuudet ja suuret kaltevuudet vaikeuttavat reunakiven ylittämistä muun muassa pyörätuolilla.
- Jos reunakivi on ns. tasossa, se ei erotu valkoisella kepillä.



Julkinen

27.1.2023

- Liikuntaesteisten pysäköintipaikkojen läheisyydessä ei ole otettu huomioon tarvetta päästä pyörätuolilla tai muulla apuvälineellä pysäköintipaikalta jalkakäytävälle. Pysäköintipaikkojen vieressä tulisi olla luiskatut reunatuet.
- Liikuntaesteisten pysäköintipaikkojen tulisi olla riittävän tilavia leveys- ja pituussuunnassa, jotta autosta voisi siirtyä jalkakäytävälle turvallisesti myös mm. tilaa vaativalla pyörätuolilla.
- Linja-autojen pysäkkikatoksissa tulisi olla riittävä valaistus.
- Linja-autopysäkeillä reittikartat ovat tärkeitä. Ohjeiden ja aikataulujen teksti on pientä ja joillain pysäkeillä ne sijaitsevat matalalla. Voisiko tietoa jakaa useammalle taululle, jolloin se olisi helpommin luettavissa?
- Levähdyspenkeissä tulisi olla käsituki, joka helpottaisi seisomaan ponnistamista. Myös esimerkiksi pysäkkikatoksen seinässä oleva kaide helpottaisi nousemista.
- Näkörajoitteiselle valo-ohjattu liittymä on parempi kuin kiertoliittymä. Erityisesti sähköautoja on vaikea kuulla ja hahmottaa.
- Sisäänkäyntien ja katualueella olevissa korkeammissa kynnyksissä tulisi olla kaide, josta saisi tukea ponnistukselle.
- Kontrastierot kynnyksissä ja muissa tasoeroissa auttaisivat näkörajoitteisia.
- Irtohiekkavaikeuttaa muun muassa pyörätuolilla liikkumista, vaikeuttaa korkeuserojen havaitsemista näkörajoitteisille ja voi muodostaa liukkaan pinnan.
- Liikennevalojen painonapit eivät aina ole saavutettavissa talvella kertyvän lumen vuoksi. Lumi tulisi poistaa painonappien edustalta. Automaattinen vaihtuminen poistaisi tarpeen päästä painonapille.
- Liukkaalla kelillä sähköskootterilla ajaa mieluummin ajoradan puolella kuin jalkakäytävällä.



Julkinen

27.1.2023

2.3 Vuoksenniskan esteettömyyskävelyllä havaitut puutteet

Yleisempien havaintojen lisäksi Vuoksenniskan esteettömyyskävelyllä havaittiin seuraavanlaisia, tiettyyn kohteeseen liittyviä haasteita tai puutteita:

- Sairaalalle kulkeminen on haastavaa Mäntyharju 7:n kohdalla: polut ja rinne ovat vaikeita kulkea.
- Vuoksenniskan lähes kaikkien palveluiden sisäänkäynnit ovat esteellisiä muun muassa kynnysten ja portaiden vuoksi.
- Elokvateatterin rinteeseen pääsee pyörätuolilla kulkemaan avustajan kanssa, mutta itsenäisesti ei. Sähköskootterilla rinne on kuljettavissa. Rollaattorin tai keppien kanssa kuljettaessa jyrkkä rinne on hyvin haastava, ja siinä on riski kaatua. Jää ja hiekka vaikeuttavat kulkemista entisestään.
- Liikennevalojen vaiheistus on liian nopea Torikadun ja Vuoksenniskantien liittymässä, erityisesti Vuoksenniskantien ylityksessä.
- Honkaharjun sairaalan edustalla olevan pysäkkikatoksen penkki on liian matala ja siitä puuttuu käsituki. Sairaalan ulko-ovelta ei ole turvallista jalankulkyhteyttä pysäkille.
- Honkaharjun sairaalan lähiympäristössä on erityisen paljon korkeita reunatukia.
- Hidastetöyssyn kohdalla oleva suojatie on erityisen huono esteettömyyden näkökulmasta.
- Talvella autot pysäköivät kadun varressa jalkakäytävän yli kiinni pensaisiin, jolloin ei jää tilaa jalankululle.



Julkinen

27.1.2023

2.4 Imatrankosken esteettömyyskävelyllä havaitut puutteet

Imatrankoskella havaittiin seuraavanlaisia tiettyyn kohteeseen liittyviä haasteita tai puutteita:

- Olavinkadulla valaisinpylväät on sijoitettu keskelle jalkakäytävää. Ne aiheuttavat törmäysriskin ja talvella haittaavat lumenpoistoa.
- Olavinkadulla S-marketin edustalla on korkeita reunatukia.
- Kiveysten välit mm. torilla ovat ohjearvoa suurempia. Ne ovat hankalia kepin kanssa kuljettaessa ja ns. huonojalkaisille ihmisille.
- Lappeentien varressa on suuria routavaurioita.
- Rosson kulmalla liikuntaesteisten (le) pysäköintipaikalla on korkeat reunatuet. Jalkakäytävälle päästäkseen on kierrettävä pitkältä suojatien kautta.
- Koskenpartaan ja Tainionkoskentien/Helsingintien liittymässä olevat koristepylväät aiheuttavat törmäysriskin. Niiden ympärillä oleva kapea kiveys ei tunnu näkörajoitteisen keppiin. Suurempi ja selkeä (kontrastiväri) varoitusalue olisi turvallisempi.
- Koskenpartaan levähdyspenkit koettiin kohtuullisen hyvinä, vaikka ne ovat hieman turhan matalia.
- Kävelykadulla sadekaivojen ritilät ovat parempi ratkaisu kuin sadevesikourut.



3 Esteettömyyden parantamistoimenpiteet

Esteettömyyskävelyillä tehtyjen havaintojen pohjalta luotiin toimenpidesuunnitelma esteettömyyden parantamiseksi Imatran taajama-alueilla. Toimenpidesuunnitelma sisältää kohdekohtaisia toimenpiteitä Vuoksenniskan ja Imatrankosken alueille, joilla esteettömyyskävelyt toteutettiin. Lisäksi on määritelty yleisiä toimenpiteitä, jotka otetaan huomioon kauttaaltaan taajama-alueilla.

3.1 Kohdekohtaiset toimenpiteet, Vuoksenniska

1. Liikennevalojen vaiheistuksen tarkistaminen erityisesti Vuoksenniskantien ja Torikadun liittymässä.
2. Jalkakäytävien reunatukijärjestelyiden korjaaminen ohjeiden mukaiseksi suojateiden kohdalla Honkaharjun sairaalan ympäristössä.
3. Suojatien ja jalkakäytävän korjaaminen esteettömyysvaatimusten mukaisesti Honkaharju 1:n edustalla hidastetöyssyn kohdalla (kuva 1).



Kuva 1. Jalkakäytävien toteutus ja reunatukijärjestelyt eivät vastaa esteettömyysohjeistuksia. Hidastetöyssyn kohdalla sijaitsevan suojatien ylittäminen on vaikea monelle liikkujaryhmälle.

Julkinen

27.1.2023

3.2 Kohdekohtaiset toimenpiteet, Imatrankoski

1. Valaisinpylväiden siirto jalkakäytävän reunaan Olavinkadulla. Jos siirto ei ole mahdollista, toteutetaan valaisinpylväiden ympärille esteettömyysohjeiden mukaiset varoitusalueet. (Kuva 2.)
2. Jalkakäytävän reunatukijärjestelyiden korjaaminen ohjeiden mukaiseksi suojateiden kohdalla Olavinkadulla.
3. Lappeentien routavaurioiden korjaaminen.
4. Varoitusalueiden lisääminen koristepylväiden ympärille Koskenpartaan ja Tainionkoskentien/Helsingintien liittymässä (kuva 3).



Kuva 2. Keskellä jalkakäytävää sijaitsevat valaisinpylväät aiheuttavat törmäysriskin näkörajoitteiselle, vaikeuttavat jalankulkijoiden liikumista ja haittaavat talvikunnossapitoa. Ensisijainen korjaustoimenpide on valaisinpylväiden siirto. Toissijaisesti niiden ympärille toteutetaan esteettömyysohjeiden mukaiset varoitusalueet.



Kuva 3. Kävelykadun alussa sijaitsevat koristepylväät voivat aiheuttaa törmäysriskin näkörajoitteiselle. Nykyinen kiveys ei auta niiden havaitsemista kepillä. Korjaustoimenpiteenä pylväiden ympärille toteutetaan esteettömyyssohjeiden mukaiset varoitusalueet.

3.3 Yleiset toimenpiteet

1. Suojateiden kohdalla reunakivien madaltaminen muiden parantamistoimenpiteiden yhteydessä. Mahdollisuuksien mukaan toteutetaan varoitusalueet. Toteutus esteettömyyden erikoistason / perustason mukaisesti. Noudatetaan jalankulun suunnitteluohjetta (Väylä 2022) ja SuRaKu-ohjeistusta.
2. Liikuntaesteisten pysäköintipaikoille toteutetaan luiskatut reunatuet, jotta siirtyminen autosta jalkakäytävälle on turvallista ja sujuvaa.
3. Liikuntaesteisten pysäköintipaikkojen mitoitus tarkistetaan ja parannetaan. Pysäköintipaikkojen tulisi olla riittävän tilavia leveys- ja pituussuunnassa, jotta autosta voisi siirtyä jalkakäytävälle turvallisesti myös mm. tilaa vaativalla pyörätuolilla.
4. Linja-autopysäkkien kehittäminen:
 - Varmistetaan riittävä valaistus.
 - Varmistetaan, että reitti- ja aikataulutiedot ovat luettavissa (tekstin koko, selkeys, aineiston sijainti korkeussuunnassa).
 - Penkkeihin lisätään käsituki.
5. Kunnossapito:
 - Irtohiekan poistaminen jalankulkuväyliltä, erityisesti tienylityksistä ja jyrkistä tasoeroista.
 - Lumen poistaminen liikennevalojen painonappien edustalta.



4 Esteettömyyden parantaminen rakennushankkeiden ja kunnossapidon yhteydessä

4.1 Esteettömyyden erikoistason alueet

Jotta kaikkien olisi mahdollista liikkua kaupunkiympäristössä, tulee sen toteutuksessa ottaa huomioon eri liikkujaryhmien tarpeet. Esimerkiksi alueilla, joilla on paljon ikääntyneiden tai liikuntaesteisten käyttämiä palveluja tai asumista, tulee esteettömyyteen kiinnittää erityistä huomiota. Tällaisen liikkumisympäristön toteuttaminen koko kaupungin alueelle on kuitenkin korkea tavoite, jonka toteuttaminen käytännössä on hyvin haasteellista. Tästä syystä liikenneympäristö on jaettu kahteen tavoitetasoon: erikoistaso ja perustaso. (STM 2005.)

Esteettömyyden erikoistason alue tarkoittaa sellaista aluetta, jossa liikkumisympäristön esteettömyys tulee ottaa huomioon erityisen voimakkaasti. Erikoistason alue käsittää yleensä sellaiset alueet, joilla on iäkkäiden ja liikuntarajoitteisten tarvitsemia palveluita tai liikkumistarvetta synnyttäviä kohteita. Näitä voivat olla esimerkiksi:

- keskusta-alueet, joilla on julkisia ja kaupallisia palveluja,
- kävelykatuympäristöt
- vanhus-, vammais-, sosiaali- ja terveystarvettien tarjoavien toimipaikkojen ympäristöt,
- alueet, joilla on paljon vanhus- ja vammaisasuntoja,
- julkisen liikenteen terminaalialueet ja pysäkkialueet,
- liikunta- ja leikkipaikat, joilla on huomioitu kaikki käyttäjäryhmät sekä
- esteettömät reitit esimerkiksi virkistysalueilla.

Kaikki esteettömyyden erikoistason alueiden ulkopuolelle jäävät alueet kuuluvat esteettömyyden perustasolle. Myös esteettömyyden perustasolla tuotetaan esteetöntä, laadukasta ja turvallista ympäristöä niin suunnittelussa kuin kunnossapidossa, mutta kriteerit ovat erikoistason alhaisemmat.



Julkinen

27.1.2023

4.2 Esteettömyyden erikoistason alueet Imatralla

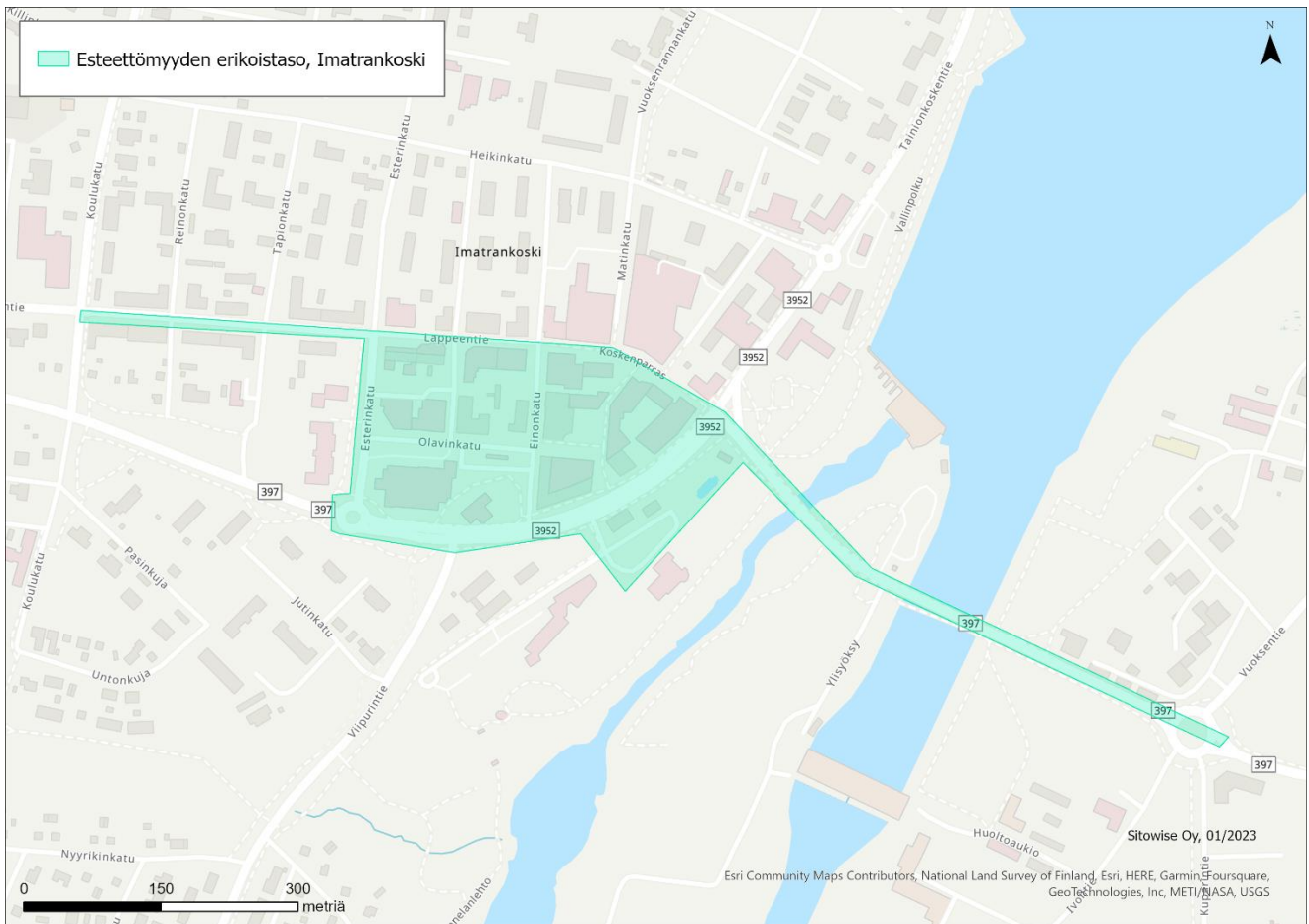
Hankkeen aikana Imatralla laadittiin kolmelle alueelle esteettömyyden erikoistason alueet tai reitit: Imatrankoskelle, Vuoksenniskaan ja Mansikkalan alueelle. Alue- ja reittimäärittelyjä hyödynnetään jatkossa erityisesti katualueella tehtävissä muutos- ja suunnittelutöissä. Esteettömyyden erikoistason alueen ratkaisuihin hyödynnetään esteettömän rakentamisen SuRaKu-ohjeissa määriteltyjä esteettömyyden erikoistason kriteerejä.

Erikoistason alueiden ulkopuolisilla alueilla erityisesti taajamissa on hyvä hyödyntää SuRaKu:ssa määriteltyjä esteettömyyden perustason kriteerejä.

4.2.1 Imatrankoski

Imatrankoskella esteettömyyden erikoistason alueeseen kuuluu kävelykeskustan alue ja sen lähiympäristön palveluiden alue (mm. Lappeentie, Esterinkatu, Olavinkatu). Erikoistason alue ulottuu Imatrankosken matkailu- ja virkistyskohteiden kautta kosken itäpuolella sijaitsevalle ikäihmisten hoivakodille. (Kuva 4.)

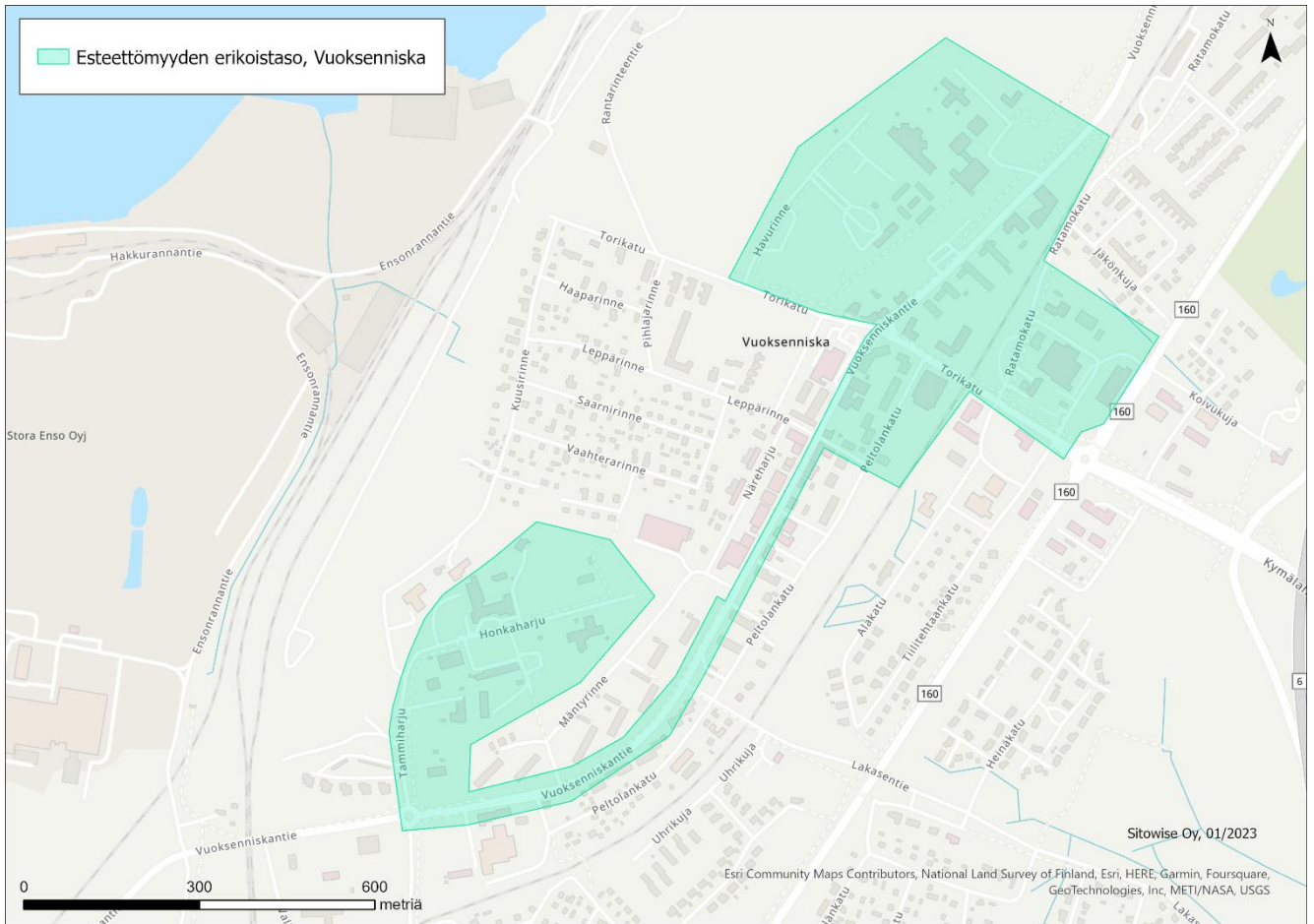




Kuva 4. Esteettömyyden erikoistason alue, Imatrankoski.

4.2.2 Vuoksenniska

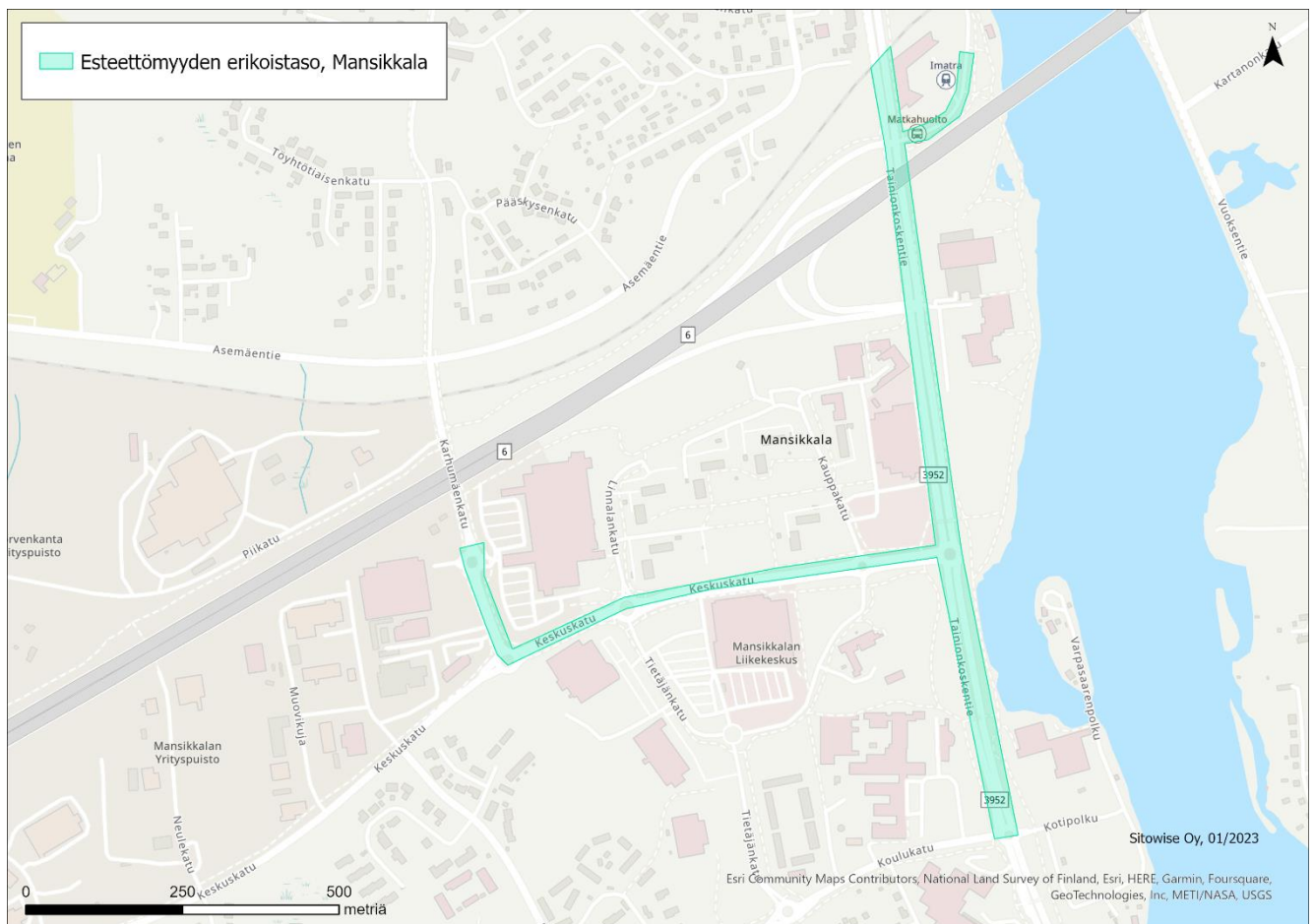
Vuoksenniskan esteettömyyden erikoistason alue yhdistää keskeisimmät kaupalliset ja julkiset palvelut. Alueen selkärankana toimii Vuoksenniskantie, jonka varrella on lukuisia palveluita. Vuoksenniskantie yhdistää toisiinsa Honkaharjun sairaalan alueen sekä Torikadun ympäristön kaupalliset palvelut ja Vuoksenniskan koulukeskuksen alueen. (Kuva 5.)



Kuva 5. Esteettömyyden erikoistason alue, Vuoksenniska.

4.2.3 Mansikkala

Mansikkalan alueella useiden eri kohteiden välille haluttiin luoda esteettömät kulkuyhteydet. Alueen laajuuden ja hajanaisen luonteen vuoksi Mansikkalaan ei määritelty varsinaista esteettömyyden erikoistason aluetta, vaan alue muodostuu yksittäisistä reiteistä, jotka muodostavat yhtenäisen verkoston. Esteettömyyden erikoistason reitit yhdistävät toisiinsa rautatieaseman ja linja-autoaseman, kaupungintalon, urheilutalon, Mansikkalan koulun sekä kaupallisten palveluiden keskittymän. Reitit on määritelty katualueelle, ja niiden toteutuksessa ja kunnossapidossa noudatetaan esteettömyyden erikoistason kriteerejä. (Kuva 6.)



Kuva 6. Esteettömyyden erikoistason alue, Mansikkala.

4.3 Esteettömyyden tarkistuslista

Rakennetun ympäristön esteettömyyteen vaikutetaan jo suunnitteluvaiheessa. Esteetön ympäristö rakentuu useista eri osasista, ja sen saavuttaminen voi vaatia kompromissien tekemistä eri vaatimusten välillä. Tärkeintä on ymmärtää suunnitteluratkaisujen vaikutus eri käyttäjäryhmien liikkumismahdollisuuksiin ja turvallisuuteen.

Tässä hankkeessa luotiin esteettömyyden tarkistuslista, joka toimii suunnittelijan apuna suunnitteluratkaisujen esteettömyyttä arvioitaessa. Tarkistuslistan avulla voidaan tunnistaa erilaisia yksityiskohtia ja teemoja, jotka vaikuttavat liikenneympäristön kokonaisesteettömyyteen merkittävästi. Listaa on myös mahdollista hyödyntää yhtenä suunnitelmien laadunvarmistusdokumenteista.

Tarkistuslista rakentuu eri teemoista. Teemojen alla on esitetty erilaisia yksityiskohtia ja tekijöitä, joiden tarve ja toteutustapa tulee ottaa suunnittelussa huomioon. Sovellettavat toteutuskriteerit tarkistetaan SuRaKu-ohjekorteista ja esteettömyyskriteeri-taulukoista, joihin tarkistuslistan eri kohdissa viitataan. Raportin julkaisuhetkellä SuRaKu-ohjeiden aineisto on saatavissa Helsingin kaupungin verkkosivuilta: <https://helsinkikaikille.hel.fi/ohjeita-esteettomyyden-toteuttamiseen/valtakunnalliset-ulkoalueita-koskevat-ohjeet/#esteettoman-rakentamisen-suraku-ohjeet>

Tarkistuslista toteutettiin taulukkomuodossa. Listan sisältö on esitetty alla.

Yleistä

- Sijaitseeko suunnittelukohde esteettömyyden erikoistason alueella? -> Käytetäänkö esteettömyyden erikoistason vai perustason kriteerejä

Suojatie

- reunatuen kohtisuoruus suojatiehen nähden
- reunatuen korkeus / luiskaus: eri liikkujaryhmien huomioiminen
- jalkakäytävän kaltevuus suojatien kohdalla
- huomiolaatta-alue tai varoitusalue



Julkinen

27.1.2023

- riittävä tummuuskontrasti
- riittävä valaistus
- keskisaarekkeen mitoitus
- suojatiemerkin sijainti
- liikennevalon painonapin sijainti
- liikennevalojen ääniopastus
- ks. SuRaKu-ohjekortit 1 Suojatiet ja jalkakäytävät, 2 Kävelykadut ja aukiot sekä esteettömyyskriteerit 1 Suojatien reunatuki, 4 Opaslaatat ja ohjaava materiaali, 5 Erotteluraidat, 9 Suojatiemerkinä, 12 Painonappipylväs, 13 Suojatiemerkkipylväs, 16 Suojatien keskisaareke ja 18 Varoitusalueet

Kulkuväylät ja pinnat

- leveys
- vapaa korkeus
- jalankulun ja pyöräliikenteen sekä moottoriajoneuvoliikenteen erottelu, erottelun toteutustapa, leveys ja materiaali
- kulkuväylän materiaali
- sivu- ja pituuskaltevuus
- riittävä valaistus
- sadevesikourujen sijoittaminen
- opaslaattojen ja ohjaavien raitojen tarve ja toteutustapa
- kalusteiden sijoittaminen ja kalusteiden tyyppi
- ks. SuRaKu-ohjekortit 1 Suojatiet ja jalkakäytävät, 2 Kävelykadut ja aukiot, 5 Puistokäytävät ja levähdyspaikat sekä esteettömyyskriteerit 4 Opaslaatat ja ohjaava materiaali, 5 Erotteluraidat, 7 Sadevesikourut ja -kaivot, 8 Kulkupinnat, 15 Pollarit ja ajoesteet jalankulkualueilla ja 18 Varoitusalueet



Julkinen

27.1.2023

Törmäysvaaralliset kohteet

- ensisijaisesti törmäysvaarallisten kohteiden välttäminen (esim. jalkakäytävällä sijaitsevat valaisinpylväät, puut, muut rakenteet)
- varoitusalueet ja -kaiteet kohteiden ympärillä
- ks. SuRaKu-ohjekortit 1 Suojatiet ja jalkakäytävät sekä esteettömyyskriteerit 11 Kaiteet ja 18 Varoitusalueet

Tasoerot (luiskat, portaat ym.)

- tarvittavat varoitusalueet ja opaslaatat
- portaiden ja luiskien sijoittaminen
- portaiden ja luiskien muoto
- riittävä valaistus
- luiskan pituuskaltevuus
- leveys
- välitasanteiden tarve ja mitoitus
- materiaali
- suojareunusten ja -kaiteiden tarve ja mitoitus
- sulanapitojärjestelmän tarve
- portaiden mitoitus
- käsijohteen mitoitus
- hissien mitoitus
- ks. SuRaKu-ohjekortit 1 Suojatiet ja jalkakäytävät, 2 Kävelykadut ja aukiot, 3 Tasoerot sekä esteettömyyskriteerit 2 Ulkoportaot, 3 Luiskat, 4 Opaslaatat ja ohjaava materiaali, 8 Kulkupinnat, 10 Käsijohteet, 11 Kaiteet ja 18 Varoitusalueet

Levähdyspaikat



Julkinen

27.1.2023

- levähdyspaikkojen (istuimien) välimatka toisistaan: tämä huomioitava kaikessa suunnittelussa
- istuimien mitoitus ja tyyppi
- levähdyspaikkojen sijoittaminen kulkuväyliin ym. nähden
- vapaa tila levähdyspaikoilla
- kalusteiden tummuuskontrasti
- ks. SuRaKu-ohjekortit 5 Puistokäytävät ja levähdyspaikat sekä esteettömyyskriteerit 14 Istuimet

Pysäkkialueet

- pysäkkialueen hahmotettavuus ja tunnistettavuus
- odotustilan/pysäkkialueen materiaali
- pysäkkialueen sivu- ja pituuskaltevuus
- kulkuväylien mitoitus
- pysäkkikorokkeen mitoitus (reunatuen korkeus)
- pysäkkikorokkeen varoitusalue
- muut varoitusalueet ja opaslaatat
- varusteet (katos, opasteet, istuimet, roska-astia) sekä niiden mitoitus
- opasteet
- ks. SuRaKu-ohjekortit 7 Pysäkkialueet sekä esteettömyyskriteerit 4 Opaslaatat ja ohjaava materiaali, 6 Pysäkkikorokkeet, 8 Kulkupinnat ja 18 Varoitusalueet



Esteettömät autopaikat

- merkitsemistapa
- pysäköintiruudun mitoitus
- pysäköintiruudun kaltevuus
- esteetön ja turvallinen siirtyminen jalkakäytävälle
- ks. SuRaKu-ohjekortit 4 Julkiset piha-alueet

Opasteet

- vapaa tila
- opasteiden korkeus
- kirjasinkoko
- opasteen rakenne
- törmäysturvallisuus
- ks. SuRaKu-ohjekortit 2 Kävelykadut ja aukiot, 5 Puistokäytävät ja levähdyspaikat sekä esteettömyyskriteerit 17 Kohokartta

Lisäksi tilapäisten liikennejärjestelyjen suunnittelussa ja toteutuksessa hyödynnetään SuRaKu-ohjekorttia 8 Tilapäiset liikennejärjestelyt. Julkisten piha-alueiden suunnittelussa hyödynnetään SuRaKu-ohjekorttia 4 Julkiset piha-alueet. Leikkipaikkojen suunnittelussa hyödynnetään SuRaKu-ohjekorttia 6 Leikkipaikat. Asemaympäristön suunnittelussa voidaan hyödyntää Asemaympäristön esteettömyyssuunnitteluohjetta (sujuva.info).

5 Esteettömyyden palauteprosessin kehittäminen

Hankkeen yhtenä tavoitteina oli kehittää esteettömyyspalautteiden keräämistä ja käsittelyä Imatran kaupungissa. Hankkeessa laadittiin palautelomake, joka mahdollistaa esteettömyyspalautteiden antamisen sekä verkossa että paperilomakkeella. Palautelomake on tarkoitettu yhdistyksille, vammais- ja vanhusneuvostoille ja muille vastaaville tahoille, jotka käsittelevät esteettömyysasioita laajemmin. Lomakkeella on mahdollista ilmoittaa esimerkiksi esteettömyyskartoituksessa tai kokoustyöskentelyn aikana havaittuja esteettömyyspuutteita, jotka sijoittuvat Imatran kaupungin katualueille.

Imatran kaupunki toimittaa lomakkeen vanhus- ja vammaisneuvostoille käyttöön sekä eteenpäin yhdistyksille välitettäväksi. Kaupungin verkkosivuilla lomakkeeseen voi vastata sähköisesti.



6 Joukkoliikenteen esteettömyyden ja saavutettavuuden kehittäminen

6.1 Joukkoliikenteen nykytila

Hankkeen aikana järjestettiin Imatran joukkoliikenteen esteettömyyttä ja saavutettavuutta koskeva kysely. Kysely oli avoinna 21.11-4.12.2022, ja siihen oli mahdollista vastata sekä verkossa että paperilomakkeella. Kysely oli suunnattu kaikille ikäryhmille. Kyselyyn vastanneiden kesken arvottiin matkakortteja Imatran joukkoliikenteeseen.

Kyselyn painopisteenä oli kaikille sujuvat liikkumismahdollisuudet joukkoliikenteessä. Kyselyn tavoitteena oli löytää erilaisia keinoja joukkoliikenteen käytön edistämiseen ja helpottamiseen etenkin esteettömyyden näkökulmasta.

Kyselyyn saatiin yhteensä 214 vastausta, jotka kaikki jätettiin verkkokyselyn kautta. Suurin osa vastaajista (69 %) oli 18–64-vuotiaita, 15 % oli alle 18-vuotiaita, 12 % oli 65–74-vuotiaita ja 4 % oli yli 75-vuotiaita. Vastaajista kuusi käytti avustavia liikkumisvälineitä (esim. rollaattori, pyörätuoli), neljä oli näkörajoitteisia, kolmella oli kuulovamma ja 15 kulki usein lastenvaunujen kanssa. Vastaajista suurin osa käytti joukkoliikennettä viikoittain.

Vastaajista suurin osa oli sitä mieltä, että joukkoliikenteestä tulisi saada tietoa kotiin jaettuna joukkoliikenneaikatauluna, kaupungin verkkosivuilta ja älypuhelimien ladattavasta sovelluksesta. Joukkoliikenteen käytössä vastaajia mietitytti etenkin, mistä joukkoliikenteen aikataulut ja reittitiedot tai pysäkin sijaintitiedot löytyvät, paljonko lippu maksaa ja mistä lippu ostetaan. Kynnyksenä joukkoliikenteen käytölle vastaajat kokivat, että pysäkki sijaitsee liian kaukana kotoa tai määränpäästä, joukkoliikenteen tarjontaa ei tunneta riittävän hyvin, pysäkillä odottaminen on vaikeaa tai epämiellyttävää ja linja-autoon nouseminen ja sieltä poistuminen on vaikeaa.

Joukkoliikennettä käytettäisiin vastaajien mielestä enemmän, jos tiedotus aikatauluista, reiteistä ja lipputuotteista olisi parempaa ja käytössä olisi esteettömiä linja-autoja. Aikataulu- ja reittitiedot koetaan nykyisellään vaikeasti luettaviksi sekä tulkittaviksi, eikä hinta-



Julkinen

27.1.2023

ja maksutapatietoja ole esitetty selkeästi. Esteettömällä linja-autolla tarkoitettiin sekä matalalattialinja-autoja että esteettömiä pysäkkiympäristöjä.

Kyselyyn sai jättää avointa palautetta pysäkeistä ja Imatran joukkoliikenteestä. Pysäkkejä koskevissa avoimissa palautteissa esiin nousi usein katoksien ja penkkien tarpeet. Muissa avoimissa palautteissa toistuivat muun muassa aikatauluihin liittyvät asiat.

Kyselyn tulokset esiteltiin vammaisneuvoston kokouksessa 14.12.2022 ja vanhusneuvoston kokouksessa 20.12.2022. Vammaisneuvoston kokouksessa todettiin, että linja-autoaikataulut eivät ole saavutettavia, eivätkä lukuohjelmat osaa lukea aikatauluja. Linja-autojen kuljettajista annettiin hyvää palautetta, ja heidän kerrottiin auttavan pyydettyä. Kokouksessa kävi ilmi, että kaikki asianomaiset eivät ole tietoisia eläkeläiskortista, jolla saa alennusta joukkoliikenteen palveluista.

Vanhusneuvoston kokouksessa nousi esille, että linja-autoihin ei aina uskalleta mennä, koska linja-auto lähtee liian nopeasti liikkeelle ja aiheuttaa kaatumisriskin matkustajalle, joka ei ehdi istumaan. Niiaavien linja-autojen osalta todettiin, että kaikilla pysäkeillä "niiaus" ei ole mahdollista puutteellisten reunakivien vuoksi. Niiaava linja-auto auttaisi linja-autoon nousemista ja sieltä poistumista.

6.2 Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet

Joukkoliikennekyselyn sekä vammais- ja vanhusneuvostojen kokouksien pohjalta laadittiin kehittämistoimenpiteet joukkoliikenteen parantamiseksi muun muassa esteettömyyden ja viestinnän osalta. Kehittämistoimenpiteet on jaettu aihealueittain.

Viestintä ja vuorovaikutus

1. Aikataulujen saavutettavuus: Tarkistetaan, että saavutettava ja lukuohjelmilla luettavissa oleva linja-autojen aikataulutieto löytyy verkkosivuilta loogisesta paikasta ja että samasta paikasta löytyy myös lippujen hintatiedot ja tieto, mistä ja miten lippu on ostettavissa.
2. Reittioppaan kehittäminen: Kehitetään reittiopasta yksinkertaisemmaksi käyttäjälle. Reittiopas toimii



Julkinen

27.1.2023

älypuhelinsovelluksessa ja selaimessa. Hyödynnetään hyviä esimerkkejä, mm. HSL:n ja Tampereen seudun reittioppaat. Toimenpiteen toteutuksen aikajänne on pitkä.

3. Aikatauluista tiedottaminen: Tiedotetaan esim. paikallislehdessä mistä joukkoliikenneaikataulut löytyvät. Jatketaan joukkoliikenneaikataulujen jakamista koteihin ja palvelupisteissä.

4. Eläkeläiskortti tutuksi: Esitellään eläkeläiskortti ja sen myötä saatavat alennukset joukkoliikenteen palveluihin paikallislehdessä ja yhdistysten tapahtumissa säännöllisin väliajoin tietoiskutyypisesti (esim. kerran vuodessa).

5. Joukkoliikenne tutuksi: Järjestetään esimerkiksi vanhus- ja vammaisneuvostojen kanssa tapahtuma, jossa käydään yhdessä tutustumassa joukkoliikenteeseen. Matkaan lähdetään tietyltä pysäkiltä, käydään läpi matkan eri vaiheet: mm. kuinka aikatauluja luetaan ja mistä ne löytyvät, kuinka linja-autossa maksetaan, miten linja-autosta jäädään pois. Matkan päätepisteessä voi olla esim. kahvittelu, jossa käydään matkaa ja siihen liittyviä asioita yhdessä läpi. Tapahtumalla on tarkoitus kannustaa muun muassa iäkkäitä joukkoliikenteen pariin.

Pysäkkien esteettömyys

1. Pysäkkien esteettömyyden kartoitus: Kartoitetaan pysäkkien esteettömyys ja tehdään tarvittavat toimenpiteet esteettömyyden parantamiseksi pysäkeillä. Huomioidaan etenkin esteettömyyden tarkistuslistassa esitetyt pysäkkialueiden kriteerit.

2. Pysäkkien toimivuus esteettömällä kalustolla: Huomioidaan pysäkkien mitoituksessa, että esteetön linja-autokalusto pystyy käyttämään pysäkkejä ja ajamaan riittävän lähelle pysäkkiä, jotta kyytiin nouseminen ja kyydistä poistuminen on esteetöntä ja sujuvaa.

Kaluston esteettömyys

1. Lisätään tarpeen mukaan esteetöntä kalustoa kaupungin joukkoliikenteeseen ja pyritään parantamaan nykyisen kaluston esteettömyyttä: Käydään läpi nykyistä kalustoa ja tehdään tarvittavia ja mahdollisia parannuksia kaluston esteettömyyteen liittyviin asioihin.



Julkinen

27.1.2023

Muut toimenpiteet

1. Lisätään linja-autoihin kuulutukset auttamaan oikealla pysäkillä pois jäämistä ja poisjäännin ennakointia: lisätään linja-autoihin automaattiset kuulutukset pysäkkien kohdille siten, että kuulutuksen tullessa matkustajien on hyvä alkaa valmistautumaan linja-autosta poistumiseen.
2. Asennetaan sähköisiä aikataulunäyttöjä pysäkeille, ainakin pääpysäkeille ja vilkkaimmin käytetyille pysäkeille.



7 Jatkoimenpiteet

Esteettömyyttä edistävän toimintamallin jalkauttamiseksi Imatran kaupungille suositellaan seuraavia jatkotoimenpiteitä:

- Raportissa esitettyjen esteettömän ympäristön parantamistoimenpiteiden (luku 3) toteuttaminen yksittäisinä kohteina tai perusparannushankkeiden yhteydessä.
- Esteettömyyden erikoistason alueiden hyödyntäminen suunnittelussa.
- Esteettömyyden tarkistuslistan käyttöönotto: sen jakaminen kaupungin suunnittelijoille ja suunnitelmien tarkastajille sekä perehdytys sen käyttöön.
- Palautelomakkeen toteuttaminen verkkoon ja paperilomakkeen jakelu vanhus- ja vammaisneuvostoille.
- Raportissa esitettyjen joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteiden (luku 6) toteuttaminen.



Lähteet

Esteettömän rakentamisen SuRaKu-ohjeet. Viitattu 22.12.2022. Saatavissa: <https://helsinkikaikille.hel.fi/ohjeita-esteettomyyden-toteuttamiseen/valtakunnalliset-ulkoalueita-koskevat-ohjeet/#esteettoman-rakentamisen-suraku-ohjeet>

Sosiaali- ja terveysministeriö. 2005. Esteettömien julkisten alueiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon ohjeistaminen katu, viher- ja piha-alueilla (SuRaKu-projekti). Viitattu 22.12.2022. Saatavissa: https://www.hel.fi/static/hki4all/ohjeet/SURAKU_Loppuraportti.pdf

Sujuva.info

