

Asia: VN/26048/2021

Lausuntopyyntö liikenteen esteettömyysvisiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme lämpimästi liikenteen esteettömyysvision valmistelua. Erityisesti kiitämme arvokehälle nostettuja neljää arvoa (käyttäjäkokemus, esteetön matkaketju, moniaistisuus ja yhteistyö).

Haluamme samalla esittää jatkotyöhön liittyen, että vielä tässä vaiheessa ennen lopullisen vision julkaisemista, toivomme jäljellä olevan aikataulun mahdollistavan sellaisen aidon iteraation, jonka myötä visiota voidaan vahvistaa entisestään nostamalla osaksi visiota mukaan (1) universaali suunnittelu viitekehystenä saavutettavuuden rinnalle; (2) palvelumuotoilu esteettömyyden toteutumisen mahdollistavana menettelytapana; sekä (3) liikenteen rauhoittaminen, eli jalankulkijoiden ja polkupyörällä liikkuvien ja erityisesti lasten näkökulmista kumpuava tarve sekä rauhoittaa että parantaa arkista fyysistä katu- ja liikenneympäristöä laadullisesti.

Lisäksi toivomme painokkaasti, että lopullisessa visiossa lausutaan ääneen se, että liikenneympäristö on julkishyödyke. Siksi liikenneympäristön tulee tukea jokaisen – mukaanlukien lasten, joiden ääni hyvin usein jää kuulumattomiin – oikeutta liikkua aktiivisesti, kestävästi ja turvallisesti. Kaikkien yhteisessä liikenneympäristössä liikkumisen on oltava paitsi esteetöntä myös turvallista, sujuvaa ja miellyttävää kaikilla kulkutavoilla, mukaanlukien kävellen ja polkupyörällä. Näemme, että liikenteen esteettömyysvisio voi osaltaan tukea näitä tavoitteita, kunhan nämä tavoitteet huomioidaan ja lausutaan ääneen.

(1) KAIKILLE SUUNNITELTU: UNIVERSAALIN SUUNNITTELUN VIITEKEHYS

Universaalin suunnittelun periaate, joka tunnetaan myös englanninkielisillä termeillä "Universal Design" ja "Design for All", koskee niin tuotteita, palveluja, tiloja, ympäristöjä kuin erilaisia järjestelmiä, mukaanlukien liikenteen käyttöliittymiä ja käytänteitä. Universaalin suunnittelun

lähtökohtana on, että kaikki edellä mainitut elämänalueet ovat mahdollisimman monen saavutettavissa ja esteettömästi käytettävissä.

Esteettömyydellä viitataan perinteisesti siihen, että fyysisessä maailmassa oleva ympäristö, palvelu, käyttöliittymä jne. on saavutettava henkilöille, joilla on vamma tai erityistarve.

Esteettömyys on myös universaalien suunnittelun ytimessä. Johtoajatuksena on, että esteettömyyden tulee toteutua normina joka paikassa ja palvella kaikkia ihmisiä. Esteettömyyttä ei siten nähdä universaalien suunnittelun näkökulmasta katsottuna pelkästään erityisryhmien huomiointina erillisinä "esteettömyysaarekkeina". Erityistarpeet lakkaavat universaalien suunnittelun näkökulmasta olemasta pelkkiä erityistarpeita, kun ratkaisut palvelevat kokonaisuutena kaikkia, myös erityisryhmiä ja heitä toki aivan erityisesti. Liikennenympäristöön sovellettuna tämä voi tarkoittaa esimerkiksi rampin rakentamista portaiden sijaan – sillä vaikka kaikki joutuvatkin kulkemaan pidempää reittiä nopeamman porrasratkaisun sijaan, rampi palvelee paremmin kaikkia yhteisesti.

Merkittävimpana erona perinteiseen saavutettavuusajatteluun nähden on, että saavutettavalla suunnittelulla pyritään varmistamaan esteettömyys, eli käytettävyys nimenomaan erityisryhmille. Nähdäksemme myös tämä on tärkeää emmekä millään muotoa halua sulkea erityisryhmiä ulos tai ehdottaa mitään sellaista, mikä heikentäisi erityisryhmien oikeutta saavutettavaan suunnitteluun. Päinvastoin – nähdäksemme universaali suunnittelu tulee nostaa perinteisen saavutettavuusajattelun rinnalle osaksi liikenteen esteettömyysvisiota. Kävellessä ja polkupyörällä liikkuvat ihmiset, kuten myöskään lapset, eivät muodosta vammaan tai erityispiirteeseen perustuvia erityisryhmiä, mutta he kaikki hyötyisivät valtavasti siitä, että esteettömyysvisiossa liikenteen esteettömyys nähtäisiin inklusiivisesti jokaista ihmistä palvelevana yhteisenä asiana.

Universaalien suunnittelun kolme tärkeintä periaatetta ovat esteettömyys, ihmisyhteisöjen toiminnassa aina läsnäolevan monimuotoisuuden hyväksyminen ja käyttäjälähtöisyys. Muita universaalien suunnittelun periaatteita ovat esimerkiksi joustavuus, ymmärrettävyys ja virheiden välttäminen. Haluammekin kiittää, että kommentoitavana oleva liikenteen esteettömyysvisio sisältää monia näistä teemoista ja ne löytyvät jo valmiiksi vähintäänkin implisiittisesti vision sisältä. Kuitenkin nähdäksemme visio kaipaa tässä vaiheessa vielä rahtusen lisää universaalien suunnittelun esille tuomista ja avaamista kaikille. Toivomme, että kommenttimme osaltaan voivat auttaa tämän äänen löytämistä lopullista visiota hiottaessa.

Näistä näkökohdista ponnistaen, toivomme myös, että polkupyörällä liikkuvat huomioitaisiin paremmin lopullisessa visiossa osana esteettömyyden kehittämistä. Sen paremmin taustamuistiossa kuin visiota esittelevässä PowerPoint -esityksessä (joka huom. ei ole esteetön formaatti, kuten esimerkiksi PDF, vaan käyttäjäkokemuksena Mac-ympäristössä kaukana esteettömästä) ei mainita pyöräliikennettä tai pyöräilyä sanallakaan. Tämä on usein asioiden normaali tila, johon edustamamme liikennemuodon edunvalvojina olemme hyvin tottuneita, mutta haluaisimme esittää

toivomuksen, että vision lopullisessa versiossa myös pyöräliikenne mainitaan eksplisiittisesti osana kokonaisuutta.

(2) PALVELUMUOTOLU MAHDOLLISTAA UNIVERSAALIN SUUNNITTELUN

Keskeinen väline, jolla universaalien suunnittelun tavoitteet voidaan toteuttaa, on palvelumuotoilu. Suunnittelumenetelmänä palvelumuotoilu keskittyy optimoimaan ja parantamaan palveluiden, tilojen, ympäristöjen jne. käyttäjäkokemusta ja toimivuutta. Palvelumuotoilu lähtee liikkeelle erilaisten käyttäjäryhmien tunnistamisesta, pyrkii ymmärtämään heidän tarpeitaan ja odotuksiaan sekä luomaan palveluja, jotka vastaavat näitä moninaisia erilaisia tarpeita ja odotuksia mahdollisimman hyvin.

Samalla palvelumuotoilun tavoitteena on luoda palveluita, tiloja, ympäristöjä ja sovelluksia, jotka eivät ainoastaan vastaa minimitasolla käyttäjien tarpeisiin, vaan myös proaktiivisesti tarjoavat heille myönteisen ja käyttäjäystävällisen kokemuksen.

Mitä universaalien suunnittelun periaatteiden ja palvelumuotoilun soveltaminen käytännössä tarkoittaa Liikenteen esteettömyysvision kannalta? Katu- ja liikenneympäristöön sovellettuna edellä sanottu merkitsee, että kaikki kadut, liikenneväylät, -välineet ja -palvelut tulee suunnitella lähtökohtaisesti esteettömiksi ja ymmärrettäviksi kaikille. Esteettömyyden tulee toteutua normina joka paikassa eikä vain erityisryhmille siellä täällä tarjottavina erillisinä kapeina saarekkeina.

Näin ajateltuna esteettömyys palvelee lähtökohtaisena suunnittelunormina kaikkia. Kaikki käyttäjät huomioiva suunnittelu tunnistaa ihmisten liikkumisen moninaiset tarpeet. Periaate on, että kaikki kadut, tiet, väylät ja liikkumispalvelut johtavat turvallisesti, esteettömästi ja saavutettavasti elämän tärkeisiin paikkoihin kaikilla kulkutavoilla.

Tällaisia "elämän tärkeitä paikkoja" ovat: asuinkiinteistöt, työpaikat, asiointikohteet (mm. kaupat, liikkeet, kauppakeskukset, kahvilat, ravintolat, hotellit, jne.), vapaa-ajan kohteet (mm. kulttuurin, liikunnan ja urheilun areenat, uimarannat, virkistysalueet, leikki- ja leikkipuistot jne.), julkiset palvelut (mm. päiväkodit, koulut, oppilaitokset, sairaalat, terveyskeskukset, kirjastot jne.), julkinen liikenne (mm. matkakeskukset, asemansaadut, joukkoliikennepysäkit jne.) sekä kaikki niihin johtavat ja niiden väliset väylät, tilat ja rakennetut ympäristöt, joita pitkin ihmiset liikkuvat kävellen ja polkupyörällä.

Kertauksena vielä universaalien suunnittelun kolme pääperiaatetta, joita käytännössä on mahdollista lähestyä palvelumuotoilun keinoin:

1. Esteettömyys / saavutettavuus: Suunnittelussa otetaan huomioon eri käyttäjien tarpeet ja kyvyt. Tämä tarkoittaa mm. helppokäyttöisyyttä, lähtökohtaista esteettömyyttä ja visuaalista selkeyttä. Liikenneympäristöön sovellettuna tulee esimerkiksi aina pohtia, miten lapset aidosti huomioidaan liikenneympäristön muotoilussa. Lapsille suunniteltu on usein hyvä kaikille muillekin. Sama koskee usein myös erityisryhmiä.

2. Monimuotoisuuden hyväksyminen: Ihmisten erilaisuus tunnustetaan ja tunnustetaan. Pyritään muotoilemaan kaikista tuotteista, palveluista, tiloista ja ympäristöistä kaikille sopivia. Liikenneympäristöön sovellettuna tämä voi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että pyörätiet suunnitellaan ja toteutetaan sellaisiksi, että niiden käyttö on mahdollista ja turvallista kaikille alkaen lapsista ja ulottuen myös täysin kokemattomiin aikuisiin.

3. Käyttäjälähtöisyys: Miellyttävä käyttäjäkokemus (User Experience, UX) on keskeinen osa kaikkia suunnitteluprosesseja alusta loppuun asti. Liikenneympäristöön sovellettuna tämä edellyttää, että kaikkien yhteisessä liikenneympäristössä liikkumisen on oltava paitsi turvallista myös sujuvaa ja miellyttävää kaikilla kulkutavoilla.

(3) LIIKENTEEN RAUHOITTAMINEN: TURVALLISUUS, SUJUVUUS & MIELLYTTÄVYYS

Liikenneympäristössä liikkumisen on oltava paitsi esteetöntä myös turvallista, sujuvaa ja miellyttävää kaikilla kulkutavoilla, mukaanlukien kävelen ja polkupyörällä. Liikenteen esteettömyysvisio voi osaltaan tukea näitä tavoitteita, jolloin myös esteettömyyden saavuttaminen kaikkia hyödyttävänä lähtökohtaisena suunnittelunormina on helpompaa.

Siksi näemme tärkeänä, että lopullisessa visiossa tuodaan esteettömyyden rinnalla esille esteettömyyden toteutumista tukevia keskeisiä rinnakkaisia arvoja, jotka liittyvät siihen, että liikenneympäristö on julkishyödyke. Julkishyödykkeiden tavoitteena on edistää yhteistä hyvinvointia ja tasa-arvoa tarjoamalla kaikille kansalaisille tiettyjä peruspalveluita ja etuja, joista hyötyvät kaikki. Julkishyödykkeitä tarjotaan kaikille riippumatta maksukyvyistä ja niitä rahoitetaan yhteisistä verorahoista.

Niinpä esteettömyyden rinnalla on nähdäksemme välttämätöntä korostaa, että liikenneympäristön on oltava kaikkien yhteistä. Jotta liikenneympäristö voi aidosti olla kaikille yhteistä, siellä liikkumisen on oltava paitsi esteetöntä, myös turvallista, sujuvaa ja miellyttävää kaikilla kulkutavoilla.

Kaikki käyttäjät huomioiva suunnittelu ei ohjaa jalankulkijoiden tilaan potkulaudoilla ja pyörällä kulkevia. Suomessa on pitkä perinne yhdistää kävely ja pyöräily samoille väylille. Mm. sähköiset kulkuneuvot ovat muuttaneet tätä aiempaa tilannetta ratkaisevasti. Uudessa tilanteessa on

mietittävä uudelleen, miten kaikki käyttäjät saadaan sovitettua rajalliseen tilaan esteettömästi, sujuvasti, turvallisesti ja miellyttävästi.

Eryityisesti sähköpotkulaudat ovat paljastaneet perinteisen katuinfrastruktuurin toimivuuden tai toimimattomuuden. Olemme kaikki uudessa tilanteessa. Samalla tämä on vasta alkupiste käynnissä olevalle muutokselle: Mitä enemmän ihmiset omaksuvat uusia mikroliikkumisen välineitä, sitä korostuneempi tarve on erottaa ja pyhittää nimenomaan jalankulkijoiden oma tila.

Kaduilta on vaikeaa löytää uutta tilaa. Lisätila täytyy ottaa jakamalla olemassa olevaa tilaa uudella tavalla. Toisaalta liikenteen rauhoittamisen keinoin voidaan jonkin verran "luoda" lisää tilaa kaduille. Rajallisessa katutilassa on aina tehtävä valintoja. Jotta liikenteen esteettömyysvisio voi aidosti toteutua, sen tulee sisältää myös edellä kuvailtu ajatus liikenneympäristön rauhoittamisesta hitaimpien kulkijoiden tarpeiden huomioimiseksi.

Kertauksena vielä liikenteen rauhoittamisen kolme pääperiaatetta, joiden avulla on mahdollista tukea esteettömyyden toteutumista katu- ja liikenneympäristössä:

1. Turvallinen: Fyysisen liikenneympäristön tulee aina tukea tilaan sopivia nopeuksia. Liikutaan hitaimman kulkumuodon ehdoilla tai erotellaan kulkumuodot toisistaan.
2. Sujuva: Kaikkien kulkumuotojen reitit ovat jatkuvia, ennakoitavia ja selkeästi ymmärrettäviä. Yksityiskohdat, kuten esimerkiksi reunakivien, luiskien, liikenteenjakkajien jne. toteutustavat ovat liikenteen esteettömyyden kannalta ratkaisevan tärkeitä.
3. Houkutteleva: Universaalien suunnittelun periaate: tuotteet, palvelut, tilat, ympäristöt jne. ovat mahdollisimman monen saavutettavissa ja kaikkien käytettävissä.

Lausunnon kokoamisessa on hyödynnetty mm. teoksia "Curbing Traffic", Melissa & Chris Bruntlett, 2021 ja "Movement", Thalia Verkade ja Marco de Brömmelstroet, 2022 sekä Smart Growth Americanin eri "Complete Streets" -julkaisuja.

MUUTA LAUSUTTAVAA

Esimerkkejä erityisryhmistä, joilla polkupyörä voi olla tärkeä osa matkaketjuja:

- Lihas- tai hermostosairaidesta kärsivä (esim. MS-tauti), joka voi liikkua sujuvasti kolmipyöräisellä pyörällä, jossa voi olla sähköavustus. Vaihtoehtoisesti kulkuvälineenä voi olla sähkömopo.

- Käsipyörien käyttäjät

- Perhe, jossa on liikuntarajoitteinen lapsi. Tällöin tavallinen pyörä istuimella tai tavarapyörä voivat olla tärkeitä kulkuvälineitä. Myös isommat pyöräkärret ovat yksi vaihtoehto näissä tilanteissa.

Nyt esimerkiksi rautatieasemilla on iso pullonkaula hisseissä. Hisseistä tehdään liian lyhyitä, jolloin niihin ei sovi kaikki monet pyörät, vaikka ne sopisivat osaan junakalustosta. Erityispyörien pysäköinti on myös hankalaa ja/tai turvatonta.

Ratatekniset ohjeissa (osa 16, RATO16) "Väylät ja laiturit" esitetään vaatimukset ja suositukset matkustajalaitureiden sekä asema-alueiden väylien suunnittelulle ja rakenteille. Kyseisessä RATO16:ssa on otettu huomioon esteettömyys reittien suunnittelussa ja opastuksessa sekä asema-alueen käytössä. RATO16 on päivitetty edellisen kerran vuonna 2017 ja lisäpäivitykset olisivat tarpeen, jotta esteettömyys tulisi aidosti huomioitua jo suunnittelupöydällä. Esimerkiksi mainittakoon kohta, jossa määritellään kohtisuoraan rataa olevien portaiden etäisyys laiturin vaara-alueen laiturin puoleiseen reunaan nähden. Nyt se on määritetty 4 metriksi, mutta mistä kohdasta tämä 4 metriä lasketaan - katsotaanko se portaiden kärjestä vai siitä kohdasta, missä portaat rakenteellisesti alkavat? Poikkileikkauskuva tässä yhteydessä edistäisi hyvää suunnittelua.

Myös luiskien pituuteen ja pituuskaltevuuteen olisi hyvä kiinnittää huomiota ja päivittää niiden ohjeistuksia. Nyt RATO16 ohjaa luiskan suositeltavaksi pituuskaltevuudeksi 5% tai loivemman. Mitään pituutta luiskalle ei ole kuitenkaan määritetty RATO16:ssa. Sujuva.infossa 5% pituuskaltevuusluiskan suosituspituus on 9,6m, jonka jälkeen olisi hyvä olla 2m välitasanne. Vastaavaa määritystä olisi hyvä pohtia lisättäväksi myös RATO16:n, sillä pitkä luiska on pyörätuolin käyttäjälle ja/tai avustajalle vaikea etenkin talvella. Myös erilaisten pyöräyhdistelmien sujuva liikuttaminen on helpompaa, kun luiskat ovat hyvin suunniteltuja ja käyttäjäystävällisiä. Määrittelyn tulisi olla myös muodoltaan jotain muuta kuin "suositus", jolloin ohjeet oikeasti ohjaavat suunnittelua.

RATO16 ottaa kantaa myös hissien minimimittoihin, jotka ovat sujuvan käyttämisen sekä pyöräliikenteen kannalta liian pieniä. Tämä vaatisi myös tarkastelua ja päivittämistä pyörien realistisen pituuden suhteen.

Yleistä rakennesuunnittelua ohjaa myös YTE ja SFS-kirjasto ja myös näihin olisi hyvä lisätä maininnat suunnittelussa käytettävistä minimimitoista, jos halutaan aidosti esteetöntä, kestävää ympäristöä edistää.

Tulenheimo Martti
Pyöräliitto ry