

ESPOON VAMMAISNEUVOSTO  
ESBO HANDIKAPPRÅD

## Vammaisneuvoston ja sen Rakennetaan kaikille -työryhmän lausunto kaavaan Leppävaaran keskus, 110617

Lausunto pohjautuu esittelyyn Rakennetaan kaikille -työryhmässä 27.1.2021 aineostona esitellydiat Leppävaaran keskus, liikenne/ Tarja Pennanen ja Leppävaaran keskus/ Tiina Piironen sekä kaava-aineistoon, joka on saatavilla sähköisesti Espoon www-sivuilla (koko aineisti ei ole saavutettavassa muodossa).

Vammaisneuvoston Rakennetaan kaikille -työryhmä (jatkossa RAKA) esittää seuraavien asioiden huomioon ottamista, jotta uudistettava Leppävaaran keskus lähiympäristöineen saadaan rakennettua kaikille käyttäjilleen esteettömäksi, turvalliseksi ja käytettäväksi alueiksi.

### YLEISTÄ

Alue on erittäin merkittävä liikenteen solmukohta ja iso asutus- ja palvelukeskittymä ja muutoksessa oleva kaava-alue on osin erityisen esteettömyyden aluetta. Erityisen esteettömyyden raja täytyy merkitä kaavaan selvästi kaikkien tahojen huomioitavaksi.

Yhtä tärkeää on kuitenkin kulkuväylät erityisen esteettömyyden rajakohdissa, jotta voidaan aidosti toteuttaa käytettävä ja esteetön liikkuminen. Myös selkeät opastemerkinnot auttavat esteettömän reitin valinnassa.

Kaava-alueella tulee edelleen tarkentaa suunnitelmia ylikulun esteettömyydestä (esteetön pääsy ja läpikulun sujuvuus), kauppakeskuksen kulkuväylien esteettömien kulkuväylien pituuteen (nykyisin vain yksi asiakashissin sijaintipaikka) ja hissien toiminnallisuuteen 24/7/365-käytössä.

Espoon tulevaisuuden palveluverkon suunnitelmien kautta etenkin kauppakeskuksen alueelle tulee rakennusten elinkaaren aikana sovittavaksi myös julkisia palveluita. Esim. keväällä 2021 kauppakeskuksessa avautuu vuokratilassa TE-keskus, johon esteetön matka on pyörällisillä apuvälineillä erittäin pitkä.

Suunnittelun lähtökohtana tulee olla esteettömyyden osalta se, että **esteetön reitti on aina lyhin** samalla turvallisuusnäkökohdat huomioiden.

## Paikoitus ulkoalueilla ja halleissa

Liikuntaesteisten (jatkossa LE) pysäköintipaikkojen sijainti suunniteltava lyhimmän reitin periaatteella. LE-pysäköintipaikkojen määrän kasvattaminen kauppakeskuksen pysäköintihalleissa on tarpeellista ja LE-paikkojen toimivaan ja järkevään sijoittamiseen pitää kiinnittää erityistä huomiota. Yhtenä muistettavana näkökohtana on myös se, että LE-pysäköintipaikan käyttäjäläkin voi olla tarve sähkölatauspistokkeelle.

Pakottava kaavamääräys ensimmäisen pysäköintikerroksen korkeudesta tulee säilyttää mm. ambulanssien ja muun korkean saattoliikenteen autojen pääsemiseksi pysäköintihalliin.

## Saattopaikat ulkoalueilla ja halleissa

LE-saattopaikkojen sijainti suunniteltava liikenneasemien (juna- ja bussiterminaali) ja kauppakeskuksen sisäänkäyntien välittömään läheisyyteen ja niiltä pääsy esim. hissiin tulee olla ulkotiloissa suojattu/ katettu haasteellistenkin keliolosuhteiden aikana.

Erityisesti huomioitava LE-saattopaikan erityislaatuisuus: asiakkaan jättäminen esim. suurella pyörätuolilla kestää normaalipysähdystä pidempään ja usein kuljettaja jatkaa vielä asiakkaan saattamista ja opastamista sisätiloihin tai raiteelle/ pysäkillä saakka.

LE-saattoliikenteen liikennesuunta tulee olla kadulla eteenpäin suuntautuva liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi.

## Ulkoalueet, kulkuväylät ulkotiloissa ja katetuissa tiloissa

Suur-Leppävaaran keskus on väestöltään jo nyt n.13 suurimman kaupungin kokoinen Suomessa. Alueen liikenne- ja palvelukeskittymä on kaava-alue, jonka suunnittelussa tulee tarkasti miettiä kaikkia väestöryhmiä, mutta etenkin ikääntyvän väestön ja heikommin kulkevien tarpeita liikkumisen kannalta.

Asemasilta tulee mitoittaa riittävän leveäksi ja/tai sillalla olevien palvelupisteiden (lippuautomaatit, myymälät yms.) leveyttä pitää kaventaa sujuvan ja turvallisen kulun ja läpikulun varmistamiseksi. Silta on niin kulkuväylä Pohjois- ja Etelä-Leppävaaran välillä kuin liikennepysäkki paikallis- ja kaukoliikenteen matkustajille odotustiloihin sekä kauppakeskuksen jatke muodostaen oleilualueen esim. nuorisolle.

Huonona esimerkkinä on nykyisen Tikkurilan aseman ylikulkusilta, joka on liian ahdas heikommin liikkuvien tai muuten toimintarajoitteisten ihmisten kulkea turvallisesti. Tikkurilan sillalla on myös näkövammaisten ohjausraita peitetty kuramotoilla, mikä sinänsä ei ole rakenteellinen virhe, mutta suunnitelmissa pitää huomioida keliolosuhteiden vaikutus sillan huoltoon.

Kulku asemasillalta radan eteläpuoliseen kauppakeskukseen, ja pysäköintitaloihin vaikuttavat olevan eri tasossa ja siten tapahtuvan luiskattuja reittejä pitkin. Suunnittelussa tulee muistaa, etteivät liikkumisesteiset voi käyttää yksinomaan luiskia edes levähdystasojen kanssa, vaan korkeussiiirtymiin pitää aina olla käytettävissä hissi. Liikkumisen suunnittelussa katetuissa tiloissa pitää myös huomioida periaate, että esteetön reitti on aina lyhyin.

Nykyinen radan kävelyn ja pyöräilyn alikulku risteää radan pohjoispuolella pyöräväylä-baanan kanssa ja sitä toteutusta tulee vielä tarkastella turvallisuuden maksimoiseksi eri nopeudella liikkuvien ihmisten välillä.

Erilaiset käyttäjäryhmät ovat varsin erilaisia ja tarvitsevat liikkuaan erilaisen tilan. Vaikka lähtökohtaisesti suunnittelussa tulee välttää hidasteiden toteuttamista jalankulku- ja pyöräilyväylillä, voi hidasteiden käyttö kuitenkin olla perusteltua pyöräilijöiden oman tai muiden väylällä kulkevien turvallisuuden vuoksi. Eri käyttäjäryhmien vaatimaa tilaa esitellään liitteessä ja ne on otettava huomioon tätä vilkkaasti kuljettua alikulkua risteävän kohdan suunniteltaessa.

Ulkoalueet, Pihat

Radan pohjoispuolisen uuden asuinkorttelin pihan katettu kävelyreittisuunnitelma kuulostaa erinomaiselta. Myös radan eteläpuolisten kävelyreittien kattamista kokonaan tulisi harkita Ratsusolan, Ratsutorin ja Viaporintorin osalta.

Pihojen tasaisuus ja mahdollisten korkeerojen tasaaminen luiskilla, EI portailla sekä kulkureittien sopiva päällyste ovat tärkeitä esteettömän liikkumisen mahdollistamiseksi myös pyörällisillä apuvälineillä kulkeville. Kulkuväyliä rajaaviin ja ohjaaviin reunamateriaaleihin (mm. kiveytyksiin) kiinnitettävä erityistä huomiota.

Alueen valaistus tulee olla myös ilta- ja talviaikaan riittävä esteettömyyden ja turvallisuuden näkökulmasta.

Sisätilat, Kulkureitit sisällä sekä hissit

Nykyisellään Kauppakeskuksen hissien sijainti yhdessä kohtaa tekee esteettömät reitit valtavan pitkiksi liikkumisesteisille henkilöille. Esim. keväällä 2021 avattavaan TE-keskukseen esteetön reitti kulkee Leppävaaran aukion kautta saavuttaessakin aina keskiaulan hissien kautta, mikä on usein kohtuuton matka pyörällisillä apuvälineillä kulkeville.

Liikenneaseman ja Sellon laajennuksen myötä aluetta käyttävien ihmisten määrä ja erityisesti kauppakeskuksen läpi kulkevien ihmisten määrä kasvaa merkittävästi. Tämän vuoksi asiakas-hissejä ja niiden sijainteja pitää ehdottomasti lisätä kauppakeskukseen.

Ilman esteettömien reittien olennaista lyhentämistä uusien hissiyhteyksien avulla, ei Leppävaaran aluekeskuksessa saavuteta Maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämää esteettömyyttä ja käytettävyyttä erityisryhmien osalta.

Yleisesti kulkureitit sisällä tulee suunnitella ja merkitä käyttäjien helpoiksi hahmottaa. Kaavamääräyksellä voisi varmistaa toimivan opaste- ja merkintätavan saamisen kauppakeskuksenkin tiloihin.

Huonona esimerkkinä sekavasta ja toimimattomasta kauppakeskusopasteista ja ohjaavista merkinnöistä löytyy nykyisestä kauppakeskus Isosta Omenasta ja Ainoasta.

RAKA antaa mielellään lisätietoja asiassa, ettei huonoja käytänteitä toisteta tässä erityisen esteettömyyden kohteessa.

### **Opasteet ulkotiloissa ja sisällä**

Kehittyvän kaupunkikeskuksen rakentamisessa voidaan hyödyntää myös uutta teknologiaa, esim. paikannusteknologiaa eri vammaisryhmien käyttöön.

Erityistä huomiota on kiinnitettävä palvelualueen (kauppakeskus) läpi liikenneasemille ohjaavien opasteiden suunnitteluun. Tällä tarkoitetaan niin ajoneuvoliikenteen kuin kävely- ja pyöräliikenteenkin ohjauksen suunnittelua.

## Sisätilat, Hahmotus

Kuten edellä jo mainittu, kulkureitit sisällä tulee suunnitella ja merkitä käyttäjien helpoiksi hahmottaa. Kaavamääräyksellä voisi varmistaa toimivan opaste- ja merkintätavan saamisen pysäköintihalleihin ja kauppakeskuksenkin tiloihin, esim.

-kulkukäytävien ja hissien värisuunnittelu ilmasuuntien mukaan (keltainen, sininen jne.),

-hissien numerointi/nimi sijaintia rakennuksissa korostaen (Viapori, Linnatulli jne.).

-kerrosmerkinnät kaikissa kaavan rakennuksissa samalla tavalla ja samaa kerrosta tarkoittaen, yms. Merkinnöissä ei saa olla sekaantumisvaaraa yleisesti ymmärrettyihin merkintöihin. Huonona esimerkkinä kauppakeskus Ainoan M-taso, mikä ei viittaa metrokerrokseen.

Tärkeää on, että EI sallita kauppakeskuksessa sen omaa värisuunnitelmalla käytettäväksi ohjaamaan alueella liikkuvia ihmisiä kohden liikenneasemaa ja ylikulkusiltaa.

## Muuta

Ratsukadun liikennejärjestelyt ovat lisäselvityksen alla liittyen muun muassa kohtaan, jossa Ratsukadulta käännyttään nykyiseen Selloon pysäköintihalliin. Jos kävelyreitti jatkossa Ratsukadulla tapahtuu vain kadun Sellon puoleista sivua, jalankulkijoiden ym. liikkujien määrä Sellon pysäköintihalliin kulkevan kulkuaukon ohi tulee kasvamaan ja näiden kulkijoiden turvallisuudesta on huolehdittava.

Kokonaisuudessaan risteysalueet Ratsukatu-Linnatullinaukio ja Ratsukatu-Sellon pysäköinti-alue pitää suunnitella kyseisen reitin tulevaisuuden käyttäjämääriin perustuen.

RAKA toivoo saavansa opastesuunnitelmat nähtäväkseen niiden valmistuttua.

RAKA toivoo saavansa lopullisen esteettömyysselvityksen nähtäväkseen ennen rakennusluvan myöntämistä.

Espoossa 11.2.2021

Pirkko Kuusela

Hanne Österberg

Vammaisneuvoston puheenjohtaja

Rakennetaan kaikille -työryhmän puheenjohtaja

Jakelu: Espoon kaupungin kirjaamo, Kaupunkisuunnittelulautakunta, Sosiaali- ja terveyslautakunta, Rakennuslautakunta, Leppävaaran aluearkkitehti, alueen liikennesuunnittelun suunnittelupäällikkö

Tiedoksi: Vammaisneuvosto ja sen Rakennetaan kaikille-työryhmä

Liite: Kaksi kuvaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden mittoja julkaisusta Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu, Liikennevirasto 2014



Kuva 5. Jalankulkijoiden mittoja.

polkupyörä  
180 cm / 60 cm



polkupyörä ja perävaunu  
260 cm / 80 cm



polkupyörä ja lasten kuljetusvaunu  
300 cm / 80 cm



kolmipyöräinen polkupyörä  
170 cm / 90 cm



rahtipyörä (kolmipyöräinen)  
200 cm / 90 cm



tandempolkupyörä  
250 cm / 60 cm



sähköavustainen pyörä  
180 cm / 60 cm



peräpyörä  
300 cm / 80 cm



nojapyörä  
180 cm - 210 cm / 80 cm



rahtipyörä (kaksipyöräinen etulaatikolla)  
250 cm / 60 cm



rahtipyörä (kolmipyöräinen etulaatikolla)  
210 cm / 90 cm



lasten pyörä  
150 cm / 55 cm



lasten pyörä apupyörillä  
110 cm / 55 cm



lasten kolmipyörä  
70 cm / 50 cm



**Kuva 12. Polkupyörien pituuksia ja leveyksiä.**