

# Saadut kannanotot

## Eläkeläisten Helsingin Aluejärjestö ry

Ratikkaliikenteen muutokset

Helsingin kaupungilla on suunnitelmia raitiovaunuliikenteen nopeuttamisesta. Suunnitelmat koskevat mm. liikennevalojärjestelyjä sekä pysäkkien poistamisia tai siirtoja.

Raitiovaunu on ikäihmiselle mukava kulkuväline, koska se kulkee tasaisesti. Uusiin raitiovaunuihin on helppo nousta.

Kaupungin suunnitelmissa esitetään pysäkkejä poistettavaksi, erityisesti suunniteltuihin uusiin pikaraitiotielinjoihin liittyvillä yhteyksillä. Pysäkkien poistaminen ja siirrot voivat tehdä matkan pysäkillä liian pitkäksi vaikeasti liikkuvalla tai heikkokuntoiselle ihmiselle. Pysäkkien poistamisen sijaan nopeutta voidaan lisätä liikennevalojärjestelyillä. Nykyisinkin raitiovaunut seisovat liikennevaloissa paljon enemmän kuin pysäkeillä.

Tavoitteena tulisi olla, että ikäihmiset voivat mahdollisimman pitkään pysyä aktiivisina ja toimintakykyisinä. Joukkoliikenne auttaa ikäihmisiä osallistumaan harrastuksiin ja tapaamaan ihmisiä. Tämän vuoksi joukkoliikenteen käytettävyyttä pitäisi edistää, ei heikentää.

Helsingissä 24.11.2020

Eläkeläisten Helsingin Aluejärjestö ry

## Helsingin ja Uudenmaan näkövammaiset

### Raitioteiden pysäkkien ja ylityspaikkojen muutokset

Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry (jäljempänä HUN) ilmaisee kantansa raitioliikenteen kehittämisohjelman toimeenpanoon. HUN haluaa kiinnittää huomiota raitioteiden ylityspaikkojen turvallisuuteen ja pysäkkien palvelutason parantamiseen.

Ehdotetussa suunnitelmassa on uudenlaisia raitioteiden ylityspaikkoja, joissa jalankulkija on velvollinen väistämään raitiovaunua. HUN pitää välttämättömänä, että kyseisissä ylityspaikoissa toteutetaan:

- VAROVA-ohjaus,
- taktiilinen ohjausraita,
- hyvin kontrastoitu väritys,
- jalankulkijasaarekkeet

Suunnitelma sisältää toimenpiteitä pysäkkien palvelutason parantamiseen ja esteettömyyteen. HUN muistuttaa, että yhdenvertaisen ja turvallisen matkustajapalvelun edellytyksenä pysäkillä on:

- puhuva näyttötaulu,
- linjanumeron kuulutus,
- taktiilinen ohjausraita,
- hyvä valaistus

### **Raitioliikenteen sujuvuus ja jalankulkijaturvallisuus**

Näkövammaisten on mahdollon kuulonvaraisesti havaita yleisessä liikenteen hälyssä äänettömästi lähestyvää raitiovaunua, siksi ylityspaikkoihin on asennettava VAROVA-ohjausvalot äänimerkkeineen. HUN haluaa osallistua VAROVA-ohjauksen varoitusäänen kehittämiseen ympäristöön sopivaksi.

HUN esittää huolensa suunnitelmassa ehdotettuun ylityspaikan ruskean värin valintaan. Voimakkaasti heikkonäköisen henkilön kannalta riittävän kontrastin katupohjasta muodostaa jokin vaalea väri esimerkiksi keltainen, joka ei tuo mieleen suojatien merkintää. Myös kiskojen suunnainen, taktiilinen ohjausraita on pakollinen ylityspaikan kohdalla.

HUN muistuttaa, että myös uudenlaisten ylityspaikkojen kohdalla tarvitaan välikorokkeet kiskojen kummallekin puolelle, erottamaan ylityspaikka muusta liikenteestä, jotta jalankulkijalla on mahdollisuus turvallisesti odottaa sopivaa ylityshetkeä.

### **Pysäkkien palvelutason parantaminen ja esteettömyys**

Pysäkkien näyttötaulujen sisältö on osalle näkövammaisista saavuttamaton. Pysäkillä saapuvan raitiovaunun linjannumero on kysyttävä vaunun sisältä, mikä hidastaa vaunun lähtemistä pysäkillä. HUN esittää näyttötauluihin painikkeella käynnistettävää puhutukea ja pysäkillä saapuvan linjan numeron kuuluttamista kaiuttimesta, joka on sijoitettu näkövammaisille tarkoitetun istumapaikan lähellä olevan oven kohdalle.

Valkoisen kepin kanssa liikkuminen pysäkkialueella on vaarallista, jos taktiiliset ohjausraidat puuttuvat. HUN huomauttaa, että ohjausraidat on asennettava tyyppipiirustusten mukaisina, jotta valkoisen kepin käyttäjä pysäkillä lähtiessään pääsee turvallisesti suojatielle.

Hyvä valaistus on tärkeä yksityiskohta turvallisen liikkumisen kannalta. HUN muistuttaa, että pysäkeillä olevat, kirkkaasti valaistut mainostaulut lisäävät merkittävästi häikäistymistä.

Helsingin ja Uuden Näkövammaiset ry

## **Helsingin vammaisneuvosto**

Vammaisneuvosto kiittää mahdollisuudesta antaa vammaisneuvoston kannanotto raitioliikenteen kehittämisohjelman toimeenpanoon. Ehdotettu suunnitelma sisältää muutoksia raitiotiepysäkkien järjestelyihin, kuten poistaa joitakin pysäkkejä, pidentää pysäkkivälejä ja siirtää muutamia pysäkkejä vaihtopaikkojen parantamiseksi. Lisäksi ehdotettuun suunnitelmaan kuuluu ajatus tuoda uudenlaisia jalankulkijan ylityspaikkoja, joissa jalankulkijan tulee väistää raitiovaunua ylittäessään kiskoalueen.

### **Kriittisyyttä pysäkkien vähentämiseen**

Vammaisneuvosto tiedostaa, että esityksessä on vastakkain kaksi tavoitetta, toisaalta lyhentää raitiotiellä kulkevien matka-aikaa vähentämällä pysäkkejä tai toisaalta tarpeen säilyttää pysäkit lähellä ja helposti käytettävissä. Vammaisneuvosto muistuttaa, että raitioliikennetien käyttämisen tulee olla edelleen mahdollista myös niille kaupunkilaisille, joille liikkuminen pysäkillä on eri syistä vaikeaa.

Vammaisneuvosto painottaa suunnitelmassa tärkeämpänä pitää raitiotiepysäkkien tiheys riittävänä, että kävelymatka pysäkiltä asiointikohteeseen ei muodostu liian pitkäksi. Vammaisneuvosto on kriittinen pysäkkien vähentämistä ja siten pysäkkivälien harventamista kohtaan.

Ihminen liikkuu pysäkiltä asiointiin, joten pysäkit tulee sijoittaa lähelle palveluja ja mahdollisimman tasaiseen maastoon, koska jyrkässä mäessä raitiovaunuun nousu ja poistuminen ovat liikkumisesteisille ja liikkumisen apuvälineitä käyttäville henkilöille todella hankalaa. Vammaisneuvostolla ei ole tietoa, millä perusteella poistettavat pysäkit on valittu, mitä palveluja poistettavien pysäkkien läheisyydessä on ja onko pysäkkien sijoitusta verrattu tavoitteellisiin esteettömiin reitteihin. Raitiotiepysäkkejä ei saa karsia esteettömyyden erityistason palvelukohteiden luota. Raitiovaunun käyttäminen mahdollistaa kaupunkilaisten omaehtoisen liikkumisen, vaikka kävelykyky olisi heikentynyt ja tarvitsee käyttää liikkumisessaan apuvälinettä. Joukkoliikenteen pysäkkivälien pidentäminen ei saa aiheuttaa sitä, että kaupunkilaiset tarvitsevat lisää erityisiä kuljetuspalveluja.

Erityisen tärkeää on, että uudet ja säilyvät raitiotiepysäkit rakennetaan tyyppiirustusten mukaan ja että niiden varustelua parannetaan niin, että niitä levennetään, korotetaan lähelle raitiotievaunun lattian tasoa, lisätään katos ja levähdyspenkki. Pysäkin helpon saavutettavuuden lisäksi pysäkiltä tulee päästä esteettä raitiovaunuun. Vammaisneuvosto edellyttää, että kaikki erikoistason alueella pysäkit on rakennettavat ja peruskorjattavat esteettömäksi ja muutkin pysäkit, jos käytössä on riittävästi tilaa.

### **Raitiotien uudenlaiset ylityspaikat turvallisiksi**

Vammaisneuvosto edellyttää, että raitiovaunupysäkeillä on ainakin toisessa päässä valo-ohjattu suojatie ja erikoistason alueilla pysäkeillä aina suojatiet molemmissa päissä, jotta jalankulkijat voivat varmistaa raitiotien turvallisen ylityksen. Moni on valmis kävelemään hitaastikin vähän pidemmän kautta, että hän voi ylittää tien turvallisesti valo-ohjatun suojatien kautta.

Raitiotien ylityskohdissa pitää erityisesti varmistaa raitiotien ylityksen esteettömyys. Raitiovaunupysäkkien päissä sijaitsevat suojatiet on kunnostettava samanaikaisesti raitiovaunupysäkkien korjausten kanssa tyyppiirustusten mukaisesti. Esteettömyyden toteutumisessa on edelleen valitettavaa sattumanvaraisuutta, jota pitää järjestelmällisesti korjata eri toimijoiden yhteistyöllä ja vastuulla.

Suunnitelma sisältää ehdotuksen raitiotien ylittävien liikennevalo-ohjaamattomien suojateiden muuttamista uudenlaisiksi ylityspaikoiksi. Uudenlainen raitiotien ylityspaikka tarkoittaa sitä, että katua ylittävä jalankulkija voi vapaammin valita kiskojen ylityspaikan, mutta joutuu omaehtoisesti väistämään raitiovaunua, eikä ylityspaikassa ole valo-ohjausta. Ehdotettuja ylityspaikkoja tulisi noin 80 paikkaan eri puolille kantakaupunkia. Ylityspaikoihin on suunniteltu turvatilaa, jossa kävelijä voi seistä ajoratojen ja raitiotien välissä.

Ilman liikennevalo-ohjausta oleva raitiotien ylityspaikka on erittäin turvaton henkilöille, jolla on erilaisia toimintakyvyn rajoitteita. Kaupunkilaisilla voi olla vaikeuksia havaita hiljaista tai lähes äänetöntä raitiovaunua, jos heillä on rajoitteita näkemisessä, kuulemisessa tai muita vaikeuksia,

kuten vaikea kääntää päätä moneen suuntaan, kun ylityksessä pitää varoa molemmista suunnista tulevia raitiovaunuja, sekä usein myös kahdella kaistalla kulkevia autoja.

Vammaisneuvosto esittää huolensa ja haluaa varmistusta sille, että raitiotien uudenaikaisiin ylityspaikkoihin tulevat turvalliset saarekkeet ovat esteettömät: riittävä saarekkeen leveys ja syvyys, esteetön korkeus, turvallinen materiaali ja että ne rakennetaan esteettömyyden erikoistason tyyppiirustusten mukaiseksi. Kapealla saarekkeella on hankalaa odottaa pyörällisen apuvälineen kanssa tai lastenvaunujen kanssa.

Helsingissä, 4.12.2020

Helsingin vammaisneuvosto

## Hermanni-Vallila seura

Hermanni-Vallila seura ry on marraskuussa 2020 käsitellyt Helsingin kaupungin suunnitelman muutoksiksi raitioteiden pysäkkeihin ja jalankulkijoiden radan ylityspaikkoihin

Uudenlaiset ylityspaikat on valittu seuraavin periaattein: Suojatie muutetaan ylityspaikaksi pääsääntöisesti vain raitiokiskoja kohdalla, ylityspaikassa ei ole liikennevaloja, ylityspaikassa on saarekkeet raitiotien ja ajokaistojen välissä, ja raitiotiepysäkin yhteydessä säilytetään ainakin yksi suojatie esteettömyyden takaamiseksi.

Vallilaan ehdotetut raitioteiden jalankuylitysten muutokset koskevat Hämeentien pysäkkejä Kurvin ja Paavalin kirkon välillä sekä Aleksis Kiven kadun Kotkankadun pysäkkiä ja Traverssikujan ylitystä.

Aleksis Kiven kadulla sijaitsevalle Kotkankadun pysäkille ja sen läheiselle suojatielle on ehdotettu ylityspaikkaa raitiotien yli. Hermanni-Vallila Seura pitää ehdotettuja ylityksiä toteuttamiskelpoisina. Suojatiet autokaistojen yli tulee suunnitelman mukaisesti säilyttää.

Hämeentiellä ylityspaikkaa raitiotien yli on ehdotettu pysäkeille Lautatarhankatu ja Vallilan varikko. Ylityspaikkaa koko tien yli on ehdotettu pysäkille Hauhon puisto. Kokonaan poistettavaksi on ehdotettu Vallilan varikon eteläpään kohdalla sijaitsevaa suojatietä, joka kulkee Vegankadun jatkeena.

Hermanni-Vallila Seura pitää Lautatarhankadun ja Vallilan varikon ehdotettuja raitioteiden jalankuylityksiä toteuttamiskelpoisina. Autokaistojen yli kulkisi yhä suojatie, ja pysäkeillä on lisäksi myös liikennevaloin ohjatut koko tien ylittävät suojatiet.

Hermanni-Vallila Seura vastustaa Hauhon puiston pysäkin ylityksen muuttamista koko kadun yli kulkevaksi ylityspaikaksi. Muutos tarkoittaisi sitä, että jalankulkija olisi väistämisvelvollinen koko kadun ylityksen ajan, sekä raitiovaunujen että autoliikenteen suhteen. Hämeentie on kuitenkin vilkasliikenteinen katu, jossa autojen ajonopeudet eivät aina noudata rajoituksia. Lisäksi Hauhon puiston pysäkki on tällä hetkellä aivan Vallilan ala-asteen kohdalla, eli tietä ylittää tältä kohdista runsas määrä lapsia. Erityisesti tästä syystä on Hauhon puiston pysäkin ylitys säilytettävä tavallisena suojatienä. Asiaa ei muuta se, että pysäkillä on tällä hetkellä myös valo-ohjattu suojatie.

Hauhon pysäkki on pysäkkiverkoston muutossuunnitelmissa merkitty siirrettäväksi pois kaarteesta, ilmeisesti kohti Vallilan varikkoa. Tämä siirto ei muuta sitä tosiseikkaa, että pysäkki on

Vallilan ala-asteen lähipysäkki. Kaikki pysäkin ylitykset on runsaan lapsimäärän vuoksi pidettävä perinteisinä suojateinä.

Hermannin-Vallila Seura toivoo, että käytöstä poistettu Vallilan varikko saadaan aikanaan yleishyödylliseen käyttöön kaikille alueen asukkailla. Varikon kohdalla olevan Vegankadun jatkeena kulkevan suojatien poisto on hyväksyttävissä, jos poisto liittyy Hauhon puiston pysäkin siirtoon kohti varikkoa. Vallilan varikon kulkuyhteyksiä ei kuitenkaan tule heikentää

## Punavuoriseura

PUNAVUORISEURA RY 29.11.2020

HELSINGIN KAUPUNKI

RAITIOTIEPYSÄKKIEN UUELLEENJÄRJESTELYT

Helsingin kaupunki on pyytänyt ottamaan kantaa suunnittelemiinsa raitiotiepysäkkien uudelleenjärjestelyihin.

Punavuoriseura ei näe perusteita raitiovaunujen pysäkkivälien pidentämiselle Punavuorella tai ylipäänsä kantakaupungissa. Punavuoren asukkaista yli 65-vuotiaita on 15 prosenttia ja osuuden ennustetaan kasvavan. Pidemmät pysäkkivälit eivät palvele vanhenevaa asukaskuntaa ja jopa haittaavat palveluiden tavoitettavuutta. Myös lapsiperheille on matka pysäkillä ja pysäkillä merkittävä tekijä kulkuvälinettä valitessa, lasten kanssa ei pitkiä matkoja kävellä.

Kaupunki perustelee muutoksia muun muassa sillä, että pysäkkien välinen etäisyys vaikuttaa merkittävästi joukkoliikenteen nopeuteen. Nopeuden mittarina käytetään kuitenkin pitkiä päätepysäkkien välejä, ei kokonaismatka-aikoja suosituimmilla väleillä. Harva kantakaupungissa ajellee päätepysäkillä päätepysäkillä asti. Matkustajalle muutaman minuutin pidempi ajoaika raitiovaunussa ei ole ongelma, mutta pitkät kävelymatkat pysäkillä ovat.

Matkustajan kannalta matka-aikaa on myös matka pysäkillä. Joukkoliikenteen tulee olla helposti käytettävissä, jotta asukkaat valitsevat raitiovaunun kulkuvälineeksi.

Kaupungin tavoitteena on vähentää autoilua kantakaupungissa, tätä tavoitetta ei saavuteta pysäkkivälejä pidentämällä. Jos tavaroita (esim. ostoksia tai postipaketteja) joutuu kantamaan yhteensä laskien pitkiä matkoja ratikan tai bussin kyytiin päästääkseen, niin autosta tulee houkuttelevampi vaihtoehto. Pitkät pysäkinvälit karkottavat myös alueen pienten putiikkien asiakkaita, joille ei myöskään löydy parkkipaikkoja, mikäli autolla tulisivat. Pysäkkivälien tulee kantakaupungin alueella säilyä lyhyinä ja palvella alueen eri-ikäisiä asukkaita sekä työssä- että putiikeissa kävijöitä.

Linjastosuunnittelussa tulee huomioida että etelästäkin pääsee yhdellä kulkuvälineellä julkisiin palveluihin. Raitikkalinjastosuunnittelussa on pidettävä mukana myös alueilla säilyvät täydentävät bussilinjat. Mikäli jatkossa saavutettavuus huononee ja matkustaja joutuu vaihtamaan kulkuvälineestä toiseen on vaihtopysäkit suunniteltava siten että niistä joustavasti pystyy vaihtamaan toiseen ratikkaan tai bussiin.