



Liikekeskustan ESTEETTÖMYSSUUNNITELMA

HELSINGIN KAUPUNKI
RAKENNUSVIRASTO
PL 1500
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

KUVAILULEHTI

Tekijä(t) Sito Oy	
Julkaisun yhdyshenkilö rakennusvirastossa Projektinjohtaja Pirjo Tujula	
Nimeke Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma	Mistä julkaisua saa (henkilö ja huone) HKR Sirpa Linnola
Sarjan nimeke	
Sarjanumero	Julkaisu aika
Sivuja	Liitteitä
ISBN	ISSN
Kieli koko teos Suomi	Yhteenveto
Tiivistelmä Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelman tavoitteena on ohjata ja koordinoita rakennusviraston esteettömyyteen tähtääviä käytännön toimenpiteitä alueella. Alueellisen esteettömyyssuunnitelman laatiminen perustuu kaupunginhallituksen hyväksymään kaupungin esteettömyysstrategiaan ja esteettömyyssuunnitelmaan, jolla ohjataan esteettömyyden toteutusta koko kaupungin tasolla. Alueellisen esteettömyyssuunnitelman tarkoituksena on määritellä tarvittavat toimenpiteet sekä niiden toteutuksen kiireellisyys ja toteutusaikataulu. Aiemmin syntynyt SuRaKu-ohjeisto on luonut pohjan kaupungin esteettömyyden toteutustyölle. Alueellisen esteettömyyssuunnitelman tarkoituksena on toteutustyön priorisointi ja kohdentaminen niin, että se edistää mahdollisimman tehokkaasti esteettömyyttä ko. alueella ja auttaa hallintokuntia niiden omassa esteettömyystyössä. Esteettömyyssuunnitelmassa on esitetty tarvepohjaisen priorisoinnin mukaan alueet ja reitit, joilla noudatetaan esteettömyyden erikoistason vaatimuksia sekä hyvää perustasoa edellyttävät esteettömät reitit ja puistot, joilla on tärkeä turvata esteetön kulku kaikille käyttäjäryhmille. Alueen toiminnallisesta merkityksellisyydestä ja suurista käyttäjämääristä johtuen koko alueelta vaaditaan hyvää esteettömyyden perustasoa. Erikoistason ratkaisut ovat perusteltuja koko liikekeskustan ydinalueella sekä erikseen määritellyillä esteettömillä reiteillä, jotka jatkuvat alueen ulkopuolelle. Rinnan tämän suunnitelman kanssa rakennusvirasto on kartoittanut yksityiskohdaisesti alueen esteitä, jotka on viety kaupungin paikkatietokantaan. Esteettömyyssuunnitelman laatimisen yhteydessä on oltu yhteydessä Helsingin vanhus- ja vammaisneuvostoihin, joiden edustajat osallistuivat alueella suoritettuun kävelykierrokseen 30.5.2006.	
Avainsanat Liikkumis- ja toimimiseesteettömyys, esteetön ympäristö Kaupungin esteettömyyssuunnitelma, alueellinen esteettömyyssuunnitelma	
UDK	

LIIEKESKUSTAN ESTEETTÖMYSSUUNNITELMA

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	6
1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	9
1.1 Lähtökohdat	9
1.2 Tavoitteet	9
1.3 Työskentely	10
2 NYKYTILANTEEN ESTEETTÖMYYSKARTOITUS	11
2.1 Kartoitettavan alueen kuvaus	11
2.2 Työn lähtökohdat ja kartoitettavien alueiden määrittely	13
2.3 Sidosryhmien kävelykierros	17
2.4 Esteettömyyden kartoitus silmämääräisesti havainnoimalla	24
2.5 Kaupungin estekartoitus	24
3 LIIEKESKUSTAN ESTEETTÖMYYSONGELMAT	26
3.1 Esteettömyyshavainnot kaduittain	26
3.2 Esteettömyyshavainnot puistoissa	43
3.3 Torit ja aukiot	45
3.4 Rautatie- ja metroasemien kartoitus	55
3.5 Yhteenveto esteettömyydestä	56
4 ESTEETTÖMYYDEN KEHITTÄMINEN	60
4.1 Jatkotoimenpiteet	60
4.2 Erikoistason kadut ja alueet	62
4.3 Esteettömät reitit	62
4.4 Esteettömät puistot	63
4.5 Pysäkkien parantaminen	64
4.6 Yleisesti tarvittavat kunnostustoimet	64
4.7 Ylläpidon kehittäminen	69
5 KUSTANNUSARVIO	70

LIITTEET

Liite 1. Alueellinen esteettömyyssuunnitelmakartta

Liite 2. Korottamattomien raitiotiepysäkkien sijainti Helsingin kantakaupungin alueella

Liite 3. Yleisökäymälöiden sijainti Helsingin kantakaupungin alueella

Liite 4. Rautatieaseman kartoitus, muistio

Liite 5. Kaisaniemen metroaseman kartoitus, muistio

Liite 6. Kampin metroaseman kartoitus, muistio

Liite 7. Näkövammaisten Keskusliitto ry:n lausunto, Kamppi Center

Liite 8. Vammaisneuvoston lausunto, Kamppi Center

JOHDANTO

Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelmassa ajalle 2005-2010 määriteltiin Helsingin esteettömyyden kehittämisen periaatteet vuosille 2005-2010. Kaupunginhallitus on hyväksynyt kaupungin esteettömyyssuunnitelman 14.11.2005. Helsingin kaupungin esteettömyysstrategian koordinoitiosan ja suunnitelmaosan toteuttamisesta vastaa Helsinki kaikille –projekti. Suunnitelmaosa muodostuu seuraavista osista:

Suraku-projekti, jossa määriteltiin esteettömyyden käyttäjävaatimukset julkisille katu-, viher- ja piha-alueille

Kaupungin esteettömyyssuunnitelma, jossa määriteltiin esteettömyyden parantamisen toiminta-tavat ja toteuttamisvastuut sekä tarvepohjaiset ja rakentamistaloudelliset priorisointiperiaatteet. Kaupungin esteettömyyssuunnitelmassa määriteltiin alueellisten esteettömyyssuunnitelmien laatimisen kiireellisyysjärjestys vuosille 2005 -2010.

Alueelliset esteettömyyssuunnitelmat

Vuoden 2005 aikana on laadittu esteettömyyssuunnitelmat neljälle alueelle: Eteläiset kaupunginosat, Haaga, Kannelmäki ja Vuosaari. Näillä alueilla on käynnistynyt samanaikaisesti myös rakennusviraston omana työnä aluesuunnitelman laatiminen katu- ja viheralueille ja tavoitteena oli liittää alueellinen esteettömyyssuunnitelma osaksi aluesuunnitelmaa, jossa aikataulutetaan tulevat toimenpiteet. Vuonna 2006 alueelliset esteettömyyssuunnitelmat on laadittu Helsingin liikekeskustan, Malmin ja Lauttasaaren alueille. Näillä alueilla esteettömyyssuunnitelmat toteutetaan aluesuunnitelmasta irrallisina, koska aluesuunnitelmia ei ole lainkaan työn alla, kuten keskustassa tai niitä ei ole mahdollista yhdistää aikataulullisesti tähän työhön.

Alueellisissa esteettömyyssuunnitelmissa on kunkin alueen osalta tarkistettu mahdolliset esteettömyyden erikoistasoa edellyttävät kohteet, määritelty esteettömyyden erikoistasoa vaativat alueet ja reitit, tunnistettu ja kartoitettu esteettömyyden kannalta tärkeimmät reitit sekä määritelty niille kehittämis- ja ylläpitotoimenpiteet sekä niiden kiireellisyys. Esteettömyyttä on käsitelty Suraku-projektissa määriteltyjen esteettömyyskriteerien ja ohjeiden mukaisesti.

Liikekeskustan alueellisen esteettömyyssuunnitelman laatimista on valvonut ohjausryhmä, jonka puheenjohtajana on toiminut Helsinki kaikille –projektin projektinjohtaja Pirjo Tujula. Ohjausryhmän työhön ovat osallistuneet seuraavat henkilöt:

Rakennusvirasto: Jussi Luomanen, Pirjo Tujula ja Sirpa Linnola

Kaupunkisuunnitteluvirasto: Pia Kilpinen, Seppo Jaakonaho, Pekka Nikulainen

Talous- ja suunnittelukeskus: Erkki Holappa

Kaupunginmuseo: Sari Saresto

Liikennelaitos: Mervi Vatanen

Satama: Raili Niemelä

Sosiaalivirasto: Sirpa Mänttari

Terveyskeskus: Pirjo Sipiläinen

Sito Oy: Ulla-Kirsti Junttila, Jari Mäkynen ja Elina Iikkanen

Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma

Rakennusviraston esteettömyyskartoituksista ovat vastanneet Anni Juutilainen ja Anna-Riitta Ruskovaara. Asemien arviointiin ovat osallistuneet lisäksi seuraavat henkilöt:

Maija Könkkölä	Invalidiliitto ry, VYP, Vammaisneuvosto
Timo Lehtonen	Vammaisneuvosto
Riitta Suurkuukka	Vammaisneuvosto
Ari Kurppa	Invalidiliitto ry, VYP
Laura Welin	HKL
Katja Tuomola	HKL

Sidosryhmille järjestettiin työn alussa kävelykierros, jossa he toivat esiin omia näkökulmiaan ja tarpeitaan.

1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

1.1 Lähtökohdat

Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelmassa ajalle 2005-2010 määriteltiin Helsingin esteettömyyden kehittämisen periaatteet vuosille 2005-2010. Helsingin kaupunginhallitus on hyväksynyt kaupungin esteettömyyssuunnitelman 14.11.2005. Helsingin kaupungin esteettömyysstrategian koordinoitiosan ja suunnitelmaosan toteuttamisesta vastaa Helsinki kaikille –projekti. Suunnitelma-osa muodostuu seuraavista osista:

- Suraku-projekti, jossa määriteltiin esteettömyyden käyttäjävaatimukset julkisille katu-, viher- ja piha-alueille.
- Kaupungin esteettömyyssuunnitelma, jossa määriteltiin esteettömyyden parantamisen toimintatavat ja toteuttamisvastuut sekä tarvepohjaisen ja rakentamistaloudellisen priorisoinnin periaatteet. Kaupungin esteettömyyssuunnitelmassa määriteltiin alueellisten esteettömyyssuunnitelmien laatimisen kiireellisyysjärjestys vuosille 2005 -2010.
- Alueelliset esteettömyyssuunnitelmat

Vuoden 2005 aikana on laadittu esteettömyyssuunnitelmat neljälle alueelle: Eteläiset kaupunginosat, Haaga, Kannelmäki ja Vuosaari. Näillä alueilla on samanaikaisesti käynnistynyt myös rakennusviraston omana työnä aluesuunnitelman laatiminen katu- ja viheralueille. Alueelliset esteettömyyssuunnitelmat on tarkoitus liittää näillä alueilla osaksi aluesuunnitelmia, joissa aikataulutetaan tulevat toimenpiteet.

Vuonna 2006 alueelliset esteettömyyssuunnitelmat on laadittu Helsingin liikekeskustan, Malmin ja Lauttasaaren alueille. Näillä alueilla esteettömyyssuunnitelmat toteutetaan aluesuunnitelmasta irrallisina, koska aluesuunnitelmia ei ole lainkaan työn alla, kuten keskustassa tai niitä ei ole mahdollista yhdistää aikataulullisesti tähän työhön.

Alueellisia esteettömyyssuunnitelmia laadittaessa esteettömyyttä käsitellään Suraku-projektissa määriteltyjen esteettömyyskriteerien ja ohjeiden mukaisesti. Keskeisiä lähtökohtia ovat eri tavoin esteellisyttä kokevien käyttäjäryhmien tarpeiden ja alueellisten toimenpidetarpeiden tunnistaminen. Näiden lähtökohtien perusteella määritellään esteettömyyden erikoistasoa vaativat alueet ja kohteet sekä vaatimukset esteettömyyden toteutukselle sen mukaan ovatko alueet erikoistason vai perustason alueita. Vastaavasti esitettyjen toimenpiteiden kiireellisyysjärjestys määritellään edellä mainittujen lähtökohtien perusteella.

1.2 Tavoitteet

Liikekeskusta on erittäin vaikea ja laaja alue esteettömyyden kehittämisen tarkastelulle ja toimenpiteiden toteuttamiselle. Alueen toiminnallinen monipuolisuus ja suuret käyttäjämäärät asettavat alueelle kokonaisuutena suuret esteettömyysvaatimukset, joita ei voida rajata vain joillekin reiteille tai osa-alueille. Lähtökohtana on, että esteettömyyttä kehitetään kokonaisina alueina ja reitteinä, jotka mahdollistavat omatoimisen liikkumisen ja toimimisen alueella kaikille käyttäjäryhmille.

Alueellisen esteettömyyssuunnitelman tavoitteet ovat:

- selvittää esteettömän toimimisen kannalta keskeisten palvelujen ja toimipaikkojen sijoittuminen alueella
- selvittää vanhusväestön sijoittuminen alueelle

- määritellä esteettömyyden erikoistason alueet ja reitit
- kartoittaa kulku- tms. esteet katu- ja viheralueilla
- määritellä tarvittavat parannus- ja kehittämistoimenpiteet sekä ylläpidon toimenpiteet
- määritellä toimenpiteiden kiireellisyysjärjestys

Työn aikana on selvitetty alueella tapahtuva muu rakentaminen ja suunnitelmat sekä liikenteeseen tai viheralueisiin liittyvät kehittämishankkeet ja suunnitelmat. Nämä otetaan keskeiseksi lähtökohdaksi toimenpiteiden määrittelyssä ja ehdotetuissa aikatauluissa, sillä esteettömyyden parantaminen on edullisinta muista tarpeista lähtevien hankkeiden yhteydessä. Esteettömyyden parantamistarpeesta lähtevät toimenpiteet määräytyvät alueen luonteen ja havaittujen liikkumisesteiden mukaisesti.

Alueelliset esteettömyyssuunnitelmat palvelevat ensisijaisesti rakennusviraston suunnittelua ja rakentamista, mutta tavoitteena on, että myös muut kaupungin hallintokunnat käynnistäisivät omien toimipisteidensä esteettömyysarvioinnit ja kehittämisprojektit samanaikaisesti katu- ja puistoalueiden kehittämisen kanssa. Myös yksityisiä liike- ja asuinkiinteistöjä tulee kannustaa omiin esteettömyyden parantamishankkeisiinsa. Vasta tällöin voidaan luoda kokonaan esteettömiä alueita ja kaupungin-osia.

1.3 Työskentely

Alueellisen esteettömyyssuunnitelman laatimista on ohjannut ohjausryhmä, johon kuuluivat rakennusvirastosta aluesuunnittelijat sekä toimistopäällikkö ja Helsinki kaikille –projektin edustajat, kaupunkisuunnitteluvirastosta maankäytönsuunnittelija ja liikennesuunnittelija sekä edustajat kiinteistöviraston tilakeskuksesta, rakennusvalvontavirastosta, kaupunginkansliasta, liikennelaitoksesta, liikuntavirastosta, sosiaalivirastosta, terveystieteiden keskukselta, opetusvirastosta ja asuntotuotantotoimistosta sekä konsultin edustajat.

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana neljä kertaa:

- 19.4.2006 Kaikkien alueellisten esteettömyyssuunnitelmien aloituskokous
- 30.5.2006 Sidosryhmien kävelykierros
- 1.6.2006 Alustavat toimenpide-ehdotukset
- 12.9.2006 Toimenpide-ehdotusten esittely ohjausryhmälle

Lisäksi Helsinki kaikille -projektin ja konsultin edustajat ovat pitäneet pienimuotoisia projektipalavereita tarpeen mukaan työn aikana.

2 NYKYTILANTEEN ESTEETTÖMYYSKARTOITUS

2.1 Kartoitettavan alueen kuvaus

Helsingin liikekeskustan alueellinen esteettömyyssuunnitelma on tässä työssä rajattu käsittämään välittömästi vuonna 2005 kartoitetun eteläisten kaupunginosien alueen pohjoispuolelle jäävät ydinkeskustan alueet. Etelässä alue rajautuu Bulevardiin ja Eteläesplanadiin, lännessä Hietalahden toriin ja Kamppiin, pohjoisessa Pohjoiseen Rautatienkatuun ja Kaisaniemen puistoon ja idässä Snellmaninkatuun ja Kauppatoriin. Lisäksi suunnittelualueeseen on liitetty Mannerheimintien jakso Eduskuntatalolta Helsinginkadun risteykseen Töölön Kisahallille, koska se on toiminnalliselta luonteeltaan monessa suhteessa verrattavissa liikekeskustaan. Mannerheimintien varteen sijoittuvat monet merkittävät kulttuurilaitokset ja se on keskeinen kaupungin sisäisen julkisen liikenteen väylä.

Alue koostuu useista hyvin erilaisista osa-alueista. Alueen länsiosaa leimaavat Senaatintorin ja Kauppatorin historialliset ympäristöt ja vanhat, epätasaiset luonnonkivipäälysteet. Suojateiden reunatukia on madallettu suurimmalla osalla suojatietä, mutta alueilla, joilla ei ole tehty muita kadun korjaus- tai päälystetöitä, jälkeensä viistetyt reunakivet ovat edelleen korkeita ja jyrkkiä. Ns. empire-keskustassa kaduilla, kuten Unioninkatu, Fabianinkatu ja Snellmaninkatu, kaduilla on myös suuria pituuskaltevuuksia, jotka heikentävät katujen esteettömyyttä.

Keskeisillä liikekaduilla, kuten Aleksanterinkatu ja Pohjoisesplanadi sekä niiden poikkikadut, päälysteitä on uusittu ja käytössä ovat laajoilla alueilla uudet, sileät luonnonkivipäälysteet ja suojateiden madalletut reunatuet. Lisäksi laajoilla alueilla on lumen sulatusjärjestelmä, joka helpottaa kaduilla liikkumista myös talvella. Rautatieaseman ympäristö on merkittävä julkisen liikenteen solmukohta. Alueella on osittain vanhoja liikenne- ja terminaalijärjestelyjä, joissa ei ole otettu kaikilta osin huomioon esteettömyysvaatimuksia (Rautatienatori) ja uusia jalankulku- ja terminaalialueita, joissa esteettömyyden vaatimukset on selkeästi otettu huomioon (Asema-aukio ja Elielinaukio), vaikka ne eivät täytä kaikkia nykyisiä vaatimuksia.

Mannerheimintie jakaa liikekeskustan alueen selkeästi kahteen osaan. Vaikka kadun suojatie- ja raitiotiepysäkkijärjestelyissä on pyritty esteettömyyteen, niin kadun leveän liikennealueen ylitys on hankalaa ja vaikeuttaa liikkumista alueen osista toisiin. Liikkumista helpottavat tässä suunnassa jalankulkutunnelit Asematunnelista ja Stockmannilta Foorumin kauppakeskukseen. Mannerheimintien länsipuolella kaupunkirakenne jatkuu eteläosassa pääosin samantyyppisenä, perinteisenä ruutukaava-alueena kuin eteläisissä kaupunginosissa. Pohjoisosassa Kampin keskus ympäristöineen on kokonaan uutta jalankulkualuetta, jossa liikkuminen on pääosin esteetöntä, vaikka se ei täytä kaikkia nykyisiä esteettömyysvaatimuksia.

Alueen merkittävin puisto on Esplanadin puisto, joka on pääosin kaikkien käyttäjäryhmien käytettävissä, vaikka kaikki puistoon johtavat suojatiet eivät täytä nykyisiä esteettömyysvaatimuksia.

Luonteeltaan ja toiminnoiltaan erilaiset osa-alueet tekevät liikekeskustan alueesta esteettömyyssuunnittelun kannalta vaikean. Alueen moninaiset julkiset ja kaupalliset palvelut ja muut toiminnot sekä alueen suuret käyttäjä- ja jalankulkijamäärät jakautuvat suhteellisen tasaisesti alueen eri osiin, joten alueella ei voida tarjota vain tiettyjä esteettömiä reittejä, vaan lähes koko alueen katuverkolta vaaditaan hyvää esteettömyyden tasoa. Keskeisimmillä liikekaduilla ja kävelykaduilla tilanne onkin melko hyvä, koska alueella on tehty laajoja katujen perussparannustöitä 1990 - 2000 -luvulla ja niissä on jo selkeästi otettu huomioon esteettömyys. Historiallisilla alueilla, joilla on säilytetty vanhoja luonnonkivipäälysteitä, esiintyy runsaasti ongelmia sekä päälysteiden tasaisuudessa että suojateiden reunatukien korkeudessa ja luiskauksissa. Näilläkin alueilla on selvästi nähtävissä pyrkimyksiä tilanteen korjaamiseen esim. reunatukia viistämällä, mutta toimenpiteet eivät ole olleet riittäviä esteettömyyden saavuttamiseksi. Alueella esiintyy myös runsaasti ongelmia kiinteistöjen sisäänkäynneissä. Vanhojen rakennusten sisäänkäynneissä on usein porrasjärjestelyjä, joihin on hyvin vaikea tai mahdotonta saada esim. luiska pyörätuolia varten.



Erikoistason ympäristöt

- ▲ Vanhusten palvelut (sosiaalivirasto 2004)
- Kunnalliset sosiaali- ja terveyspalvelut (sosiaalivirasto 2004)
- Yksityiset lääkäripalvelut henkilökuntamäärä yli 4 (Seutu-CD 2003)
- ▼ Kuntoutuslaitokset (Seutu-CD 2003)
- Terminaalit (Seutu-CD 2003)

Muut ympäristöt

- ★ Kunnalliset päiväkodit (sosiaalivirasto 2004)
- ★ Yksityiset ostopalvelupäiväkodit (sosiaalivirasto 2004)
- Peruskoulut ja lukiot (Seutu-CD 2003)
- Ammatillinen koulutus (Seutu-CD 2003)
- Korkeakoulutus (Seutu-CD 2003)
- Museot (Seutu-CD 2003)
- Näyttämöt ja konserttisalit (Seutu-CD 2003)
- Kirjastot (Seutu-CD 2003)
- Seurakuntien toimipisteet (Seutu-CD 2003)
- Urheilukentät, urheiluhallit (Seutu-CD 2003)

□ Suunnitelma-alueen raja

Kuva 1. Suunnittelualueen raja ja esteettömyyden kannalta keskeiset toimipaikat Helsingin liikekeskustan alueella.

2.2 Työn lähtökohdat ja kartoitettavien alueiden määrittely

Työn ensimmäisenä vaiheena tarkistettiin esteettömyyden erikoistasoa vaativien toimipaikkojen sijoittuminen. Lähtökohtana oli Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelman ajalle 2005-2010 yhteydessä laadittu tietokanta esteettömyyden kannalta tärkeistä toimipaikoista. Eriyksen tärkeitä, erikoistason esteettömyyttä ympäristöltään vaativia toimipaikkoja ovat vanhusten palvelut, sosiaali- ja terveyspalvelut, kuntoutuslaitokset ja rautatieasemat. Lisäksi tarkasteltiin muiden esteettömyyden näkökulmasta tärkeiden palveluiden sijoittumista alueelle. Tällaisia ovat päiväkodit, koulut ja oppilaitokset, kirjastot, museot, kokoontumistilat ja seurakuntien toimipaikat.

Nykytilanteen arvioinnissa tukeuduttiin lähtökohtaisesti olemassa oleviin paikkatietoaineistoihin, kuten sosiaaliviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston tarkennetut aineistot, Helsingin yleiskaavan aineistot sekä SeutuCD. SeutuCD on YTV:n tuottama cd-levy, jolle on koottu pääkaupunkiseudun kuntien keskeiset väestöön ja maankäyttöön liittyvät paikkatiedot yhtenäisessä muodossa. SeutuCD:n tiedot ovat vuoden 2002 lopulta.

Työssä on käytetty ensisijaisesti Helsingin kaupungin omia numeeristettuja tietoja. Paikkatietomuodossa saatiin tiedot vanhusten palveluista, päiväkodeista sekä kunnallisista sosiaali- ja terveyspalveluista. Helsingin kaupungin tietoja täydennettiin Seutu-CD:n yritys- ja toimipaikkarekisteristä, jossa tiedot valittiin toimialaluokituksen perusteella. Seutu-CD:ltä on saatu tiedot mm. yksityisten lääkäriasemien ja kulttuurilaitosten, kirkkojen ym. seurakuntatilojen, museoiden, liikuntapaikkojen yms. sijoituksesta. Terminaalit on haettu rakennustiedoista rakennuksen käyttötarkoituksen perusteella ja niitä on täydennetty tiedoilla metro- ja rautatieasemista.

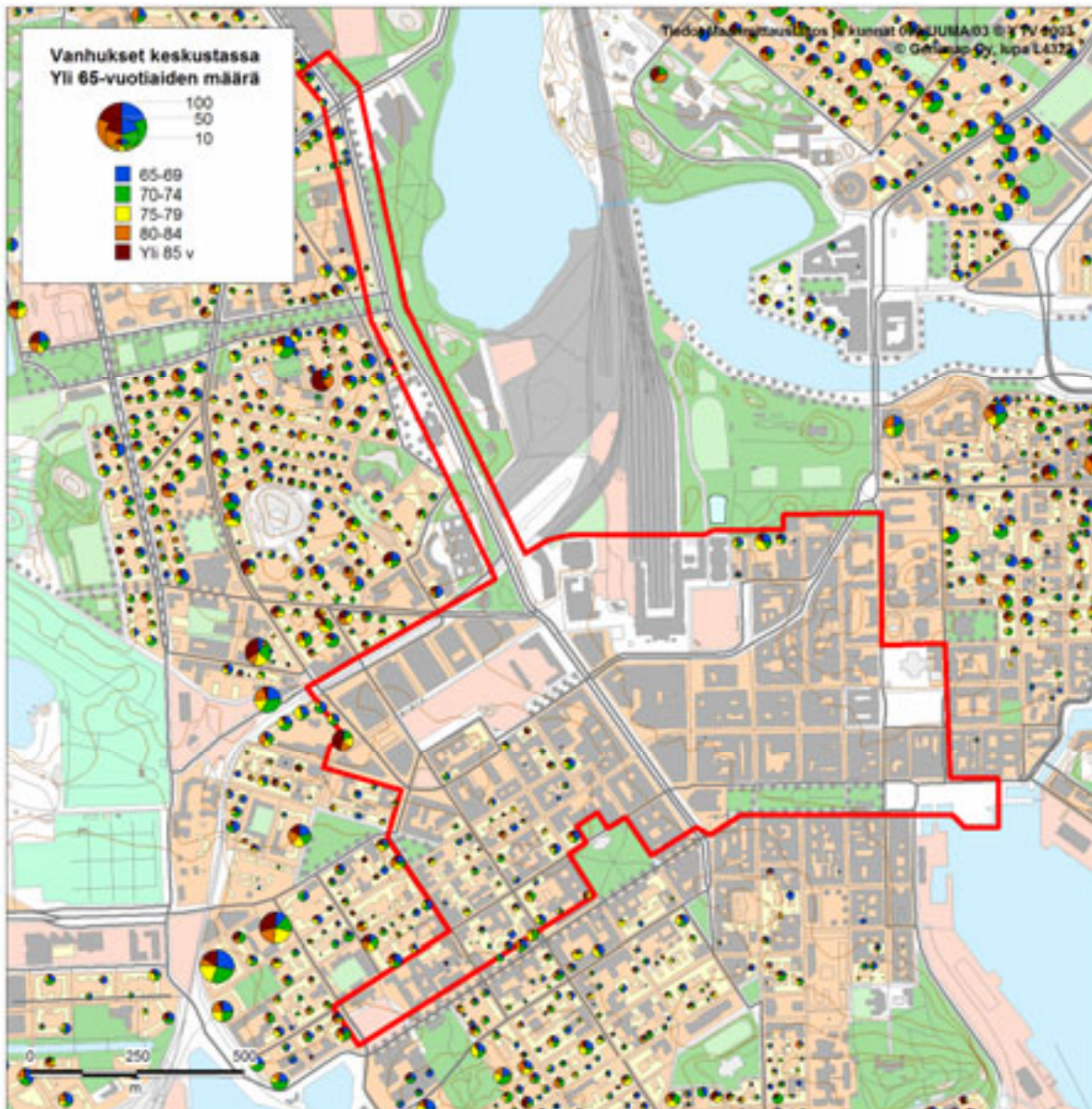
Tietoa tarkistettiin jonkin verran harkinnanvaraisesti. Esimerkiksi yksityisten lääkäriasemien kohdalla pienimmät kohteet on karsittu ilmoitetun henkilökuntamäärän perusteella, jolloin toiminimiyritykset saatiin poistettua. Yksityisissä lääkäripalveluissa eivät ole mukana hammaslääkärit.

Kaikkia em. toimipaikkoja on suhteellisen vähän Helsingin liikekeskustan alueella, joten niitä ei voida pitää yhtä merkittävänä kriteerinä määriteltäessä alueen esteettömyysvaatimuksia kuin pääosin asumiseen painottuneilla alueilla. Liikekeskustan kaikki julkiset ja yksityiset palvelut sekä alueen suuret jalankulkijamäärät ja julkisen liikenteen terminaalien sijoittuminen alueelle vaikuttavat kokonaisuutena enemmän liikekeskustan esteettömyysvaatimuksiin kuin minkään yksittäisen palvelupisteen sijainti.

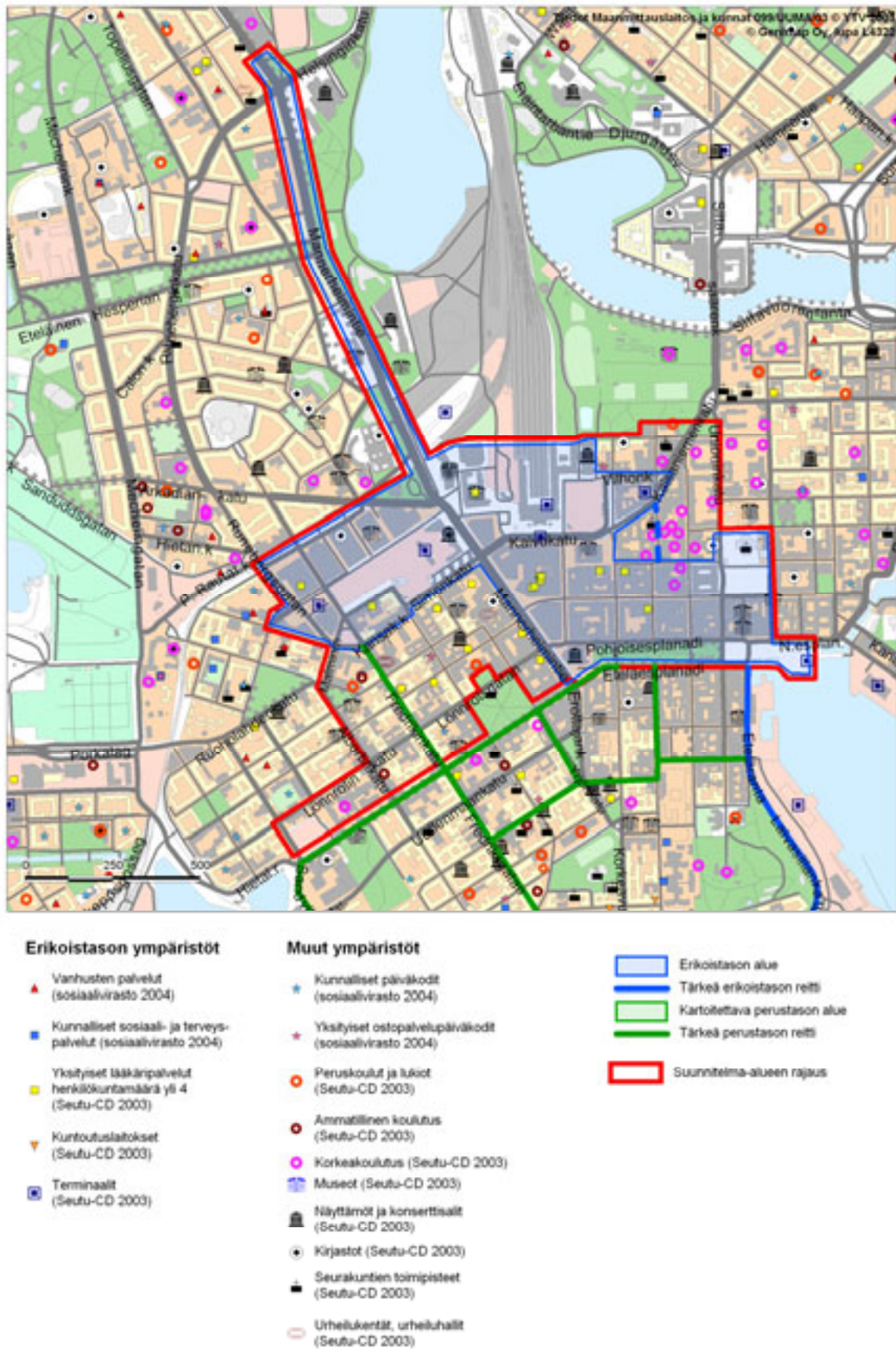
Vanhusten sijoittuminen koko suunnittelualueella tarkasteltiin käyttämällä tietokantana Seutu-CD:n tietoja vuoden 2002 lopulta. Vaikka tieto onkin neljä vuotta vanhaa, riittää sen tarkkuus tämän suunnitelman tarkasteluihin. Alueella ei ole merkittäviä iäkkäiden ihmisten asuinpaikkoja, kuten vanhainkodit ja palvelutalot, jotka painottaisivat esteettömyysvaatimuksia joillekin tietyille alueille. Alueella on suhteellisen korkea keski-ikä, mutta yli 65-vuotiaiden sijoittuminen alueella jakautuu melko tasaisesti.

Myöskään vanhusväestön sijoittuminen ei ole Helsingin liikekeskusta alueella keskeinen kriteeri määriteltäessä alueen esteettömyysvaatimuksia. Yli 65 -vuotiaita vanhuksia asuu liikekeskustan alueella hyvin vähän ja alueella on muutoinkin hyvin vähän asukkaita. Alueen keskeinen sijainti ja palvelujen runsas määrä sekä julkisen liikenteen asemien ja terminaalialueiden sijoittuminen alueelle tuo sinne runsaasti myös vanhusväestöä muualta kaupungista. Vanhan kaupunginosan alueella on myös merkillepantavaa, että kesällä alueella liikkuu erittäin suuri määrä turistiryhmiä, jotka koostuvat usein myös melko iäkkäistä henkilöistä.

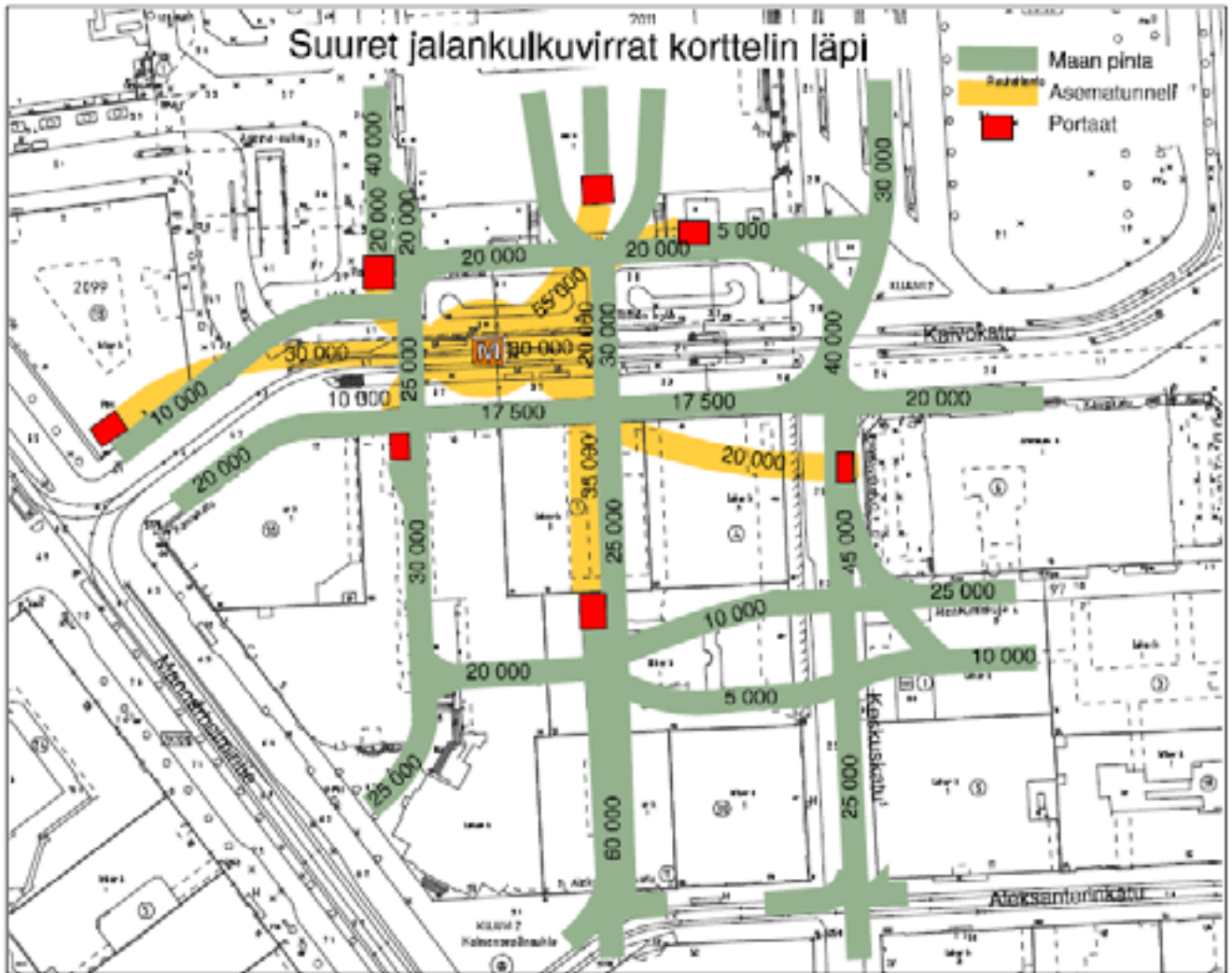
Kaupungin palveluksessa oli kesän ajan kaksi kartoittajaa, jotka kartoittivat alueen esteitä. Olemassa olevan tiedon perusteella kartoitustyön pohjaksi määriteltiin jo työn alussa esteettömyyden erikoistasoa vaativat alueet ja reitit. Keskeisiä valintakriteereitä olivat alueen palvelu- ym. toiminnot sekä merkittävät jalankulkuyhteydet esim. julkisen liikenteen asemilta.



Kuva 2. Vanhusväestön sijoittuminen Helsingin liikekeskustan alueella ja sen ympäristössä.



Kuva 3. Erikoistason alueet ja kartoitetut perustason alueet sekä esteettömät reitit.



Kuva 4. Suuret jalankulkijamäärät vaikuttavat erittäin paljon esteettömyysvaatimuksiin liikekeskustan alueella. Niistä voidaan päätellä, että myös eri tavoin liikkumisesteisiä kulkijoita on runsaasti. (Kaupunkisuunnitteluviraston arvio jalankulkijamääristä v. 2000)



Kuvat 5-6. Usein suhteellisen iäkkäät turistiryhmät muodostavat tärkeän käyttäjäryhmän etenkin Helsingin vanhan kaupunginosan alueella.

2.3 Sidosryhmien kävelykierros

Liikekeskustan alueella pidettiin sidosryhmien kävelykierros 30.5.2006 klo 17.00 – 19.00.

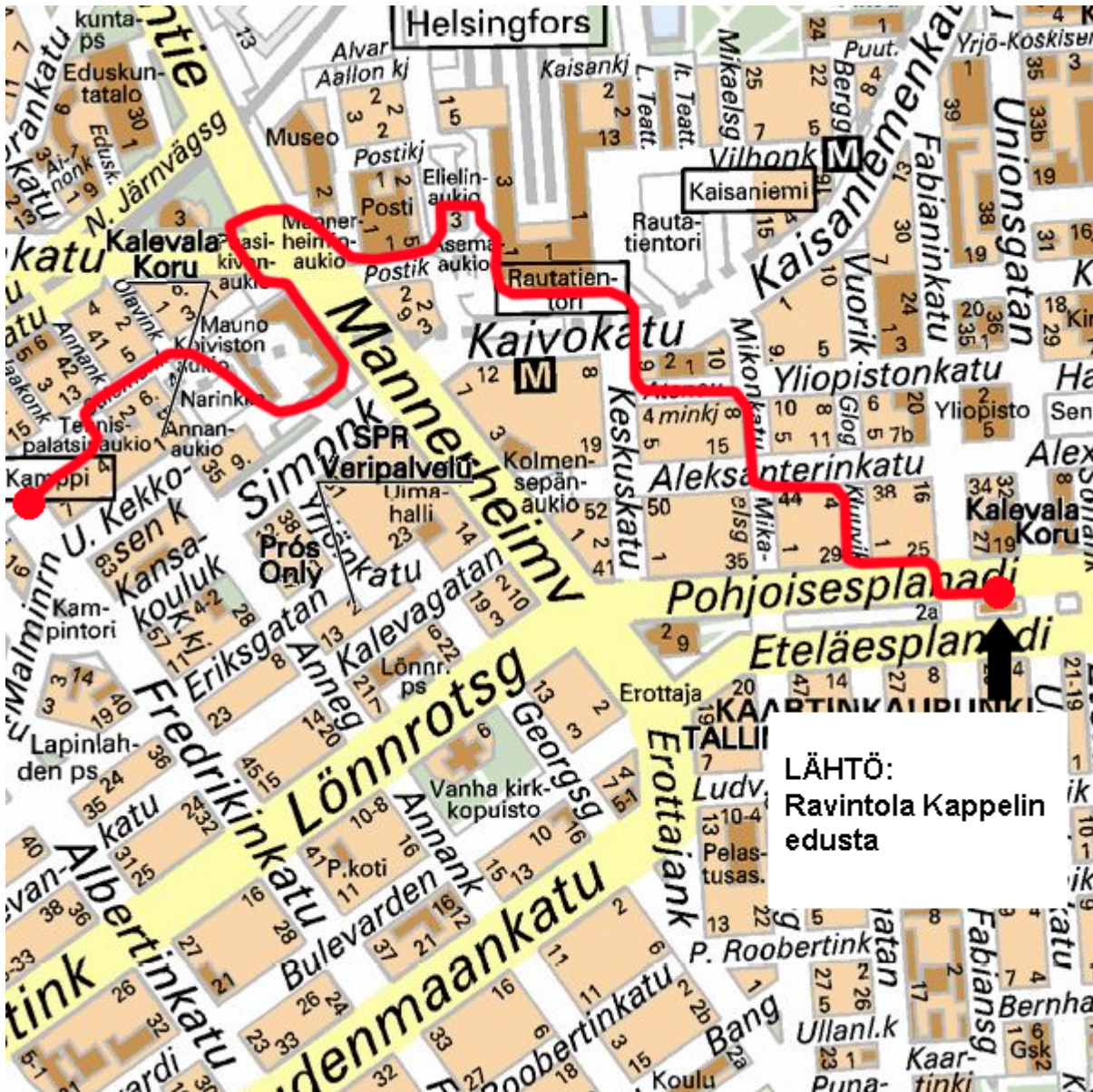
Kävelykierroksesta tiedotettiin Helsinki kaikille –projektin yhteystietolistan mukaan kaikille keskeisille vammaisjärjestöille ja vanhusneuvostolle. Lisäksi kävelykierroksesta tiedotettiin alueen lehdissä ja radiossa, joissa esitettiin yleisesti kutsu osallistua kävelykierrokselle. Voidaankin sanoa, että liikekeskustan esteettömyyskävely sai poikkeuksellisen suurta huomiota tiedotusvälineissä ja herätti selvästi kiinnostusta.

Kävelykierrokselle osallistui noin 30 henkilöä. Joukossa oli neljä näkövammaista, joista kahdella oli opaskoira ja neljä pyörätuolin käyttäjää, joista kahdella oli sähköpyörätuoli. Lisäksi mukana oli yksi henkilö lastenrattaiden kanssa ja lukuisa joukko alueen suunnittelijoita ja muuten asiasta kiinnostuneita.

Kävelykierroksen kokoontumis- ja lähtöpaikka oli Esplanadin puistossa, ravintola Kappelin luona lähellä paikkaa, jonne eteläisten kaupunginosien kävelykierros päättyi kesällä 2005 ja tarkoituksena oli jatkaa aiemman kierroksen reittiä katkeamattomien esteettömien yhteyksien selvittämiseksi.



Kuva 7. Kävelykierroksen aluksi Pirjo Tujula kertoi kierroksen tarkoituksesta ja Jari Mäkyne esitteli suunnitelun reitin kartalla.



Kuva 8. Kartta kävelyreitistä.

Kappelinesplanadiilta lähdettyä kierros jatkui Pohjoisesplanadin jalkakäytäviä pitkin Kluuvikadulle ja sieltä Aleksanterinkatua pitkin Mikonkadulle ja Ateneuminkujaa pitkin Keskuskadulle. Kaikki em. kadut ovat alueella, jossa on parannettu jalankulkua muuttamalla katuja kävelykaduiksi tai leventämällä jalkakäytäviä ja uusimalla päällysteitä viimeisten 10 – 15 vuoden aikana.

Kadut olivatkin esteettömyyden suhteen melko ongelmattomia. Suojateiden reunatuet ovat kuitenkin paikoin liian korkeita ja viistetyt reunatuet hankalia. Reunakivien liian jyrkät tai pitkät luiskat olivat ongelmallisia etenkin pyörätuolin käyttäjille. Suojatiemerkintöjen havaittavuus on heikko etenkin lohkopintaisilla nupu- tai noppakivillä päällystetyillä suojateilla. Suojatiemerkintöjen heikko värikontrasti vaikeuttaa sekä heikkonäköisten että täysin sokeiden liikkumista, sillä opaskoira ei tunnista suojateitä, ellei kontrasti ole riittävä. Liikkeiden jalkakäytävälle sijoitetut myyntitelineet ja aitaamattomat ulkoterrassit häittäsivät jossain määrin liikkumista.

Ryhmän kulku sujui edellä mainituista puutteista huolimatta kaikilla em. kaduilla suhteellisen helposti. Etenkin uudet, sileät luonnonkivilaattapäällysteet todettiin miellyttäviksi ja hyvin toimiviksi kulkupinnoiksi.



Kuva 9. Liikekeskustan uudet luonnonkivipäällysteet ovat sileitä ja miellyttäviä kulkea sekä jalan että pyörätuolilla. Inva-mopolla ja sähköpyörätuolilla kierrokselle osallistuivat Mirjam Zineldien (vas.) ja Anna Nyström.

Kaikilla em. kaduilla monien rakennusten sisäänkäynnit olivat esteettömyyden kannalta ongelmallisia. Liikkeiden sisäänkäynneissä oli yleisesti portaita ilman luiskayhteyttä, jolloin sisäänkäynnit ovat pyörätuolin käyttäjille täysin mahdottomia kulkea. Mm. Aleksanterinkadulle tehtiin kadun saneerauksen yhteydessä kaupungin toimesta ehdotuksia kiinteistöjen sisäänkäyntien esteettömyyden parantamiseksi, mutta on ilmeistä, että kiinteistöt eivät ole toteuttaneet ehdotettuja ratkaisuja. Sisäänkäyntien muutokset vaativat aina kiinteistöjen toimenpiteitä, joten katujen perusparannuksen yhteydessä ei voida muuttaa sisäänkäyntejä ilman kiinteistön omaa panosta.

Mikonkadulla ongelmana olivat päällysteiden huono kunto ja katutyöt. Esimerkiksi kaivojen kansistot olivat paikoin selvästi päällysteen tason alapuolella ja kivet olivat irronneet kaivojen ympäriltä. Lisäksi Mikonkadulla on runsaasti liikkeiden A-ständejä, jotka esimerkiksi Aikatalon luona riveihin sijoitettuina tukkivat kulkuväyliä. Ateneuminkujalla betoniporsaat ja kivipollarit on sijoitettu keskelle kulkuväyliä.

Kaivokadun ylitys oli hankalaa, koska odotustila kapealla keskikorokkeella edellytti esimerkiksi sähköpyörätuolin ja lastenvaunujen kääntämistä. Myös suojateiden reunatuet olivat liian korkeita. Rautatien puolella jalankulun ja pyörätien risteäminen aiheutti hämmennystä, mutta aseman edustalla kulku kohti Asema-aukiota oli esteetöntä. Myös Asema-aukion päällysteet ovat sileitä ja helpokulkuisia, mutta etenkin näkövammaisten suunnistautuminen laajalla aukiolla oli hankalaa ohjaavien elementtien puuttuessa.



Kuvat 10-11. Madalletut reunakivet helpottavat liikkumista, vaikka luiskaus on usein liian pitkä ja jyrkkä. Kuvassa Riitta Suurkuukka (vas.) sekä Marianne Tenhami ja opaskoira Ninni.



Kuva 12. Liian kapea keskikoroke pakottaa kääntämään sähköpyörätuolin tai lastenvaunut, kun Kaivokadun ylityksessä joudutaan pysähtymään keskikorokkeelle.



Kuvat 13-16. Liian kapeat laturit Elielinaukiolla vaikeuttavat pyörätuolin kääntymistä laiturilla, vaikka bussiin pääsy on turvattu luiskalla. Opastuksessa ja lippuautomaatissa ei ole huomioitu näkövammaisia ja lyhytkasvuisia tai pyörätuolin käyttäjiä.

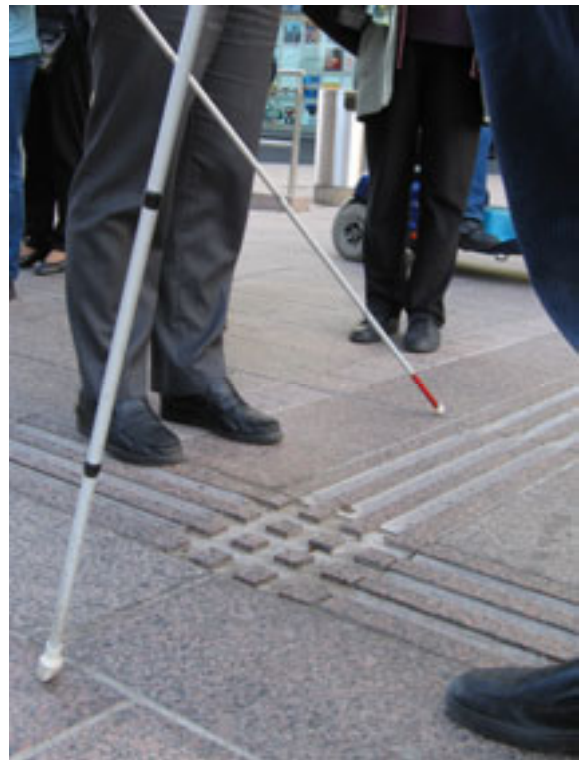


Elielin aukion terminaali-alueella laiturien infopylväissä pitäisi olla kohotunniste ja alueelle toivottiin kohokarttaa laiturijärjestelyistä. Laiturien reunoja ei ole merkitty mitenkään ja laiturit ovat liian kapeita sähköpyörätuolin kääntymiselle. Pysäkkimerkkitolpat roskakoreineen aiheuttavat törmäysvaaran etenkin pyörätuolin käyttäjälle. Elielin aukion infotaulut ja lippuautomaatti eivät sovellu pyörätuolin käyttäjille ja lyhytkasvuille. Terminaalin katos ei suojaa riittävästi.

Mannerheimin aukiolla, Kiasman edustalla noppakivipäälyste on epätasainen ja epämiellyttävä sekä kävelijälle että pyörätuolin käyttäjille. Siitä johtuen jalankulkijat käyttävät usein aukion reunassa kulkevaa asfaltoitua pyörätietä. Noppakivipäälysteet todettiin ongelmallisiksi myös sen takia, että lasinsirpaleet jäävät helposti pystyyn kivien väliin ja rikkovat pyörätuolin renkaat. Puhjenneen renkaan kanssa kulku muuttuu erittäin hankalaksi tai kokonaan mahdottomaksi. Renkaan korjaus tai uuden renkaan saaminen kestää yleensä useita päiviä.

Mannerheimintien ylitys Kiasman kohdalla oli epämiellyttävää kadun leveyden sekä suojatien nupukivipinnan ja raitiotiekiskojen takia. Lisäksi suojatien kohdalla jalkakäytävällä on valaisinpylväs, jota näkövammaisen on vaikea ennakoida. Jalankulkuvalon kesto tulisi ottaa huomioon esteettömyyttä arvioitaessa erityisesti Mannerheimintiellä. Punainen asfaltti Mannerheimintien pyörätiellä auttoi pyörätien hahmottamista, mutta sen lisäksi tarvittaisiin erotteluraita pinnaltaan tunnistetavasta materiaalista, esim. noppakiviraita.

Kampin ulkoalueilla on vaikea löytää opasraitoja, koska niiden sijoitus on epälooginen ja niistä puuttuu kontrastiväri. Lisäksi päälysteen pinnan alapuoliset urat ovat vaikeasti tunnistettavissa jalalla tai valkoisella kepillä. Risteysalueet ovat vaikeasti hahmotettavia, koska niistä puuttuvat kontrastivärit ja niissä on vain yksi varoittava laatta. Järjestelyn pitäisi olla ohjeiden mukainen niin, että varoittava laatta jatkuu risteäviin suuntiin vähintään 60 cm. Ohjaavat raidat eivät myöskään johdata esimerkiksi Narinkkatorilla terminaalin sisäänkäynneille.



Kuvat 17-18. Ohjausraitojen epälooginen sijoitus ja ohjauksen puute toiminnallisesti merkittäviin kohteisiin, kuten terminaalien sisäänkäynneille sekä varoittavien alueiden vaikea tunnistettavuus estävät opasraitojen tehokkaan käytön Kampissa.

Kampissa on myös suuri määrä portaita, jotka on merkitty huonosti ja ne ovat siitä syystä osittain jopa vaarallisia, vaikka suurimmalla osalla portaista on asianmukaiset käsijohteet. Alueen lävitse kulkee Salomonkadun linjassa esteetön reitti, mutta kulku sieltä ympäröivien kiinteistöjen sisäänkäynneille edellyttää usein nousua porrastasanteille ja kiertoa luiskien tai muiden ta-soyhteyksien kautta.

Kaikista portaista puuttuvat reunamerkinnyt, mistä syystä etenkin Fredrikinkadun puoleisia Salomonkadulle päin madaltuvia portaita on vaikea tai suorastaan mahdotonta havaita Fredrikinkadun suunnasta tultaessa. Portaissa on käsijohteet ainoastaan sen korkeimmassa osassa kauppakeskuksen sisäänkäynnin puolella. Muissa portaissa käsijohteet auttavat yleensä hahmottamaan portaat, vaikka niistä puuttuvat reunamerkinnyt ja lämmityskaapeleista johtuva raiditus vaikeuttaa portaiden etureunan hahmottamista.

Portaiden ja luiskien käsijohteet täyttävät pääosin niille asetetut vaatimukset, vaikka yläjohteen on vaikea ylettyä. Joissakin tapauksissa käsijohteita on käytetty jopa enemmän kuin nykyiset vaatimukset edellyttävät, mistä syystä tarpeettomat kaksoiskäsijohdejärjestelyt vaikuttavat paikoin liioitelluilta ja kaupunkikuvaa häiritseviltä. Alueen ympäristö- ja detaljisuunnitteluun on selvästi panostettu, joten käsijohteiden luontevampi liittäminen alueen muuhun kalustukseen ja detaljisuunnitteluun olisi ollut toivottavaa.

Kampin laajoilla jalankulkualueilla on hyvin vähän penkkejä, penkkejä ei erota ja niistä puuttuvat usein selkänoja ja käsinojat, mistä syystä penkeiltä nouseminen todettiin hankalaksi.



Kuva 19. Kävelykierroksella todettiin, että Kampin alueella on tehty monia merkittäviä yksittäisiä esteettömyysratkaisuja, mutta kokonaisuus ei toimi kaikilta osin.

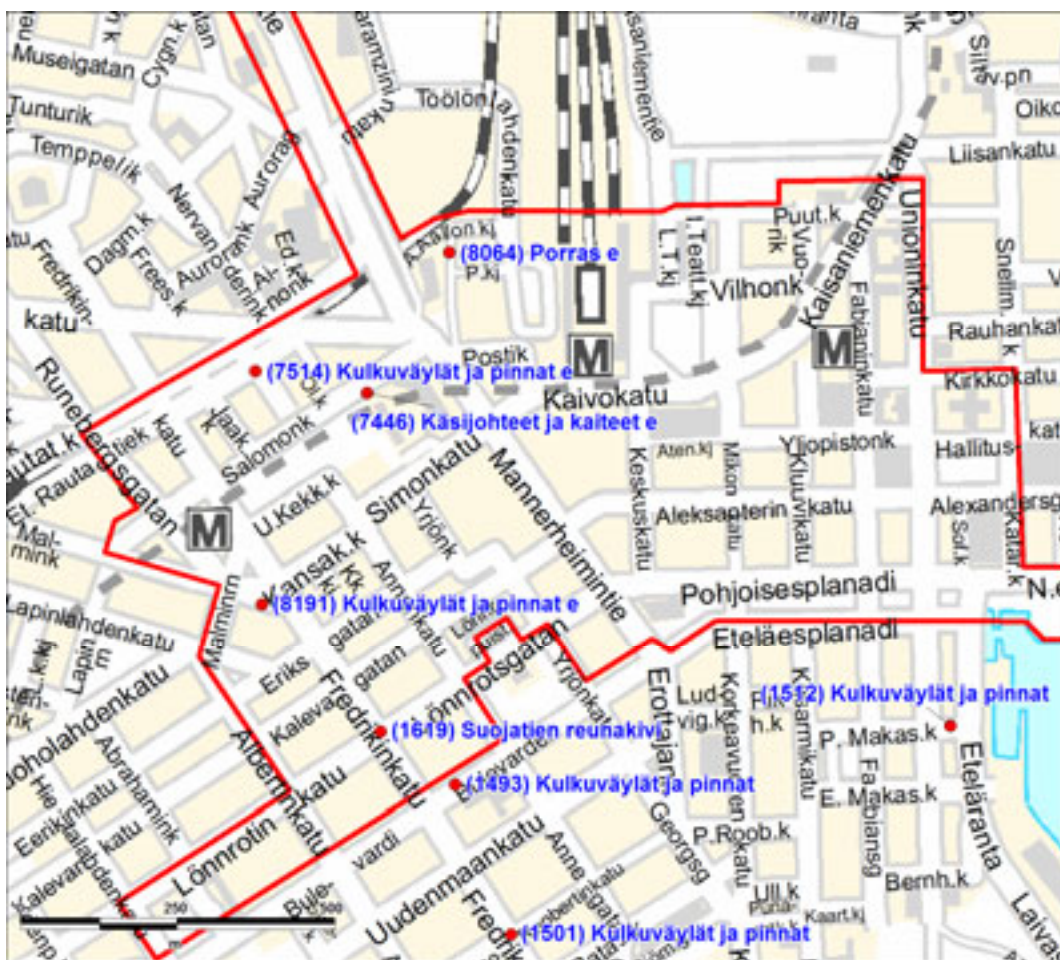
2.5 Kaupungin estekartoitus

24

Liikekeskustan alueella kartoitettiin yli 100 ongelmakohtetta. Näistä suurin osa koski liian korkeita suojatien reunakiviä tai kulkuväylien epätasaisuutta tai muita ongelmia. Kartoitustuloksen perusteella näyttäisikin tarpeelliselta perustaa erillinen suojateiden reunakivien madaltamiseen keskittyvä projekti. Parannustoimenpiteet tulisi aloittaa erikoistason alueilta sekä kaduilta ja katuosuuksilta, jotka on määritelty tässä suunnitelmassa esteettömiksi reiteiksi. Näiden toimenpiteiden kiireellisyys on arvioitu yhdessä muiden työn aikana tunnistettujen ongelmien kanssa ja viety varsinaisille toimenpidekartoille. Osa pienistä korjaustoimista, kuten kulkuväylille tulevien pensaiden leikkaus, on jo toteutettu sen jälkeen, kun tieto ongelmista saapui ylläpidosta vastaavalle taholle.

Muita kartoituksessa esille tulleita esteettömyysongelmia olivat:

- kalusteisiin ja varusteisiin liittyvät puutteet tai ongelmat
- suojatiemerkintöjen puutteellisuus
- portaiden ja luiskien puutteellisuus
- käsijohteiden puuttuminen tai puutteellisuus
- kasvillisuuden työntyminen katutilaan



Kuva 21. Kaupungin kartoituksessa liikekeskustan alueella todettuja esteettömyysongelmia, jotka on numeroitu ja viety kaupungin paikkatietokantaan.

3 LIIKEKESKUSTAN ESTEETTÖMYYSONGELMAT

3.1 Esteettömyyshavainnot kaduittain

Bulevardi

Bulevardi on liikekeskustaa ja eteläisiä kaupunginosia yhdistävä pääkatu, jonka esteettömyydelle asetetaan suuret vaatimukset. Bulevardin suojateiden ja pyörätien suunnittelussa ja rakentamisessa on selvästi otettu huomioon esteettömyyden vaatimukset. Pyörätiestä johtuen jalankulkijat joutuvat odottamaan kadun ylitystä istutuskaisalla, joka on myös suojateiden kohdalla päällystetty noppakivillä. Monikerroksellisuus tekee suojatiet vaikeasti hahmotettaviksi etenkin näkövammaisten kannalta. Kaikki Bulevardin raitiotiepysäkit ovat korottamattomia. Bulevardille on laadittu pysäkkien korotussuunnitelma vuonna 1997, mutta sen toteutus odottaa kadun muuta saneerausta, joka tulee ajankohtaiseksi viimeistään silloin, kun Bulevardin katupuut joudutaan uusimaan.



Kuva 22. Bulevardin pyörätie on selkeästi erotettu, mutta vaikeuttaa suojateiden hahmottamista.

Esteettömyyshavaintoja:

- Reunatuet ovat kauttaaltaan madallettuja.
- Pyörätie ja jalkakäytävä ovat selvästi erotettuja eri puolilla puuriviä.

Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma

- Suojateiden hahmotettavuus on vaikea kadun ylityksissä pyöräteiden takia.
- Pintamateriaalien käyttö on epä johdonmukaista, puurivin noppakiveys jatkuu myös suoja-
teiden kohdalla.
- Nupu- ja noppakiviset suojatiemerkinnot näkyvät huonosti, kontrasti ei ole riittävä. Lohko-
pintainen noppakiveys on myös kulkupintana epätasainen.
- Raitiotiekiskot pirstovat suojatiemerkinnot vaikeasti näkyviksi ja kiskot lisäävät suojateiden
epätasaisuutta.
- Kaikki bussi- ja raitiotiepysäkit ovat korottamattomia.

Yrjönkadun, Eerikinkadun ja Kalevankadun kävelypainotteiset osuudet

Yrjönkadun jakso Kalevankadulta Eerikinkadulle sekä Kalevankadun kävelypainotteinen jakso Mannerheimintieltä Yrjönkadulle ovat suunnitteilla ja ne tulevat muodostamaan tärkeän jalankulkureitin Mannerheimintien itäpuolisilta jalankulkualueilta Kolmensepänaukion kautta Kampin kävelyalueisiin sekä Forumin kortteliin. Eerikinkadun kautta kävelypainotteinen yhteys jatkuu Fredrikinkadulle.

Yrjönkadun pohjoispään ja Eerikinkadun itäpään jalkakäytäviä on levennetty 1990-luvulla, jolloin katujen jalankulkuolosuhteet ovat parantuneet merkittävästi. Jalkakäytävien laajennusosat on erotettu ajoradoista metallipollarein ja ne on päällystetty noppakivillä. Levikkeille on varattu tilaa terasseille ja penkeille.



Kuva 23. Eerikinkadun kalustevyöhykkeellä on tunnistettava noppakivipäällyste. Liikkeiden sisäänkäynnit eivät ole esteettömiä ja portaat avoimine ovineen työntyvät jalkakäytävälle.

Eerikinkadun ongelmana on sen suuri pituuskaltevuus Annankadun ja Lapinlahdenkadun välisellä jaksolla. Yrjönkatu on suhteellisen tasainen ja jalkakäytävän levitys helpottaa liikkumista Forumin korttelin ympäristössä. Kalevankadun ja Yrjönkadun kulmassa on vanhoja luonnonkivisiä sadevesikouruja, jotka vaikeuttavat esteetöntä liikkumista suojateillä. Nyt laadittava suunnitelma tulee parantamaan jalankulkijoiden olosuhteita liittymässä. Myös Yrjönkadun jalkakäytävien vanhat luonnonkivipäälysteet ovat paikoin epätasaisia Bulevardin ja Kalevankadun välisellä jaksolla, joka ei tule muuttumaan.

Kalevankadun kävelypainotteisen jakson ja siihen liittyvän Yrjönkadun jakson, Kalevankadun ja Eerikinkadun välissä, suunnittelun tavoitteena on alueen jalankuolosuhteiden parantaminen ja esteettömyysvaatimusten huomioon ottaminen. Suunniteltavien katujaksojen ongelmana on niiden suuri pituuskaltevuus, jonka takia etenkin Kalevankatu ei voi jatkossakaan olla suositeltava esteetön reitti. Kalevankadun ja Mannerheimintien liittymä tulee muuttumaan, mutta ajo Mannerheimintien alaisen pysäköintiluolaan tulee jatkossakin katkaisemaan Mannerheimintien jalkakäytävän valo-ohjattuna suojatieliittymänä. Tarkasteluajankohtana Kalevankatu ja Yrjönkadun liittymä olivat työmaana.

Esteettömyyshavaintoja:

- Lohkopintaiset noppakivipäälysteet jalkakäytävien levennysosilla ovat epätasaisia.
- Kalusteiden ja terassien sijoittuminen noppakivialueelle on johdonmukaista.
- Liikkeiden sisäänkäynnit ovat pääosin ilman luiskia.

Simonkatu ja Urho Kekkosen katu

Katujakso sijoittuu liikekeskustan selkeään ruutukaava-alueen rajaan erottaen sen avoimesta vanhan linja-autoaseman ympäristöstä ja uudesta Kampin keskuksesta. Simonkadun ongelmana on sen suuri pituuskaltevuus, joka tekee kadun esteettömyyden kannalta ongelmalliseksi. Uudet jalankulkujärjestelyt tarjoavat korvaavia reittejä, mm. maanalaisen yhteyden Forumilta Kampin keskukseen ja maanpäällisen yhteyden Forumin Simonkadun puoleiselta sisäänkäynniltä uuden Narinkkatorin kautta Kampin keskukseen, josta nousu Urho Kekkosen kadun tasoon voi tapahtua liukuportailta tai hisseillä.

Molempien katujen jalkakäytäviä on uusittu alueen rakennustöiden yhteydessä viime vuosina ja Simonkadun puistikko on muutettu puistomaiseksi jalankulkuaukioksi. Puiden ympärillä on korkeudeltaan maaston kaltevuuden mukaan vaihtelevat (n. 20 – 40 cm) tukimuurit, jotka jakavat alueen väljäksi käytäväruudukoksi. Liikkuminen alueella on näkövammaisille vaikeaa, koska reunatuet katkeavat tukimuurien välisillä alueilla. Suojatiejärjestelyjä on parannettu niin, että reunatukijärjestelyt yhdessä jalankulkualueiden uusien, sileiden luonnonkivipäälysteiden kanssa tekevät kaduilla liikkumisen muille käyttäjäryhmille suhteellisen miellyttäväksi ja esteettömäksi, vaikka kadun suuri pituuskaltevuus vaikeuttaa liikkumista myös osalla puistojaksoa.

Simonkadun toiminnallinen luonne tulee todennäköisesti muuttumaan tulevaisuudessa, kun kaduille suunnitellaan Kaivokadulta Fredrikinkadulle kulkevaa raitiotielinjaa. Siten katujen olosuhteet tulevat muuttumaan merkittävästi ja raitiotielinja tuonee pitkällä tähtäimellä helpotusta Simonkadun jyrkkään nousuun.



Kuva 24. Simonkadun jyrkkä mäki hankaloittaa kadun käyttöä esim. pyörätuolin kanssa, Kampin alueen uudet järjestelyt helpottavat eri käyttäjäryhmien liikkumista alueella.

Fredrikinkatu

Fredrikinkatu on tärkein pohjois-eteläsuuntainen katuyhteys liikekeskustan länsiosassa. Katu on merkittävä julkisen liikenteen väylä, jolle sijoittuu paikoitellen sekä raitiotie että useita bussilinjoja. Fredrikinkadun bussipysäkit Kampin metroaseman ja Kampin keskuksen lähiympäristössä ovat erityisen tärkeitä vaihtopysäkkejä sekä metroon että paikallis- ja kaukoliikenteen terminaaleihin. Pysäkkialueelle on laadittu suunnitelma, joka liittää alueen aiemmin valmistuneisiin jalankulkualueisiin. Suunnitelmassa on huomioitu esteettömyyden vaatimukset ja esimerkiksi Salomonkadun suunnasta tulevat ohjaavat raidat jatkuvat luontevasti pysäkkialueelle.

Fredrikinkatu on perinteinen ruutukaava-alueen katu, jonka ajorata on pääosin nupukiveä ja suhteellisen kapeat jalkakäytävät asfalttia. Kuten muuallakin liikekeskustan alueella suojatiejärjestelyjä on uusittu ja suojateiden reunatukia on madallettu, mutta Fredrikinkadulla on edelleen runsaasti liian korkeita ja jyrkkiä suojateiden reunatukia, jotka eivät täytä nykyisiä esteettömyysvaatimuksia ja vaativat pikaista korjaamista.

Fredrikinkadun esteettömyyshavaintoja:

- Kadulla on runsaasti liian korkeita suojateiden reunatukia.
- A-ständit kaventavat usein muutoinkin kapeita jalkakäytäviä.
- Liikkeiden sisäänkäynneissä on usein portaita ilman luiskia.

Annankatu

Annankatu on perinteinen Helsingin keskustan ruutukaava-alueen katu, jonka suojateitä on uusittu ja reunatukia madallettu niin, että kadulla liikkuminen on suhteellisen esteetöntä. Reunatuot ovat paikoin jopa liian matalia näkövammaisten havaittavuuden kannalta.

Katu on perinteisesti jakautunut kahteen osaan niin, että kadun pohjoisosa on jäänyt linja-autoaseman aukion pohjoispuolelle ilman ajoyhteyttä kadun eteläosasta. Kampin keskuksen valmistuminen on muuttanut tilannetta niin, että Urho Kekkosenkadun kulmasta ei ole enää edes näköyhteyttä kadun pohjoisosaan, joten kadun hahmottaminen kokonaisuutena on nykyisin aiempaa vaikeampaa. Kadun pohjoisosa Kampin keskuksen pohjoispuolella liittyy Kampin laajoihin jalankulkualueisiin ja se on pääosin esteetön. Sinne sijoittuu taksiasema, joka on merkittävä saattoliikennepaikka Kampin alueelle.

Mannerheimintie

Mannerheimintie on liikekeskustan tärkein liikenneväylä, jossa kohtaavat ajoneuvoliikenne, julkinen raitiotie- ja bussiliikenne sekä jalankulku ja polkupyöräliikenne. Kadun leveät jalkakäytävät ja suurimmaksi osaksi selkeästi erotellut pyörätiet takaavat jalankulkualueiden esteettömyyden lukuun ottamatta muutamia poikkikatuja, joissa reunatuot ovat liian korkeita ja luiskat liian jyrkkiä.



Kuva 25. Mannerheimintien alkupäässä ajoradan leveys ja raitiotie tekevät suojatiet vaikeasti ylitettäviksi.

Kaikki kadun keskiosaan sijoitetut raitiotiepysäkit ovat korotettuja ja niihin kulku on esteetöntä, vaikka pysäkkilaiturien kapeus ja laiturille tulevat katosrakenteet sekä suojateiden kapeat odotustilat ja monin paikoin liian korkeat reunatuet haittaavat esim. pyörätuolin tai lastenvaunujen kanssa liikkuvia. Bussipysäkit ovat korottamattomia.

Mannerheimintien suurin esteettömyysongelma liittyy suojatiejärjestelyihin ja kadun ylitykseen. Liikennealueen valtava leveys vaatii hitaasti liikkuvilta kulkijoilta runsaasti aikaa eikä liikennevalojen pituus välttämättä riitä koko kadun ylitykseen. Keskikaistalla olevat odotustilat ovat ahtaita ja puuttuvat osalta suojateista kokonaan, esim. Kiasman ja Oopperatalon edusta. Lisäksi pyörätiejärjestelyt vaikeuttavat suojateiden hahmottamista. Kadun ylitystä odottavat ryhmittyvät usein ajoradan reunassa olevan reunakiven taakse suoraan pyörätielle, josta seuraa helposti konflikti polkupyöräliikkeen kanssa.

Kadun ylitystä hankaloittavat lisäksi kadun eteläosassa epätasaiset, nupukivillä päällystetyt suojatiet, joissa värikontrasti on riittämätön sekä raitiotiekiskot, joiden ylitykseen liittyy usein epätasaisia päällysteiden saumoja. Kiasmalta pohjoiseen jatkuvalla asfaltoidulla katujaksolla maalatut tai massatut suojatiemerkinnot ovat usein pahoin kuluneita ja näkyvät huonosti.

Esteettömyyshavaintoja:

- Kadun liikennetilän leveys ja raitiotiekisko- ja pysäkkijärjestely tekevät kadun ylityksen suojateilla hankalaksi. Keskikaistan odotustilat ovat kapeita.
- Jalankulkuvalojen pituudessa tulisi ottaa huomioon hitaasti liikkuvat, esim. vanhukset.
- Kaikki raitiotiepysäkit ovat korotettuja ja kulku pysäkeille on pääosin esteetöntä. Bussipysäkit ovat korottamattomia.
- Nupu- ja noppakiviset suojatiet ovat epätasaisia ja näkyvät huonosti eikä niissä ole riittävästi kontrastia.
- Pyöräteiden järjestelyt vaikeuttavat suojateiden hahmottamista, vaikka pyörätiet ovat hyvin eroteltuja.
- Suojateiden maalaukset ja massaukset ovat paikoin kuluneita ja näkyvät huonosti.



Kuva 26. Mannerheimintien pyörätie on erotettu hyvin jalkakäytävästä ja ohjattu bussipysäkkien takaa.



Kuva 27. Jalkakäytävälle tuleva suojakaide on sijoitettu tunnistettavalle varoitusalueelle, mutta keskellä jalkakäytävää olevaa pylvästä ei ole merkitty varoittavalla pintamateriaalilla.

Eteläesplanadi ja Pohjoisesplanadi

Esplanadin kadut muodostavat yhdessä Esplanadin puiston kanssa yhden Helsingin liikekeskustan merkittävimmistä jalankulkuakseleista. Eteläesplanadi on esteettömyyden suhteen ongelmallinen johtuen eteläisen jalkakäytävän kapeudesta ja epätasaisista luonnonkivipäällysteistä. Puiston puoleinen jalkakäytävä on jaettu jalankulkuliikenteen ja polkupyörätien kesken niin, että jalkakäytävä on kapea ja puiden väliin pysäköidyt autot ja polkupyöräliikenne vaarantavat siellä jalankulkua. Em. syistä johtuen Eteläesplanadia ei voida muuttaa kaikilta osin esteettömäksi, eikä sitä voida suositella esteettömänä reittinä.



Kuva 28. Esplanadinkatujen suojatiet ovat pääosin esteettömiä, vaikka reunatuot eivät ole nykyisten vaatimusten mukaisia.

Pohjoisesplanadin jalankulkuolosuhteita on parannettu merkittävästi viimeisen 10 vuoden aikana. Kadun pohjoispuolista jalkakäytävää on levennetty ja se on varustettu lumensulatusjärjestelmällä. Molempien jalkakäytävien päällysteet on uusittu pinnaltaan sileillä luonnonkivilaatoilla. Samalla myös ajoradan nupukivipäällyste on uusittu ja suojateiden reunatuot on pääosin madallettu ja luis-kattu. Vaikka suojateilla on liian korkeita reunatukia, eivätkä ne vastaa täysin nykyisiä vaatimuksia, niin Pohjoisesplanadia voidaan pitää erittäin hyvin esteettömyysvaatimukset täyttävänä ja esteetön reitti Kauppatorilta Rautatieaseman ja Mannerheimintien suuntaan voidaan ohjata Pohjoisesplanadia pitkin ilman suuria muutostarpeita.

Esteettömyyshavaintoja:

- Suojateiden reunatuet eivät kaikilta osin täytä esteettömyysvaatimuksia.
- Eteläesplanadin historialliset luonnonkivipäälysteet ovat epätasaisuudestaan huolimatta säilytettäviä.
- Pohjoisesplanadin uudet luonnonkivilaattapäälysteet ovat sileitä ja miellyttäviä kulkea.
- Katulämmitys helpottaa talvella liikkumista Pohjoisesplanadin pohjoispuolisella jalkakäytävällä.

Aleksanterinkatu ja Kolmensepänaukio

Aleksanterinkatu on liikekeskustan tärkein liikekatu, jolla jalankulkijamäärät ovat erittäin suuria. Lisäksi kadulle sijoittuu useita raitiotielinjoja, mikä tekee siitä myös tärkeän julkisen liikenteen väylän.

Aleksanterinkatu on perusparannettu kokonaan vuosina 2001 – 2003 välillä Mannerheimintie – Unioninkatu. Tällöin kadun jalkakäytävät levennettiin, raitiotiepysäkit korotettiin ja jalkakäytävät päällystettiin silein luonnonkivilaatoin. Myös suojatiet on päällystetty silein luonnonkivilaatoin ja suojateiden reunatukina on käytetty koko reunatuen leveydeltä (300 mm) luiskattuja erikoisreunakiviä. Samalla koko katujaksolle on asennettu sulanapitojärjestelmä. Näiden toimenpiteiden johdosta liikkuminen Aleksanterinkadulla on miellyttävää ja esteetöntä, vaikka suojateiden reunatuet eivät vastaa täysin nykyisiä esteettömyysvaatimuksia.

Kolmensepänaukio rakennettiin yhtenäiseksi katuaukioksi samaan aikaan Aleksanterinkadun kanssa. Aukion sileät luonnonkivipäälysteet tekevät aukiolla liikkumisen esteettömäksi ja miellyttäväksi myös talvella, koska aukiolla on sulanapitojärjestelmä. Raitiotiekiskoalue on erotettu aukiota teräspollarein. Pollarien alta puuttuu varoittava materiaali, joten näkövammaisten on vaikea havaita pollareita. Tasoero raitiotiekaistalle on vain noin 2 cm. Aukiolla ei ole näkövammaisten kulkua helpottavia, jalalla tai valkoisella kepillä tunnistettavia kuvioita tai aiheita, mistä syystä suunnistautuminen epäsäännöllisen aukion poikki on hankalaa.

Kalustevyöhyke rajaa Kolmensepänaukiota Mannerheimintielle päin. Istutusastiat ja penkit on sijoitettu selkeästi riviin kadun varressa olevan nupukivivyöhykkeen reunaan. Aukiolla olevan kahvilan terassikalusteet leviävät laajalle aukion keskiosaan. Kolmen sepän patsaan jalusta erottuu muutamia senttejä aukion pinnasta nousevana tasanteena.

Esteettömyyshavaintoja:

- Pääosa raitiotiepysäkeistä on korotettu.
- Stockmannin kohdalla raitiotiepysäkit ovat korottamattomia, koska kadun taso ei ole mahdollistanut korotusta.
- Sulanapitojärjestelmä takaa kadun esteettömyyden myös talvella.
- Suojateiden reunatuet on luiskattu liian pitkältä matkalta.
- Pollarien ympäriltä puuttuvat varoittavat vyöhykkeet.
- Penkeistä puuttuvat käsinojat.



Kuva 29. Kolmensepänaukion päällysteet ovat sileitä ja aukio esteetön, mutta raitiotie aiheuttaa vaaratilanteita Stockmannin sisäänkäynnin luona. Pollaririvistä puuttuu varoitusalue.



Kuva 30. Aleksanterinkadun suojatiet ovat pääosin esteettömiä, vaikka reunatuen luiskaus on liian pitkä. Suolanapitojärjestelmä helpottaa kadulla liikkumista ja estää reunatuen luiskauksen liukkausta.

Kaivokatu

Kaivokatu on yksi Helsingin liikekeskustan keskeisimmistä väylistä. Nykyisessä tilanteessa katua leimaa läpiajava ajoneuvoliikenne, jonka määrien oletetaan laskevan merkittävästi keskustatunnelin myötä. Läpiajoliikenne ja raitiotie tulevat kuitenkin säilymään Kaivokadulla ja sen ylitysten esteettömyys tulee olemaan yksi jalankulkukeskustan kehittämisen keskeisiä haasteita.



Kuva 31. Kaivokadun suojatiet ovat pääosin esteettömiä, mutta Kaivotalon pollarit ja mainoslaitteet on sijoitettu jalkakäytävälle niin, että ne ovat vaikeasti ennakoitavissa ja aiheuttavat vaaraa.

Kaivokadun jalankulkualueiden asfaltti- ja betonikivipäällysteet ovat pääosin esteettömiä, ainoastaan Mannerheimintien kulmassa eteläpuolinen jalkakäytävä on päällystetty vanhoilla nupukivillä, joiden pinta on epätasainen ja osittain huonokuntoinen. Sokoksen tavaratalon puolella jalkakäytävä on päällystetty silein luonnonkivilaatoisin, jaksolla on suhteellisen suuri pituuskaltevuus.

Kaivotalon ja Makkaratalon edustalla jalkakäytävällä on esteitä; Kaivotalon kiinteistön luvattoman pysäköinnin estämiseksi jalkakäytävälle on asetettu mustia graniittipollareita ja Makkaratalon edessä jalkakäytävällä on kilpikonnapollareita, jotka tulisi poistaa. Lisäksi jalkakäytävällä on mainoslaitteita ja Asematunnelin sisäänkäynti, jonka portaat avautuvat suoraan jalkakäytävälle ilman varoittavaa materiaalia tai muuta varoittavaa elementtiä.

Kaivokadun suojatiet ovat pääosin esteettömiä, vaikka suojateiden reunatuet eivät täytä SuRaKu ohjeiden vaatimuksia. Kulkuyhteys Makkaratalolta Kaivokadun korotetulle raitiotiepysäkeille ja Rau-

Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma

tatieasemalle on esteetöntä, mutta tunnelitasolta pysäkeille johtaa vain porrasyhteys, joten nousu metroasemalta suoraan raitiotiepysäkeille ei ole mahdollista.



Kuva 32. Kaivokadun jalankulkutunneleiden sisäänkäynnit sijoittuvat keskelle jalkakäytävää aiheuttaen törmäys- ja putoamisvaaraa. Portaiden yläpäästä puuttuvat varoittavat materiaalit.

Esteettömyyshavaintoja:

- Raitiotiepysäkki on korotettu ja kulku pysäkeille on esteetöntä.
- Jalkakäytävillä on vaaraa aiheuttavia esteitä ja portaita, joissa ei ole varoittavaa aluetta.
- Vanhat luonnonkivipäällysteet ovat epätasaisia.
- Pyörätie aiheuttaa vaaraa suojateillä sekä linjauksen muuttuessa Rautatientorilla.

Keskuskatu

Keskuskatu on keskeisen sijaintinsa takia Helsingin merkittävin jalankulkuakseli, jolla jalankulkijamäärät ovat erittäin suuria. Keskuskatu tullaan muuttamaan kävelykaduksi vuosina 2010 – 11. Sitä ennen Keskuskatu tulee olemaan suurelta osin työmaana ja erilaiset työmaista johtuvat poikkeusjärjestelyt hankaloittavat siellä liikkumista. Kadun eteläosa on jo kesästä 2006 alkaen varattu suurim-

maksi osaksi Stockmannin laajennustyömaalle. Kadun pohjoisosassa liikennejärjestelyt säilyvät nykyisellään vielä muutamia vuosia ennen kuin Makkaratalon saneerauksesta ja huoltotunnelien poistumisesta johtuvat muutostyöt alkavat. Kadun itäpuolella liikkuminen levennetyllä jalkakäytävällä on esteetöntä, mutta länsipuolella Makkaratalon järjestelyt portaineen ja jyrkkine ajoluiskineen vaikeuttavat liikkumista.

Keskuskadun kävelykadun suunnittelun selkeäksi tavoitteeksi on jo kaavoituksen yhteydessä asetettu esteettömyys, joka koskee myös saneerattavien Stockmannin ja Makkaratalon kiinteistöjen sisäänkäyntien liittymistä katuun. Esteettömyys onkin ollut keskeinen tavoite kadun suunnittelussa. Koska katu tullaan rakentamaan kaikilta osin kokonaan uudelleen, niin esimerkiksi näkövammaisten ohjausraita ja suojateistä varoittavat alueet voidaan sijoittaa kadun päällysteeseen osana päällyste-suunnitelmaa. Valmistuessaan Keskuskatu tulee muodostamaan keskeisen erikoistason reitin, josta näkövammaisten opasraitoja voidaan jatkaa muille sulanapitojärjestelmän piirissä oleville jalankulkualueille yhtenäisen reitin aikaansaamiseksi.

Kartoitusajankohtana Keskuskatu oli jo osittain rakennustöiden alla ja alue tulee kokemaan niin huomattavia muutoksia lähivuosina, että nykytilanteen arviointi ei anna merkittävää tietoa alueesta.

Mikonkatu ja Kluuvikatu

Mikonkatu ja Kluuvikatu tarjoavat Pohjoisesplanadin ja Yliopistokadun välisillä jaksoilla merkittävät kevyen liikenteen yhteydet. Molemmat ovat vanhoja kävelykatuja, joiden suunnittelussa ei vielä erityisemmin painotettu esteettömyyttä. Kadut sinänsä ovat esteettä, mutta niiden liittyminen risteäviin katuihin on edelleen osittain ongelmallista, vaikka liittymäjärjestelyt ovat muuttuneet Pohjoisesplanadin ja Aleksanterinkadun perusparannustöiden yhteydessä. Reunatuot on viistetty, mutta toteutetut reunatukijärjestelyt eivät kaikilta osin vastaa nykyisiä vaatimuksia. Viisteet ovat yleensä liian pitkiä (Aleksanterinkatu) tai liian jyrkkiä (Pohjoisesplanadi). Katujen liittyminen Yliopistokatuun tulee muuttumaan Yliopistokadun perusparannuksen valmistuttua. Molempien katujen pohjoisosat olivat kartoitusajankohtana rakennustöiden alaisia.

Molempien katujen vanhat betonikivipäällysteet ovat osittain huonokuntoisia ja luonnonkiviraidat painuneita tai alueen jatkuvista katutöistä johtuen rikkoutuneet. Saneerattujen poikkikatujen jalkakäytävät on vedetty yhtenäisinä Mikonkadun ja Kluuvikadun poikki, joten päällysteet vaihtuvat risteysalueilla luonnonkivilaatoiksi ja niillä on sulanapitojärjestelmä. Kluuvikadun eteläosa on päällystetty osittain luonnonkivilaatoilla ja osittain asfaltilla samaan aikaan Pohjoisesplanadin perusparannuksen kanssa. Katujaksolla on sulanapitojärjestelmä.

Huoltoajo ja pysäköidyt huoltoajoneuvot hankaloittavat jalankulkua molemmilla kaduilla. Mikonkadulla on myös suhteellisen paljon läpiajavaa polkupyöräliikennettä, jolle ei ole osoitettu eroteltua reittiä ja konfliktit jalankulkuliikenteen kanssa ovat tavallisia.

Kaduilla on kahviloiden ja ravintoloiden terasseja, jotka sijoittuvat seinän vierille niin, että ne eivät sanottavammin häiritse jalankulkua. Kalusteet on sijoitettu selkeästi kalustevyöhykkeille, jolle sijoittuvat myös valaisinpylväät. Kluuvikadun perusparannustöillä alueella on runsaasti penkkejä, mutta niistä puuttuvat käsinojat. Mikonkadulla on liian vähän penkkejä ja niistä puuttuvat sekä selkänoja että käsinojat.

Esteettömyyshavaintoja:

- Mainoslaitteet, erityisesti suuri määrä A-ständejä, on sijoitettu kulkuväylille ja ne estävät liikennettä
- Huoltoajoneuvot ja polkupyörät estävät tai häiritsevät jalankulkuliikennettä.
- Penkkejä on liian vähän ja niistä puuttuvat käsinojat ja osittain myös selkänojat.

Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma

- Kulkupinnat ovat pääosin tasaisia, mutta osittain huonokuntoisia.
- Pitkittäiset nupukivirivit helpottavat näkövammaisten suunnistautumista Mikonkadulla.



Kuva 33. Selkeästi omalle sivustalleen asettuneet terassit jättävät tilaa jalankululle, mutta satunnaisesti sijoitetut mainoslaitteet ovat ongelma Mikonkadulla.

Yliopistokatu

Yliopistokatu oli tarkasteluajankohtana työmaana ja se tulee valmistuttuaan olemaan tärkeä katujakso, joka liittyy selkeästi liikekeskustan jalankulkualueisiin ja täydentää merkittävästi kävelyalueiden verkkoa.

Yliopistokadulle johtaa esteetön tunneliyhteys Kaisaniemenkadun metroasemalle, joten jalankulijamäärät Mikonkadun ja Fabianinkadun välisellä jaksolla ovat erittäin suuret. Kadun jyrkkä kaltevuus Vuorikadun ja Kluuvikadun liittymissä hankaloittaa esteetöntä kulkua ns. Opintoputken kautta metroasemalle, mutta sinne on myös varaus toiselle, korttelin sisäiselle kulkuyhteydelle tulevaisuudessa.

Esteettömyys on otettu huomioon Yliopistokadun perusparannuksen suunnittelussa ja katu tullaan päällystämään silein luonnonkivilaatoin. Samanaikaisesti katutöiden kanssa Helsingin yliopisto on peruskorjannut Porthanian kiinteistön piha-alueita, jotka tulevat liittymään esteettömästi katuun. Porthanian piha-alueelle ja siihen liittyvälle jalkakäytävän osalle Opintoputken sisäänkäynnille asti on tulossa katulämmitys.

Kaisaniemenkatu

Kaisaniemenkatu toimii tärkeänä yhteytenä Rautatientorilta Hakaniemen ja Kruunuhaan suuntaan. Loivasti nouseva katu toimii Vuorikadun, Fabianinkadun ja Unioninkadun jyrkkiä ja vaikeakulkuisia yhteyksiä korvaavana yhteytenä pohjoiseen. Kaisaniemenkatu liittää myös Kaisaniemen metroaseman ja osittain myös ns. Fennian korttelin sisäiset esteettömät jalankulkukäytävät Mikonkadun kautta liikekeskustan kävelyalueiden verkkoon.



Kuva 34. Vuorikadun suuret korkeuserot vaikeuttavat kulkua maan tasossa Kaisaniemen metroasemalta etelään, mutta maanalainen yhteys on esteetön.

Jalankulkuaukio Kaisaniemenkadun ja Vuorikadun liittymässä helpottaa jalankulkua epäsäännöllisen risteyksen poikki, se lyhentää suojateitä ja liittää etelään menevän raitiotiepysäkin suoraan aukion osaksi. Pohjoisen suuntaan menevän raitiotiepysäkin laiturin kapea ja suojatielle ajoradan ja raitiotien väliin jäävä koroke aukion eteläpuolella on hyvin kapea. Suojatiet ovat suhteellisen esteettömiä, vaikka reunatuet eivät täytä nykyisiä mitoitusvaatimuksia.

Suojatieyhteydet Kaisaniemenkadulta Rautatientorille ja Mikonkadun suuntaan ovat osittain vaikeasti hahmotettavia ja hankalia. Mikonkadun parannustoimenpiteet, esim. jalkakäytävien levennys, tulee liittämään Kaisaniemenkadun aiempaa selvemmin liikekeskustan jalankulkualueisiin. Mikonkadun jakso Kaisaniemenkadulta Yliopistokadulle oli kartoitusajankohtana rakenteilla.

Fabianinkatu, Unioninkatu, Snellmaninkatu ja Kirkkokatu

Fabianinkatu, Unioninkatu, Snellmaninkatu ja Kirkkokatu kuuluvat Helsingin vanhan kaupunginosan suojelukaava-alueeseen, jolla katupäällysteiden muuttamiseen tai muihin kaupunkikuvaan vaikuttaviin toimenpiteisiin vaaditaan Museoviraston lupa.

Fabianinkadun, Unioninkadun ja Snellmaninkadun ongelmana ovat suuret pituuskaltevuudet. Siksi kaikilla em. kaduilla on esteettömyyden suhteen vaikeasti ratkaistavia ongelmia erityisesti Unioninkadulla Aleksanterinkadun ja Kaisaniemenkadun välisellä jaksolla ja Fabianinkadulla Yliopistokadun ja Kaisaniemenkadun välisellä jaksolla.

Kaikilla em. kaduilla on historiallisia luonnonkivipäällysteitä, jotka ovat epätasaisia ja alueen historiallisesta merkittävydestä johtuen säilytettäviä. Pohjoisesplanadin puolella Unioninkadun ja Fabianinkadun jalkakäytävien päällysteitä on uusittu ja ne on päällystetty sileillä luonnonkivilaatoilla tai betonikivipäällysteillä.



Kuva 35. Unioninkadun suuret korkeuserot ja vanhat luonnonkivipäällysteet tekevät kadun paikoin erittäin vaikeakulkuseksi.

Kaikkien em. katujen varsille sijoittuu runsaasti merkittäviä Helsingin yliopiston toimipisteitä, valtionhallinnon toimipisteitä sekä useita kirkkoja, joihin kulun tulisi olla esteetöntä kaikille käyttäjäryhmille. Tämä asettaa suuria vaatimuksia ko. kiinteistöistä vastaaville tahoille ja osassa rakennuksista esteetön kulku on ratkaistu, kuten Tuomiokirkossa, jonka esteetön sisäänkäynti esim. pyörätuolin

käyttäjille on järjestetty Kirkkokadulta Kryptan kautta ja Säätytalo, jossa esteetön sisäänkäynti on pihan puolella.

Esteettömyyshavaintoja:

- Osalla katuja suuret pituuskaltevuudet vaikeuttavat niiden esteettömyyttä.
- Historialliset luonnonkivipäällysteet ovat epätasaisia ja vaikeakulkuisia.
- Luonnonkiviset sadevesikourut vaikeuttavat liikkumista pyörätuolilla.
- Suojateillä on paikoin korkeita reunakiviä.
- Maalatut suojatiemerkinnot ovat paikoin kuluneita.
- Korotettu raitiotiepysäkki on hyvin merkitty.

3.2 Esteettömyyshavainnot puistoissa

Esplanadin puisto

Esplanadin puiston keskeinen sijainti ja luonne tekevät siitä Helsingin liikekeskustan merkittävimmän oleskelupuiston. Poikkikadut jakavat puiston kolmeen osaan, Kappelin Esplanadiin, Runebergin Esplanadiin ja Teatterin Esplanadiin. Esteetön liikkuminen on pääosin mahdollista koko puiston alueella, vaikka kaikki puiston eri osiin johtavat suojatieyhteydet eivät täytä täysin nykyisiä esteettömyysvaatimuksia. Suojateiden reunatuet on kuitenkin pääosin madallettu ja luiskattu ja kulkupinnat ovat sileitä ja miellyttäviä kulkea.

Puiston penkit, roska-astiat ja muut kalusteet sekä valaistus on uusittu 1990-luvulla puiston peruskorjauksen yhteydessä. Penkkien määrä on riittävä ja niiden sijoitus mahdollistaa pyörätuolin sijoittumisen useimpien penkkien päihin. Penkkien käsinojattomuus vaikeuttaa penkeiltä nousemista etenkin puistokäytävän pohjoispuolella, jossa käytävä on loivasti sivukalteva ja penkit vähän vinossa. Roska-astiat on sijoitettu käytävien risteyksiin niin, että ne ovat helposti kaikkien saavutettavissa. Puiston kivituhkapintaiset käytävät ovat sileitä ja hyväkuntoisia ja valaistus on melko hyvä.



Kuva 36. Esplanadin puisto mahdollistaa runsaasti virkistystoimintoja kaikille käyttäjäryhmille ilman erityisiä muutostarpeita.

Puiston eri osien toiminnot ja luonne vaihtelevat jossain määrin ja puistossa on runsaasti tilapäisiä tapahtumia, kuten konsertteja ja joulumarkkinoita. On tärkeää, että nämä tapahtumat ovat kaikkien käyttäjäryhmien saavutettavissa, joten tilapäisjärjestelyiltäkin vaaditaan esteettömiä kulkureittejä ja

esteettömyyden huomioon ottamista. Puiston monipuoliset toiminnot ja oleskelutilat sekä vaihteleva kasvillisuus tarjoavat puistossa liikkujalle moniaistisia kokemuksia, joita ei mikään muu puisto Helsingissä voi tarjota.

Esteettömyyshavaintoja:

- Kadulta puistokäytävälle johtavilla suojateilla on paikoin liian korkeita reunatukia.
- Puistosta on esteetön käynti ravintoloiden ja kioskien terasseille.
- Penkkejä on riittävästi, mutta penkeissä ei ole käsinoja nousemisen helpottamiseksi.
- Roskakorit ovat kaikkien käyttäjäryhmien saavutettavissa puistokäytävien risteyksissä.
- Puistossa on esteetön WC.
- Puiston infotaulu on varjoisessa paikassa ilman valoa ja informaatio näkyy huonosti.
- Vanhoissa kiviportaissa ei ole käsijohdetta, mutta korvaava esteetön yhteys on aivan vieressä.
- Puiston puhelinkioski ei ole mitoitettu pyörätuolin käyttäjälle sopivaksi.
- Luonnonkivi- ja asfalttipäällysteet puistoa ympäröivillä jalkakäytävillä ovat tasaisia ja miellyttäviä kulkea.
- Puiston valaistus on hyvä.

Pikkuparlamentin puistikko

Pikkuparlamentin puistikko on uusittu kokonaan eduskunnan lisärakennuksen valmistuttua v. 2005. Puiston tasausta on muutettu niin, että se on täysin esteetön rakennuksen edustan portaikkoa lukuun ottamatta. Puistokäytävät on rajattu selkeästi tunnistettavien luonnonkiviraidoin ja matalin kaittein. Puiston penkit ovat suhteellisen korkeita yksittäispenkkejä, jotka täyttävät suhteellisen hyvin esteettömyysvaatimukset, vaikka niistä puuttuvat käsinojat.

Esteettömyysnäkökohtia:

- Kulku puistokäytävillä on esteetöntä ja käytävien reunassa olevat kivistä reunukset ovat valkoisella kepillä tunnistettavia.
- Penkkejä on riittävästi, mutta penkeissä ei ole käsinoja nousemisen helpottamiseksi.



Kuva 37. Liikekeskustan uusi puisto eduskunnan lisärakennuksen edessä on esteetön ja tervetullut levähdysalue Kampin alueen välittömässä läheisyydessä.

3.3 Torit ja aukiot

Kauppatori

Kauppatori on toiminnallisesti tärkeä alue, jolle sijoittuu toritoimintojen lisäksi raitiotielinjojen pääte- ja vaihtopysäkit Havis Amandan aukiolle, muutamien keskustalinjojen bussipysäkit ympäröiville kaduille sekä Suomenlinnan lauttaterminaali ja useiden vesibussien lähtölaiturit Keisarinluodon laiturille ja Kauppatorin rantaan. Kauppatorin aluetta halkovat Etelärannan ja Esplanadin katujen huomattavan suuret ajoneuvoliikenteen virrat sekä toria katujen puolelta reunustava pyörätie, joiden ylityksiä on vaikea välttää Kauppatorin ympäristössä liikuttaessa.

Torin ongelmana on alueen historiallisten luonnonkivipäälysteiden epätasaisuus, joka tuntuu erittäin epämiellyttävältä etenkin pyörätuolilla liikuttaessa. Kauppatoria ympäröivillä kaduilla jalkakäytävät ovat pääosin sileitä ja esteettämiä ja samoin myös Kauppatorin rannassa kulkeva asfaltoitu jalkakäytävä, joka ei kuitenkaan jatku yhtenäisenä koko torin matkalla. Torikiveyksen epätasaisuus on johtanut siihen, että jalankulkijat kulkevat usein asfaltoidulla pyörätiellä, mikä aiheuttaa usein konflikteja polkupyöräliikenteen kanssa.

Torille johtavat suojatiet ovat vaikeasti hahmotettavia johtuen mm. torin kulmissa kahteen suuntaan johtavista suojateista, pyörätiestä ja raitiotiekiskoista sekä monista liikennettä jakavista korokkeista. Pyörätiejärjestelyt ja korokkeet tuovat suojateille myös monia ylitettäviä reunatukia ja raitiotiekiskot lisäävät osaltaan suojateiden epätasaisuutta.

Kauppatorin esteettömyysongelmia on vaikea poistaa ennen torin kokonaisvaltaista perusparannusta. Torille on tehty parannussuunnitelma jo useita vuosia sitten, mutta perusparannus on siirtynyt. Olisi tärkeää käynnistää kiireelliset parannustoimenpiteet mahdollisimman pian, eikä sitoa niitä koko alueen laajoihin perusparannustöihin.



Kuva 38. Raitiotiekisko- ja pyörätiejärjestelyt vaikeuttavat raitiotiepysäkillä pääsyä ja suojateiden hahmottamista. Vanhat luonnonkiveykset ovat epämiellyttäviä erityisesti pyörätuolin käyttäjälle.

Esteettömyyshuomioita:

- Toria kiertävä pyörätie luo ahtautta ja vaaratilanteita suojateiden odotuspaikoille ja vaikeuttaa suojateiden hahmottamista.
- Torin ympäristön suojatiet ovat vaikeasti hahmotettavia ja pinnaltaan epätasaisia.
- Torin nupukiveys on epätasainen ja epämiellyttävä pyörätuolin käyttäjälle. Painumat lisäävät epätasaisuutta.
- Satama-altaiden reunassa asfaltoitu jalkakäytävä helpottaa liikkumista, mutta ei jatku koko torialueen matkalla.
- Asfaltoidun jalkakäytävän viereisten satama-altaiden reunoista ja laiturille johtavista portaista (Linnanallas) puuttuvat varoitusalueet.
- Penkkejä on liian vähän.

Senaatintori

Senaatintori on erityisesti turistien suosima kohde, mutta myös merkittävä tapahtuma-aukio, jonka tulee soveltua kaikille käyttäjäryhmille. Torin keskiosan historialliset nupukivipäälysteet ovat hyväkuntoisia, mutta kuitenkin vanhoille luonnonkiville ominaisella tavalla epätasaisia. Torin ruutukuvion kontrasti on suhteellisen vähäinen, joten se soveltuu huonosti näkövammaisten kulun ohjaukseen.

Toria ympäröivien katujen jalkakäytävät ovat pääosin esteettömiä, ainoastaan Snellmanin kadun puolella Valtioneuvoston linnan portaikko edellyttää osittain hankalaa kiertämistä. Toria ympäröivien katujen suojatiet ovat pääosin esteettömiä, vaikka luiskatut reunatuet eivät täytä nykyisiä esteettömyysvaatimuksia.

Suurista turistimääristä huolimatta torilla ei ole penkkejä tai muuta levähdysmahdollisuutta kuin Tuomiokirkon portaat, joilla istuminen on vaikeaa vanhuksille ja liikkumisesteisille henkilöille.



Kuva 39. Senaatintorin luonnonkivipäälysteet ovat suhteellisen tasaisia ja suojatiet pääosin esteettömiä. Ongelmana ovat portaat kaikkiin toria ympäröiviin rakennuksiin.

Esteettömyyshavaintoja:

- Näkövammaisille ei ole torialueella kulkua helpottavia, tunnistettavia kuvioita tai raitoja.
- Torilla on suhteellisen hyvä valaistus.
- Torilla ei ole penkkejä.

Rautatientori

Rautatientorin terminaalialue on rakennettu nykyiseen muotoonsa 1980-luvulla, jolloin esteettömyysasioita ei vielä erityisemmin painotettu suunnittelussa. Tämä näkyy terminaalialueen järjestyksessä niin, että alueen keskiosassa laitureille johtavan suojatien reunatuet ovat korkeita ja vain loivasti kallistettuja. Siten kulku pysäkkilaitureille rollaattorin tai pyörätuolin kanssa vaikeutuu. Laiturikorokkeet ovat korottamattomia eivätkä mahdollista esteetöntä kulkua matalalattiabussiin. Pysäkkikatosten tukirakenteet kaventavat laituria katosten kohdalla ja vaikeuttavat pyörätuolin kääntymistä laitureilla.



Kuva 40. Rautatientorin terminaalialueelle johtavalla suojatiellä laiturikorokkeiden reunatuet ovat liian korkeita ja ilman viisteitä.

Rautatientoria ympäröivien katujen jalkakäytävät ovat pääosin esteettömiä, ainoastaan Kansallisteatterin editse kulkeva jalkakäytävä nousee jyrkästi teatterin pääovelle ja on päällystetty epätasaisin nupukivin.

Rautatieasemalta terminaalialueen lävitse laitureille ja vapaalle torialueelle johtavan suojatien reunatuet ovat liian korkeita ja jyrkkäluiskaisia. Bussiterminaalien laiturit ovat korottamattomia.

Torin päällyste on hyväkuntoinen, mutta vanhoille luonnonkiville ominaisella tavalla epätasainen.

Torin Kaivokadun ja Mikonkadun puoleisilla sivuilla on sileäpintainen jalkakäytävä, mutta pyörätie risteää jalkakäytävän kanssa kesken matkaa ja aiheuttaa vaaratilanteita.



Kuva 41. Pyörätien ja jalkakäytävän risteäminen Rautatientorilla aiheuttaa vaaratilanteita ja vaikeuttaa reittien hahmottamista.

Asemanaukio ja Elielinaukio

Asema-aukion ympäristö ja Elielinaukion terminaalialue on rakennettu kokonaan uudestaan 1990-luvun lopulla, jolloin jalankulkuolosuhteita on parannettu alueella merkittävästi. Näin on saatu pääosin esteetön kulkuyhteys Rautatieaseman länsipäädyn sisäänkäynnistä Kaivokadun metroaseman sisäänkäyntiin ja raitiotiepysäkeille, Elielinaukion terminaalialueelle ja Postitalolle, jonka sivuitse jalankulku yhteys jatkuu Mannerheimintielle ja Nykytaiteen museon edustalle asti. Vaikka alue on suunniteltu ja rakennettu ennen nykyisten esteettömyysvaatimusten määrittelyä, kulkupinnat ja suojateiden reunatukijärjestelyt ovat alueella pääosin esteettämiä.

Pyörätien erottamaton jatkuminen Asema-aukion poikki Kaivokadulle aiheuttaa vaaratilanteita jalankulkijoille. Alueella on lisäksi erittäin vilkkaassa käytössä oleva taksiasema ja taksia odottavien jono leviää joskus aukion poikki katkaisten jalankulku yhteydet. Aukion avoin tila ja sileät luonnonkivipäällysteet tekevät aukion vaikeasti hahmotettavaksi eivätkä ohjaa toimintoja. Tulisi selvittää mahdollisuus erottaa ja ohjata alueen polkupyöräliikennettä ja taksiaseman toimintoja nykyistä paremmin.

Elielinaukion terminaalialueella ei ole otettu huomioon jo suunnitteluajankohtana yleisesti käytössä

olleita ohjeita esim. pysäkkilaitureiden reunamerkinnoistä. Laiturialueet ovat lisäksi hyvin kapeita esim. pyörätuolin kääntymisen kannalta ja pysäkki-informaatioissa tai kulun ohjauksessa ei ole mitenkään huomioitu näkövammaisia. Laiturit ovat korottamattomia.

Asema-aukion ja Elielinaukion valaistus on uusittu alueen perusparannuksen yhteydessä, mutta se on liian heikko ja alueella on tutkittu mahdollisuutta lisätä valaistusta. Heikko yleisvalaistus lisää aukion vaikeaa hahmotettavuutta etenkin heikkonäköisille. Asemanaukion valaisinpylväät eivät erotu riittävästi päällysteen väreistä ja aiheuttavat törmäysvaaraa.



Kuva 42. Asema-aukion ja Elielinaukion ympäristössä liikkuminen esim. pyörällisen matkalaukun kanssa on esteetöntä.

Mannerheiminaukio ja Kiasman edusta

Mannerheiminaukio nykytaiteen museo Kiasman ja vanhan postitalon edessä on rakennettu 1990-luvun lopussa. Alueen noppakivipäällyste tiedettiin jo alueen suunnitteluvaiheessa epätasaiseksi, mutta alueen arkkitehdit halusivat yhtenäisen noppakivipäällysteen ilman pinnasta erottuvia kulkuväyliä. Myöhemmin päällysteen epätasaisuus on todettu ongelmalliseksi monissa yhteyksissä.

Päällysteen epätasaisuudesta johtuen jalankulkijat kävelevät usein Mannerheimintien reunassa pyörätiellä. Kulku Kiasmaan ja Töölönlahdelle Kiasman ja Postitalon välisen Postikujan kautta on mahdollista vain epätasaisia noppakivipäällysteitä pitkin. Kiasman ja Sanomatalon välisiltä pitkiltä portailta puuttuvat Sanomatalon puolelta käsijohteet ja alhaalta tultaessa porras päättyy osittain rakennuksen ulkonevan osan alle aiheuttaen törmäysvaaran.

Mannerheiminaukion valaistus on todettu huonoksi ja alueelle on tutkittu lisävalaistusmahdollisuuksia. Huono yleisvalo lisää epätasaisen päällysteen vaarallisuutta ja vaikeuttaa myös aukiolla suunnistautumista. Sileät kulkuväylät voisivat helpottaa merkittävästi alueella liikkumista.

Erottajanaukio

Erottajanaukio toimii tärkeänä julkisen liikenteen terminaalina, jolla on sekä bussien päätepysäkkejä että taksiasema ja alueelta edellytetään hyvää esteettömyyden tasoa. Aukio on saneerattu 1980-luvulla, jolloin se on pääosin päällystetty betonikivin. Betonikiveyksessä on voimakas mustavalkoinen ruutukuvio, joka jatkuu jalankulkualueilta bussien ja taksien liikennealueille. Ajoradalla värit ovat päinvastaiset kuin jalankulkualueilla. Betonikiveyksen voimakas kuviointi ei tue kulkusuuntia, vaan vaikeuttaa suojatien ja jalankulkualueiden hahmottamista.

Erottajanaukion toinen bussilaituri liittyy suoraan jalankulkualueeseen ja kulku bussiin on esteetöntä. Alueen keskellä oleva laiturikoroke on kapea ja esteetön kulu laiturille on hoidettu laskemalla laiturin pää ajoradan tasoon. Laiturille ei johda suojatietä ajoradan yli. Jalankulku Eteläesplanadilta terminaalialueelle ja sen poikki Esplanadin puistoon on esteetöntä, vaikka reunatuet eivät täytä nykyisiä esteettömyysvaatimuksia. Samoin taksiasemalle on esteetön kulku.



Kuva 43. Betonikiveyksen voimakas kuviointi vaikeuttaa suojatien hahmottamista Erottajanaukiolla.

Kampintori

Kampintorin asema kaupunkirakenteessa on muuttunut aiempaa keskeisemmäksi Kampin keskustan ja sen ympäristön valmistuttua ja liikekeskustan jalankulkuliikenteen painopisteen siirryttyä aiempaa vahvemmin Kampin alueelle.

Kampintori on valmistunut 1990-luvun lopulla ja sen suunnittelussa on otettu huomioon esteettömyysvaatimukset niin, että toria ympäröivät jalkakäytävät ovat esteettömiä lukuun ottamatta torin alaosa reunustavaa aluetta, joka on päällystetty torialueen tavoin noppakivillä. Kadun toisella puolella on korvaava esteetön yhteys, joka johtaa myös bussipysäkille. Torin noppakivipäällyste on epätasainen ja torin portaista sekä luiskasta puuttuvat kaiteet.

Kampintorilla on penkkejä, mutta niistä puuttuvat käsinojat.

Kartoitusajankohtana Kampintori oli suureksi osaksi vuokrattuna Kampin työmaiden työmaakoppeja varten.

Kampin keskus



Kuva 44. Salomonkatu on molemmilta sivuilta porrastettu ja esteetön yhteys kulkee porrastasanteiden välissä. Runsaat porrastukset monine käsijohteineen tekevät kaupunkikuvan levottomaksi.

Kampin keskuksen ympäristön katu- ja torialueet ovat valmistuneet keväällä 2006. Suurelta osin jalankulkualueeksi rakennettu alue on päällystetty pinnaltaan sileillä luonnonkivilaatoilla, joten kulkupinnat ovat miellyttäviä ja pienellä osalla reiteistä on sulanapitojärjestelmä. Alueella on runsaasti tilaa jäsentäviä porrastuksia ja tasanteita, joille johtavat esteettömät yhteydet vaativat esim. Narinkkatorin laidassa olevan katetun portaikon kiertämistä, koska portaiden yhteydessä ei ole luiskia. Muualla portaiden välittömässä läheisyydessä on yleensä myös portaaton yhteys.

Portaat on varustettu käsijohteilla, joiden suunnittelussa on otettu huomioon esteettömyyden vaatimukset. Käsijohteet täyttävät rakentamismääräyskokoelman vaatimukset, jopa niiden kaupunkikuvallisten vaikutusten kustannuksella. Osalla portaista on kaksoiskäsijohteita, joista toisen puolen käsijohte on tarpeeton ja lisää kiiltävien teräsrakenteiden korostunutta näkyvyyttä kaupunkikuvassa. Toisaalta käsijohteet lisäävät portaiden havaittavuutta, joka on huono, kun portaita lähestytään ylätasanteelta. Kaikista portaista puuttuvat varoittavat alueet ja porrasaskelmien reunamerkinnot, jotka lisääisivät huomattavasti portaiden näkyvyyttä. Lämmityskaapelioiden raidoitus vaikeuttaa vielä entisestään portaiden reunan havaittavuutta.

Erityisen huono portaiden havaittavuus on Kampin puistotorin Fredrikinkadun puoleisella sivulla, jossa portaat madaltuvat ja häviävät vähitellen kokonaan Tennispalatsin puoleisessa päässä. Tasavärisiä vaaleita porrasaskelmia on mahdotonta havaita lähestyttäessä portaita ylhäältä päin ja niiden poikkeuksellista muotoa on mahdotonta ennakoida ilman mitään varoittavaa vyöhykettä tai reunamerkinnot. Käsijohteet on sijoitettu vain portaikon korkeimpaan osaan rakennuksen läheisyyteen, joten portaiden sijaintia ei voida ennakoida edes käsijohteiden perusteella. Portaikko on tonttialueella, mutta koska alue vastaa luonteeltaan ja käytöltään julkisia katualueita, niin siltä tulisi voida vaatia vastaavaa esteettömyyden tasoa. Opasraidat johtavat tontilla luontevasti sisäänkäynneille.

Alueella on käytetty näkövammaisten opaslaattoja, joiden sijoitus on kuitenkin paikoin epälooginen eivätkä ohjaavat raidat johda edes Narinkkatorilta Kampin terminaalin pääovelle tai kaukoliikenteen terminaalin ovelle. Raidat ovat vaikeasti löydettävissä, koska niiden sijoitus on epälooginen, ne perustuvat päällysteen tason alapuolelle jääviin uriin ja niistä puuttuu myös värikontrasti ympäröivään päällysteeseen. Lisäksi ohjaavien laattojen risteyksessä on vain yksi varoittava laatta toisin kuin ohjeiden mukaisesti pitäisi olla vähintään 60 cm:n alue. Kulkureiteillä on vain osittain sulanapitojärjestelmä, mistä johtuen ohjaavien raitojen toimivuutta ei voida taata talviaikana. On myös vaarana, että kulkupinnan alapuolelle jäävät urat täyttyvät esim. hiekoitushiekalla, eikä niitä siksi voi tunnistaa.

Alueen suunnittelussa on käytetty joiltakin osin esteettömyysasiantuntijoita, mutta alueelle ei ole laadittu kokonaisvaltaista esteettömyyssuunnitelmaa. Tästä johtuen ulkoalueilla toteutetut ratkaisut jäävät osittain puutteellisiksi eivätkä esim. näkövammaisten opasraidat muodosta luontevia reittejä ja liity ympäröivien alueiden toimintoihin, kuten taksiasema tai Kampin keskuksen sisätiloissa oleviin toimintoihin.

Kampin alueesta on saatu vammaisjärjestöiltä ja eri käyttäjäryhmiltä monia kriittisiä arvioita ja alueen esteettömyysratkaisujen ongelmat on tiedostettu. Helsingin Innovaatorahastolta on saatu määräraha alueen esteettömyysratkaisujen parannustoimiin ja suunnittelutyö asian tiimoilta on käynnistynyt. Parantamistoimet toteutetaan keväällä 2007.

Alueen valaistus on yleisesti ottaen melko hyvä. Portaiden valaistuksen tulisi kuitenkin olla selvästi ulkotilojen tavanomaista ulkovalaistusta parempaa, joten alueen monilta portailta tulisi edellyttää erittäin hyvää valaistusta. Olisi tärkeää selvittää myös alueen valaistuksen riittävyys esteettömyyden kannalta samanaikaisesti muun esteettömyyden parannussuunnittelun kanssa.



Kuvat 45 - 48. Vähitellen madaltuvat portaat ovat vaarallisia ja ne on vaikea havaita ylätasanteelta ilman varoittavaa aluetta tai reunamerkintää. Näkövammaisten ohjaavia raitoja ei ole jatkettu Narinkkatorilla julkisen liikenteen terminaalien sisäänkäynneille, mutta Puistotorin puolella ne jatkuvat pääsisäänkäynneille



Hietalahdentori

Hietalahdentori on etenkin kesäisin suosittu kirpputori, jonka kävijämäärät ovat erittäin suuria. Torin asfalttipäällyste on sileä ja liikkuminen varsinaisella torialueella esteetöntä.

Ympäröiviltä katualueilta on pääosin esteetön kulku torille, vaikka suojateiden reunatuet eivät täytä nykyisiä esteettömyysvaatimuksia. Torin etelälaidalla olevalla pysäköintialueella vanha mukulakivipäällyste ja Abrahaminkadun ajoradan ja jalkakäytävän vanhat nupukivipäällysteet vaikeuttavat esteetöntä liikkumista. Torin asfalttipäällyste rajautuu epämääräisesti vanhan mukulakiveyksen päälle ja Abrahaminkadun reunassa korkea reunatuki estää osalla matkaa siirtymisen torilta kadulle.

Hietalahdentori on ollut pitkään kaupungin perusparannusta vaativien torien joukossa, mutta kunnostustyö on viipynyt. Torin perusparannustyön käynnistyessä tulisi tavoitteeksi asettaa torin esteettömyys kaikkien käyttäjäryhmien kannalta.

3.4 Rautatie- ja metroasemien kartoitus

Rautatie- ja metroasemien kartoitus eri käyttäjäryhmistä koostuvan testiryhmän kanssa on suoritettu 16.6.2006. Kartoituksessa ovat olleet mukana Päärautatieasema, Kaisaniemen metroasema ja Kampin metroasema. Kartoituksella arvioitiin ensisijaisesti asemien sisätilojen esteettömyyttä ja esille tuli vain vähän ulkotiloja koskevia huomioita. Asemien kartoitusraportit ovat tämän raportin liitteenä (Liitteet 4 – 6). Lisäksi raportin liitteenä on Näkövammaisten Keskusliitto ry:n lausunto Kampin terminaalin esteettömyydestä (Liite 7).



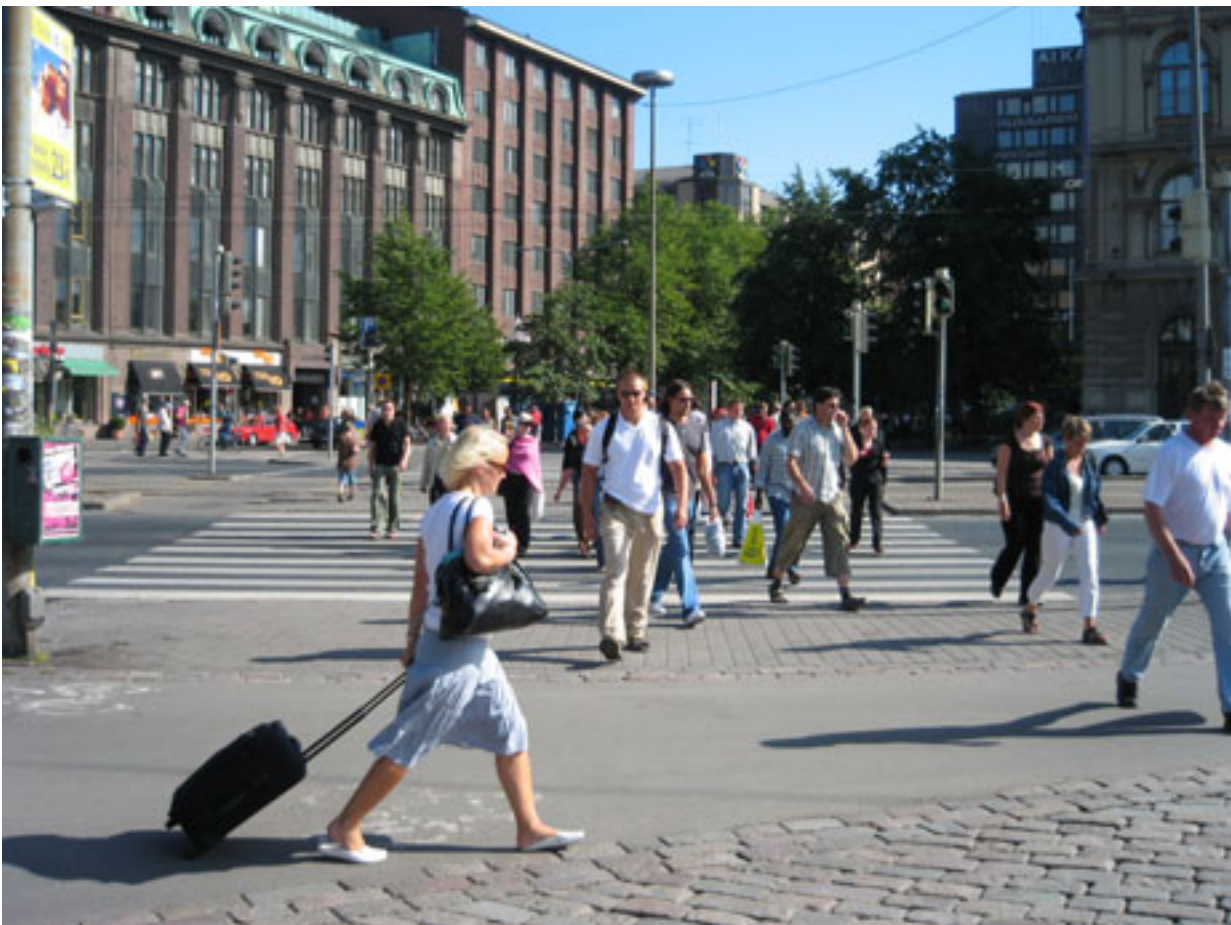
Kuva 49. Taksiaseman kilpi on yhdistetty liikennemerkkiin niin, että sitä on vaikea havaita.

Rautatieaseman kohdalla merkittävimmät ulkotiloja koskevat ongelmat todettiin Asemanaukiolla, jonka taksiasema on tärkeä Rautatieaseman jatkoyhteyksien kannalta. Taksiaseman opastekilpi on vaikea huomata. Taksin odotusaluetta ei ole myöskään merkitty mitenkään kulkupintaan esim. kontrastiväreillä tai aluetta rajaavin materiaalein. Odotustilassa ei ole penkkiä, eikä ohjetta siitä, miten taksi tilataan. Näkövammaisen suunnistautuminen rautatieasemalta taksiasemalle on vaikeaa ja huonosti erottuvat valaisinpylväät ja polkupyöräliikenne aiheuttavat törmäysvaaraa.

3.5 Yhteenveto esteettömyydestä

Helsingin liikekeskustan alueella esiintyy suhteellisen vähän merkittäviä esteettömyysongelmia. Alueella on tehty viime vuosina paljon laajoja perusparannustoimenpiteitä, joiden yhteydessä on jo poistettu systemaattisesti esteitä, mm. tehty yhtenäisiä jalankulkualueita ja madallettu suojateiden reunatukia. Havaitut ongelmat ovat yleensä melko pieniä ja yleisimmin ongelmana on se, että toteutetut ratkaisut ovat aiempien ohjeiden mukaisia, eivätkä ne täytä SuRaKu- ohjeiden myötä tarkentuneita vaatimuksia.

Liikekeskustan alueelle on tyypillistä tiheä katuverkko, jossa osa kaduista sijoittuu erittäin jyrkkään maastoon. Tällaisten katujen osalta on mahdotonta saada aikaan esteettömyyttä pienillä katujen rakenteellisilla parannustoimenpiteillä. Siitä syystä on tärkeää, tunnistaa alueen ongelmat ja pyrkiä parantamaan tilannetta korvaavilla kaduilla, jotka ovat toiminnallisesti merkittäviä ja joilla maasto-olosuhteet mahdollistavat esteettömyyden toteuttamisen.



Kuva 50. Jalankulkijat hakeutuvat asfaltoiduille pyöräteille epätasaisilta luonnonkivipäällysteiltä.

Myönteisiä huomioita alueen esteettömyydestä

Helsingin liikekeskustan alueella on monia esteettömyyden kannalta hyviä kohteita.

- Suojateiden reunatuet ovat pääosin madallettuja ja helppokulkuisia.
- Betonikivetyt, massatut ja hyväkuntoiset maalatut suojatiet ovat hyvin havaittavia ja niissä on riittävä kontrasti.
- Lähes kaikki alueen raitiotiepysäkit ovat korotettuja ja pysäkkikorokkeissa ovat asianmukaiset reunamerkinnot.
- Alueella on useita esteettömiä yleisiä käymälöitä.
- Penkit on usein sijoitettu jalkakäytävän ulkopuolelle ja päädyssä on tilaa pyörätuolille.
- Pyörätiet ja jalkakäytävät on yleensä hyvin eroteltu.
- Jalankulkualueiden päällysteet ovat pääosin tasaisia ja hyväkuntoisia.
- Alueen puistot ovat pääosin esteettömiä.

Havaittuja esteettömyysongelmia, joihin tulisi erityisesti kiinnittää huomiota:

- Katujen suuret pituuskaltevuudet ovat ongelmallisia.
- Laajat ja epäsäännölliset suojatiejärjestelyt ovat vaikeasti hahmotettavia ja ylitettäviä.
- Vanhat luonnonkivipäällysteet ovat pinnaltaan epätasaisia ja epämiellyttäviä kulkea.
- Huonosti näkyvät suojatiemerkinnot, liian vähäinen kontrasti luonnonkivisuojaiteissa ja liian kuluneet suojatiemaalaukset vaikeuttavat suojateiden hahmottamista.
- Vaikeasti hahmotettavat portaat, joista puuttuvat varoittavat vyöhykkeet ja reunamerkinnot ovat vaarallisia. Portaiden puutteelliset käsijohteet hankaloittavat liikkumista.
- Liian korkeat ja liian jyrkästi luiskatut reunakivet suojateilla ovat hankalia.
- A-ständien ja aitaamattomien terassien kalusteiden sijoitus kulkuväylille aiheuttaa vaaraa.
- Kaikki puhelinkioskit eivät ole esteettömiä.
- Penkkien määrä on liian vähäinen ja penkeistä puuttuvat usein selkä- ja käsinojat.
- Varoitusalueet puuttuvat jalkakäytäviltä satama-aitaiden ja rantamuurien kohdalla.
- Rakennuksen esteelliset sisäänkäynnit vaikeuttavat liikkeissä asioimista.



Kuva 53. Jalankulkualueiden laajennukset ovat tuoneet lisää tilaa jalankululle, mutta vaarana on niiden täyttyminen. Erityisesti satunnaisesti sijoitetut A-ständit ovat ongelmallisia.



Kuva 51. Ilman reunamerkintää olevat portaat näkyvät huonosti etenkin, jos niissä on lämmitysurat, jotka vaikeuttavat entisestään portaiden reunan havaitsemista.



Kuva 52. Sanomatalon ja Kiasman välisten portaiden käsijohteet eivät täytä vaatimuksia ja puuttuvat toiselta puolelta kokonaan.

4 ESTEETTÖMYYDEN KEHITTÄMINEN

4.1 Jatkotoimenpiteet

Esteettömyyden vuoksi kiireellisiksi määriteltujen parannushankkeiden suunnittelu ja rakentaminen tulisi toteuttaa lähivuosina. Liikekeskustan alueelle on suunniteltu tai suunnitteilla useita hankkeita, joiden toteutuminen edistää merkittävästi alueen esteettömyyttä. Hankkeet on esitetty Parannettavat erilliskohteet –kartassa (kuva 54) kohdassa 10. Kohteista erityisesti Keskuskadun muuttaminen kävelykaduksi mahdollistaa erikoistason esteettömän reitin jatkumisen jo aiemmin varsin esteettömiksi rakennetuilta Pohjoisesplanadilta ja Aleksanterinkadulta Rautatientorille ja sieltä myös aiemmin toteutetulle Aseman ja Elielin aukioille.

Laajojen katujen parannushankkeiden rinnalla tulisi käynnistää muut parannustoimenpiteet, jotka on esitetty Parannettavat erilliskohteet -kartassa. Niistä kiireellisimpänä voidaan pitää Rautatientorin suojatien reunatukien muuttamista esteettömiksi (kohta 7). Samassa yhteydessä tulisi selvittää mahdollisuus korottaa pysäkkilaitureita niin, että siirtyminen laiturilta matalalattiabussiin olisi esteetöntä.

Suureksi osaksi jo tehty alueen esteiden yksityiskohtainen kartoittamistyö tulee viedä loppuun. Ensivaiheessa tulisi suorittaa esteettömyyden erikoistason reitin (Kauppatorilta Kampin metroasemalle) yksityiskohtainen kartoitus sekä erikoistason alueen yksityiskohtainen kartoitus niiden korjaustarpeiden tarkemmaksi määrittelemiseksi ja parannustoimenpiteiden viemiseksi toteutusohjelmiin.

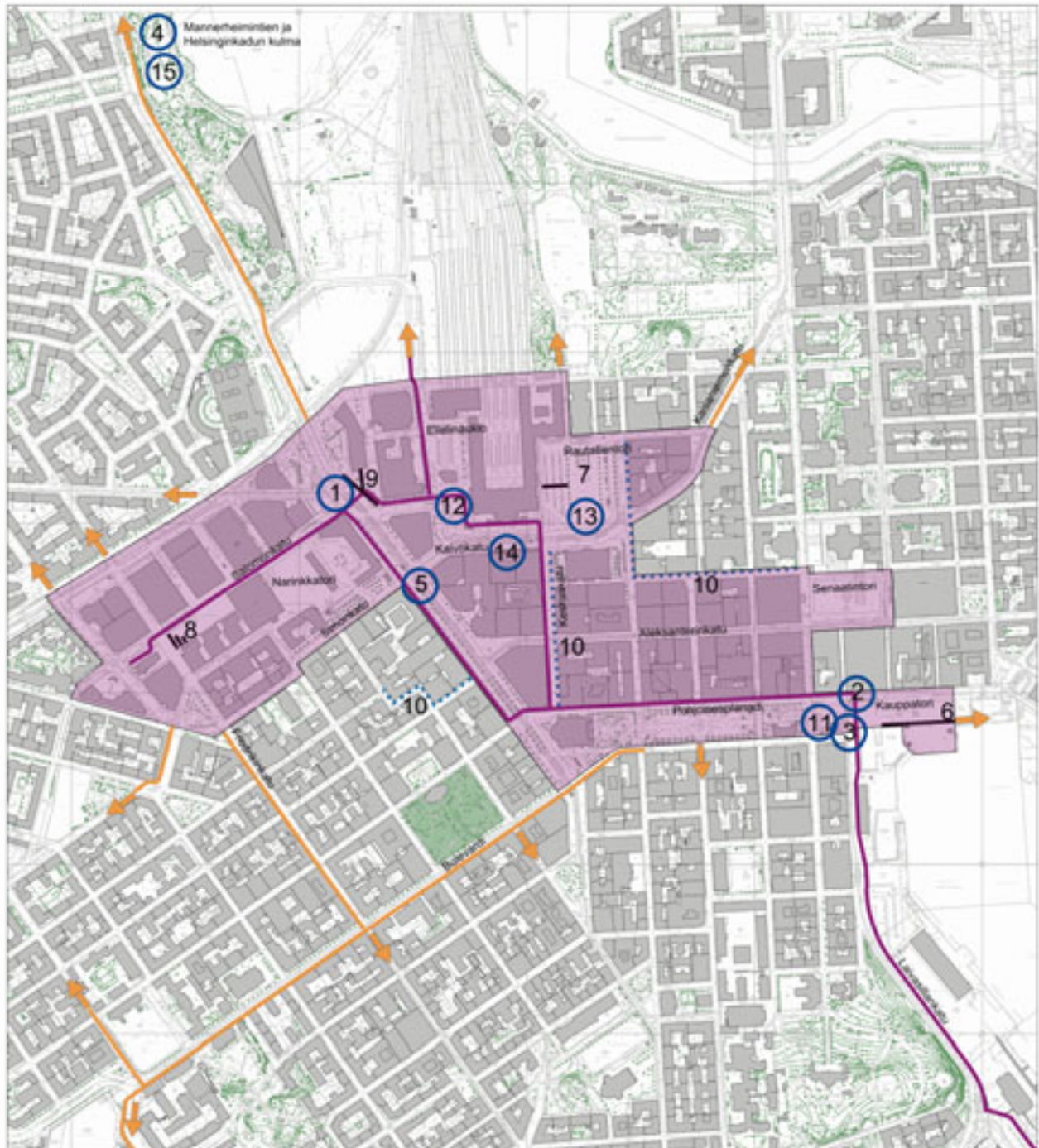
Ylläpidon pienten toimenpiteiden toteuttaminen voidaan aloittaa välittömästi ja toimenpiteistä, esim. jalankulkualueille työntyvien pensaiden poistaminen, onkin tehty välittömästi rakennusviraston kartoitustiedon saavuttua ylläpitoon. Isompialaisten toimenpiteiden, esim. suojateiden uudelleen maalaamisen tai päällystämisen kiireellisyys tulee arvioida ja aikatauluttaa yhdessä muiden ylläpitohankkeiden kanssa. Kulumisen takia huonosti näkyviä suojateitä on erityisesti Mannerheimintien jaksolla Kiasmalta Helsinginkadun liittymään.

Suojateiden reunakivien korjaamisesta esteettömiksi tulisi käynnistää erillinen hanke. Kiireellisimpiä uudistamiskohteina voidaan pitää suojateitä, joissa on 5 cm tai korkeampia reunakiviä. Näistä kiireellisimpiä ovat esteettömyyden erikoistason alueet ja esteettömien reittien katujaksot. Tällaisia suojateitä on Rautatientorin ohella erityisesti Mannerheimintien jaksolla Kiasmalta Helsinginkadun liittymään.

Liikekeskustan alueella on suhteellisen vähän kaupungin toimipisteitä, jotka edellyttävät esteettömyyden parannustoimenpiteitä, mutta on tärkeää, että kaikki kaupungin hallintokunnat käynnistävät omien toimipisteidensä esteettömyysarviointeja ja kehittämisprojekteja liikekeskustan alueella. Tuloksekkainta tämä työ on samanaikaisesti katu- ja puistoalueiden kehittämisen kanssa. Kokonaisuuden kannalta on toivottavaa, että muiden hallintokuntien esteettömyystyö alkaa niiltä alueilta, joille rakennusvirasto on laatinut alueellisen esteettömyyssuunnitelman. Myös yksityisiä kiinteistöjä, erityisesti liikekiinteistöjä, tulee kannustaa omiin esteettömyyden parantamishankkeisiinsa niin, että liikkeet voivat palvella tulevaisuudessa tasapuolisesti kaikkia käyttäjäryhmiä.

Helsingissä on tehty monia toimenpiteitä ja laadittu ohjeita yksityisten liike- ja ravintolayrittäjien irtokalusteiden, kuten terassikalusteiden ja mainoslaitteiden, sijoitukselle niin, että niiden liikkumista haittaavan vaikutus voidaan minimoida. Tulevaisuudessa olisi tärkeää auktorisoida ohjeet niin, että ne velvoittaisivat yrittäjiä aiempaa paremmin noudattamaan ohjeita ja niiden noudattamista voitaisiin valvoa. Vastaavasti huoltoajoneuvoliikenteen liikkumista ja pysäköintiä jalankulkualueilla tulisi valvoa niin, että tarpeeton ja esteetöntä liikkumista haittaava huoltoliikenne saadaan minimoitua.

Seuraavassa on esitetty erillistoimenpiteet, jotka tulisi käynnistää esteettömien reittien ja kaikille soveltuvan ympäristön turvaamiseksi Helsingin liikekeskustan alueella.



PARANNETTAVAT ERILLISKOhteet

1. - 3. Vaikeasti hahmotettava risteys. Jalankulun parannusmahdollisuus suojatiejärjestelyin selvitetään.
4. - 5. Vaikeasti hahmotettava suojatie. Suojatien näkyvyyttä parannetaan materiaali- ja värivalinnoilla.
6. Esteetöntä jalankulkuyhteyttä jatketaan ja varoitusalueita lisätään altaiden reunassa.
7. Korkeat suojateiden reunatuet madalletaan pysäkkilaitureille ja torille johtavalla suojatielle.
8. Vaikeasti hahmotettavaan portaikkoon lisätään varoitusalueet.
9. Kiasman aukiolle ja pääovelle lisätään esteetön, sileä kulkuyhteys.
10. Kaduille on laadittu peruseräparannussuunnitelmat, joissa on huomioitu esteettömyys.

11. Aukion pysäkkijärjestelyjen parantamismahdollisuus tutkitaan.
12. Pyörätiejärjestelyjen ja taksiaseman parempi hahmotettavuus selvitetään.
13. Jalankulun kanssa risteävän pyörätien parantamismahdollisuus selvitetään.
14. Asematunnelin portaikon yläpään lisätään varoitava materiaali ja pollarit poistetaan.
15. Esteetön leikkipuisto.

- Esteetön alue
- Esteetön reitti, erikoistaso
- Esteetön reitti
- Esteetön reitin jatkumissuunta
- Esteetön yhteys
- Laaditut parannussuunnitelmat

Kuva 54. Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma. Kartta A3 koossa liitteenä 1.

4.2 Erikoistason kadut ja alueet

Helsingin liikekeskustan alueella ei ole erityisiä vanhus- tai vammaispalveluja tai erityisasumista tarjoavia alueita, joilla esteettömyysvaatimukset korostuisivat ko. toimintojen vaatimuksista lähtien. Liikekeskustaa voidaan sen toiminnallisen luonteen ja suurten käyttäjämäärien perusteella pitää kokonaisuutena erikoisalueena, jolta edellytetään soveltuvuutta kaikille käyttäjäryhmille ja korkeaa esteettömyyden tasoa. Esteettömyyden kannalta tärkeimmiksi kehittämiskohteiksi nousevat katuosuudet, jotka ovat alueella liikkumisen kannalta keskeisiä ja joille ovat keskittyneet julkisen liikenteen palvelut.

On erittäin tärkeää, että kaikkein keskeisimmät jalankulkualueet ovat esteettömiä ja muulla osalla on tarjolla riittävä määrä esteettömiä katuja, jotka takaavat esteettömät reitit alueen lävitse ja sen sisällä. Erityisen tärkeää on turvata esteettömyys alueen kävelykaduilla, joista keskeisimmäksi tulee tulevaisuudessa muodostumaan Keskuskatu. Alueen läpi kulkevat pohjois-eteläsuuntaiset polkupyöräreitit ja niiden yhteensovittaminen jalankulkuliikenteen kanssa niin, ettei jalankulkuturvallisuus vaarannu on yksi alueen keskeinen kehittämiskohde.

Yhtenä Keskuskadun kävelykadun suunnittelun tavoitteista on kadun esteettömyys, joka tarkoittaa käytännössä mm. sitä, että kadulle tulevat näkövammaisten opasraidat molemmin puolin. Opasraitojen käyttö on periaatteessa rajattu Helsingissä kaduille, joilla on sulanapitojärjestelmä. Helsingin liikekeskustassa on jo tällä hetkellä varsin laaja lämmitettyjen katujen verkosto ja ehdotettu erikoistason esteetön reitti voidaan sijoittaa esim. Pohjoisesplanadilla jo nyt lämmitetylle alueelle. Myös Kampissa on jo valmiina näkövammaisten opasraitoja osittain lämmitetyillä katujaksoilla. Pitkällä tähtäimellä tavoitteeksi tulisi asettaa yhtenäisen opasraidan toteuttaminen koko esitetyn erikoistason reitin matkalle.

Erikoistason reitti, jossa tavoitteena on pitkällä tähtäimellä myös näkövammaisten opastus:

- Eteläranta/Kauppatori
- Pohjoisesplanadi (sulanapitojärjestelmä)
- Keskuskatu (sulanapitojärjestelmä tulossa)
- Kaivokatu välillä Keskuskatu - Asemanaukio
- Postikatu
- Salomonkatu (osittain sulanapitojärjestelmä)

4.3 Esteettömät reitit

Esteettömyyden toteuttamisessa keskeisenä periaatteena on pyrkimys luoda kokonaisia esteettömiä reittejä. Yhdestäkin kohdasta katkeava esteetön kulku voi estää joiltakin käyttäjiltä toimimisen kokonaan. Liikekeskustan esteettömyyssuunnitelmassa on esitetty esteettömät reitit, jotka jatkavat eteläisten kaupunginosien esteettömiksi määriteltujen reittien linjaa liikekeskustan alueelle tai sen lävitse. Vastaavasti suunnitelmassa on esitetty nuolilla esteettömien reittien jatkuvuussuunnat ja kadut alueille, joilta ei ole vielä laadittu alueellista esteettömyyssuunnitelmaa.

Hyvää esteettömyyden perustasoa edellyttävät kadut ovat:

- Bulevardi

Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma

- Fredrikinkatu
- Ruoholahdenkatu
- Hietalahdenkatu
- Runeberginkatu
- Arkadiankatu
- Mannerheimintien itäpuoli välillä Erottaja Helsinginkatu
- Kaisaniemenkatu

Seuraavissa esteettömyyden parannustoimenpiteissä on priorisoitu hyvän perustason ympäristöjen parantamista.

Suojateiden reunakivet, jotka eivät täytä nykyisiä esteettömyyden vaatimuksia, ovat yleinen ongelma etenkin liikekeskustan alueilla, joilla ei ole tehty muutostöitä noin viimeisen 10 vuoden aikana. Suojateiden reunakivien muuttamiseksi esteettömiksi pitäisikin käynnistää hanke, jonka puitteissa määritellään parannustarpeet ja kohdennetaan korjaustoimenpiteet. Kiireellisimpinä uudistamiskohteina voidaan pitää suojateitä, joissa on 5 cm tai sitä korkeampia reunakiviä tai liian jyrkkiä luiskia suoja-teilla. Tässä esitetyillä esteettömillä alueilla ja reiteillä olevat katujaksot tulisi laittaa kuntoon ensimmäisinä. Korjaustarpeen määrittelemiseksi alueen reunakivet tulee kartoittaa systemaattisesti korjattavien kohteiden lukumäärän ja sijainnin selvittämiseksi.

Ylläpidon toimenpiteet ovat useimmiten yksinkertaisia ja ne voidaan toteuttaa osana tavanomaista ylläpitoa. Toimenpiteitä toteutettaessa tulisi aina arvioida olisiko samassa yhteydessä mahdollista myös parantaa esteettömyyttä. Tällaisesta toimenpiteestä esimerkkeinä voidaan mainita suojatien reunakiven tai käsijohteen mallin muuttaminen uusimisen yhteydessä. Osa ylläpidon toimenpiteistä tulisi määritellä erityisen kiireellisiksi sillä perusteella, että ne aiheuttavat merkittävän esteen tai vaaran paikan.

Toimenpiteiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee aina pyrkiä Suraku-projektissa laadittujen ohjeiden mukaisiin ratkaisuihin. Ohjekortit löytyvät Helsinki kaikille –projektin sivulta www.hel.fi/helsinkikaikille.

4.4 Esteettömät puistot

Alueen puistoissa ei ole huomattavia esteettömyysongelmia, puistot sijoittuvat tasaiseen maastoon ja yhteydet ympäröiviltä katualueilta puistoihin sekä puistojen sisäiset yhteydet ovat pääosin esteettömiä. Alueen puistojen suuren käyttäjämäärän huomioon ottaen on tärkeää, että puistoja kehitetään edelleen niin, että niiden esteettömyys voidaan taata kaikille käyttäjäryhmille. On myös tärkeää, että puistoja on sijoittuneena alueen eri osiin ja ne tarjoavat keskenään erilaisia vapaa-ajan ja virkistysmahdollisuuksia.

Esteettömiä puistoja liikekeskustan alueella ja sen lähiympäristössä ovat:

- Esplanadin puisto
- Pikkuparlamentin puisto
- Hesperian puiston leikkipuisto
- Kaisaniemen puisto

Esplanadin puisto soveltuu erittäin hyvin esteettömäksi erikoistason puistoksi, koska siellä on runsaasti erilaisia toimintoja eri-ikäisille käyttäjäryhmille. Puisto on jaettu selkeästi erilaisiin toiminnallisiin alueisiin. Kulku puistoon on pääosin esteetöntä kaikilta lähikaduilta ja sinne on hyvät julkisen liikenteen yhteydet. Puistossa on valmiina kaikille käyttäjäryhmille soveltuva esteetön käymälä.

Nyt tarkasteltavalta alueelta ei ole osoitettavissa esteetöntä leikkipuistoa, mutta sellainen voidaan osoittaa tulevaisuudessa Kaisaniemenpuistosta ja Hesperianpuiston leikkialuetta voidaan kehittää niin, että se palvelee kaikkia käyttäjäryhmiä. Molemmat puistot sopivat maastoltaan ja sijainniltaan ydinkeskustan esteettömäksi leikkipuistoksi, mutta vaativat leikkipuiston erillissuunnittelua.

Esteettömyys edellyttää puiston leikkialueen kokonaisvaltaista suunnittelua niin, että se täyttää eri käyttäjäryhmien esteettömyysvaatimukset leikkitoimintojen ja turvallisuuden suhteen. Leikkialueen tulee olla laajuudeltaan sellainen, että se mahdollistaa kaikille soveltuvien leikkivälineiden sijoituksen ja ryhmien ohjatun toiminnan puistossa. Esteetön leikkipuisto edellyttää myös kaikille soveltuvan käymälän sijoittamista leikkipuiston välittömään läheisyyteen.

4.5 Pysäkkien parantaminen

Suurin osa liikekeskustan raitiotiepysäkeistä on korotettu jo yli 10 vuotta sitten. Korottamatta ovat ainoastaan Aleksanterinkadun länsipään pysäkit Stockmannin tavaratalon kohdalla. Niiden korottamismahdollisuus tutkittiin Aleksanterinkadun peruskorjauksen yhteydessä, mutta korotus ei silloin ollut mahdollista kadun mitoituksesta ja tasauksesta johtuen.

Bussipysäkkejä ei ole korotettu ja muutamien keskeisten pysäkkien ja terminaalialueiden laiturien korottamismahdollisuus olisikin tärkeää selvittää. Tämän toteutus edellyttää kaikkien pysäkkien ja terminaalialueiden laiturien toimivuuden ja esteettömyyden tarkempaa kartoitusta, joka tulisi käynnistää mahdollisimman pikaisesti. Esteetön kulku nykyisille bussipysäkeille ja terminaalien laiturialueille tulisi turvata ympäröiviltä katualueilta. Kaikkein kiireisin korjaustarve on Rautatientorilla, jonka laiturialueille johtavan suojatien reunatuet ovat korkeita ja jyrkkiä.

4.6 Yleisesti tarvittavat kunnostustoimet

Liikekeskustan alueella esiintyy paljon toistuvia esteettömyysongelmia, jotka on tärkeää tunnistaa yksityiskohtaisia parannussuunnitelmia laadittaessa. Alueelle on tyypillistä tiheä katuverkko. Etenkin Helsingin vanhassa kaupunginosassa kadut sijoittuvat jyrkkään maastoon ja niiden historialliset luonnonkivipäällysteet tekevät kadut entistä vaikeakulkuisimmiksi. Tällaisten katujen osalta on mahdollonta saada aikaan esteettömyyttä pienillä, katujen rakenteellisilla parannuksilla. Siitä syystä on tärkeää, tunnistaa alueen ongelmat ja pyrkiä parantamaan tilannetta niillä kaduilla, jotka ovat toiminnallisesti merkittäviä ja joilla maasto-olosuhteet mahdollistavat esteettömyyden toteuttamisen.

Oheiseen listaan on koottu yhteenvetona liikekeskustan alueella yleisesti toistuvia esteettömyysongelmia ja toimenpiteistä, joihin niiden parantamiseksi tulisi ryhtyä:

Epäsäännölliset ja laajat risteysalueet, joissa on lisäksi usein raitiotie, ovat usein kokonaisuutena vaikeasti hahmotettavia ja suojateiden erottuminen on huonoa. Risteykset tulisi suunnitella kokonaisuutena uudelleen niin, että suojatielinjat selkeytetään ja suojatiemerkinnot parannetaan. Mannerheimintiellä tulisi selvittää mahdollisuus sijoittaa Kiasman luona katua ylittävä suojatie niin, että kulku voi tapahtua Mannerheiminaukiolta suoraan Paasikivenaukiolle.

Vanhat luonnonkiviset päällysteet ja kaivojen kansirakenteet ovat epätasaisia jalkakäytävillä. Vanhojen kivipäällysteiden kunto tulisi selvittää ja korjata mahdolliset painumat sekä muusta päällysteiden

Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma

huonosta kunnosta johtuva epätasaisuus. Silloin, kun historialliset luonnonkivipäälysteet ovat kunnostustoimenpiteistä huolimatta epätasaisia, tulisi kadulla osoittaa korvaava esteetönreitti esim. toisella puolella, kuten Mannerheimintieellä, jonka alkupäässä Erottajalta Mannerheiminaukiolle länsipuolen jalkakäytävä on selvästi esteettömämpi kuin itäpuoli, joka taas on esteettömämpi välillä Mannerheiminaukio Helsinginkadun risteys.



Kuva 56. Kuvasovituksessa on lisätty sileä luonnonkivilaattarivi Kiasman pääsisäänkäynnille ja Mannerheiminaukiolle, jonka epätasainen noppakiveys on vaikeakulkuinen.

Asfaltin paikkaukset jalkakäytävillä tekevät kulkupinnat paikoin epätasaisiksi. Jalkakäytävien asfalttia uusittaessa on tärkeä noudattaa rakennusviraston ohjetta, jonka mukaan jalkakäytävillä asfaltti uusitaan aina koko jalkakäytävän leveydeltä ja isommissa paikkaustöissä koko katujaksolta. Asfalttoinnin jälkeen tulee varmistaa, että asfaltti ei ole valunut reunatukien päälle ja aiheuta siten liikku-mis-estettä.

Vanhat kitakaivot ovat vanhoihin luonnonkivipäälysteisiin verrattavia historiallisia katurakenteita. Kitakaivot on usein sijoitettu katujen viistettyihin kulmiin niin, että suoja- ja tiemerkinnät johtavat viistettyyn reunakiveen. Suoja- ja tiemerkinnät tulisi pyrkiä johtamaan niin, että ne eivät ohjaa kadun viistettyyn kulmaan tai kitakaivon takia liian korkeaan reunatukeen.

Noppa- ja nupukiviset suoja- ja tiemerkinnät näkyvät huonosti. Kontrasti on riittämätön etenkin, jos saumausbitumi on tahrinut vaaleat kivet. Suojateiden merkitsemisessä tulisi käyttää isompia, sahatuja luonnonkiviä tai betonikiviä, joista syntyy selkeä raidoitus ja riittävä kontrasti. Maalatut suoja- ja tiemerkinnät ovat usein kuluneita. Maalattujen suojateiden kunnosta ja havaittavuudesta täytyy huolehtia tai korvata maalaus luonnonkivikaduilla mustilla ja valkoisilla sahatuilla luonnonkivillä tai beto-

nikivillä ja asfalttipäällysteisillä alueilla suojatien merkitsemismassalla, jonka näkövammaiset voivat tunnistaa myös kohokuviona.

Korkeat suojateiden reunakivet tulee kartoittaa ja laatia ohjelma niiden korjaamiseksi. Yli 5 cm korkea reuna ja liian jyrkkä luiskaus ovat kiireellisimmin korjattavia virheitä. 3 – 4 cm korkeat reunat eivät vaadi toimenpiteitä, mutta suojateille tulee lisätä vähintään 150 cm leveä osuus luiskattua reunatukea. Liian matalat reunatuet tulisi korjata aina, kun ko. kohteessa tehdään korjaustöitä, mutta niiden korjaaminen on kiireellisyysjärjestyksessä korkeiden reunatukien jälkeen.



Kuva 55. Valokuvasovitukseen on madallettu Rautatientorin suojatien korkeita reunatukia SuRaKu-ohjeen mukaisesti.

Penkkejä tulisi olla riittävän tiheästi ja esteettömillä reiteillä penkkien tulisi olla useampaa korkeutta (30 – 55 cm). Penkeissä tulisi pääsääntöisesti olla selkänoja ja käsinojat, jotka ovat esteettömyysvaatimusten mukaisia. Penkkiasian parantamiseksi olisi tärkeää kartoittaa ne esteettömät reitit, joilla penkkien tiheyden ja ominaisuuksien tulisi olla esteettömyysvaatimusten mukaisia ja laatia erillinen suunnitelma penkkien sijoituksesta ko. reitille.

Puhelinkioskien tulisi olla aina esteettömiä, vaikka matkapuhelinten käyttö on osittain syrjäyttänyt puhelinkioskien käytön.

Roskakorien tulee olla muodoltaan kaikille käyttäjäryhmille sopivia ja ne tulee sijoittaa niin, että niitä on mahdollista käyttää myös pyörätuolissa istuen.

Käsijohteet puuttuvat monista alueen uusista portaista tai käsijohteet eivät ole nykyisten ohjeiden

mukaisia. Alueen portaat tulisi kartoittaa ja lisätä asianmukaiset käsijohteet kaikkiin portaisiin ja luis-
kiin. Uusien portaiden hahmottaminen on myös usein vaikeaa, koska portaista puuttuvat varoittavat
reunamerkinnyt ja usein myös lämmityskaapeleista syntyvä raidoitus vaikeuttaa portaan etureunan
hahmottamista. Asianmukaiset käsijohteet helpottavat portaiden havaitsemista.



*Kuva 57. Kuvasovitukseen on lisätty varoittava kontrastiraita vaikeasti hahmotettavien ja vaarallisten portaiden
ympäristöille niiden havaittavuuden parantamiseksi. Myös käsijohteet helpottaisivat portaidenhavaittavuutta.*

Laiturien ja satama-altaiden reunat ovat jyrkkiä ja niistä puuttuvat reunamerkinnyt ja varoitusalu-
eet Kauppatorilla. Altaiden reunat tulee merkitä selvästi havaittavalla materiaalilla, esim. nupukivi-
raidalla ja esteetöntä reittiä tulee jatkaa Katajanokan kevyen liikenteen sillalle asti.

Kiinteistöjen kattovedet tulee pääsääntöisesti johtaa putkitettuina jalkakäytävien alitse. Mikäli avo-
kouruja joudutaan sijoittamaan jalkakäytävälle, niiden tulee olla muodoltaan riittävän loivia.

Rakennuksen sisäänkäynnit ovat usein esteellisiä. Kiinteistöt tulisi saada mukaan esteettömyys-
työhön erityisesti esteettömillä reiteillä.



Kuva 58. Katujen ylläpitoluokituskartta, jota on täydennetty liikekeskustan esteettömyysvaatimuksia vastavasti.

4.7 Ylläpidon kehittäminen

Liikekeskustan alue kuuluu suurelta osin ylläpitoluokkaan I - II. Suunnitelmassa esitetään, että suurin osa esteettömyyden erikoistason alueeksi esitetystä alueesta sekä esteetön erikoistason reitti Kauppatorilta Kampin metroasemalle siirretään hoitoluokkaan I. Alueella on paljon lämmitettyjä katuja, joilla kulku on helppoa myös talviaikaan. Sulana pidettävien katujaksojen välissä on kuitenkin alueita, joilla ei toistaiseksi ole sulanapitojärjestelmää ja alueen ylläpidossa tulisikin kiinnittää erityistä huomiota näiden alueiden hoitoon niin, ettei esteetön kulku katkea kesken reitin, vaan turvataan ilmaston mukaan muuttuvissa olosuhteissa.

Esplanadin puistossa sijaitseva, esteettömyyden kannalta keskeinen väylä kuuluu A hoitoluokkaan. Esteettömien virkistysreittien käyttökelpoisuuden takaamiseksi eri vuodenaikoina tulisi myös reitti Rautatientorilta Kaisaniemen puistoon muuttaa hoitoluokkaan I, koska puiston sisäiset yhteydet ovat jo nykyisin hoitoluokan A mukaisia.

5 KUSTANNUSARVIO

Alueellisissa esteettömyyssuunnitelmissa on esitetty toimenpiteet jaoteltuina ylläpidon toimenpiteisiin ja parannustoimenpiteisiin, jotka vaativat erillistä investointirahoitusta. Osa raportissa esitetyistä toimenpiteistä sijoittuu kiinteistöjen vastualueelle, kuten Kampin Puistotorin portaikko ja Asematunnelin portaat, joiden parannustoimenpiteet tulisi toteuttaa kaupungin ja kiinteistön haltijan yhteistyönä.

Tähän kustannusarvioon ei ole sisällytetty seuraavia parannustoimenpiteitä:

- Laajoihin katujen perusparannushankkeisiin liittyvät toimenpiteet, kuten Keskuskadun ja Yliopistokadun perusparannus.
- Liikennesuunnittelua vaativat hankkeet, joiden kustannuksia ei voida arvioida ennen kuin suunnitelmat ovat riittävän pitkällä tarvittavien toimenpiteiden määrittämiseksi. Tällaisia ovat mm. suojateiden merkittävät muutokset sekä pyörätien linjauksen ja taksiaseman muutokset.
- Suojateiden päällysteiden uusimista ei ole sisällytetty kustannusarvioon, koska muutoksia ei voida esim. Mannerheimintielle tehdä suojatiekohtaisesti, vaan muutokset edellyttävät päätöksiä laajempien katujaksojen suojateiden materiaalien muuttamisesta.
- Ylläpidon toimenpiteet, jotka toteutuvat osana alueen normaalia ylläpitotyötä, eivätkä vaadi erillisrahoitusta.
- Esteettömän leikkipuiston kustannuksia ei ole sisällytetty kustannusarvioon, koska puiston toteuttaminen edellyttää erillisen suunnitelman laatimista.
- Kampin puistotorin portaikon varoitusalueet, jotka pyritään sisällyttämään Kampin alueen parannustoimenpiteisiin varattuun määrärahaan.

Rakennussuunnittelua edellyttävien kohteiden, kuten päällysteiden uusimisen tai portaiden merkitsemisen osalta kustannusarviot ovat alustavia, koska lopullisia kustannuksia ei voida tietää ennen rakennussuunnitelman laatimista.

Liikekeskustan alueen kiireelliset toimenpiteet (erikoistason alueet sekä kaatumis-, putoamis- tai törmäysvaaran aiheuttavat ongelmat):

Kauppatorin esteettömän yhteyden jatkaminen Katajanokalle (kohta 6)	
Asfalttikäytävän jatkaminen 300 m ² á 20 €	6 000 €
Kauppatorin altaiden reunamerkinnot (kohta 6)	
Nupukiviraita (50 cm) asfalttikäytävälle 140 m á 45 €	3 150 €
Rautatien korkeiden suojatien reunatukien madallus (kohta 7)	
Reunatukien madaltaminen 8 kpl á 2000 €	16 000 €
Kiasman edustan esteettömät kulkuyhteydet (9)	
Noppakiven vaihtaminen luonnonkivilaatoiksi 240 m ² á 135 €	32 400 €
Asematunnelin portaikkojen varoittava materiaali (14)	
Karkeapintaiset luonnonkivilaatat 8 m ² á 135 €	1 080 €
Kustannukset yhteensä	58 630 €

Kustannusarvio tulee tarkistaa kohteiden suunnitteluvaiheessa.

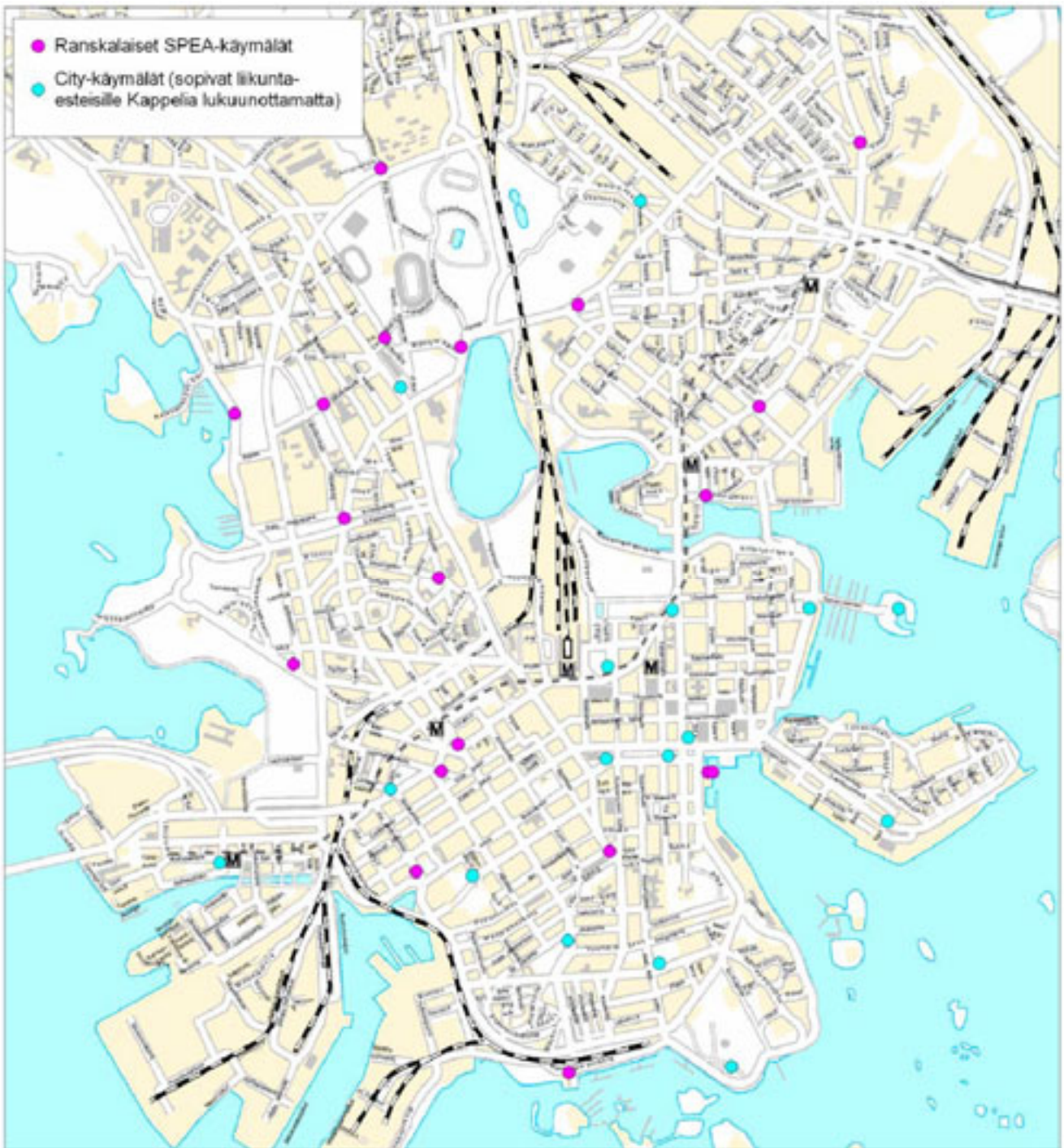
Merkittävä osa esteettömyyden parantamisesta tulee toteutumaan osana muita hankkeita, eikä näillekään toimille ole tarpeellista osoittaa erillistä esteettömyyden toimenpiderahoitusta. Tällaisia hankkeita ovat mm. aukioiden ja katujen kokonaisvaltaiset kehittämishankkeet, kuten valaistuksen parantaminen.

Suojateiden reunakivien muuttaminen esteettömiksi edellyttää niiden järjestelmällistä kartoittamista, minkä jälkeen niiden toimenpiteiden määrällinen tarve ja kustannukset voidaan arvioida ja sisällyttää toteutusohjelmiin. Oheinen arvio perustuu olemassa olevaan kartoitustietoon ja on suuntaa antava.

Ylläpitotyönä vaihdettavat reunakivilinjat, 90 kpl á 1500 € (kuva 20, s. 23) 135 000 €



LIITE 3. Yleisökäymälöiden sijainti Helsingin kantakaupungin alueella.



Spea-käymälät tulevat poistumaan ja ne tullaan korvaamaan kaikille käyttäjille soveltuvilla City – käymälöillä.

Paikalla:	Pirjo Tujula	Helsinki kaikille –projekti
	Anni Juutilainen	Helsinki kaikille –projekti
	Anna Ruskovaara	Helsinki kaikille –projekti
	Maija Könkkölä	Vammaisneuvosto
	Timo Lehtonen	Vammaisneuvosto
	Riitta Suurkuukka	Vammaisneuvosto
	Ari Kurppa	Vammaisneuvosto
	Jari Mäkynen Sito Oy	
	Laura Welin	HKL
	Katja Tuomola	HKL

TAKSIASEMA asemarakennuksen länsipuolella

- Taksin opaste oikealla korkeudella (2,2 m), mutta sitä on vaikea hahmottaa
- Ei ohjetta, miten taksi tilataan
- Odotusalue ei erotettu kulkupinnan materiaalista kontrastilla tai värillä
- Ei penkkiä
- Kärkyteline estää täytenä taksille pääsyä
- Valaisinpylväät eivät erotu kulkupinnan väristä → törmäysvaara

Toimenpiteet:

- Opaste myös silmien korkeudelle (1,4-1,6 m)
- Ohjeet taksin tilaamisesta opasteen läheisyyteen
- Odotusalue merkitään kulkupinnasta poikkeavalla materiaalilla, voisi olla myös lämmitetty?
- Nojailupenkki
- Kärkytelineen merkitseminen kulkupinnasta ja odotusalueesta poikkeavalla materiaalilla
- Opastava raita taksin jättöpaikalta asemarakennuksen oville
- Valaisinpylväiden merkitseminen (kulkupinnasta poikkeavalla materiaalilla)

SISÄÄNKÄYNTI asemarakennuksen länsipuolella ja pohjoispuolella

- Ovet painavia, ei pääse yksin esim. pyörätuolin, rollaattorin tai matkalaukkujen kanssa

Toimenpiteet:

- Yksi ovista automaattisesti aukeavaksi, ehkä ollutkin joskus?
- Automaattioven merkitseminen pyörätuolisymbolilla

AULA aseman länsipäässä

- Hämärä valaistus
- Kaikuu

Toimenpiteet:

- Valaistuksen lisääminen
- Kuulutusten parantaminen pieniä lisäkäyttimiä

OPASTEET aulassa aseman länsipäässä, samat ongelmat myös muualla asemarakennuksessa

- Ei tunto-opasteita tai koho-karttaa asemasta
- Opasteet liian korkealla
- Ovista tuleva vastavalo häikäisee katsottaessa ovien yläpuolella sijaitsevia opasteita

Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma

- Opasteissa hyvät värit ja käytetty kuvasymboleita
- Värit oikein päin sisältä valaistuissa opasteissa (vaalea teksti tummalla pohjalla)

Toimenpiteet:

- Koho-opastekartta, ehdotetaan asennettavaksi etelähallin ovia (pääovia) vastapäätä

HISSI aseman länsipäässä matkatavaran säilytykseen ja wc-tiloihin

- Lasiovissa ei merkintää (esim. erottuvaa tarraa) silmienkorkeudella
- Lasiovissa ei törmäyssuojaa alaosassa
- Hissin napit eivät erotu seinästä tai toisistaan, korkeus hyvä
- Häätätilanteessa hissipuhelimesta ei kuulu merkkiääntä, kun yhteys on saatu, merkkivalo on
- Ei tekstiviestiyhteyttä häätätilanteissa
- Opasteita ei pistekirjoituksella
- Läpikulkuhissi, helpompi esim. pyörätuolin- ja rollaattorinkäyttäjälle, kun ei tarvitse kääntyä ympäri

Toimenpiteet:

- Lasiovien merkintä
- Törmäyssuojan lisääminen lasioven alaosaan (korkeus 300 mm)
- Nappien parempi merkintä, ulospääsykerroksen nappi 5 mm koholle

PORRAS aseman länsipäässä matkatavaran säilytykseen ja wc-tiloihin

- Portaan alle voi kävellä ja lyödä päänsä
- Ei kontrastiraitaa askelman reunassa (urat ei erotu)
- Käsijohde portaan molemmin puolin, mutta vain yhdellä korkeudella (900 mm)
- Käsijohde kiinnitetty hyvin alapuolelta, pystyy liu'uttamaan kättä vapaasti

Toimenpiteet:

- Portaan alle pääsy on estettävä esim. kaiteella
- Askelmiin kontrastiraidat
- Toinen käsijohde portaan molemmin puolin 700 mm korkeuteen

RAHANVAIHTOAUTOMAATTI matkatavarasäilytyksen luona

- Kuvasymbolit epäselviä

OPASTEET portaan vieressä matkatavarasäilytyksen luona

- Opasteet liian korkealla
- Opasteissa törmäysvaara

Toimenpiteet:

- Opasteet silmien korkeudelle (1,4-1,6 m)

WC-TILAT

- Opaste liian korkealla
- Opasteen kulmat terävät
- Näkyy hyvin, oikein valaistu
- Ovi toimii kolikolla
- Ovesta puuttuu lankavedin sisäpuolelta, mutta ovi sulkeutuu itsestään
- Pimeä, neljä valaisinta ei toiminut, ei valokatkaisijaa

Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma

- Hälytysnappi liian korkealla, ei opastetta käytöstä tai kuvasymbolia, sotkettu
- Kuuroille ei mitään ohjeita, ei tekstiviestin lähettämismahdollisuutta vartijoille
- Ei kontrastia kalusteiden ja seinän välillä
- Wc-istumen viereen pääsee vain toiselta puolelta mutta takana on tilaa avustajalle
- Wc-istuimen kaiteet väärän malliset, haittaavat pyörätuolista istuimelle siirtymistä
- Wc-paperiteline on liian kaukana
- Naulakot puuttuvat
- Lavuaarissa ei tukikahvaa
- Lavuaarissa huono muotoilu, ei saa tukea
- Roska-astia on paperitelineen tiellä
- Lastenhoitopöytä puuttuu

Toimenpiteet:

- Opaste silmien korkeudelle
- Myös koho-opaste
- Parempi valaistus, palaneiden lamppujen vaihtaminen
- Hälytysnapin sijoittaminen siten, että siihen yltää lattialta ja wc-istuimelta (2 nappia)
- Opasteet hälytyksen tekemiseen
- Wc-paperitelineen siirtäminen esim. kaiteeseen
- Naulakot kahdelle korkeudelle, normaalikorkeus 1,6 m ja 1,1 m (sopii esim. lapsille ja pyörätuolin käyttäjille)
- Roska-astian siirtäminen
- Lastenhoitopöydän lisääminen (esim. taitettava)

PÄÄHALLI

- Ständejä kulkuväylällä
- Suurin osa kahviloiden pöydistä liian korkealla esim. pyörätuolinkäyttäjälle
- Matkalippuautomaatteja (laitureille vievien ovien läheisyydessä) ei pysty käyttämään pyörätuolista
- Aikataulut (laitureille vievien ovien päällä) ovat liian korkealla

Toimenpiteet:

- Myös matalampia pöytiä (vapaa korkeus pöydän alla 670 mm ja jalkatilaa syvyys suunnassa 600 mm)
- Pienempiä aikataulumonitoreja myös silmien korkeudelle

INFOTAULUT välikössä päähallin ja etelähallin välissä

- Näppäimiä ei merkitty kunnolla, kaikki ovat sileitä
- Matalamman infotaulun alla ei riittävästi tilaa pyörätuolille, syvyys 320 mm
- Matalamman infotaulun korkeus on hyvä, tason alla tilaa 680 mm
- Näppäimien metalli allergisoivaa?

LIPUNMYYNTITISKIT lipunmyyntisalin vieressä

- Kuulovammaisen on hankala kuulla lasin takaa, vaikka olisikin mikrofoni
- Ei induktiosilmukkaa

PÄÄLIPUNMYYNTISALI

- Hyvä automaattinen liukuovi
- Lipunmyynnin aukioloajat liian pienellä
- Näkövammaisen ei pysty käyttämään vuoronumeroautomaattia
- Ei opastusta tiskeille tai päävuoronumerotaululle
- Ei matalampaa tiskiä esim. pyörätuolinkäyttäjälle

- Ei mikrofoneja
- Ei induktiosilmukkaa
- Numero-opasteessa liian hiljainen ääni (bling), ei vuoronumeron kuulutusta
- Penkeissä hyvä istuinkorkeus (500 mm) ja istuinsyvyys (400 mm)

Toimenpiteet:

- Aukioloajat silmien korkeudelle, tekstikoko 25-40 mm, jos pääsy opasteen viereen
- Esteetön lipunmyyntitiski huomioiden mm. näkö- ja kuulovammaiset mikrofonilla ja induktiosilmukalla sekä pyörätuolinkäyttäjät matalammalla tiskillä (vapaa korkeus tiskin alla 670 mm ja jalkatilaa syvyyssuunnassa 600 mm)
- Opastus esteettömälle lipunmyyntitiskille?
- Numero-opasteeseen kovempi ääni ja numeron kuulutus

PENKIT etelähallissa

- Penkkien istuinkorkeus liian matala, (450 mm) jolloin ylös nouseminen on hankalaa
- Istuinsyvyys liian suuri, 460 mm
- Etureunan kulma terävä, painaa jalkoja
- Kalustevyöhykettä ei merkitty kulkupinnasta poikkeavalla materiaalilla

PANKKIAUTOMAATIT keskimmaisessa välikössä päähallin ja etelähallin välissä

- Madalletun automaatin jalkatila syvyyssuunnassa 300 mm, pyörätuolin joutuu laittamaan sivuttain
- Vapaa korkeus automaatin alla hyvä, 670 mm
- Yläpinnan taso 900 mm korkeudessa, hieman liian korkea
- Pystyy kuitenkin käyttämään myös pyörätuolista

INFOPISTE

- Näkövammaisen ei pysty käyttämään vuoronumeroautomaattia
- Infopiste erillinen koppi, kuuluu paremmin kuin ei ole aseman taustamelua

INFORMAATIO HÄTÄTILANTEISSA

- Esim. palohälytyksessä palohälyttimet ja sprinklerit alkavat toimia
- Tilanteesta ilmoitetaan vartijoille, jotka huolehtivat alueen tyhjentämisestä ja ihmisille tiedottamisesta
- Alueittaiset vastuuhenkilöt
- Kuulovammaisille ei varoitusta esim. vilkkuvaa valo (tarvitaan ainakin suljetuissa tiloissa, kuten wc-tiloissa)
- Hätäpoistumistiet on merkitty

LAITURIALUE

- Opasteet liian korkealla
- Laiturin reunassa ollut kontrastimateriaalivyöhyke tummunut, ei enää erota
- Lähijunien aikataulut liian pienellä

Toimenpiteet:

- Silmien korkeudelle toinen opaste, jossa junan tiedot ja lähtöaika
- Laiturin pintaan numero, joka erottuu kulkupinnasta (koholla ja värikontrasti)

VARTIJOIDEN JA MUUN HENKILÖKUNNAN KOULUTUS

LIUKUPORTAAT ja PORRAS etelähallista asematunneliin

Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma

- Liukuportaissa ei äänitunnistinta tai liikennevaloja
- Portaan askelmissa ei kontrastiraitaa
- Portaan käsijohde loppuu liian aikaisin

Toimenpiteet:

- Liukuportaisiin ääni- ja väritunnisteet osoittamaan kulkusuuntaa
- Portaaseen kontrastiraidat

PORRAS ja LUISKA asematunnelin keskitasolle

- Luiskan pituuskaltevuus 26,5 %
- Portaassa ja luiskassa ei käsijohdetta

Toimenpiteet:

- Luiskaan ja portaaseen käsijohteet molemmille puolille

LIUKUPORRAS keskitasolta alatasolle

- Liukuportaassa on liikennevalot osoittamassa kulkusuunnan
- Liukuportaan edessä on kontrastimateriaalivyöhyke

AIKATAULU metrolle vievien liukuportaiden yläpäässä

- Liian korkealla
- Tekstiä vaikea hahmottaa

LAITURIALUE RAUTATIEN METROASEMALLA

- Laiturin reunassa odotusalueen erottavassa raidassa ei tuntokontrastia
- Kumireunus laiturin reunassa hyvä
- Kalustevyöhykettä ei merkitty kulkupintaan
- Penkkien istuinkorkeus 440 mm, liian matala
- Roska-astian aukon korkeus 1020 mm

Paikalla:	Pirjo Tujula	Helsinki kaikille –projekti
	Anni Juutilainen	Helsinki kaikille –projekti
	Anna Ruskovaara	Helsinki kaikille –projekti
	Maija Könkkölä	Vammaisneuvosto
	Timo Lehtonen	Vammaisneuvosto
	Riitta Suurkuukka	Vammaisneuvosto
	Ari Kurppa	Vammaisneuvosto
	Jari Mäkynen	Sito Oy
	Laura Welin	HKL
	Katja Tuomola	HKL

KALUSTEET

- Kalustevyöhykkeet erottuvat hyvin väritään, mutta tuntokontrasti puuttuu
- Infotaulujen ja penkkien ym. merkitsemiseen on käytetty samaa väriä
- Laiturin poikki kulkee tummia, karhennettuja raitoja, jotka voisivat toimia opastavina
- Penkeistä puuttuu käsinojat

LAITURIALUE

- Odotusalueen erottava raita erittäin hyvä, hyvä tunto- ja värikontrasti
- Kumireunus laiturin reunassa hyvä
- Kaikuu

HISSI

- Ei huomioitu kuulovammaisia
- Hississä ei painonappeja, kulkee automaattisesti ylös ja alas
- Ei kuulu äänimerkkiä, kun hissi on perillä

LIUKUPORRAS

- Liukuportaassa ei äänitunnistetta
- Liikennevalot on

Toimenpiteet:

- Eri suunnat voisi merkitä portaan alkupäähän erilaisilla materiaalivyöhykkeillä (esim. alas menevään kumi ja ylös metalli)

LIPPUAUTOMAATTI

- Lippuautomaattia ei pysty käyttämään pyörätuolista
- Näyttö heijastaa
- Raha-aukon korkeus 1,55, lapsi ei yllä laittamaan rahoja

STÄNDIT

- Ständejä kulkuväylällä

Helsingin liikekeskustan esteettömyyssuunnitelma

KULKUPINTA

- Poikittaiset raidat voivat antaa vaikutelman tasoerosta
- Pitkittäin kulkeva raita voisi toimia ohjaavana, mutta johtaa kahvilan kalusteiden keskelle

Toimenpiteet:

- Liukuportaille ohjaava raita

PANKKIAUTOMAATTI

- Pankkiautomaattia ei voi käyttää pyörätuolista

HISSI (Kaisaniemenkadulle)

- Hissin edusta hämärä
- Ei äänitunnistetta
- Valo-opasteessa värit väärin päin, tumma teksti ei erotu valo-pohjasta

METRON SISÄÄNKÄYNTI Kaisaniemenkadulle

- Lasiovissa ei merkintää silmienkorkeudella
- Lasiovista tuleva valo häikäisee

METRON SISÄÄNKÄYNTI Vilhonkadun ja Vuorikadun risteyksessä

- Opaste liian ylhäällä, sisäänkäyntiä vaikea löytyy
- Ovet painavat

Hissi:

- Ei äänimerkkiä
- Ovi sulkeutuu nopeasti
- Hissi on ahdas
- Lasiovissa ei törmäyssuojaa alaosassa
- Opasteessa huonot värit (punainen ja vihreä)

Porras:

- Käsijohde vain toisella puolella ja yhdessä korkeudessa
- Ei kontrastiraitaa askelman reunassa
- Johde ei jatku riittävän pitkälle portaan yläpäässä

KAMPIN METROASEMA

LIITE 6

Liukuportaat (Kampin terminaaliin)

- Ylhäällä koho-opasteraidat ohjaavat sisäänkäynniltä liukuportaille
- Ylhäällä valotaulu, josta näkyy metrojen lähtöajat on liian korkealla, näkövammaisen ei saa piste-
mäisestä valokirjoituksesta selvää
- Ylhäällä lasioissa vaaleat merkintätarrat metrin korkeudella, ovet yleensä auki
- Valo-opasteissa värit oikein päin (sisältä valaistu, vaalea teksti tummalla pohjalla)
- Liukuportaissa liikennevalot
- Ei ääniopastetta
- Alhaalla lasiovet, merkintätarrat (punainen/vihreä) metrin korkeudella
- Alhaalla ovet aukeavat automaattisesti, ovissa myös hyvä pitkittäin asennettu vedin
- Alhaalla ovien edusta merkitty tummilla laatoilla

Hissit (Kampin terminaaliin)

- Hisseille ääniopaste, ääni muuttuu kutsunappia painettaessa (jos hissi on matkalla)
- Valo-opastetaulu liian korkealla, symboleissa värit oikein päin
- Hissien edusta merkitty tummilla laatoilla
- Kutsunappi ei erotu, mutta kutsunapin yhteydessä on liiketunniste, joka kutsuu hissin jo nappia lä-
hestyttäessä
- Läpikulkuhissejä
- Ovi sulkeutuu, vaikka on oven välissä
- Painonappeja vaikea erottaa toisistaan
- Painonappien selityksiä ei pistekirjoituksella

Laiturialue

- Avara, näkövammaisen vaikea suunnistautua
- Laiturin reunan varoittavassa raidassa ei tuntokontrastia
- Penkkien korkeus 440 mm
- Penkeissä ei käsinoja
- Penkkejä ei merkitty kontrastimateriaalilla
- Vaaleat penkit eivät erotu vaaleasta kulkupinnasta

Liukuportaat (Metroasemalle)

- Liikennevalot portaiden yläpuolella
- Ei ääniopastetta

Hissit (Metroasemalle)

- Valo-opastetaulu liian korkealla
- Ei ääniopastetta
- Kutsunappi vaikea löytää
- Ovien leveys 900 mm
- Läpikulkuhissejä
- Hälytyksestä ei syty merkkivaloa
- Painonappien selityksiä ei pistekirjoituksella

Lippuautomaattia ei pysty käyttämään pyörätuolista

Ulko-ovet

- Painavat
- Lasiovet, ei tarramerkinlöy

13.10.2005

Helsingin kaupungin rakennusvirasto
Katu- ja puisto-osasto

Hyvä vastaanottaja

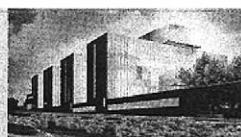
Kampin terminaalin ulkoalueet ovat valmistumassa ja avautumassa yleisön käyttöön. On ollut ilo todeta, että Kampin suunnittelussa on pyritty ottamaan rakennetun ympäristön esteettömyys huomioon, koska alueella liikkuu runsaasti eri tavalla toimivia ihmisiä.

Rakennustöiden ollessa vielä käynnissä Näkövammaisten keskusliitto ry haluaa tuoda esiin joitakin huomioita torialueella toteutettujen pintamateriaalien ja opasraitojen toimivuudesta.

Narinkka-torille terminaalin ja vanhan linja-autoaseman välille on asennettu näkövammaisten jalankulkua helpottavia opaslaattoja. Niitä ei ole kuitenkaan toteutettu, kuten esim. SURAKU Esteettömyyskriteereissä on annettu ohjeita. Nyt Kampissa käytetyt opaslaatat eivät erotu värin puolesta muusta pintamateriaalista. Ohjaavat laatat eivät myöskään johda selkeisiin kohteisiin kuten esimerkiksi pääovelle, vaan ne kiertävät torin laidoilla eikä laatoilla ole selkeitä reitin alkua ja päätepisteitä. Koska tunnusteltavat raidat on tehty uramenetelmällä, niitä on myös vaikea tuntea jalkapohjan avulla. Uralaattaan on saatu risteyskohdissa ritilämäinen kuvio, joka ei kuitenkaan vastaa varoittavan laatan tarkoitusta huomionherättäjänä.

Opaslaattojen tarkoitus on, että ne auttavat suunnistautumaan rakennetussa ympäristössä sekä ilmaisevat vaaralliset alueet. Niiden tulee erottua sekä tuntu- että näköaistin välityksellä, jotta sekä sokeat että heikkonäköiset liikkujat voivat niitä hyödyntää. Siksi niissä tulee olla sekä väri- että tuntokontrasti viereiseen pintaan nähden. Urassa oleva kuvio on aina huomionpiikki hahmottaa kuin koholla oleva kuvio. Urat näyttävät keräävän myös roskia.

Nykytilanteessa Kampissa sadevesikourujen suojaritilätkin muodostavat paremman värikontrastin. Torille on asennettu myös tummasta kivimateriaalista laaja ympyräkuvio. Se erottuu ikään kuin ohjaavana raitana, joka ei johda mihinkään mutta muodostaa sekavan kuvion sadevesikourujen suojaritilöiden kanssa. Torilla liikkeessään heikkonäköisen henkilön pitää siis



olla huomioimatta hyvin näkyvät tummat raidat ja koettaa etsiä opastavia laattoja, jotka eivät erotu torin pinnasta.

Kampin terminaalien Salomonkadun sisäänkäynnin puolella, mihin maan päällinen taksiliikenne keskittyy, on tumman harmaita metallisia pollareita, jotka eivät erotu taustastaan riittävän hyvin ja muodostavat törmäämisvaaran kaikille jalankulkijoille.

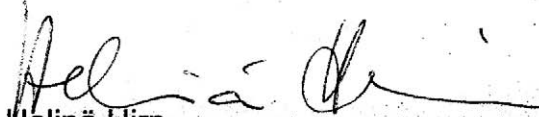
Näkövammaisten keskusliitto ry ehdottaa, että:

Ohjaavien laattojen urien pohjat maalataan siten, että niihin muodostuu värikontrasti ja että Narinkka-torilla sijaitseva ura jatketaan osoittamaan reitti pääsisäänkäynnille asti.

Salomonkadun kääntöpaikalla sijaitsevat pollarit maalataan tai merkitään siten, että ne erottuvat taustastaan.

Näkövammaisten keskusliitto ry on valmis tekemään yhteistyötä esteettömyysratkaisuja suunniteltaessa näkövammaisen liikkujan kannalta. Jos esimerkiksi kulkureittien merkitsemisessä voitaisiin alusta alkaen käyttää olemassa olevia rakenteita hyödyksi, se olisi taloudellista ratkaisua. Siten kalliimmat erityisratkaisut voidaan tehdä niihin kohteisiin, missä esteettömyys, turvallisuus ja ohjaavuus eivät toteudu tavanomaisen rakentamisen keinoin.

NÄKÖVAMMAISTEN KESKUSLIITTO RY



Helinä Hirn
kehittämispäällikkö

Pöytäkirja 1/2006

Kokousaika: 18.1.2006 klo 10.00 - 11.30

Kokouspaikka: Kamppi Center,kartoitus

Läsnä: Jyrki Heinonen (valokuvaus)
Ari Kurppa
Maija Könkkölä
Timo Lehtonen
Virve Lindholm
Maija Saastamoinen, SRV Viitoset Oy
Riitta Suurkuukka
2 viittomakielen tulkkia
Pirjo Tujula pj. ja siht.

Espoon terminaali

1. Narinkkatorin sisäänkäynnin luona oleva kohokartta
 - kartan materiaali on hyvä
 - ehdotus YTV:lle: Espoon ja kaukoliikenteen terminaaleista tulisi valmistaa kohokartta, jotta näkövammaiset voisivat etukäteen tutustua terminaaleihin. Kaikkien tekstien tulisi olla kartassa pistekirjoituksella
2. Infopiste
 - opaste ei erotu, valaistava paremmin, parempi kontrasti
 - hyvä, että infopiste on portaan alla, portaan alle ei voi kävellä
 - tiski liian korkealla pyörätuolinkäyttäjille
 - induktiosilmukka ja mikrofonit puuttuvat
 - vaakasuora koukku kepillä puuttuu
 - henkilökunta on kielitaitoista, tulisi olla myös viittomakielentaitoista
 - henkilökunnalle tieto, että kuurolle asiakkaalle annetaan kynä ja paperia, jos asiakas haluaa kysyä jotakin: henkilökunnan kouluttaminen kuulovammaisen asiakkaan kohtaamiseen
3. Infopisteen vieressä oleva pankkiautomaatti
 - toinen automaatti matalammalla, käyttö onnistuu myös pyörätuolista käsin
4. Hissit
 - hisseissä olevat opasteet puutteellisia: uudet opasteet suunnitellaan 2.3. mennessä yhteistyössä vammaisjärjestöjen kanssa
 - hissien ovet löytyvät hyvin
 - kuulovammaiset huomioitu hätätilanteessa: valo syttyy, kun yhteys on saatu
 - kuuluuko hätätilanteessa myös ääni ,kun yhteys on saatu? Tarkistettava: näkövammaiset
 - hissien painikkeet liian korkealla pyörätuolin käyttäjälle
 - kunnan opasteet: mitä E ja F tarkoittavat, myös pistekirjoituksella

5. Ständit

- pois käytäviltä; käyttö nyt jo kiellettyä, kauppakeskus ja vartijat valvovat

6. Pylväät

- Kontrastiraidat puuttuvat: törmäysvaara

7. Matkahuolto

- ovi ei erotu, lasipinnat merkitään esim. tarramerkinnoilla sekä täysikasvuisen henkilön silmän korkeudelta (1400 - 1600 mm lattiasta) että myös metrin korkeudelta, jotta lapsi havaitsisi lasipinnan
- aukioloajat eivät erotu lasiovesta, tumman taustan lisääminen helpottaisi tilannetta
- opastus esteettömälle informaatiotiskille myös ulkopuolelta
- matalalla informaatiopisteellä ei ole palvelua, pisteessä tulisi olla kutsunappi, nyt täytyy ensin jonottaa palvelutiskille ja sitten siirtyä informaatiopisteeseen
- tiloista puuttuu mikrofonit ja induktiosilmukat
- numero-opaste liian korkealla, tulisi olla myös puhuva jonotusnumerosysteemi (näkövammaiset)

8. Liukuportaat

- liukuportaiden alle on mahdollisuus kävellä, aiheuttaa vakavan vaaratilanteen näkövammaiselle, tämä on estettävä esim. kaiteella. Portaiden alle kävely tulee estää siten, että vapaa korkeus portaan alla on vähintään 2200 mm.

9. Aikataulut

- valaistus häikäisevä
- tekstit liian pienellä fontilla

Kaukoliikenteen terminaali

10. Informaatio hätätilanteissa

- informaatio myös visuaalisessa muodossa, ei ainoastaan kuulutuksina, esim. valojen välkkyminen
- sähkökatkoksen sattuessa varajärjestelmä otetaan käyttöön, vartijat tarkastavat, että kaikki ovat päässeet pois rakennuksesta, kuulutukset suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi, tämä sama informaatio tulisi olla myös visuaalisessa muodossa, myös viittomakielellä
- bussien lähtönäyttötaululle tieto hätätilanteista
- hätäpoistumistiet merkitty vihreällä symbolilla

11. Opasteet bussien lähtöpisteissä

- lisäopaste sijoitetaan oviaukon karmiin 1400 - 1600 mm lattiasta, sama numero kuin ylhäällä näyttötaulussa, myös kohonumerona ja pistekirjoituksella. Numeron ei tarvitse olla korkeampi kuin 50 millimetriä ja 10 millimetriä koholla. Numerossa oltava selvä kontrasti (esim. valkoinen

numero sinisellä tai mustalla pohjalla). Numero on voitava lukea aivan läheltä heikon näön avulla ja myös sormin tunnustellen.

- bussilaitureiden merkinnät lattiassa näkyvät huonosti, samoin ovien yläpuolella korkealla olevat opasteet. Numerot ovat sinänsä selkeitä, mutta liian himmeitä ja liian korkealla.

12. Vartijoiden koulutus

- ei huudeta, miten ihmisiä lähestytään (huom! kuulovammaiset ja kuurot)

13. Kalustevyöhyke

- merkitty hyvin tummemmalla lattiamateriaalilla
- penkit erottuvat hyvin lattiamateriaalista
- kitka muuttuu vaaleasta tummaan materiaaliin siirryttäessä, aiheuttaa liukastumisvaaran

14. WC-tila

- ovi painava, liian vähän aikaa avata ovi (6 s)
- toimivat kolikolla, opaste oikealla korkeudella, ei kohokuviona, opaste oven viereen, ei oveen, opasteessa hyvä kontrasti, wc-tilan värit hyvä
- Esteetön wc-tila: kontrasti hyvä, peili oikealla korkeudella, toinen naulakko myös alemmaksi, wc-istuimen viereinen roskakori tiellä
- hätätilanne: miten saadaan apua: tarkistettava!!! Oltava mahdollisuus lähettää myös tekstiviesti vartijoille: ohje näkyviin

15. Liukuportaat

- liukuportaiden alle on mahdollisuus kävellä, aiheuttaa vakavan vaaratilanteen näkövammaiselle, tämä on estettävä esim. kaiteella. Portaiden alle kävely tulee estää siten, että vapaa korkeus portaan alla on vähintään 2200 mm
- liukuportaiden edessä oleva värikontrasti hyvä, kulkusuunnan osoittavat liikennevalot hyvä ratkaisu. Liukuportaon liikennevalon lisäksi tulisi olla vastaava äänimerkki, joka kertoisi ollaanko portaan alkupäässä, jottei näkövammaisen menisi vahingossa ylös tai alas tulevaan portaaseen.

16. Taksi

- liukuportaiden alle on mahdollisuus kävellä, aiheuttaa vakavan vaaratilanteen näkövammaiselle, tämä on estettävä esim. kaiteella
- taksi jättää todella kauas bussien lähtölaitureista
- ainoastaan yksi paikka, mistä pääsee taksiin, taksi ei aina löydä ao. paikkaa
- paikkaa merkitsemään tarvitaan uusi selkeä opaste ja ohjeet, miten taksi tilataan suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi, myös tekstiviestiohje
- asiakas ei itse pääse taksilaiturille, ennen kuin taksinkuljettaja avaa oven
- odotuspaikan tulisi olla viihtyisämpi, penkki puuttuu ym.

17. Yläkerros

- vielä kesken, ei kartoitettu

