

# PIRKKALAN ESTEETTÖMÄT MATKAKETJUT

27.10.2025



# SISÄLLYSLUETTELO

1. Johdanto
2. Esteettömyysohjeet ja -strategiat
3. Esteettömät reitit
4. Nykytila ja kehittämistarpeet
5. Kehittämissuunnitelma
6. Yhteenveto ja jatkoaskeleet
7. Lähteet

Liitteet: 1. Esteettömyyskävelyiden tulokset

# 1. Johdanto

# TYÖN TAUSTA JA TAVOITE 1/2

Työn tavoitteena oli luoda Pirkkalaan esteettömien matkaketjujen kehittämissuunnitelma kävelyreittien osalta. Esteettömyys on edellytys tasavertaiselle liikkumiselle, mikä korostuu väestön ikääntyessä. Pirkkalassa ei ole tähän mennessä määritetty esteettömyyden erikoistason reittejä ja niiden kriteerejä, mutta tarve on tunnistettu muun muassa suunnitteilla olevan Pirkkala – Linnainmaa -raitiotien myötä.

Työssä:

- Määritettiin esteettömyyden erikoistason reitit tärkeimmille joukkoliikennepysäkeille yhteistyössä vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa.
- Laadittiin tavoitetaso näille reiteille ja tunnistettiin niiden kehittämistarpeet.
- Käynnistettiin pysyvä yhteistyömalli infran suunnittelun ja vanhus- ja vammaisneuvostojen välille.
- Suunniteltiin viestintätavat, joilla esteettömistä reiteistä tiedotetaan jatkossa.



Kuva 1. Kuvituskuva: henkilö ylittää suojatien valkoisen kepin avulla.

# TYÖN TAUSTA JA TAVOITE 2/2

Työn tulokset tukevat Pirkkalan kuntaa esteettömyyden sekä vanhus- ja vammaisnäkökulman huomioimisessa. Lisäksi kehitetty toimintamalli on sovellettavissa myös muissa kunnissa, erityisesti esteettömien yhteyksien suunnittelussa joukkoliikennepysäkeille.

Työ toteuttaa Pirkkalan kunnan hyvinvointisuunnitelmaa, jossa toimenpiteeksi on määritetty esteettömyyden parantaminen. Esteettömyyden edistäminen on keskeinen asia myös vanhus- ja vammaisneuvostojen työssä. Lisäksi työllä toteutetaan Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkkalan kestävän liikkumisen edistämisen tavoitteita.

Esteettömyyden parantaminen on keskeinen edellytys sille, että Pirkkalan tavoite nostaa kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä voi toteutua. Esteettömät reitit mahdollistavat liikkumisen kaikille kuntalaisille – iästä, toimintakyvystä tai elämäntilanteesta riippumatta. Esteettömyys ei ole vain erityisryhmien asia, vaan se parantaa kaikkien liikkumisen sujuvuutta ja turvallisuutta, ja siten tukee kestävän liikkumisen ja hyvinvoinnin tavoitteita laajasti.

## Työhön osallistuneet henkilöt:

- Joonas-Petteri Kallonen, Pirkkalan kunta
- Kati Tuokkola, Pirkkalan kunta
- Elina Torro, Pirkkalan kunta
- Vesa Savolainen, Pirkkalan kunta
- Mervi Jylli, Pirkkalan vammaisneuvosto
- Keijo Jokinen, Pirkkalan vammaisneuvosto
- Soile Lönnqvist, Pirkkalan vanhus- ja vammaisneuvosto
- Anna-Maija Lahtinen, Pirkkalan vanhusneuvosto
- Annu Korhonen, Traficom
- Työn konsulttina toimi AFRY Finland Oy:stä Laura Mansikkamäki, Eerika Nurmela ja Kati Aaltonen.

# 2. Esteettömyysohjeet ja -strategiat

# MÄÄRITELMÄT

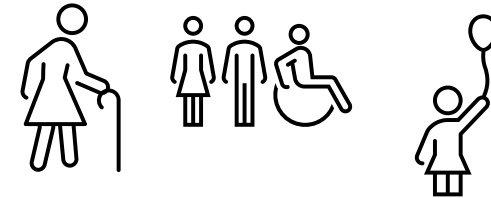
## Jalankulkija

Tieliikennelaki määrittelee jalankulkijan näin:  
*”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.”*



## Esteettömyys

Esteettömyys on yksinkertaisimmillaan sitä, että rakennetun ympäristön suunnittelussa ja toteuttamisessa otetaan huomioon ihmisten moninaisuus. Esteetön ympäristö mahdollistaa kaikkien ihmisten yhdenvertaisen osallisuuden. Esteettömyys ottaa huomioon liikkumisen lisäksi näkemiseen, kuulemiseen, ymmärtämiseen ja kommunikaatioon liittyvät asiat. Esteettömyys palvelee kaikkia, sillä se luo turvallisuutta ja laatua.



# VALTAKUNNALLISET OHJEET

Rakennetun ympäristön esteettömyyden ja yhdenvertaisuuden perusta tulee Suomen lainsäädännöstä, EU:n esteettömyysdirektiivistä (2019/882) sekä YK:n yleissopimuksesta vammaisten henkilöiden oikeuksista.

Suomen laissa esteettömyydestä ja yhdenvertaisesta mahdollisuudesta osallistua yhteiskunnan toimintoihin on säädetty yhdenvertaisuuslaissa (1325/2014), vammaispalvelulaissa (675/2023), alueidenkäyttölaissa (132/1999), rakentamislaisissa (751/2023) sekä perustuslaissa (731/1999).

Tarkemmat vaatimukset rakennusten esteettömyydelle on löydettävissä Valtioneuvoston asetuksessa rakennuksen esteettömyydestä (241/2017).

Rakennustietosäätöön RT-ohjekorteista löytyy tietoa määräysten ja ohjeiden mukaiseen rakentamiseen.

SuRaKu-ohjeista saa apua esteettömien katu-, viher- ja piha-alueiden suunnitteluun, rakentamiseen ja kunnossapitoon.

Invalidiliitolla sekä Näkövammaisten liitolla on ohjeita ja oppaita esteettömyyden suunnittelua varten.

Paikallisliikenneliiton linja-autoliikenteen suunnitteluohjeissa kerrotaan pysäkkien esteettömyysvaatimuksista.

Väyläviraston ohje 34/2022 (Jalankulun suunnittelu) ohjaa esteettömien reittien suunnittelussa (ss. 141-148).



Kuva 2. Kuvituskuva: henkilö ylittämässä katua valkoisen kepin ja opaskoiran avulla.

# SURAKU

SuRaKu kokoaa yhteen kaikki julkisen ulkoympäristön keskeisimpien rakenteiden kattavat ohjeistukset. SuRaKu-ohjeisto koostuu kahdesta osasta, ohjekorteista ja kriteerikorteista. Ohjekortit perustuvat mallisuunnitelmiin ja sisältävät ohjeet kriteerien soveltamiseen. Kriteerikortit sisältävät rakenteiden ja varusteiden mitoitukselle ja rakenteelle asetettavat vaatimukset ja ohjeet.

SuRaKu-ohjeistossa on jaettu esteettömyys kahteen tavoitetasoon; perustasoon ja erikoistasoon.

Perustaso on laadukas, esteetön ja turvallinen laatutaso suunnittelussa, rakentamisessa ja kunnossapidossa. Perustasolla otetaan mahdollisuuksien mukaan huomioon erilaisten käyttäjien erilaiset tarpeet, mutta laatuvaatimukset eivät sisällä eri käyttäjäryhmien erityisratkaisuja, esimerkiksi näkövammaisten opaslaattoja. Perustason vaatimukset on asetettu niin, että pääosin kaikilla käyttäjäryhmillä on mahdollisuus liikkua esteettömästi.

Erikoistason alueet määräytyvät alueen palvelutarjonnan ja käyttäjämäärien mukaan. Erikoistason vaatimukset tehdään aina tapauskohtaisesti.

[SuRaKu-ohjeet](#)



Kuva 3. Kuvituskuva: henkilö pyörätuolissa.

Erikoistason aluetyppejä:

- Kävelykatuympäristöt
- Keskusta-alueet, joilla on julkisia palveluja
- Sosiaali- ja terveystarjoavien toimipaikkojen ympäristöt
- Alueet, joilla on paljon vanhus ja vammaisasuntoja
- Julkisen liikenteen terminaali- ja pysäkkialueet
- Liikunta- ja leikkipaikat, joilla on huomioitu kaikki käyttäjät
- Esteettömät reitit esimerkiksi virkistysalueilla

# SEUDULLISET STRATEGIAT JA TAVOITTEET

**Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa** esitetään toimenpiteinä kestävä liikunnan edistäminen sekä liikenneympäristön esteettömyyden ja turvallisuuden parantaminen.

**Tampereen kaupunkiseudun** kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa on tavoiteltu, että kaupunkiseudulla yhdyskuntarakenne tukisi kestävä ja vähäpäästöistä elämäntapaa, maankäyttö olisi tiivistä ja sekoittunutta ja toiminnot helposti saavutettavia. Kestävien kulkumuotojen osuus olisi kasvanut vuoteen 2030 mennessä siten, että kävelyn osuus olisi 30 %, pyörän 15 % ja joukkoliikenteen 15 %.

**Tampereen kaupunkiseudun** kestävä ja turvallisen liikunnan suunnitelmassa asetetaan tavoitteeksi, että Tampereen kaupunkiseudun liikennenympäristöt olisivat kaikille turvallisia ja kestäviin kulkumuotoihin kutsuvia ja kaikilla olisi yhdenvertaiset liikennemahdollisuudet.

**Tampereen kaupunki** on toteuttanut esteettömyyssuunnitelmat sekä määritellyt esteettömyyden erikoistason reittien tavoitetilan ensimmäisen kerran 2018, jonka jälkeen tavoiteverkkoa on päivitetty 2021.

**Pirkkalan kunnan** kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmassa on asetettu tavoitteeksi määrittää Pirkkalaan esteettömyyden erikoistason reitit ja parantaa niitä kohti tavoitetasoa. Pirkkalan hyvinvointisuunnitelmassa suositukseksi on nostettu Pirkkalan kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen ja tavoitteiksi muun muassa koulureittien liikenneturvallisuuden selvittäminen ja parantaminen.



Kuva 4. Kuvituskuva: Tampereen kaupunkiseudun logo.

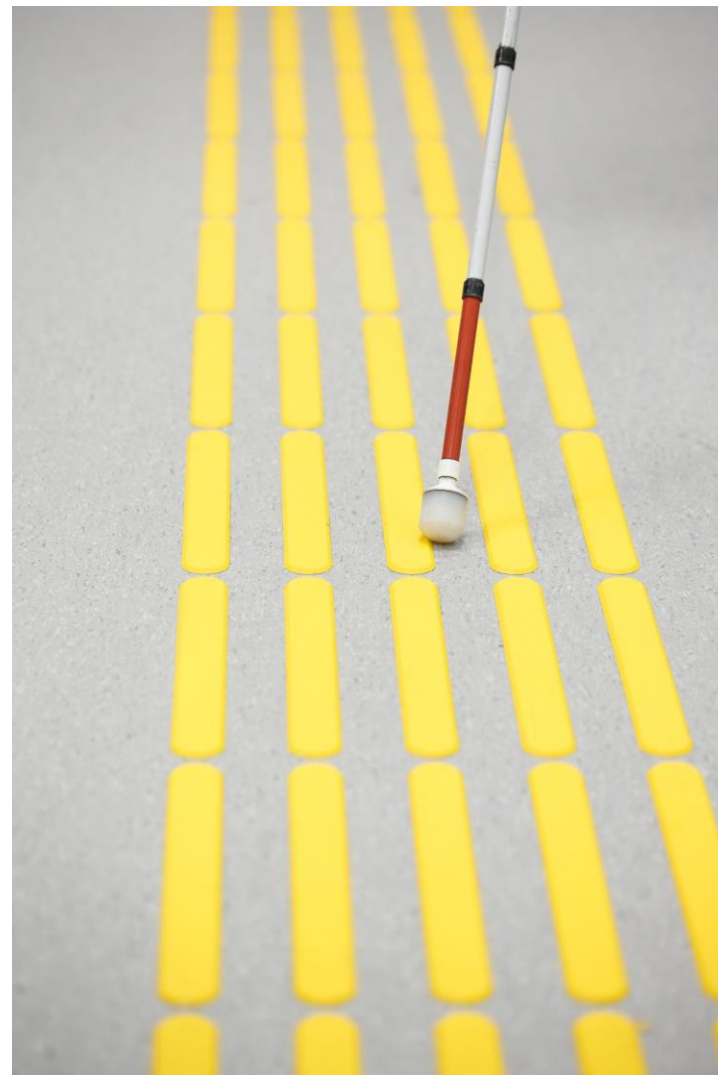
# 3. Esteettömät reitit

# ESTEETTÖMÄT REITIT 1/2

Esteettömien reittien määrittämisen tavoitteena on varmistaa, että Pirkkalan keskeisimmistä palvelupisteistä – kuten terveyskeskuksesta, kirjastosta, palvelutaloista ja muista arjen kannalta tärkeitä kohteista – on esteetön, turvallinen ja selkeästi opastettu yhteys lähimmälle joukkoliikennepysäkille. Matkaketjujen suunnittelussa joukkoliikennepysäkit asetetaan suunnittelun lähtökohdaksi, ja kulkureitit rakennetaan niiden ympärille palvelulähtöisesti.

Pysäkit, joihin kohdistuu merkittävästi asiointiliikennettä, on tunnistettu esteettömyyden kehittämisen painopistealueiksi. Näiden pysäkkien ympärille muodostetaan esteettömyyden erikoistason reittiverkko, joka mahdollistaa sujuvan ja turvallisen liikkumisen kaikille käyttäjäryhmille – erityisesti niille, joilla on toimintakyvyn rajoitteita. Suunnittelussa on kartoitettu keskeiset palvelukohteet ja niistä on määritelty esteettömät yhteydet lähimmille pysäkeille.

Esteettömyyden näkökulmasta on olennaista, että koko matkaketju palvelusta pysäkille on esteetön ja toimiva. Tämä tarkoittaa muun muassa kulkuväylien tasaisuutta ja riittävää leveyttä, turvallisia suojateitä, hyvää valaistusta, levähdyspaikkojen sijoittelua sekä selkeitä ja saavutettavia opasteita. Myös pysäkit itsessään suunnitellaan esteettömiksi: pysäkkialustan tulee olla tasainen ja liikkumista tukeva, varustettu taktiiliraidoilla, penkillä ja katoksella, ja niiden ympäristön tulee olla helposti lähestyttävä kaikille käyttäjille.



Kuva 5. Kuvituskuva: keltainen taktiiliraita ja valkoinen keppi.

# ESTEETTÖMÄT REITIT 2/2

Esteettömyyden suunnittelussa Pirkkalassa hyödynnetään kahta eri tasoa: **erikoistasoa** ja **perustasoa**.

**Erikoistason** esteettömyysvaatimuksia sovelletaan erityisesti hitaan liikkumisen alueilla ja tärkeimpien joukkoliikennepysäkkien yhteydessä, joissa liikkumisen sujuvuus ja turvallisuus ovat kriittisiä.

**Perustason** esteettömyysvaatimukset tulee asettaa vaatimukseksi kaikissa kohteissa ja kaikilla alueilla. Näitä vaatimuksia sovelletaan laajasti esimerkiksi kaikkeen uudisrakentamiseen, jotta esteettömyyden perusperiaatteet toteutuvat koko rakennetussa ympäristössä.

Seuraavilla sivuilla on esitetty Pirkkalan omat esteettömyysohjeet sekä –kriteerit ja esteettömyyden tavoiteverkko, joka kokoaa yhteen keskeiset joukkoliikennepysäkit ja niihin johtavat erikoistason esteettömät reitit. Tavoiteverkko toimii perustana toimenpiteiden suunnittelulle ja niiden toteutuksen priorisoinnille.



Kuva 6. Apuvälineitä käyttävä henkilö jalkakäytävällä havainnollistaa esteettömyyden merkitystä kaupunkiympäristössä.

# PIRKKALAN ESTEETTÖMYYSOHJEET

Pirkkalan esteettömyysohjeet pohjautuvat Tampereen kaupungin esteettömyysohjeisiin ja -periaatteisiin, jotta koko seudulla olisi samantasoiset järjestelyt. Ohjeet koskevat kunnan katuverkkoa, virkistysreiteille on omat vaatimuksensa.

Esteettömyys on tärkeä osa liikenneturvallisuutta ja jalankulkijoiden liikkumisympäristön laatua. **Kunta pyrkii toteuttamaan vähintään esteettömyyden perustason ratkaisuja ja erityisalueilla on määritelty erikoistason reitit, joissa esteettömyysvaatimukset ovat korkeammat.** Uusilla alueilla erikoistason reittien tarve tulee määritellä asemakaavan laatimisen yhteydessä tehtävän liikenneselvityksen tai liikenteen yleissuunnitelman aikana.

Esteettömyyden toteutuksessa kiinnitetään huomiota kulkutapojen erotteluun, jalankulkuväylien riittävään leveyteen sekä väylien pituus- ja sivukaltevuuteen. Joukkoliikenteen pysäkit ja linjasto suunnitellaan esteettömiksi, ja opastukset palvelevat kaikkia käyttäjäryhmiä. Pysäkkialueet mitoitetaan niin, että ne ovat kaikille saavutettavissa, ja puhtaanapito onnistuu koneellisesti.

**Perustason esteettömyys tarkoittaa, että liikkuminen on mahdollista myös apuvälineitä käyttäville, mutta ei välttämättä täysin esteetöntä kaikissa yksityiskohdissa.** Saneeraushankkeiden ja uusien rakennushankkeiden yhteydessä tulee huomioida perustason esteettömyysratkaisut. Nykytilanteessa perustason esteettömyys ei toteudu kattavasti Pirkkalan alueella, mikä heikentää eri palveluiden saavutettavuutta. Puutteita tuottavat esimerkiksi väylien kaltevuudet sekä reunakivetykset etenkin tien ylityksissä.

**Esteettömyyden erikoistaso mahdollistaa itsenäisen ja turvallisen liikkumisen myös pyörätuolin käyttäjille, näkövammaisille ja iäkkäille.**



Kuva 7. Suupantien liikkumisympäristöä.

# TAVOITETASOT

## Esteettömyyden erikoistaso

- Pirkkalassa esteettömyyden erikoistason reitit on määritelty erityisesti hitaan liikkumisen alueille, joissa jalankulku ja pyöräily ovat ensisijaisia kulkumuotoja. Näillä alueilla esteettömyyden vaatimustaso on perustasoa korkeampi, ja tavoitteena on mahdollistaa itsenäinen, turvallinen ja sujuva liikkuminen kaikille käyttäjäryhmille.

## Esteettömyyden perustaso

- Jokaisessa hankkeessa on varmistettava, että liikkumisympäristö paranee vähintään perustason esteettömyysvaatimusten mukaisesti. Tämä tarkoittaa, että suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava apuvälineitä käyttävien henkilöiden tarpeet, vaikka täydellinen esteettömyys ei kaikilta osin toteutuisikaan.
- Perustason ratkaisut eivät ole valinnaisia, vaan ne muodostavat minimitason, jonka tulee toteutua kaikilla kunnan jalankulku- ja pyöräilyreiteillä sekä saneerauskohteissa. Näin varmistetaan, että liikenneympäristö kehittyy yhdenvertaisesti ja turvallisesti kaikille käyttäjille.

## Perustaso+

- Perustaso+ -reiteillä pyritään toteuttamaan erikoistason kriteerejä mahdollisimman hyvin, mutta on tunnistettu, että kaikkiin laatutasotavoitteisiin ei päästä (esim. kaltevuustavoitteet).

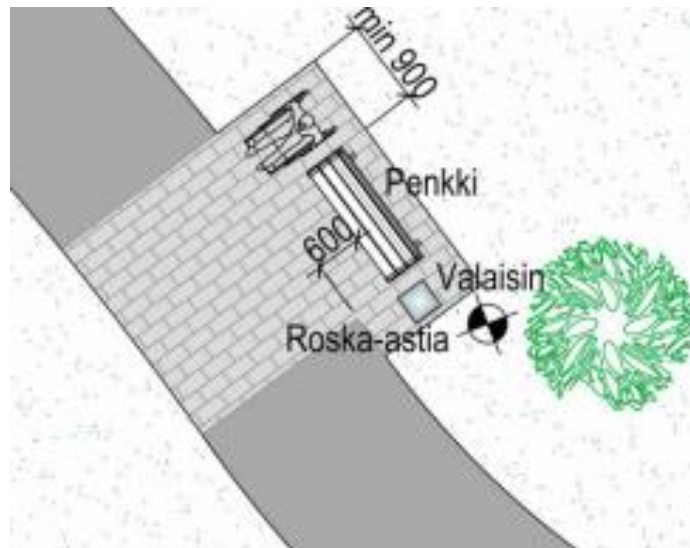
# PERUS- JA ERIKOISTASON KRITEERISTÖT

Perustaso		Erikoistaso
Alueet		Kaikki julkiset alueet (esim. kadut, puistot, torit). Uudis- ja korjausrakentamisessa vähimmäistaso.
	Erottelu	Jalankulku erotetaan mahdollisuuksien mukaan omalle väylälleen autoliikenteestä.
Kulkuväylä	Leveys	Jalankulun väylän riittävä leveys arvioidaan tapauskohtaisesti jalankulkijoiden määrän ja väylän käyttötarkoituksen perusteella. Esteettömyyden näkökulmasta tulee kiinnittää huomiota jalankulkuväylän vapaan tilan leveyteen, jonka arvioinnissa on huomioitava mahdolliset sivusteet törmäysvaaran kannalta ja kriteerien täyttyminen ympärivuotisesti varmistamalla riittävä lumitila. Kahden pyörätuolin kohdatessa kulkuväylän leveyden tulee olla vähintään 1 800 mm. Koneellisen puhtaanapidon mahdollistamiseksi kulkuväylän leveyden tulisi olla 2300 mm.
	Pinnat	Pintamateriaali tulee olla kova, tasainen ja luistamaton. Pintamateriaalina hyväksytään tiivistetty kivituhka.
	Kaltevuus	Pituuskaltevuuden suositus 1-3 %, ehdoton maksimi 5 %. Sivukaltevuuden suositeltava arvo on esteettömyysvaatimusten toteutumiseksi enintään 2,5 %. Erityisistä syistä voidaan käyttää 3 % sivukaltevuutta.
Suojatiet		Tampereen kaupungin <a href="#">tyyppikuvamatriisiin</a> mukaan.
Ohjaavat laatat		Käytetään näkövammaista henkilöä auttavia opaslaattoja suojateillä, joukkoliikenteen pysäkeillä, ulkoportaissa ja vain tarkkaan harkiten muissa kohteissa tukemaan reitillä pysymistä.
Levähdyspaikat		Levähdyspaikkojen etäisyys toisistaan enintään 250 metriä.
		Levähdyspaikkojen välin tulee olla tiheämpi, noin 50 m, eli tavanomaisesti levähdysmahdollisuus tulisi tarjota jokaisessa korttelissa.
Tasoerot		Pintamateriaalien tulee olla karkeita, eikä märkänäkään liukkaita. Tasoerot tulee valaista tasaisesti, riittävän voimakkaasti ja häikäisemättömästi. Luiskien suositeltava kaltevuus on 5 % tai loivempi ja maksimikaltevuus on 8 %. Jos luiskan pituus on yli 6 metriä ja kaltevuus $\geq 5$ %, on välitasanteen pituus $\geq 2$ metriä. Välitasanteen pituuskaltevuus on 2 %. Sivukaltevuutta saa olla erikoistasolla enintään 2 %. 5–8 % pituuskaltevista luiskista varoitetaan SuRaKu-periaatteiden mukaisesti käyttäen varoittavia laattoja tai lohkopintaisia noppa- tai nupukiviä.
Portaat		Ulkoportaissa suositeltava askelmitoitus on 2 x nousu + etenemä = 660 mm. Katetuissa tai lämmitetyissä portaissa käytetään sisätilan mitoitusta: 2 x nousu + etenemä = 630 mm. Lepotasanne on suositeltava 10–15 askelman välein. <b>Esteettömyyden erikoistasolla</b> havaittavuuden lisäämiseksi askelmien reunassa tulee olla 30–40 mm leveä värikontrastiraita, joka toteutetaan kaksivärisellä rakenteella tai jyrsimällä ura ja täyttämällä se massalla.

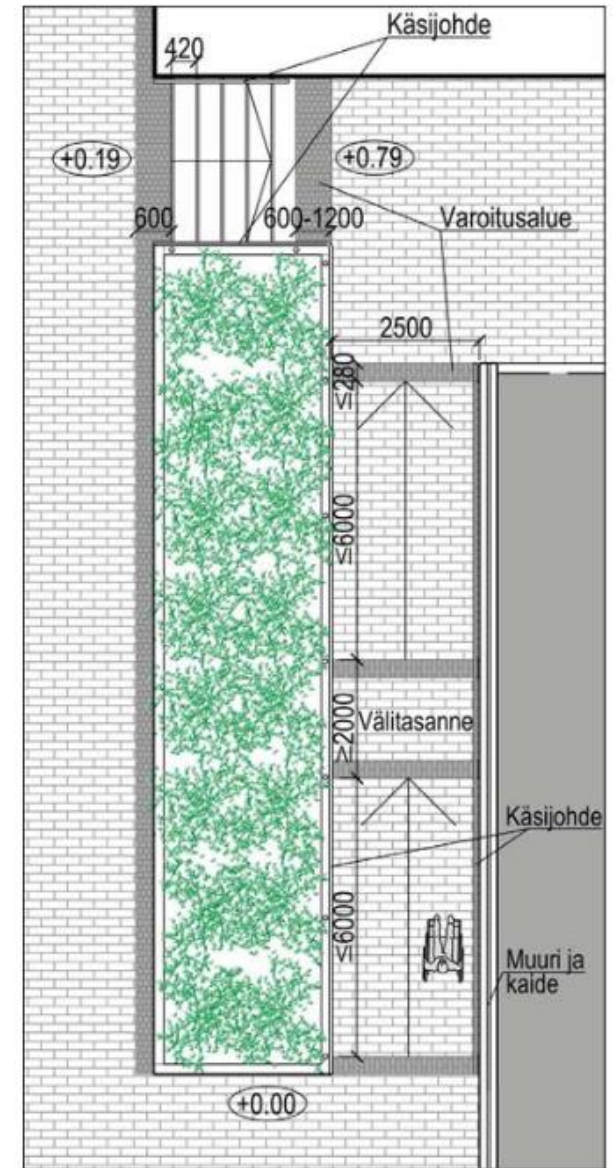
# KULKUVÄYLÄN TASOEROT

Käytettäessä **luiskassa** pituuskaltevuuden maksimiarvoa 5 %, tarvitaan 6 metrin välein vähintään 2 metrin pituinen välitasanne (kuva 9). Välitasanteen pituuskaltevuus tulisi olla 2 %.

Erikoistason **kulkuväylille** suositellaan levähdyspaikkaa 50 metrin välein (kuva 8). Levähdyspaikan pituuskaltevuus tulisi olla 2 %.



Kuva 8. SuRaKu-ohjeen mukainen levähdyspaikka.

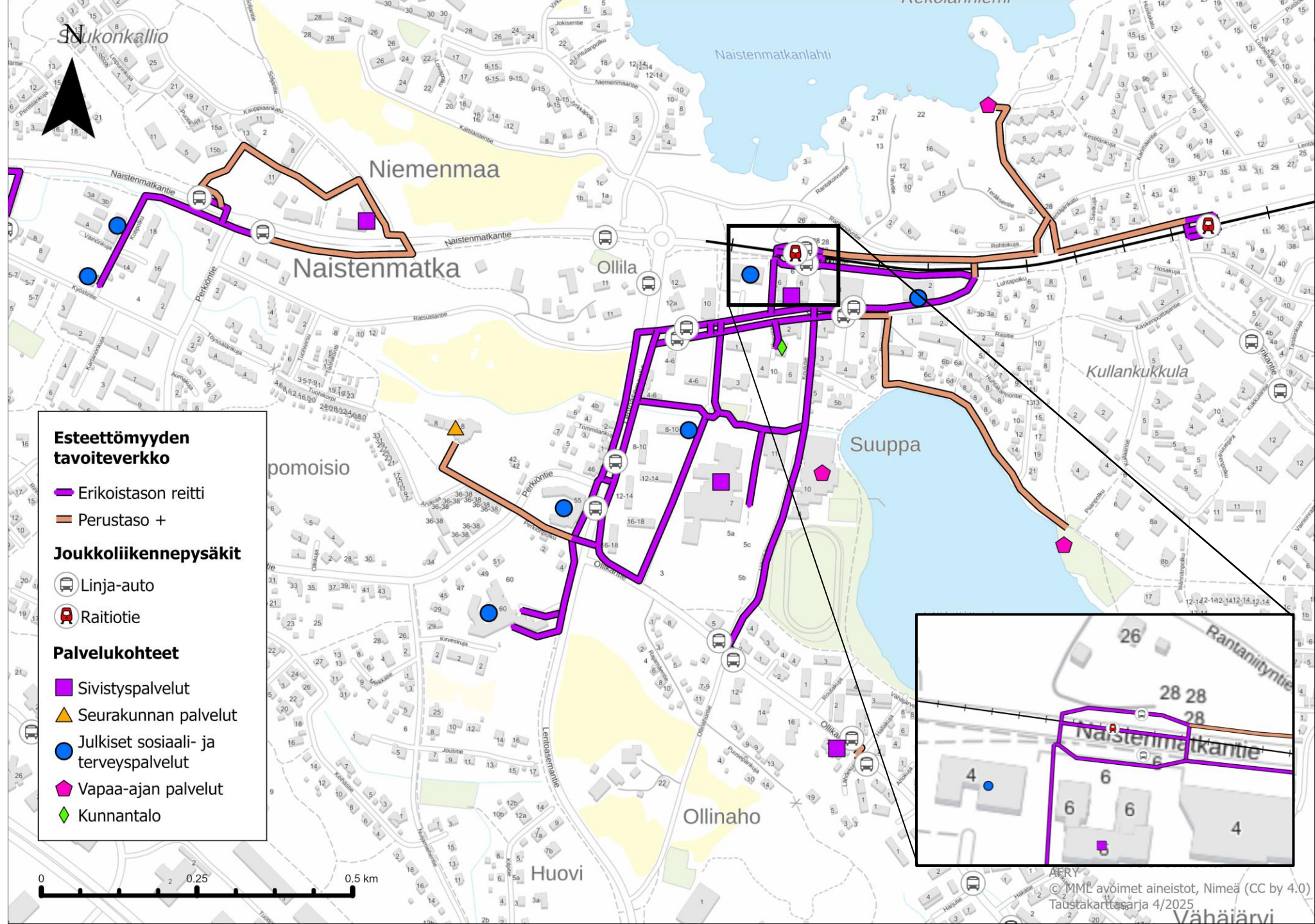


Kuva 9. SuRaKu-ohjeen mukainen mitoitus tasoerojen suunnitteluun.

# 1. TAVOITE- VERKKO- KARTTA 2040

## SUUPPA

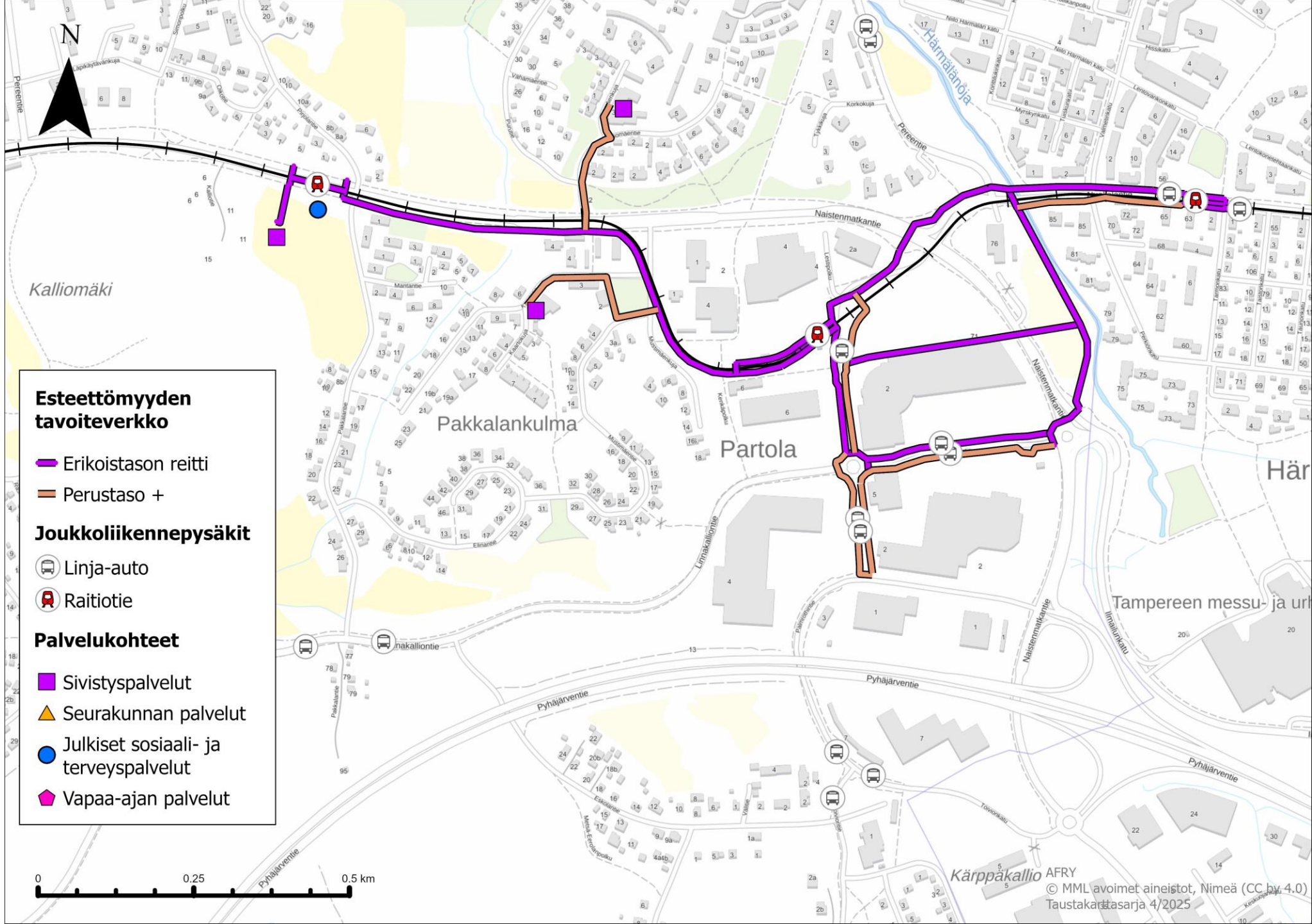
Kuva 10. Suupan esteettömyyden tavoiteverkkokartta vuodelle 2040.



## 2. TAVOITE- VERKKO- KARTTA 2040

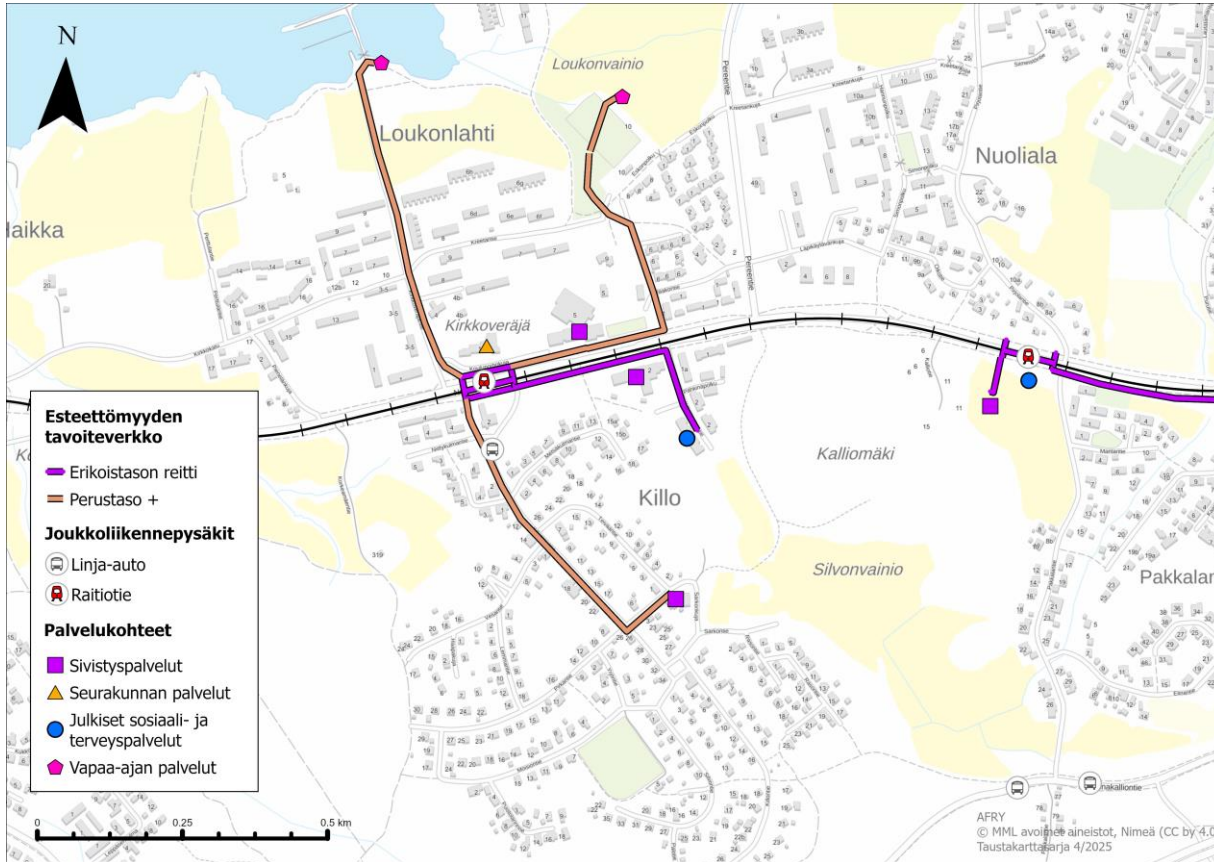
## PARTOLAN PALVELU- KESKITTYMÄ

Kuva 11. Partolan palvelukeskittymän esteettömyyden tavoiteverkkokartta vuodelle 2040.



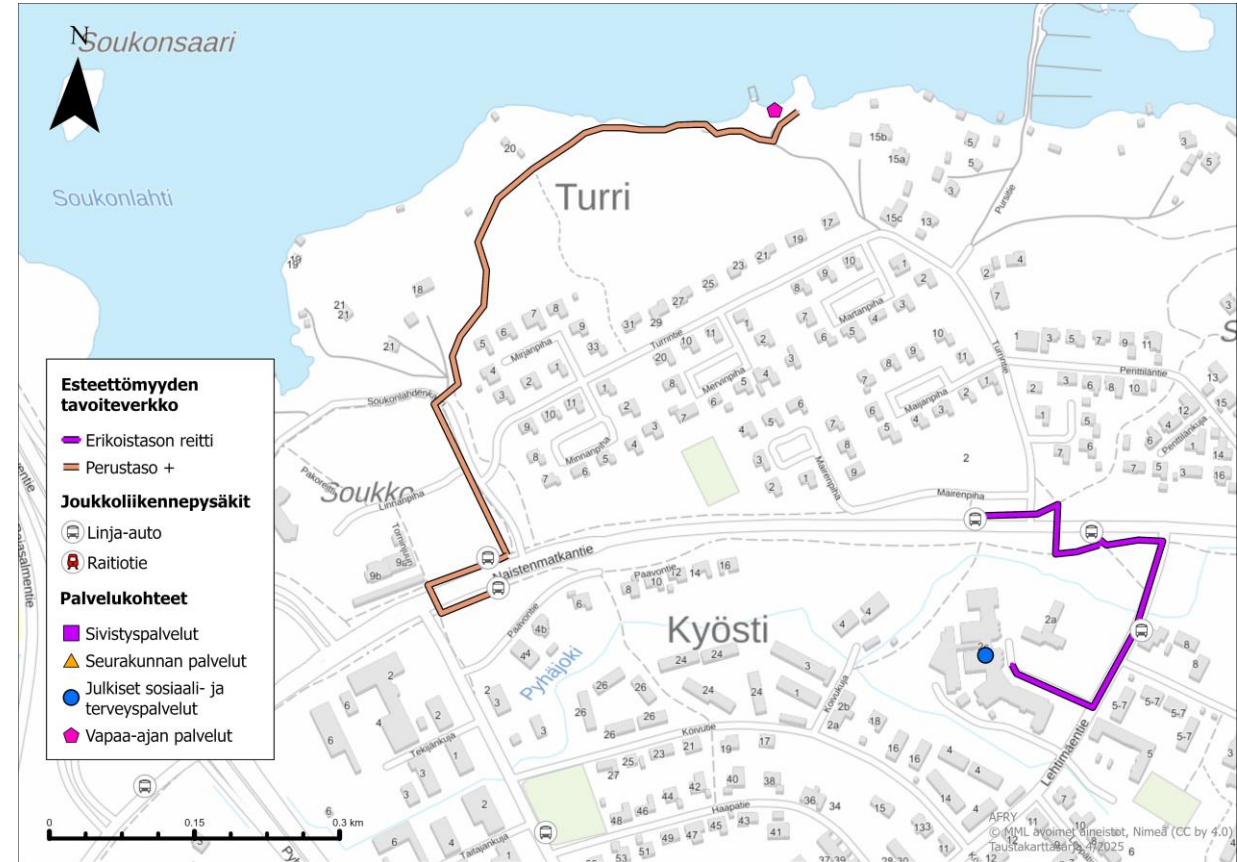
# 3. JA 4. TAVOITEVERKKOKARTTA 2040

## Loukonlahti-Killo-Kalliomäki



Kuva 12. Loukonlahden, Killon ja Kalliomäen esteettömyyden tavoiteverkkokartta vuodelle 2040.

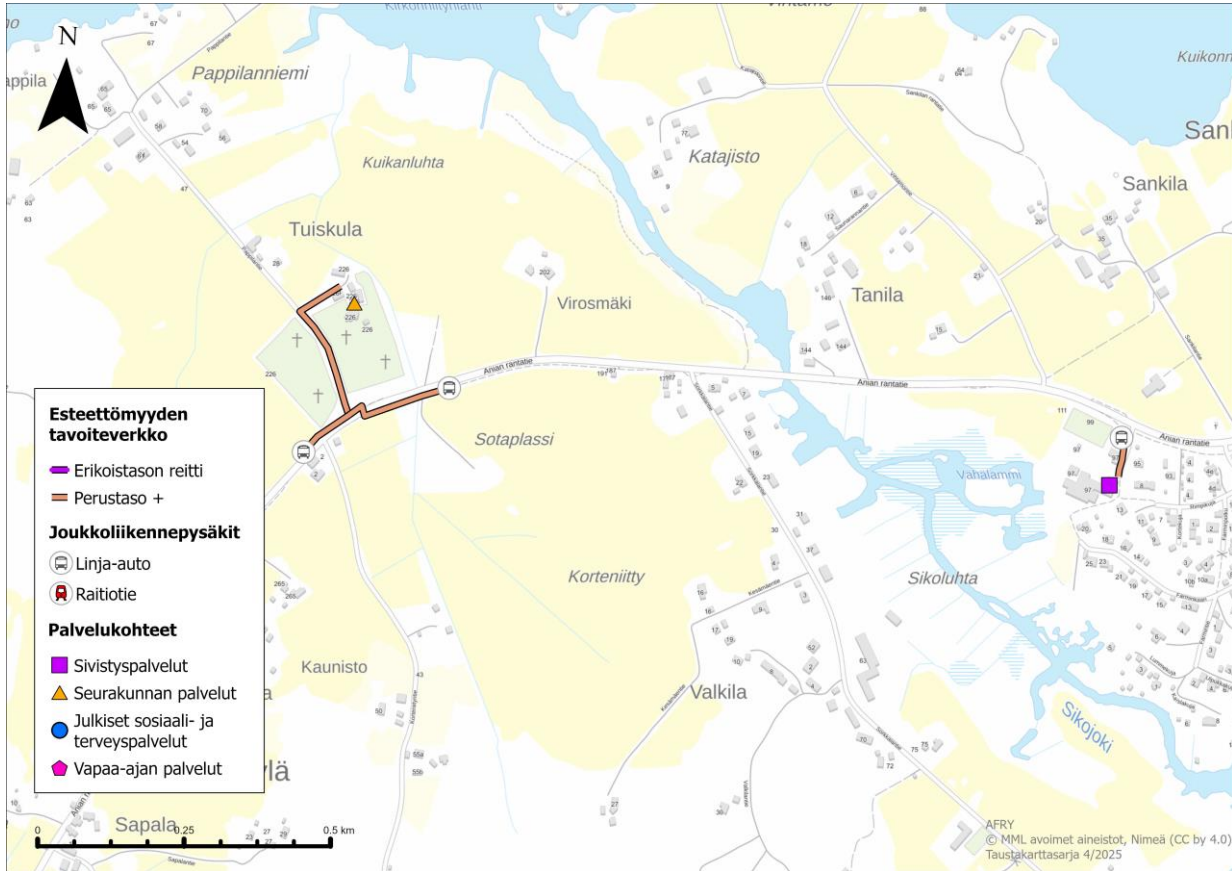
## Turri-Kyösti



Kuva 13. Turrin ja Kyöstin esteettömyyden tavoiteverkkokartta vuodelle 2040.

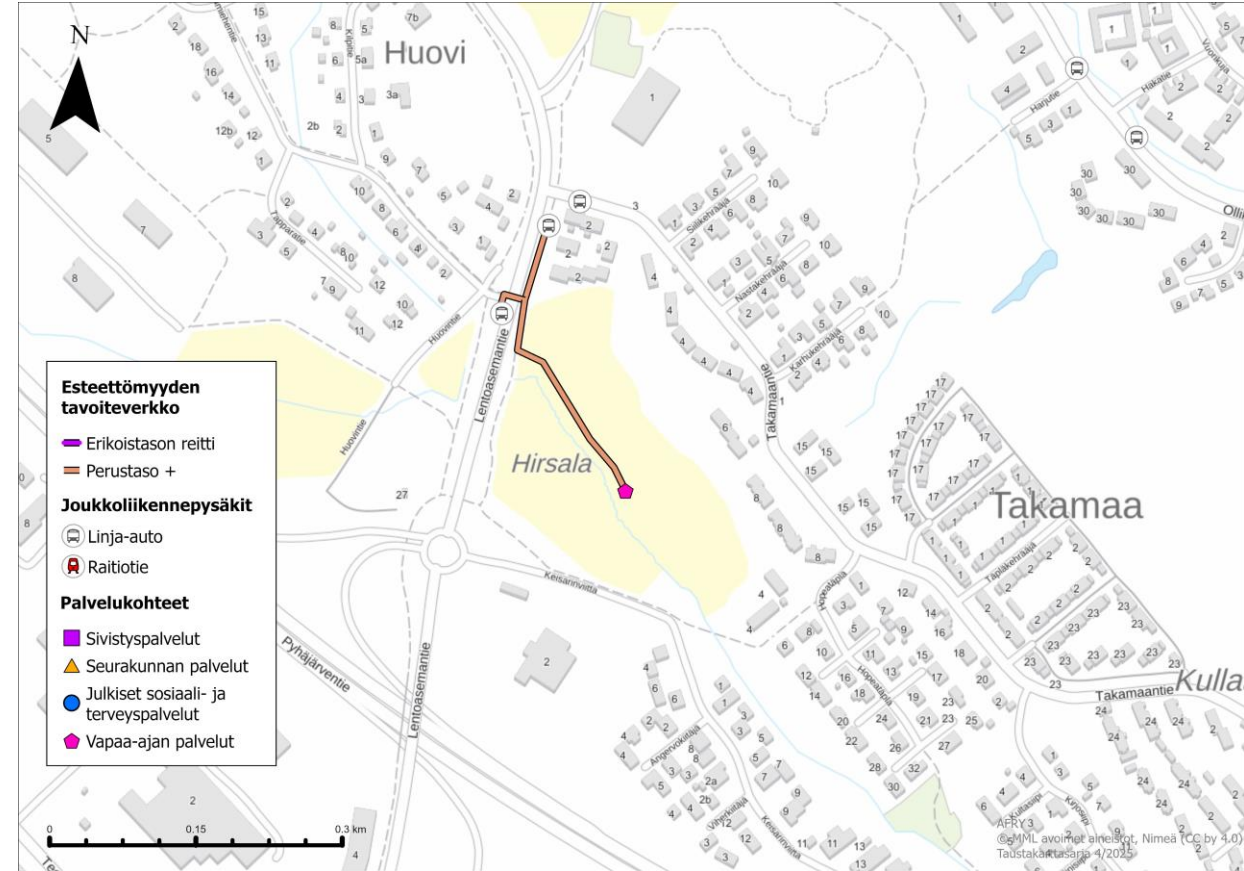
# 5. JA 6. TAVOITEVERKKOKARTTA 2040

## Kirkonkylän koulu ja kirkko



Kuva 14. Kirkonkylän esteettömyyden tavoiteverkko vuodelle 2040.

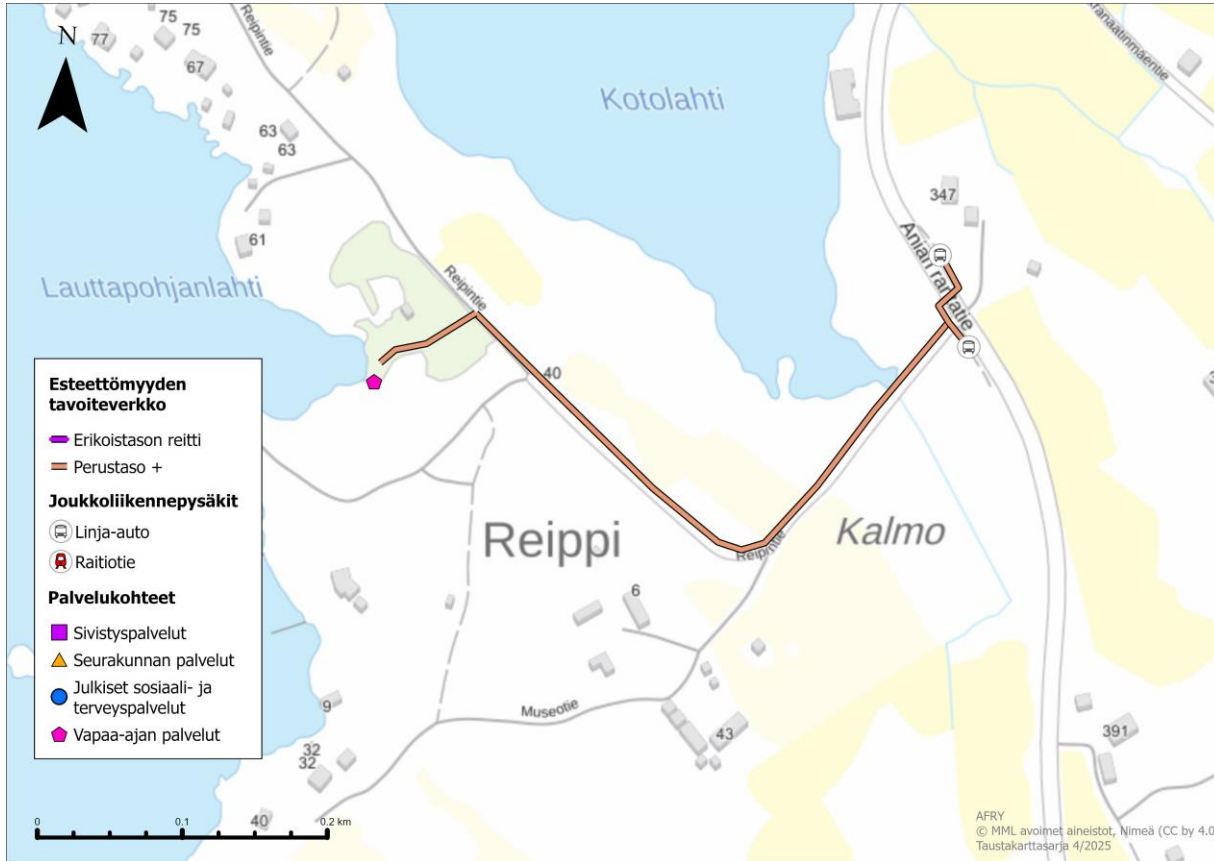
## Takamaa



Kuva 15. Takamaan esteettömyyden tavoiteverkko vuodelle 2040.

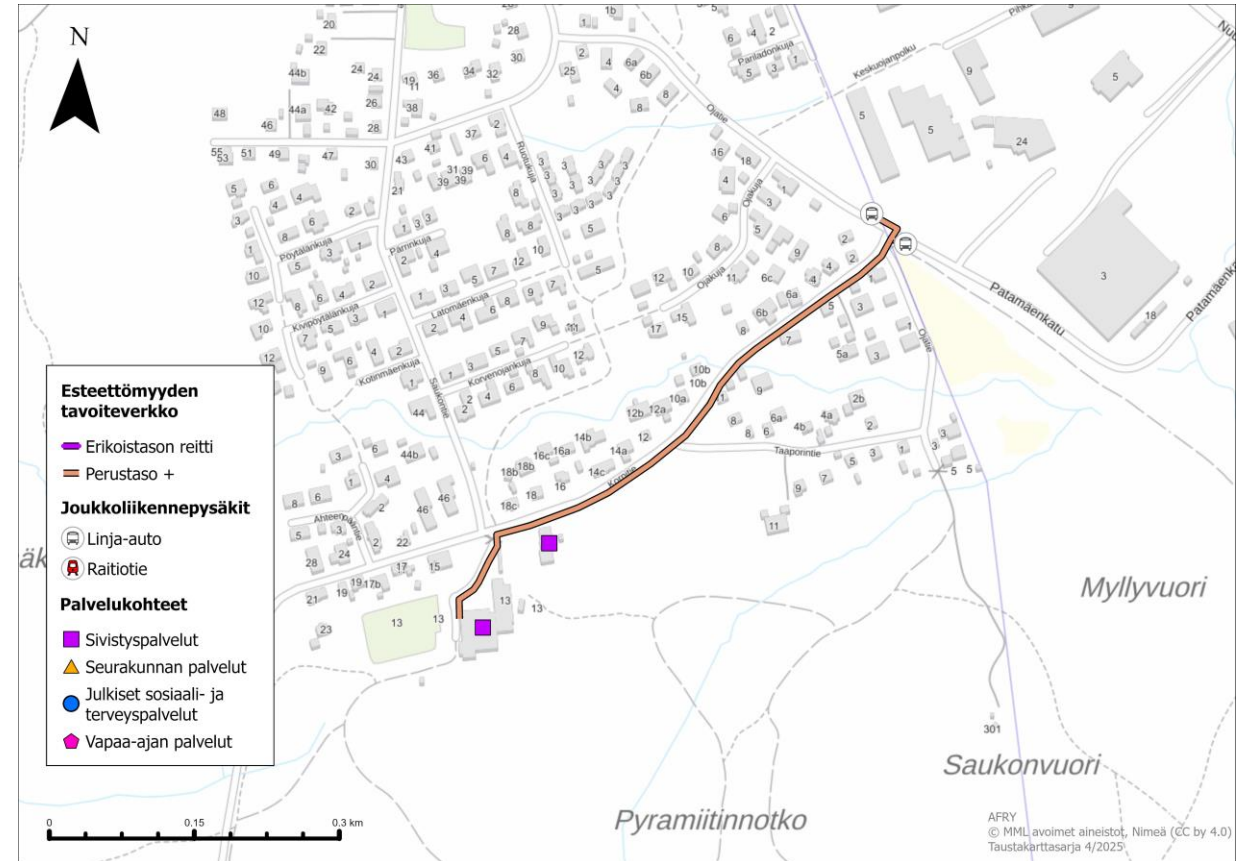
# 7. JA 8. TAVOITEVERKKOKARTTA 2040

## Reippi



Kuva 16. Reipin esteettömyyden tavoiteverkkokartta vuodelle 2040.

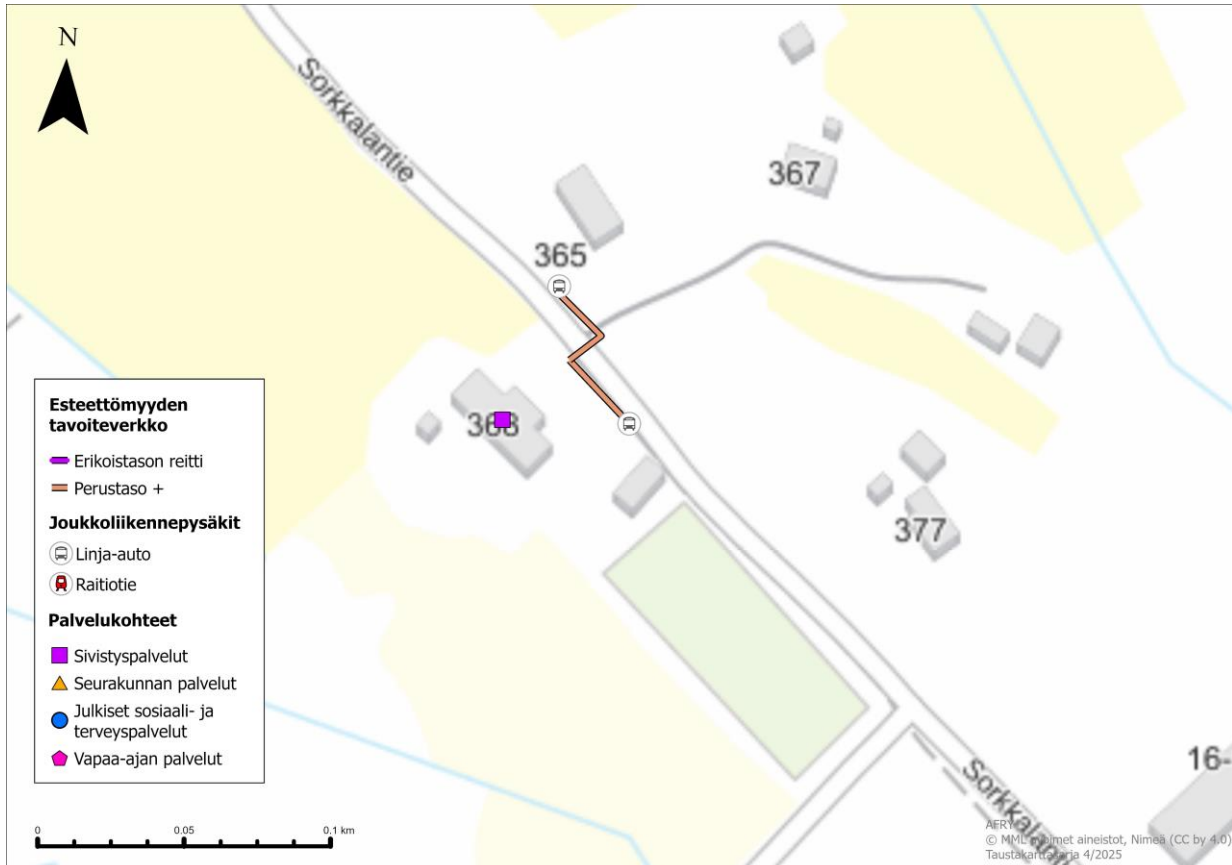
## Toivio



Kuva 17. Toivion esteettömyyden tavoiteverkkokartta vuodelle 2040.

# 9. TAVOITEVERKKOKARTTA 2040

## Hyrsingin koulutalo



Kuva 18. Hyrsingin koulutalon edustan esteettömyyden tavoiteverkkokartta vuodelle 2040.

# 4. Nykytila ja kehittämistarpeet

# ESTEETTÖMYYDEN NYKYTILA

Työssä kartoitettiin esteettömyyden nykytilaa Pirkkalan keskeisillä alueilla. Kartoitus toteutettiin maastossa tehdyillä esteettömyyskävelyillä, jotka keskittyivät Suupan ja Partolan keskuksiin.

Toukokuussa 2025 toteutettuun esteettömyyskävelyyhin osallistuivat vanhus- ja vammaisneuvoston edustajia, Pirkkalan kunnan asiantuntijoita sekä työn konsultit. Käveltävät reitit suunniteltiin alustavien esteettömien reittien perusteella yhdessä vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa. Havainnoinnin tueksi esteettömyyskävelyllä käytettiin liikkumisen apuvälineitä.

Kävelyillä havainnoitiin erityisesti seuraavia esteettömyyteen vaikuttavia tekijöitä:

- Käytettävien kulkuväylien leveys, tasaisuus ja materiaalit
- Suojateiden turvallisuus ja reunakivien korkeus
- Levähdyspaikkojen sijainti ja saavutettavuus
- Joukkoliikennepysäkkien saavutettavuus
- Tasoerot ja portaat

Havaintojen perusteella tunnistettiin useita kehittämistarpeita, jotka koskivat muun muassa suojateiden reunatukia, kulkuväylien kaltevuuksia sekä levähdyspaikkojen puutteita. Osallistujilta saatu palaute oli myönteistä, ja esteettömyyskävelyt koettiin toimivaksi tavaksi tuoda esiin arjen liikkumisen haasteita.

Seuraavalla sivulla on esitetty esteettömyyskävelyreitit Suupalla ja Partolassa sekä kävelyn kokemukset.



Kuva 19. Suupantien erotettu jalkakäytävä ja pyörätie.

# KESKEISET HAVAINNOT ESTEETTÖMYYSKÄVELYILTÄ

Esteettömyyskävelyillä Suupan ja Partolan alueilla havaittiin useita esteettömyyteen liittyviä puutteita, jotka vaikeuttivat näkövammaisen tai apuvälineillä liikkuvien osallistujien kulkua.

Yksi keskeisimmistä havainnoista olivat **tienylityspaikat**, joista puuttuivat reunakivet kokonaan tai reunakivet olivat liian korkeita ajoväylään nähden. Suojatiemaalaukset olivat useassa paikassa kuluneita.

Kulkuväylien muutoskohtiin toivottiin selkeitä eroja rakenteissa ja väreissä. Varoitusalueita kaivattiin useaan kohtaan etenkin ennen tienylityksiä. Reittien toivottiin olevan selkeitä ja yhtenäisiä. Törmäysriskin minimoimiseksi toivottiin, että esteitä olisi mahdollisimman vähän ja esimerkiksi Suupantien varren kaikki pollarit kytkettäisiin toisiinsa ketjulla, jotta näkövammaisten olisi ne helpompi huomioida.

Tarkasteltavissa kohteissa oli jonkin verran ongelmia liikkua apuvälineillä sekä **sivu- että pituuskaltevuuksien takia**. Sivukaltevuusongelmia oli yksittäisillä liittymäalueilla. Pituuskaltevuusongelmia oli useissa kohdissa, kuten terveyskeskukseen tai bussipysäkille johtavilla väylillä. Liian jyrkkä pituuskaltevuus tekee apuvälineillä liikkumisesta lähes mahdotonta.

**Päällysten kunto oli paikoin heikkoa**, mikä voi aiheuttaa vaaratilanteita etenkin näkövammaisille. Kävelyillä havaittiin useita korkeita kaivonkansia, reikiä sekä poikittais- että pitkittäissuuntaisia halkeamia päällysteessä.

**Valaistuksen koettiin olevan riittämätöntä** Suupalla. Partolan alueella havaittiin jalankulkuväylän läheisyydessä olevien valaisinpylväiden aiheuttavan törmäysriskin.

Suupan alueella havaittiin neljä levähdyspaikkaa. Näitä toivottiin lisää Partolan alueelle, jotta iäkkäiden ja liikkumisrajoitteisten kulkeminen olisi turvallisempaa.

# KOKEMUKSIA ESTEETTÖMYYSKÄVELYSTÄ

Esteettömyyskävelyiden jälkeen osallistujilta pyydettiin palautetta kokemuksistaan. Palautteissa korostui kävelyiden merkitys esteettömyyden ymmärtämisessä ja konkreettisten haasteiden tunnistamisessa.

Eräs osallistuja kuvasi kokemustaan seuraavasti:

*"Kävely oli erittäin onnistunut ja avartava. Erityisesti erilaisten apuvälineiden käyttö antoi aivan uudenlaisen tuntuman liikkumiseen.*

*Partolan alueella, jossa autoliikenne oli vilkasta, kävely herätti vahvasti siihen, kuinka tärkeää esteettömyys on. Apuvälineiden kanssa liikkuminen voi olla hyvin haastavaa, jos esimerkiksi tienylityskohdissa reunakivet ovat liian korkeita tai kävelytiet liian kapeita.*

*Suupan alueella esteettömyys vaikutti paremmalta, mutta myös siellä havaittiin haasteita, kuten jyrkkiä putoamisvaara-kohtia."*

Palautteen perusteella esteettömyyskävelyt koettiin hyödyllisiksi ja osallistujat toivat esiin konkreettisia kehittämiskohteita, jotka tukevat jatkotoimenpiteiden suunnittelua.

Esteettömyyskävelyillä otettuja valokuvia sekä tunnistettuja kehittämiskohteita on esitelty liitteessä 1.



Kuva 20 (vas). Kenkätien liikenneympyrän suojatieylitys.

Kuva 21 (oik). Jalkakäytävä terveysaseman pääovelle.

# 5. Kehittämissuunnitelma

# TOIMENPIDEKOKONAISUUDET

Esteettömyyden parantamiseksi Pirkkalan liikenneympäristössä on tunnistettu kuusi toimenpidekokonaisuutta. Tavoitteena on parantaa liikkumisympäristön saavutettavuutta ja turvallisuutta kaikille käyttäjäryhmille.

Toimenpiteet liittyvät suunnittelukäytäntöjen kehittämiseen, esteettömyysohjeiden jalkauttamiseen, paikkatiedon hyödyntämiseen sekä esteettömien reittien parantamiseen ja näkyväksi tekemiseen. Toimenpidekokonaisuuksien toteuttaminen ohjelmoidaan ja sitä seurataan Pirkkalan KÄPY-ryhmässä.

Seuraavilla sivuilla esitellään tarkemmin kunkin toimenpidekokonaisuuden sisältö ja tavoitteet.

1. Esteettömyysohjeiden huomiointi eri suunnitteluvaiheissa kaavoituksesta rakennussuunnitteluun

2. Yhteistyö vanhus- ja vammaisneuvoston ja käyttäjien kanssa

3. Erikoistason ja perustason esteettömyysreittien parantaminen

4. Valaistuksen parantaminen

5. Esteettömyyden huomioiminen kunnossapidossa

6. Pirkkalan paikkatiedon käyttöönotto julkiseen jakeluun

## 1. Esteettömyysohjeiden huomiointi eri suunnitteluvaiheissa kaavoituksesta rakennussuunnitteluun

Kaavoituksella ja siihen liittyvällä liikennesuunnittelulla luodaan ne lähtökohdat, jotka määräävät suurelta osin katujen, puistojen sekä korttelialueiden myöhempää suunnittelua. Kaavoituksessa tehtyjä ratkaisuja esimerkiksi kadun sijoitusta maastoon, tonttiliittymiä tai kadun mitoitusta ei voida oleellisesti muuttaa myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Jos katu on sijoitettu maastoon niin, että siitä muodostuu esteettömän kulun kannalta liian jyrkkä tai katutila on liian ahdas toimintojen turvallisen sijoituksen ja erottelun kannalta, niin katusuunnittelussa on hyvin vähän mahdollisuuksia korjata tilannetta. Esteettömyysohjeet huomioidaan jo tilavarauksia tehtäessä.

Esteettömyyden perustaso huomioidaan kaikessa peruskorjauksessa ja uudisrakentamisessa. Pirkkalan esteettömien reittien kriteeristö sekä niiden pohjalta määritetyt erikoistason reitit viedään eri suunnittelutasojen tietoon ja varmistetaan, että tarvittavilla tahoilla on pääsy tarvittaviin tietoihin. Suunnittelutyössä huomioidaan myös Pirkkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoiteverkko ja sen kriteerit.

Uudisrakentamisessa määritellään jatkossa kriteeristön perusteella tarvittavat uudet erikoistason reitit. Kaikki uudisrakentaminen pitäisi olla vähintään esteettömyyden perustasoa.

Annetaan henkilöstölle tarvittaessa koulutus esteettömyysasioista.



## 2. Yhteistyö vanhus- ja vammaisneuvoston ja käyttäjien kanssa

Esteettömyyskävelyiden toimintamalli koettiin hyväksi ja niiden toteuttamista jatketaan soveltuvien kohteiden noustessa esille. Esteettömyyskävelyitä voitaisiin pitää esimerkiksi kerran vuodessa vanhus- ja vammaisneuvoston jäsenten kanssa. Lisäksi kehitetään menetelmiä ottaa huomioon ikäihmisten ja liikkumisajotteisten henkilöiden näkemykset jalankulkuympäristön suunnittelussa muun muassa osana kaavoitusta. Menetelminä voivat toimia työpajat, kyselyt tai neuvostoissa vierailut.

Esteettömien reittien suunnittelu edellyttää käyttäjien tarpeiden ja kokemusten ymmärtämistä. Eri ihmisryhmillä – kuten liikuntarajoitteisilla, näkö- tai kuulovammaisilla sekä ikääntyneillä – on erilaisia haasteita ja vaatimuksia tilojen käytölle. Kun suunnittelussa kuullaan käyttäjiä ja otetaan heidän näkökulmansa huomioon, lopputuloksena syntyy toimivampi, turvallisempi ja aidosti saavutettava ympäristö kaikille. Käyttäjälähtöinen suunnittelu ei ainoastaan paranna esteettömyyttä, vaan myös lisää tilojen viihtyisyyttä ja tasa-arvoa.



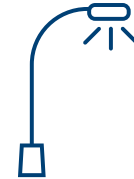
### 3. Erikoistason ja perustason esteettömyysreittien parantaminen

Inventoidaan laajemmalla alueella katualueiden esteettömyystilannetta hyödyntäen tässä työssä määritettyjä kriteerejä (s. 16). Parannetaan esteettömiä reittejä niiltä osin, kuin ne eivät tällä hetkellä vastaa määritettyjä kriteerejä. Pyritään yhdistämään parantaminen osaksi muita rakentamishankkeita, jotta rakentaminen on mahdollisimman kustannustehokasta. Jos parannettavalla alueella ei ole muita rakennushankkeita, joihin esteettömyyden parannushankkeet voisi kytkeä, on välttämätöntä käynnistää erillisiä esteettömyyshankkeita, joiden toteutus edellyttää myös erillistä rahoitusta. Perustaso+ periaatetta voidaan käyttää saneerauksien yhteydessä esimerkiksi penkkien lisäyksellä, jos ympäristöön on haastava toteuttaa erikoistason ratkaisuja.



### 4. Valaistuksen parantaminen

Esteettömyyden kannalta riittävä ja laadukas valaistus on olennainen osa turvallista ja saavutettavaa ympäristöä. Hyvin valaistut kulkuväylät helpottavat liikkumista erityisesti henkilöille, joilla on näkörajoitteita, ikääntyneille sekä apuvälineitä käyttäville. Valaistus auttaa hahmottamaan reitin, havaitsemaan esteet ja erottamaan pinnanmuodot, mikä vähentää kompastumis- ja törmäysriskejä. Lisäksi hyvä valaistus lisää yleistä turvallisuuden tunnetta ja tukee itsenäistä liikkumista kaikille käyttäjille.



### 5. Esteettömyyden huomioiminen kunnossapidossa

Erytyisesti katujen koneellinen kunnossapito asettaa huomattavia vaatimuksia katujen mitoitukselle, rakenteille ja varusteille. Ellei niitä ole otettu huomioon kadun suunnittelussa, voi kunnossapito vaikeutua ja se heijastuu suoraan kadun käytettävyyteen etenkin talviolosuhteissa. Kehittämistoimenpide kytetään osaksi jalankulun ja pyöräliikenteen kunnossapidon kehittämisen laajempaa kokonaisuutta, jonka toteuttamisesta vastaa KÄPY-työryhmä. Kehittämistyö on tarkoitus käynnistää syksyllä 2025.



### 6. Pirkkalan paikkatiedon käyttöönotto julkiseen jakeluun

Tässä työssä määritellyt esteettömät reitit viedään Pirkkalan paikkatietopalveluun. Jatkossa tämä paikkatieto muokataan siten, että esteettömät reitit näkyisivät Pirkkalan kunnan nettisivuilla kaikille. Kaikilla ihmisillä tulisi olla mahdollisuus saavuttaa etenkin julkisia palveluita ja esteettömien reittien saatavuus auttaa liikkumisesteisiä ihmisiä suunnittelemaan omaa kulkureittiään ja auttamaan heitä itsenäisessä liikkumisessa.



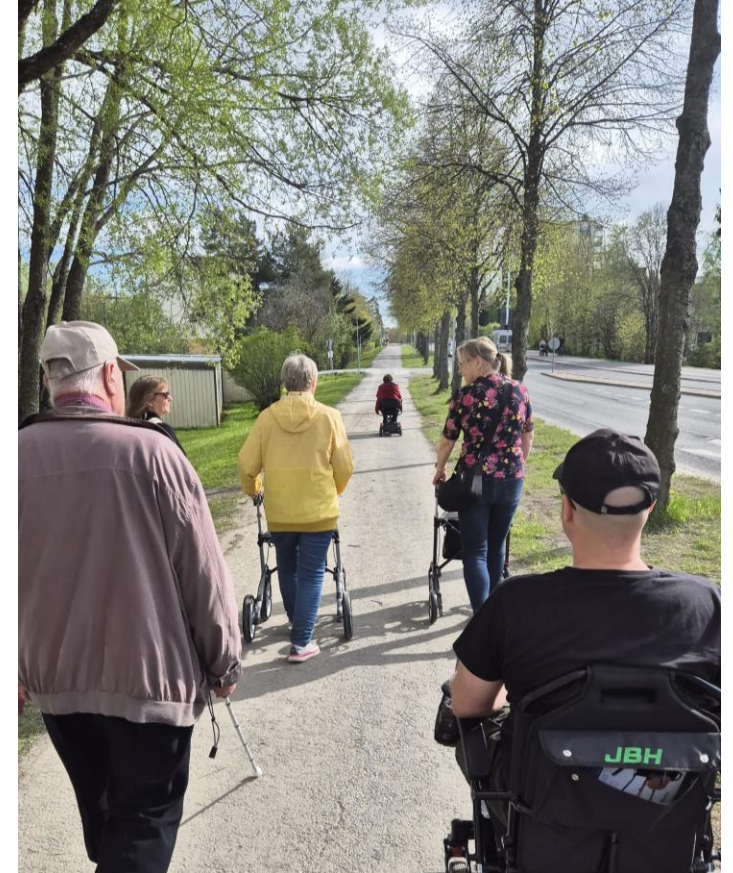
# 7. Yhteenveto ja jatkoaskeleet

# VUOROVAIKUTUS JA OSALLISTAMINEN

Työ tehtiin yhteistyössä Pirkkalan vanhus- ja vammaisneuvostojen edustajien kanssa.

Työn aikana järjestettiin esteettömyyskävelyt, joissa Suupan ja Partolan alueelta kartoitettiin merkittävien reittien esteettömyyden tilaa. Kävelyille saatiin mukaan myös kaikkien kokeiltaviksi apuvälineitä, kuten sähköpyörätuoli, tavallinen pyörätuoli sekä rollaattori. Apuvälineet havainnollistivat hyvin, kuinka pienetkin epätasaisuudet ja esim. jyrkät luiskat ovat merkittävä este liikuntaesteisille. Esteettömyyskävelyn tulokset on esitetty kokonaisuudessaan liitteessä 1 ja kävelyillä tunnistetut toimenpiteet on listattu kunnan toimenpidelistoille.

Neuvostojen edustajien kanssa kokoustettiin lisäksi esteettömien reittien määrittämiseen sekä esteettömyyskriteeristön määrittämiseen liittyen. Vuoropuhelu koettiin hyvin hedelmällisenä ja se toi tärkeän näkökulman työn tuloksiin. Toimintatapaa on tarkoitus myös jatkossa jatkaa, varsinkin kun kyse esteettömyyden kannalta merkittävien kohteiden suunnittelusta.



Kuva 22. Lentoasemantien ympäristö kuvattuna esteettömyyskävelyllä.

# YHTEENVETO JA JATKOASKELEET

Työn aikana määritettiin esteettömyyden erikoistason sekä perustason reittien laatutavoitteet sekä määritettiin esteettömyyden erikoistason reitit tärkeimmille joukkoliikennepysäkeille yhteistyössä Pirkkalan vanhus- ja vammaisneuvostojen kanssa. Erikoistason reittien lisäksi tunnistettiin Perustaso + -reittejä, joiden esteettömyyttä pyritään parantamaan mahdollisimman hyvin erikoistason kriteerien mukaisesti, mutta on tunnistettu, että kaikkia esteettömyyden erikoistason laatutasotavoitteita ei saavuteta (esim kaltevuudet). Partolan ja Suupan alueen osalta tunnistettiin reittien kehittämistarpeet esteettömyyskävelyiden avulla.

Työssä käynnistettiin pysyvä yhteistyömalli infrastruktuurin suunnittelun ja neuvostojen välillä, mikä vahvistaa osallisuutta ja tuo arvokasta asiantuntemusta suunnitteluprosessiin. Lisäksi suunniteltiin viestintätavat, joiden avulla esteettömistä reiteistä voidaan tiedottaa jatkossa selkeästi ja saavutettavasti.

Työ loi vahvan pohjan esteettömyyden kehittämiseksi Pirkkalassa. Seuraavina vuosina laatutavoitteet otetaan käyttöön suunnitteluhankkeissa aina kaavoituksesta toteutukseen saakka. Reittien parantamista tehdään pääosin osana muita saneeraushankkeita askel kerrallaan. Ohjelman toteutusta seurataan osana Pirkkalan KÄPY-työryhmän toimintaa.



Kuva 23. Ollikantien linja-autopysäkki.

# 7. Lähteet

# LÄHTEET

Invalidiliitto. (n.d.). Esteettömyys. <https://www.invalidiliitto.fi/esteettomyys>

Tieliikennelaki. 729/2018.  
<https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/saaduskokoelma/2018/729>

Yhdenvertaisuuslaki. 1325/2014 <https://finlex.fi/fi/lainsaadanto/2014/1325>

Vammaispalvelulaki. 675/2023. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2023/675>

Laki digitaalisten palvelujen tarjoamisesta. 306/2019  
<https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/saaduskokoelma/2019/306>

ELY-keskus. (2023). Tampereen kaupunkiseudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma. <https://tampereenseutu.fi/wp-content/uploads/2024/03/Loppuraportti-Kestavan-ja-turvallisen-liikkumisen-suunnitelma.pdf>

Pirkkala. (25.11.2024) Pirkkalan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma.  
<https://traficom.fi/sites/default/files/media/file/Pirkkalan%20ok%C3%A4velyn%20ja%20py%C3%B6r%C3%A4ilyn%20edist%C3%A4misohjelma.pdf>

Pirkanmaa. (n.d.). Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2045.  
<https://aineistopankki.pirkanmaa.fi/fi/?gallery=36781>

<https://paikallisliikneliitto.fi/suunnitteluohjeet/>

Alueidenkäyttölaki. 132/1999. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1999/132>

Rakentamislaki. 751/2023. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1999/132>

Perustuslaki. 731/1999. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1999/731>

Finlex. Yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista.  
<https://www.finlex.fi/fi/valtiosopimukset/sopimussarja/2016/27>

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista. 2019/882 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019L0882>

Helsingin kaupunki. (n.d.). SURAKU-opas.  
[https://www.hel.fi/static/hki4all/ohjeet/SURAKU\\_OPAS.pdf](https://www.hel.fi/static/hki4all/ohjeet/SURAKU_OPAS.pdf)

Pirkkala. (6.6.2022) Hyvinvointi- ja turvallisuussuunnitelma 2022-2026.  
[https://www.pirkkala.fi/wp-content/uploads/files/62bd3944475a6c537c8ced69/Final\\_Hyvinvointi-ja\\_turvallisuussuunnitelma\\_Pirkkala\\_2022-2026.pdf](https://www.pirkkala.fi/wp-content/uploads/files/62bd3944475a6c537c8ced69/Final_Hyvinvointi-ja_turvallisuussuunnitelma_Pirkkala_2022-2026.pdf)

Tampereen kaupunkiseutu. (26.5.2021). Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2.0. [https://tampereenseutu.fi/wp-content/uploads/2021/09/KAPY2.0\\_Loppuraportti\\_VALMIS-1.pdf](https://tampereenseutu.fi/wp-content/uploads/2021/09/KAPY2.0_Loppuraportti_VALMIS-1.pdf)

Valtioneuvoston asetus rakennusten esteettömyydestä. (5.5.2017)  
<https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/saaduskokoelma/2017/241#OTO>