



# Eteläisten kaupunginosien ESTEETTÖMYSSUUNNITELMA



HELSINGIN KAUPUNKI  
 RAKENNUSVIRASTO  
 PL 1500  
 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

**KUVAILULEHTI**

Tekijä(t) Sito Oy	
Julkaisun yhdyshenkilö rakennusvirastossa Projektinjohtaja Pirjo Tujula	
Nimeke Helsingin eteläisten kaupunginosien esteettömyyssuunnitelma	Mistä julkaisua saa (henkilö ja huone) HKR  Sirpa Linnola
Sarjan nimeke	
Sarjanumero	Julkaisu-aika
Sivuja	Liitteitä
ISBN	ISSN
Kieli koko teos Suomi	Yhteenveto
<p>Tiivistelmä</p> <p>Helsingin eteläisten kaupunginosien 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. Alueellinen esteettömyyssuunnitelma on tarkoitus liittää osaksi eteläisten kaupunginosien aluesuunnitelmaa, jossa määritellään tarvittavat toimenpiteet ja niiden toteutusajankaus.</p> <p>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 suurista maaston tasoeroista johtuen kaikkia alueen katuja ja puistoja ei voi saada täysin esteettömiksi, mutta perustason esteettömyysvaatimukset koskevat yleisesti myös esteettömien reittien ulkopuolisia alueita. Rinnan tämän suunnitelman kanssa rakennusvirasto on kartoittanut alueen esteitä, jotka on viety kaupungin paikkatietokantaan.</p> <p>Esteettömyyssuunnitelman laatimisen yhteydessä on oltu yhteydessä Helsingin vanhus- ja vammaisneuvostoihin, joiden edustajat osallistuivat alueella suoritettuun kävelykierrokseen 21.6.2005.</p>	
Avainsanat Liikkumis- ja toimimisesteettömyys, esteetön ympäristö Kaupungin esteettömyyssuunnitelma, alueellinen esteettömyyssuunnitelma	
UDK	



## HELSINGIN ETELÄISTEN KAUPUNGINOSIEN ESTEETTÖMYYSSUUNNITELMA

### SISÄLLYSLUETTELO

<b>1</b>	<b>JOHDANTO</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET</b> .....	<b>4</b>
2.1	Lähtökohdat .....	4
2.2	Tavoitteet.....	4
2.3	Työskentely .....	5
<b>3</b>	<b>NYKYTILANTEEN ESTEETTÖMYYSKARTOITUS</b> .....	<b>6</b>
3.1	Kartoitettavan alueen rajausta .....	6
3.2	Erikoistason alueiden ja muiden kartoitettavien alueiden määrittely .....	10
3.3	Sidosryhmien kävelykierros .....	10
3.4	Esteettömyyden kartoitus silmämääräisesti havainnoimalla .....	13
3.5	Kaupungin estekartoitus .....	13
<b>4</b>	<b>ETELÄISTEN KAUPUNGINOSIEN ESTEETTÖMYYSONGELMAT</b> .....	<b>15</b>
4.1	Esteettömyyshavainnot kaduittain .....	15
4.2	Esteettömyyshavainnot puistoissa.....	24
4.3	Olympiaterminaalien ympäristö.....	27
4.4	Yhteenveto esteettömyyso Ongelmista .....	27
4.5	Myönteisiä huomioita alueen esteettömyydestä .....	30
<b>5</b>	<b>ESTEETTÖMYYDEN KEHITTÄMINEN</b> .....	<b>32</b>
5.1	Erikoistason kadut ja alueet .....	32
5.2	Esteettömät puistot .....	33
5.3	Esteettömät reitit .....	33
5.4	Olympiaterminaalien ympäristön kehittäminen .....	35
5.5	Pysäkkien parantaminen.....	35
5.6	Yleisesti tarvittavat kunnostustoimet.....	36
5.7	Ylläpidon kehittäminen .....	41
<b>6</b>	<b>JATKOTOIMENPITEET</b> .....	<b>43</b>
<b>7</b>	<b>KUSTANNUSARVIO</b> .....	<b>44</b>

### LIITTEET

Liite 1. Alueellinen esteettömyyssuunnitelmapaketti

Liite 2. Korottamattomat raitiotiepysäkit eteläisten kaupunginosien alueella

Liite 3. Yleisökäymälöiden sijainti eteläisten kaupunginosien alueella.

Liite 4. Helsingin Sanomien artikkeli esteettömyyskävelystä.



## 1 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. Tavoitteena on liittää alueellinen esteettömyyssuunnitelma osaksi aluesuunnitelmaa, jossa aikataulutetaan tulevat toimenpiteet.

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 kunnossapitotoimenpiteet sekä niiden kiireellisyys. Esteettömyyttä on käsitelty Suraku-projektissa määriteltyjen esteettömyyskriteerien ja ohjeiden mukaisesti.

Eteläisten kaupunginosien alueellisen esteettömyyssuunnitelman laatimista on ohjannut ohjausryhmä, johon kuuluivat seuraavat henkilöt:

Rakennusvirasto: Terhi Tikkanen-Lindström, Jussi Luomanen, Pirjo Tujula ja Sirpa Linnola

Kaupunkisuunnitteluvirasto: Arja Kasanen, Pia Kilpinen, Martin Bunders, Pekka Nikulainen

Kiinteistövirasto, tilakeskus: Irmeli Grundström, Kristiina Pyykönen

Rakennusvalvontavirasto: Hannu Pyykönen

Kaupunginkanslia: Erkki Holappa

Liikennelaitos: Mervi Vatanen

Liikuntavirasto: Asko Rahikainen

Sosiaalivirasto: Mirja Höysniemi

Terveyskeskus: Petri Parrukoski, Saara Saxén

Opetusvirasto: Tapani Koivula

Satama: Raili Niemelä

Asuntotuotantotoimisto: Ifa Kytösaho

Sito Oy: Ulla-Kirsti Juntila, Jari Mäkynen, Elina Ikkanen

Rakennusviraston esteettömyyskartoituksista on vastannut Anni Juutilainen ja asemien arvioinnista näkövammaisen kannalta Antti Vuori.

Sidosryhmille järjestettiin työn alussa kävelykierros, jossa he toivat esiin omia näkökulmiaan ja tarpeitaan. Esteettömyyssuunnitelmaa tullaan esittelemään kaupunkilaisille aluesuunnitelman laatimisen yhteydessä järjestettävässä asukastilaisuudessa.



## **2 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET**

### **2.1 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. 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 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 osaksi aluesuunnitelmia, joissa aikataulutetaan tulevat toimenpiteet.

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

### **2.2 Tavoitteet**

Kaupunginosa on mielekkään kokoinen alue esteettömyyden kehittämisen tarkastelulle ja toimenpiteiden toteuttamiselle. Lähtökohtana on, että esteettömyyttä kehitetään kokonaisina reitteinä ja alueina, jolloin omatoiminen eläminen ja liikkuminen tulee mahdolliseksi kaikille käyttäjäryhmille.

Alueellisen esteettömyyssuunnitelman tavoitteet ovat:

- selvittää esteettömän toimimisen kannalta keskeisten palvelujen ja toimipaikkojen sijoittuminen alueella
- selvittää vanhusväestön sijoittuminen alueelle
- määrittellä esteettömyyden erikoistason alueet ja reitit
- kartoittaa alueen esteet katu- ja viheralueilla

- määrittellä parannus- ja kehittämistoimenpiteet sekä kunnossapidon toimenpiteet
- määrittellä 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 liittyvät rakennusviraston aluesuunnitelmiin, mutta tavoitteena on, että myös muut kaupungin hallintokunnat käynnistäisivät omien toimipisteidensä esteettömyysarvioinnit ja kehittämissuunnitelmat samanaikaisesti katu- ja puistoalueiden kehittämisen kanssa. Myös yksityisiä liike- ja asuinkiinteistöjä tulee kannustaa omiin esteettömyyden parantamishankkeisiinsa. Vasta tällöin voidaan luoda kokonaan esteettömiä alueita ja kaupunginosia.

### 2.3 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, terveyskeskuksesta, opetusvirastosta ja asuntotuotantotoimistosta sekä konsultin edustajat.

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana kolme kertaa:

- 12.5.2005 Kaikkien alueellisten esteettömyyssuunnitelmien aloituskokous
- 21.6.2005 Sidosryhmien kävelykierros ja alustavat toimenpide-ehdotukset
- 28.9.2005 Toimenpide-ehdotusten esittely ohjausryhmälle
- 16.11.2005 Raporttiluonnoksen esittely ohjausryhmälle

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

Esteettömyyssuunnitelmaa tullaan esittelemään kaupunkilaisille aluesuunnitelman laatimisen yhteydessä järjestettävässä asukastilaisuudessa.

### 3 NYKYTILANTEEN ESTEETTÖMYYSKARTOITUS

#### 3.1 Kartoitettavan alueen rajaus

Työn ensimmäisenä vaiheena tarkistettiin esteettömyyden erikoistasoa vaativien toimipaikkojen sijoittuminen. Lähtökohtana oli Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelman ajalle 2005-2010 yhteydessä laadittu tietokanta esteettömyyden kannalta tärkeistä toimipaikoista. Erityisen 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: 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. Seutu-CD:n tiedot ovat vuoden 2002 lopulta.

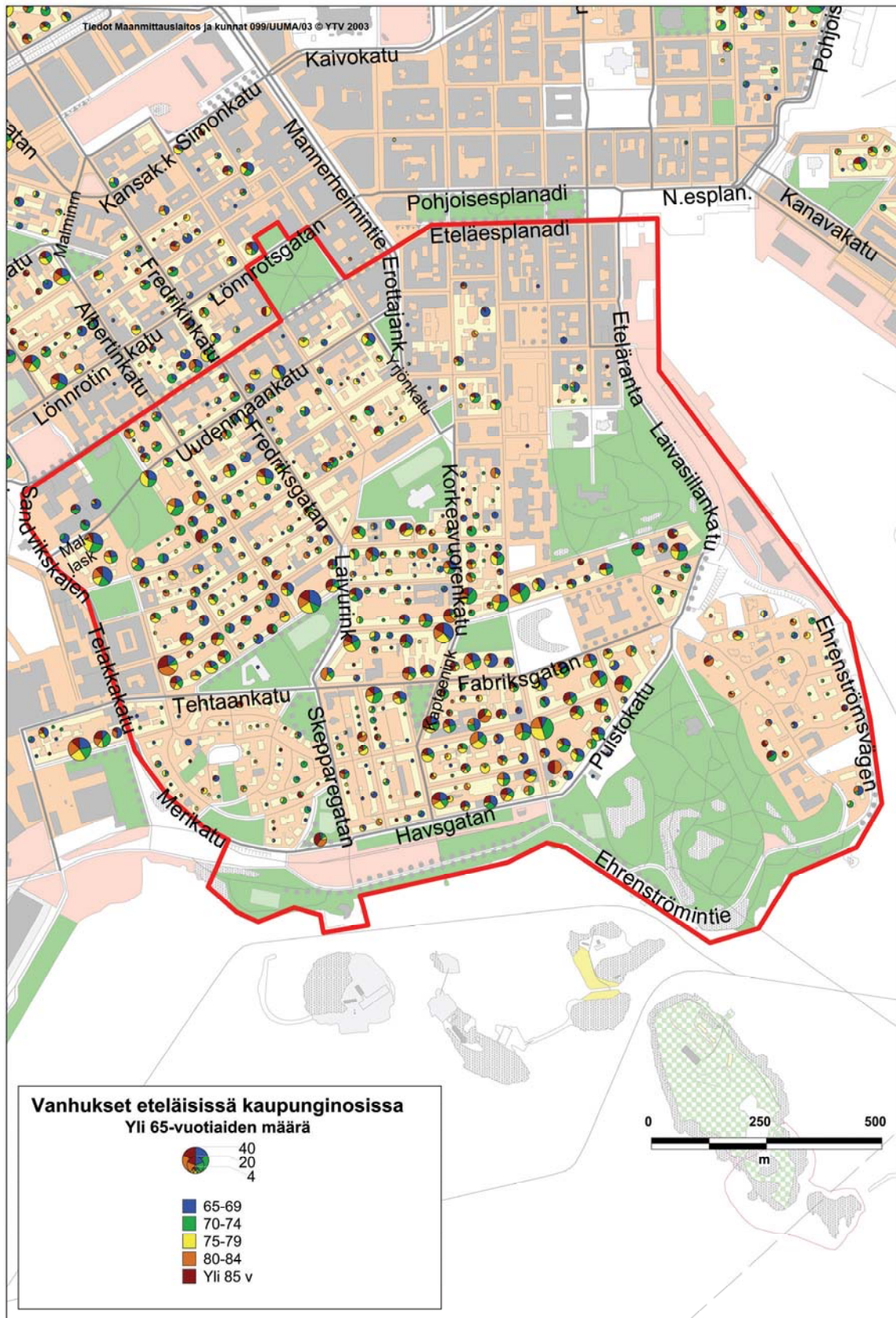
Työssä on käytetty ensisijaisesti Helsingin kaupungin omia numeeristettuja tietoja. Paikkatietomuodossa saatiin tiedot vanhusten palveluista, päiväkodeista sekä kunnallisista sosiaali- ja terveyspalveluista. Helsingin kaupungin tietoja täydennettiin Seutu-CD:n yritys- ja toimipaikkarekisteristä, jossa 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 toiminimiyrittäjät saatiin poistettua. Yksityisissä lääkäripalveluissa eivät ole mukana hammaslääkärit.

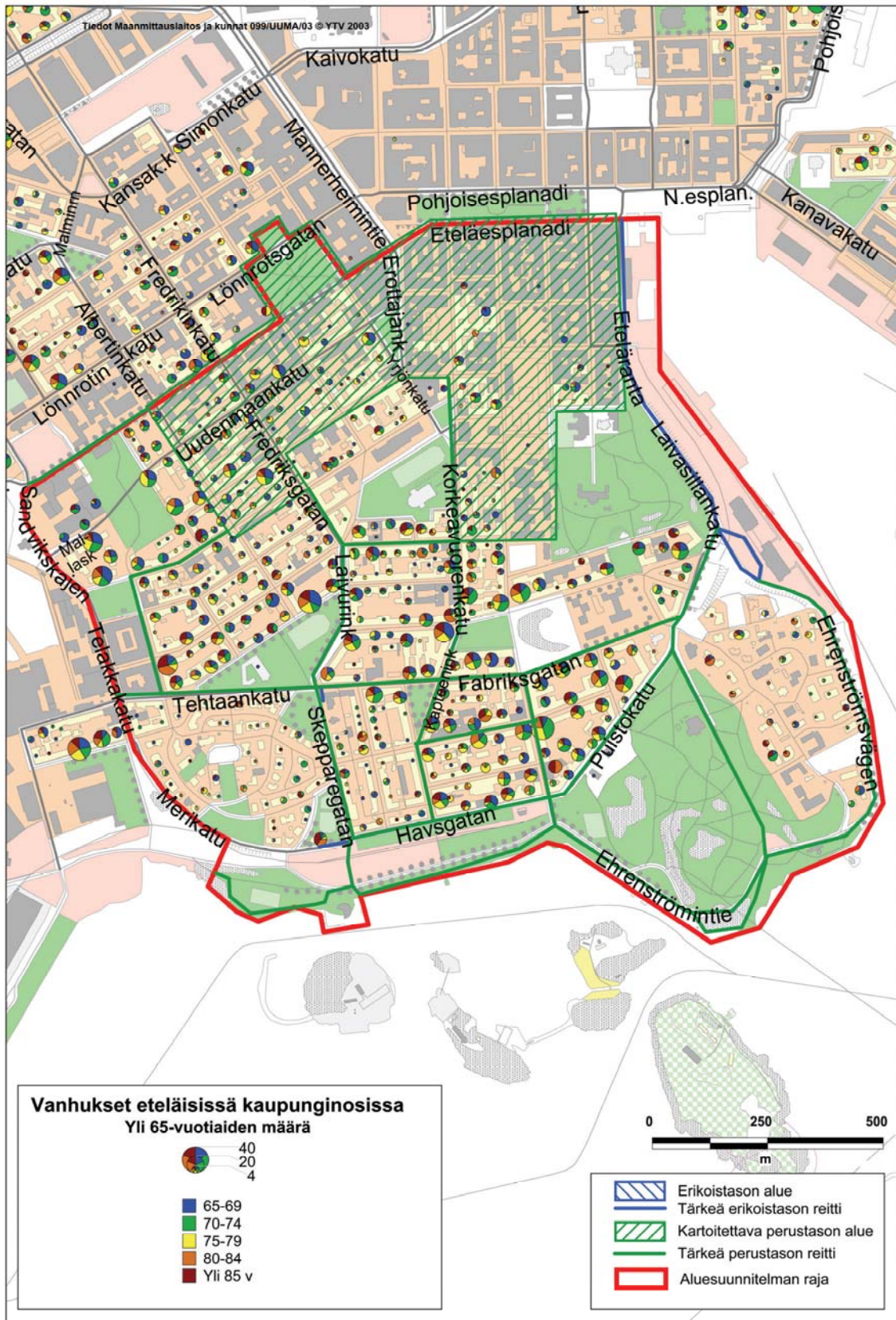
Vanhusten sijoittuminen koko suunnittelualueella tarkasteltiin käyttämällä tietokantana Seutu-CD:n tietoja vuoden 2002 lopulta. Vaikka tieto onkin pari vuotta vanhaa, riittää sen tarkkuus tämän suunnitelman tarkasteluihin. Alueella ei ole merkittäviä iäkkäiden ihmisten asuinpaikkoja, kuten vanhainkodit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



Kuva 1. Esteettömyyden kannalta keskeiset toimipaikat Helsingin eteläisten kaupunginosien alueella.



Kuva 2. Vanhusten sijoittuminen Helsingin eteläisten kaupunginosien alueella.



Kuva 3. Erikoistason alueet, kartoitettavat perustason alueet ja reitit sekä vanhusten sijoittuminen.

### 3.2 Erikoistason alueiden ja muiden kartoitettavien alueiden määrittely

Kaupungin palveluksessa oli kesän ajan harjoittelija, joka kartoitti alueen esteitä. Olemassa olevan tiedon perusteella kartoitustyön pohjaksi määriteltiin jo työn alussa esteettömyyden erikoistasoa vaativat alueet ja reitit. Keskeisiä kriteereitä olivat erikoistasoa vaativien toimipaikkojen ja yli 65-vuotiaiden sijoittuminen alueella. Erikoistasoa vaativaksi alueeksi määriteltiin Olympiaterminaalin ympäristö ja sieltä Kauppatorille johtava reitti Laivasillankadun itäpuolista jalkakäytävää pitkin. Kauppatorin alue on selvästi erikoistasoa edellyttävä alue, mutta se on rajattu tämän alueellisen esteettömyyssuunnitelman ulkopuolelle, koska se liittyy liikekeskustan alueeseen ja tullaan käsittelemään siinä yhteydessä.

Esteettömyyden erikoistasoa edellyttävän reitin lisäksi eteläisten kaupunginosien alueella on määriteltäviä esteettömät reitit, joilla esteettömyyden perustason toteuttaminen on kiireellistä. Alueen tiheä katuverkko sijoittuu osittain alueille, joissa maaston korkeuserot ovat huomattavan suuria, eikä esteettömyyttä voida saavuttaa katujen liian suuren pituuskaltevuuden takia. Siitä syystä on tärkeää määrittellä reitit, joilla liikkuminen alueella voidaan turvata vähäisillä muutoksilla katurakenteissa. Tällaisia reittejä ovat kevyen liikenteen keskeiset virkistysreitit Kaivopuiston rannassa sekä keskeiset joukkoliikenteen käyttämät kadut. Kartoitettavat alueet ja reitit käsittävät alueen pääkadut joukkoliikenteen pysäkkeineen, tärkeät puistoyhteydet sekä liikkumisen ja alueen sisäisten yhteyksien kannalta tärkeiksi katsotut reitit.

### 3.3 Sidosryhmien kävelykierros

Sidosryhmien kävelykierros pidettiin Helsingin eteläisissä kaupunginosissa 21. kesäkuuta 2005. Kierros alkoi Villa Ensin edestä (Merikatu 23) klo 13 ja päättyi Kauppatorille klo 15. Kävelykierrokselle osallistui esteettömästä ympäristöstä kiinnostuneita nuoria ja ikäihmisiä, alueen asukkaita, Vammaisneuvoston edustajia, rakennusviraston ja kaupunkisuunnitteluviraston sekä Helsinki kaikille -projektin edustajia, projektin konsultit sekä Helsingin Sanomien toimittaja ja valokuvaaja. Kävelykierrokselle osallistui lähes 20 henkilöä. Kävelykierroksen aluksi konsultti kertoi osallistujille Helsingin eteläisten kaupunginosien alueellisen esteettömyyssuunnitelman laatimisen tavoitteista ja aikataulusta.

Laivurinkadun länsipuolella pyörätuolilla liikkuvat kokivat jalkakäytävän vanhan luonnonkivipäälysteen erittäin vaikeakulkuseksi, mutta kävelytien reunaan nurmialueelle syntynyt hiekkapintainen polku helpotti liikkumista. Kehitys-ideana ehdotettiin jalkakäytävän reunaan puiston puolelle asfalttoitua pintaa, joka pitäisi pyörätuolin renkaat puhtaina, eivätkä kädet likaantuisi niin helposti.

Laivurinkatu ylitettiin kadun keskivaiheilta ja itäpuolen jalkakäytävä osoittautui huomattavasti länsipuolta esteettömämmäksi. Jalkakäytävältä poikettiin kokeilemassa Eiran lääkärin sisäänkäynnin ramppi, joka osoittautui pyörätuolin käyttäjille jyräksi nousta. Lisäksi pääoven edusta oli varsin ahdas pyörätuolilla kääntymiseen ja oven avaamiseen.

Laivurinkadun ja Tehtaankadun risteyksen työmaa oli järjestetty huonosti. Näkövammaisille risteys on muutenkin vaikeasti hahmotettavissa suojateiden osalta, jotka on toteutettu vinosti kadunreunaan nähden. Laivurinkadun ja Tehtaankadun suojateiden kohdilla oli yleisesti korkeat reunakivet, joita toivottiin laskettavan kadun tasoon. Laivurinkadulta Tehtaan-kadulle käännyttäessä raitiolinjapysäkki todettiin mitoitukseltaan hyväksi. Pysäkkikorokkeet oli hyvin merkitty valkoisin reunamerkinnoin, mutta kadun vastapuolella pysäkkikorokkeelle toivottiin kaidetta jalkakäytävän puolelle.

Tehtaankadulla korostuivat jalkakäytävän asfalttiin tehdyt teräväreunaiset sadevesiurat, joita oli yllättävän tihein välimatkoin koko kadun mitalta. Pyörätuoliliikkumista ja myös polkupyöräilyä auttaisi jo pienikin teko, jolla viistettäisiin terävät reunat loivemmiksi ja tarkistettaisiin sadevesiurien määrä ja mahdollisuus vierekkäisten urien yhdistämiseen.



Kuva 4. Kartta kävelyreitistä

Neitsytpolun risteyksen jälkeen Tehtaankadulla sijaitseva korokkeellinen raitiolinjapysäkki todettiin mitoitukseltaan melko onnistuneeksi. Huomattavimpana puutteena todettiin, että pysäkki tarvitsee kaiteen, sillä äkillinen korotus jalkakäytävästä aiheuttaa vaaratilanteita kaikille kadulla liikkujille. Koroke oli hyvin merkitty valkoisella varoitusraidalla.

Tehtaankadun päässä, Pyhän Henrikin aukiolla suojatien ylitys ei onnistunut pyörätuolin kanssa huomattavan korkeiden reunakivien takia. Myös Pyhän Henrikin aukiolta pohjoiseen kääntyvällä Laivasillankadulla risteävät kadut jouduttiin ylittämään pyörätuolilla ajoradan kautta korkeiden reunakivien takia. Parannuksena tähän olisivat madalletut reunakivet. Samoin Olympiaterminalin kohdalla olisi syytä tarkistaa korkeat reunakivet, jotka ovat vilkkaalla rantaraitilla myös pyöräilijöiden ja rullaluistelijoiden esteenä.





Kuva 5. Laivurinkadun historiallinen kivipäälyste jalkakäytävällä on erittäin epämiellyttävä pyörätuolin käyttäjälle.

Laivasillankadun itäpuolen kevyenliikenteen väylä on erotettu jalankulkijoille ja polkupyöräilijöille, mikä todettiin hyväksi ja turvallisuutta lisääväksi järjestelyksi. Toisaalta väylä on varsin kapea ja ahdas liikkua, mikä korostuu huomattavan vilkkaalla jalkakäytävällä. Laivasillankadun käyttäjiä lisäävät laivoista purkautuvat matkustajat, jotka näkyvät katukuvassa sykleittäin. Olympiaterminaalilta Kauppatorille mentäessä kevyen liikenteen väylällä ei ollut liikaa pituuskaltevuutta, mikä helpottaa sekä näkövammaisten että pyörätuolin käyttäjien liikkumista. Hyvänä lisänä toimii kaide, jossa on sekä matala että korkea käsijohde. Kaiteeseen on kiinnitetty roska-astia, jonka asennuskorkeus on käyttöön sopiva myös pyörätuolissa istuville. Tosin kävelykierroksella havaittiin roska-astian työntyvän kadulle, jolloin siihen saattaa törmätä. Lisäksi suorakaiteen muotoisen roska-astian kulmat voisivat olla pyöristetymät, jolloin astia olisi näkövammaiselle käyttäjäystävällisempi.

Eteläsataman paikoitusalueelle kääntyessä suojatien maalaukset ovat tummuneet lähes huomaamattomiksi. Massasta tehty suojatie erottuu yleensä näkövammaiselle hyvin, koska suojatien raidat ovat tien tasosta hieman koholla ja tunnustelu onnistuu vaivatta. Suojatien tummuus johtuu autojen rengaskumin jättämistä jäljistä ja se lähtee pois talvella nastarenkaiden kuluttavan vaikutuksen ansiosta, mutta todettiin myös tarve puhdistaa suojatiet näkyviksi esimerkiksi muun katutilan ylläpidon yhteydessä. Matkan varrella testattiin myös Kanavaterminaalille johtava teräsramppi, joka osoittautui pyörätuolilla hyvin toimivaksi. Vanhassa kauppahallissa ja pyörätuolilla liikkuvat huomasivat iloksensa matalan kynnyksen, joka tekee sisäänkäynnistä helpon.

Kauppatorille saavuttaessa kulku oli vaivatonta Etelärantaa pitkin ja kulku vaikeutui vasta Kauppatorilla, joka ei enää kuulu tämän suunnitelman alueeseen. Vaikeakulkuseksi Kauppatorin ympäristön tekee erityisesti nupukiveys ja raitiotiekiskojen ylitys ja vieläpä kaareutuvia suojateitä pitkin. Kulkua kadun yli helpottaisi korkeiden reunakivien madaltaminen ja päälysteen tasaus niin, että raiteet kulisivat samassa tasossa ajoradan kanssa.

Kävelykierroksen päätteeksi kiteytettiin Helsingin eteläisten kaupunginosien esteettömyys katutilojen osalta niin, että varsin usein reunakivet ovat suojateiden kohdalla liian korkealla ja niiden kallistus on liian jyrkkä. Pienellä toimenpiteellä katujen ylitykset saataisiin turvallisemmiksi ja liikkuminen esteettömämmäksi. Ominaispiirteenä eteläisissä kaupunginosissa ovat historiallisesti merkittävät luonnonkiveykset, jotka ovat pyörätuolia käyttävien mielestä säilyttämisen arvoisia, vaikka kulku onkin niillä vaikeaa. Yleisesti voidaan mainita, että liikkeisiin pääsy kadulta on hankalaa liian jyrkkien ramppien ja sisäänkäyntien edessä olevien ahtaiden kääntymistilojen takia. Kävelykierroksella saatu palaute oli monipuolista ja juuri nimenomaisten katujen osalta yksilöllistä, joten korjaavat toimenpiteet voidaan helposti kohdistaa kerättyjen tietojen avulla ja muokata suositut liikkumisympäristöt kaikille esteettömiksi.

### **3.4 Esteettömyyden kartoitus silmämääräisesti havainnoimalla**

Konsultti suoritti maastossa havainnoimalla esteettömyyskartoituksen niillä perustasoa edellyttävillä esteettömillä reiteillä ja alueilla, jotka eivät olleet mukana sidosryhmien kävelykierroksella. Havainnoimalla ja valokuvaamalla kartoitettiin esteettömyysongelmat kyseisillä reiteillä sekä alueella yleisesti. Näin kootulla tiedolla on täydennetty kävelykierroksella ja kaupungin esteettömyyskartoituksella saatua tietoa alueen esteettömyysongelmista. Saatua tietoa on koottu sekä katujaksoittain, että ongelmaryhmittäin niin, että sen perusteella voidaan myöhemmin täydentää alueen yksityiskohtaista kartoitustietoa ja arvioida tarvittavien toimenpiteiden tarvetta ja laajuutta.

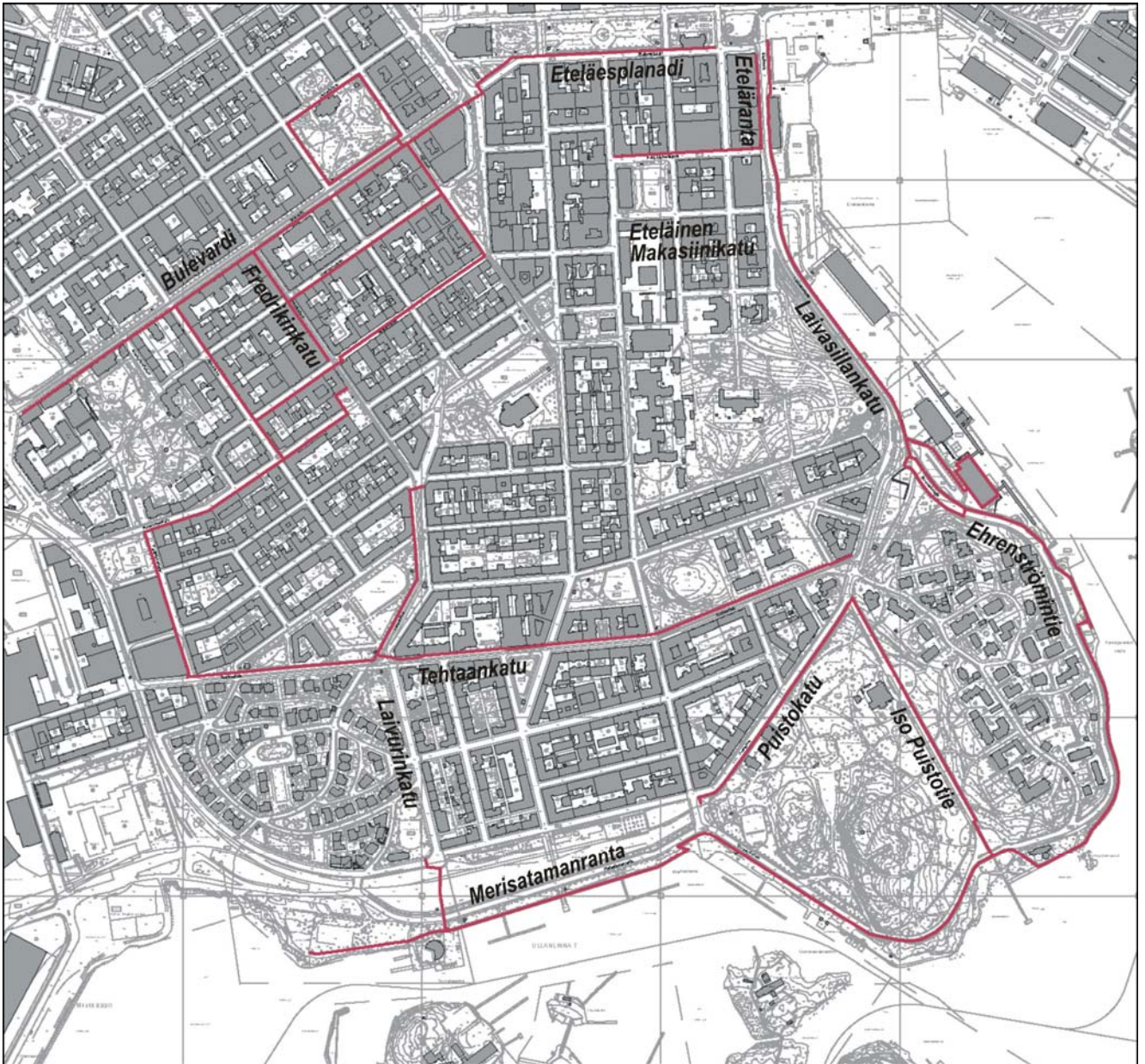
### **3.5 Kaupungin estekartoitus**

Helsingin kaupunki on kehittänyt edelleen Suraku-projektissa kehitettyä paikkatietoon perustuvaa kartoitusvälinettä. Kesän 2005 aikana rakennusviraston palveluksessa ollut harjoittelija kartoitti eteläisten kaupunginosien alueella pääosan tärkeimmistä reiteistä. Reiteiltä kartoitettiin merkittävät esteet, joihin liittyvät tiedot tallennettiin kaupungin estetietokantaan. Kartoitus kattoi vain katualueita, alueen puistoja ei sisällynyt kartoitukseen.

Eteläisten kaupunginosien alueella kartoitettiin 70 ongelmakohdetta. Näistä noin 70 % koski 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. Kiireelliseksi luokiteltuja toimenpiteitä on tietokannassa eteläisten kaupunginosien alueella 11. Näiden toimenpiteiden kiireellisyys on arvioitu yhdessä muiden työn aikana tunnistettujen ongelmien kanssa ja viety varsinaisille toimenpidekartoil- le.

Muita kartoituksessa esille tulleita esteettömyysongelmia olivat:

- kalusteisiin ja varusteisiin liittyvät puutteet tai ongelmat
- suojatiemerkitöiden puutteellisuus
- portaiden ja luiskien puutteellisuus
- kaiteiden puuttuminen tai puutteellisuus
- kasvillisuuden työntyminen katutilaan
- kuivatuksen ongelmat



Kuva 6. Kaupungin esteettömyyskartoituksessa kartoitetut reitit.

## 4 ETELÄISTEN KAUPUNGINOSIEN ESTEETTÖMYSSONGELMAT

### 4.1 Esteettömyshavainnot kaduittain

#### 0

Bulevardi on yksi eteläisten kaupunginosien valtasuoni, 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 istutuskaistalla, 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 7. Bulevardin pyörätie on selkeästi erotettu, mutta vaikeuttaa suojateiden hahmottamista.

Bulevardin esteettömyshavainnoja:

- Reunatuot ovat kauttaaltaan madallettuja, paikoin jopa liian matalia niin, etteivät näkövammaiset tunnista jalkakäytävän reunaa valkoisella kepillä.
- Pyörätie ja jalkakäytävä ovat selvästi erotettuja eri puolilla puuriviä.
- Suojateiden hahmotettavuus on vaikea kadun ylityksissä pyöräteiden takia. Pyörätie tuottaa suojateille kaksiosaisen rakenteen, jossa jalankulkijan pitäisi odottaa istutuskaistalla ennen pyörätietä ja reunatuki on vasta pyörätien jälkeen.

- Pintamateriaalien käyttö on epä johdonmukaista, puurivin noppakiveys jatkuu myös suoja-  
teiden kohdalla.
- Kalusteet tulevat paikoin istutuskaisalla olevan noppakivivyöhykkeen ulkopuolelle.
- Pyörätie on ohjattu ilman mitään varoitusaluetta tms. jalkakäytävän reunassa olevien py-  
säkkikatosten editse.
- Kaikki bussi- ja raitiotiepysäkit ovat korottamattomia.
- Noppakiviset suoja-merkinnot näkyvät huonosti, kontrasti ei ole riittävä. Lohkopintainen  
noppakiveys on myös epätasainen kulkupintana.
- Fredrikinkadun kulmassa raitiotiekiskot pirstovat suoja-merkinnot vaikeasti näkyviksi ja  
sauma-bitumi on tahrinut vaaleita kiviä niin, että kontrasti ei näy.

### Fredrikinkatu

Fredrikinkatu muodostaa tärkeän yhteyden eteläisten kaupunginosien läpi kohti rantaa. Katu on myös merkittävä julkisen liikenteen väylä, jolle on sijoitettu sekä raitiotie että Merikadulle ajava bus-  
silinja 14.



Kuva 8. Iso-Roobertinkadun kulmassa raitiotiepysäkki on korotettu vain toiselta puolelta.

Fredrikinkadun esteettömyyshavaintoja:

- Asfaltin paikkaukset ovat jalkakäytävillä paikoin epätasaisia.
- Korotettu raitiotiepysäkki on van toisella puolella Iso-Roobertinkadun kulmassa. Toisella puolella kulku pysäkillä tapahtuu ajoradan kautta.
- Raitiotien pysäkkimerkki seinän vieressä näkyy huonosti liikkeiden mainosten joukosta.
- Korotetun raitiotiepysäkkikorokkeen takaa puuttuu kaide, vaikka siinä on tasoero jalkakäytävälle. Korokkeiden reunat ovat selvästi merkittyjä valkoisella varoitusalueella.
- A-standit kaventavat muutoinkin kapeaa jalkakäytävää etenkin raitiotiepysäkkien kohdalla.
- Asfaltin lisäys jalkakäytävillä on madaltanut liikkeiden portaita, mutta paikoin on edelleen useita portaita liikkeisiin.
- Suojateiden kohdalla on paikoin kitakaivoja ja viistettyjä reunatukia.
- Betonikivetyt suojatiemerkinnot ovat selkeitä ja niissä on riittävä kontrasti.

### Laivurinkatu

Laivurinkatu jatkaa Fredrikinkadun linjaa Viiskulmasta Merikadulle ja se muodostaa tärkeän julkisen liikenteen yhteyden eteläisissä kaupunginosissa. Kadun luonne muuttuu Tehtaankadun risteyksessä. Viiskulmasta Tehtaankadulle katu jakautuu kahteen kaistaan, joista toinen nousee suhteellisen jyrkästi ylös Vuorimiehenkadun risteykseen ja toinen jatkaa tasossa Tehtaanpuiston sivua Tehtaankadulle. Tällä jaksolla on myös pyörätie, joka vaihtaa jakson keskivaiheilla kadun toiselle puolelle.

Tehtaankadulta Merikadulle Laivurinkatu jatkuu yhtenä linjana, mutta kadun luonne säilyy erilaisena kadun länsi- ja itäpuolella. Kadun länsipuolen jalkakäytävällä on historiallinen luonnonkivipäällyste, joka on hyvin epätasainen. Kadun itäpuolen jalkakäytävällä on pääosin asfalttipäällyste, ainoastaan Eiran sairaalan luona historiallinen mosaiikkipäällyste, joka on pinnaltaan tasainen.

Laivurinkadun esteettömyyshavaintoja ovat:

- Risteykset Viiskulmassa ja Tehtaankadulla ovat vaikeasti hahmotettavia risteysten epä säännöllisen muodon ja raitiotien linjauksen takia.
- Pyörätien siirtyminen kadun toiselle puolelle kesken katujakson Sepänkadun kulmassa on vaikeasti hahmotettava etenkin näkövammaisille.
- Tehtaanpuistossa on inva-WC, jonne on esteetön pääsy sekä kadulta että puistosta.
- Betonikivetyt ja maalatut suojatiet erottuvat selvästi ajoradan päällysteistä.
- Noppakivetyillä suojateilla on liian vähän kontrastia ja saumausbitumi on sotkenut vaaleat kivet.
- Kitakaivot Merikadun kulmassa nostavat suojatien reunakiven liian korkeaksi.
- Historialliset luonnonkivipäällysteet ovat epätasaisuudestaan huolimatta säilytettäviä.



Kuva 9. Laivurinkatu jakautuu pohjoisosassa kahteen eri tasossa kulkevaan jaksoon. Esteetön reitti kulkee alempaa.

### Tehtaankatu

Tehtaankatu muodostaa eteläisten kaupunginosien lävitse itä – länsisuunnassa kulkevan valtasuonen ja julkisen liikenteen yhteyden. Kadun kaikki raitiotiepysäkit on korotettu ja kadun esteettömyyttä on parannettu suojateiden osalta.

Esteettömyyshuomioita:

- Noppakiviset suojatiemerkinnot näkyvät huonosti eikä niissä ole riittävästi kontrastia.
- Suojateiden maalaus on paikoin kulunut.
- Korotettujen raitiotiepysäkkien laiturilta puuttuu kaide jalkakäytävän puolelta tai se on liian lyhyt, vaikka korokkeelta on pudotus jalkakäytävälle. Pysäkkikorokkeiden reunat on merkitty selvästi valkoisella varoitusalueella.
- Jalkakäytävillä on tiheästi sadevesikouruja ja ne ovat liian jyrkkäreunaisia.
- Ravintolan terassi kaventaa jalkakäytävää raitiotiepysäkin kohdalla.
- Pyhän Henrikin aukiolla ajoneuvoliikenteen ja raitiotieliikenteen kulku samalla kaistalla on vaikea hahmottaa. Aukiolla on kulkua vaikeuttavia korokkeita pysäkkikorokkeiden takana ja kirkon edessä.



Kuva 10. Kaikki Tehtaankadun raitiotiepysäkit on korotettu ja merkitty asianmukaisin reunamerkin-  
noin.

### **Yrjönkatu - Erottajankatu**

Yrjönkatu muodostaa jyrkkää Erottajankatua korvaavan yhteyden Bulevardin suunnasta etelään. Erityisesti Iso-Roobertinkadun liittymä muodostaa kadulle tärkeän kevyen liikenteen solmun ja taide-  
teollisuusmuseon aukiolla kohtaavat bussi- ja raitiotielinjat.

Erottajankadun ongelmana on sen pohjoispään suuri pituuskaltevuus. Kadun raitiotiepysäkkipari on korottamaton. Kadusta ja viereisestä Kolmiopuistosta on laadittu useita parannussuunnitelmia ja py-  
säkkien korottaminen on sidottu alueen laajempien muutostöiden toteutukseen.

Esteettömyyshavaintoja:

- Erottajankadun suuri pituuskaltevuus on esteettömyyden esteenä.
- Korottamaton raitiotiepysäkkipari Erottajan mäessä
- Kulku Iso-Roobertinkadun kävelykadulle on hankalaa ja katujen risteys on vaikeasti hah-  
motettava
- Asfaltit ovat valuneet reunakiven päälle Pikku-Roobertinkadun suojatiellä
- Suojakaide Pikku-Roobertinkadun puolella
- Massalla toteutetut suojatiet ovat hyvin havaittavia
- Hietalahdenranta ja Telakkakatu



Katujakso on maastoltaan tasainen, mutta katujen itäpuolella monet liittymät hankaloittavat liikku-  
mista. Katujen länsipuolella, satamaradan takana oleva kevyen liikenteen raitti muodostaa yhtenäis-  
sen, esteettömän yhteyden, jolla ainoastaan kiskojen ylitykset saattavat vaikeuttaa liikkumista.

### **Merisatamanranta**

Merisatamanranta ja sen vierellä, venelaiturien sivulla kulkeva kevyen liikenteen raitti muodostavat  
yhden eteläisten kaupunginosien alueen eniten käytetyistä virkistysalueista. Kulkuväylät ovat pää-  
osin esteettömiä, mutta ongelman muodostaa pääsy rantaan. Kulkuyhteydet Laivurinkadulta ja Kap-  
teeninkadulta kulkevat veneiden säilytysalueen poikki ja raitit ovat osittain päällystämättömiä.

Esteettömyyshuomioita rantaraitilta:

- Kadulta puistokäytävälle johtavilla suojateilla on korkeita reunatukia.
- Kadun varresta puuttuu jalkakäytävä kadun länsipäässä. Korvaavalla puistokäytävällä kui-  
vatus ei toimi ja käytävällä seisoo vesi koko leveydeltä.
- Laiturille johtavista porrastuksista puuttuu varoitusalue.
- Yhteys Laivurinkadulle huono ja sorapintainen.
- Yhteys Kapteeninkadulle on asfaltoitu, mutta kulkuväylällä on korkeita reunakiviä.
- Penkit ovat asianmukaisesti jalkakäytävän ulkopuolella.
- Roskakorit ovat liian korkealla muurin päällä.



Kuva 11. Rantaraitilla on riittävästi penkkejä ja roskakoreja, mutta roskakorit ovat liian korkealla.

### **Ehrenströmintie**

Ehrenströmintie nousee Kaivopuistonrannan kohdalla kalliolle niin, että kadun jalkakäytävää miellyt-  
tävämpi esteetön yhteys voisi kulkea puistokäytävän kautta. Kaivopiston itäpuolella kadun kevyenlii-

kenteen väylät on uusittu ja kevyen liikenteen raitti on erotettu pyörätiestä puukaistalla.

Esteettömyyshuomioita:

- Penkkejä on liian vähän
- Kevyen liikenteen raittia suojaa meren puolelta pääosin tukeva muuri.
- Raitin viereisten satama-altaiden reunoista puuttuu varoitusalue.
- Raitti on veden lähellä ja pääosin selvästi erotettuna pyörätiestä ja ajoradasta.



Kuva 12. Rantaraitti on selvästi erotettu ajoradasta ja pyörätiestä, mutta altain reunasta puuttuvat varoittavat vyöhykkeet.

### **Iso-Roobertinkatu**

Kävelykatujen tulisi tarjota turvallinen ja esteetön ympäristö kaikille käyttäjäryhmille. Iso-Roobertinkadulla tämä toteutuu vain osittain, sillä kadulla on poikkeuksellisen paljon liikkumista hankaloittavia esteitä, kulkuyhteyksiä katkaisevia terassikalusteita, huoltoajoneuvoja, polkupyöriä, A-standeja ja muita mainoslaitteita.

Esteettömyyshuomioita:

- Terassikalusteet estävät liikennettä puuryhmien kohdalla

- Mainoslaitteet, erityisesti A-standit, on sijoitettu satunnaisesti ja ne estävät liikennettä
- Huoltoajoneuvot ja polkupyörät estävät liikennettä
- Penkkejä on liian vähän
- Annankadun suojiatielle tullessa ei ole varoitusaluetta
- Kulkupinnat ovat tasaisia ja suhteellisen hyväkuntoisia.



Kuva 13. Terassikalusteet, mainoslaitteet ja huoltoajoneuvot estävät liikkumista Iso-Roobertinkadulla.

### **Laivasillankatu - Eteläranta**

Laivasillankatu ja Eteläranta muodostavat tärkeä yhteyden Olympiaterminaalilta Kauppatorille. Reitti palvelee alueen asukkaiden ohella päivittäin suurta määrää matkailijoita, jotka liikkuvat matkalaukujen ja ostoskärryjen kanssa.

Esteettömyyshavaintoja:

- Suojateillä on paikoin korkeita reunakiviä kadun länsipuolella. Kadun itäpuolen jalkakäytävät ovat pääosin esteettömiä.
- Maalatut suojiatiemerkinnot ovat paikoin kuluneita.

## Kasarmikatu

Kasarmikadun pituuskaltevuus on niin suuri, että se haittaa kadun esteettömyyttä, mutta jakso Pikku-Roobertinkadulta Pohjois-Esplanadille on tärkeä Kaartin kaupunginosan sisäinen yhteys.

Esteetömyyshavaintoja:

- Kadun pituuskaltevuus on suuri lähes koko kadun mitalla.
- Raitiotiepysäkin katos kaventaa jalkakäytävää Kirurgisen sairaalan kohdalla.
- Pääesikunnan luona on jalkakäytävällä syvennys, jossa ei asianmukaisia kaiteita.
- Suojateillä on korkeita reunakiviä ja asfalttipaakkuja reunatukien päällä.
- Korotettu raitiotiepysäkki on hyvin merkitty.



Kuva 14. Kasarmikadun vaikeasta maastosta huolimatta raitiotiepysäkki on onnistuttu korottamaan Kirurgisen sairaalan kohdalla.

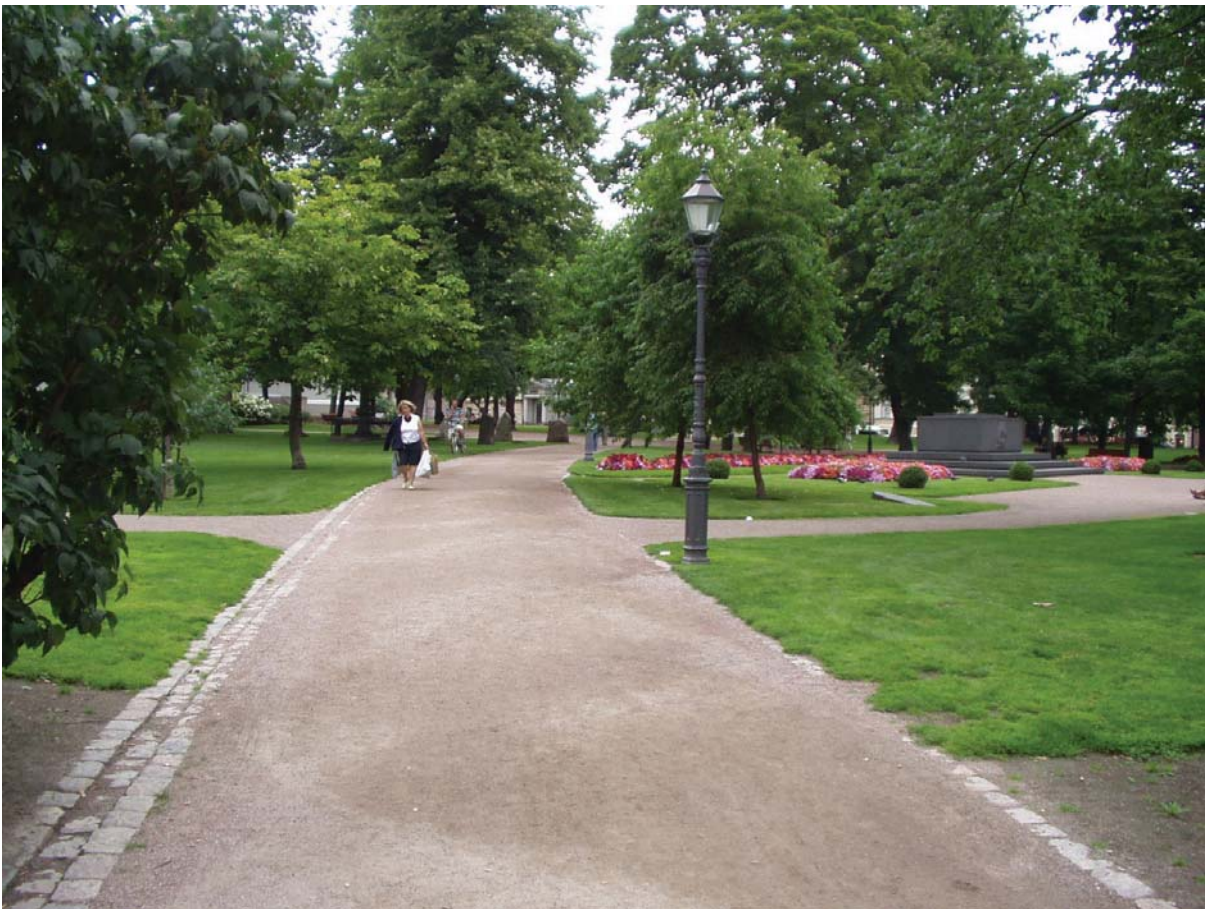
## Esteettömyyshavainnot puistoissa

### Vanha kirkkopuisto

Vanha kirkkopuisto on keskeisen sijaintinsa ja historiallisen merkittävyytensä takia yksi eteläisten kaupunginosien tärkeimmistä puistoista. Toisin kuin useimmat muut alueen puistot, se on myös maastoltaan tasainen ja täyttää siten yleisesti ottaen asetetut esteettömyysvaatimukset.

Esteettömyysnäkökohtia:

- Kulku puistokäytävillä on esteetöntä ja käytävien reunassa olevat kivireunukset ovat kepillä tunnistettavia.
- Penkkejä on riittävästi, mutta penkeissä ei ole käsinoja nousemisen helpottamiseksi.
- Puiston infotaulu on varjoisessa paikassa ilman valoa, joten informaatio näkyy huonosti.
- Vanhoissa kiviportaissa ei ole kaidetta, mutta korvaava esteetön yhteys on aivan vieressä.
- Puiston puhelinkioski ei ole mitoitettu pyörätuolin käyttäjälle sopivaksi.
- Vanhat luonnonkivipäällysteet puistoa ympäröivillä jalkakäytävillä ovat epätasaisia.



Kuva 15. Vanha Kirkkopuisto tarjoaa viehättävän miljööän kaikille käyttäjäryhmille.

## Kaivopuisto ja Kaivopuistonranta

Kaivopuisto on alueen laajin virkistysalue. Puisto sijoittuu erittäin vaihtelevaan maastoon, jossa osa puistokäytävistä on esteettömyyden kannalta liian jyrkkiä, mutta käytävät mahdollistavat erilaisia esteettömiä reittejä puiston halki ja sen sisällä. Tärkein yhteys on Iso-Puistotie, joka johtaa puiston poikki ravintola Kaivuhuoneen ohi rantaan.

Kaivopuistonranta tarjoaa tärkeän virkistysreitit aivan veden ääressä. Puistokäytävä ei täytä esteettömyysvaatimuksia, raitin päällysteet ovat huonokuntoisia ja materiaalit vaihtelevat, osalla asfalttipäällystettä on kulkua vaikeuttavia avokallioita ja osalla raittia sorapäällyste.



Kuva 16. Kaivopuisto mahdollistaa monia virkistystoimintoja ja reittejä. Tasaiseen maastoon sijoituville reiteillä tulisi olla enemmän penkkejä.

### Esteettömyshavaintoja:

- Kaivopuiston puistokäytävät tarjoavat useita esteettömyydeltään vaihtelevia reittimahdollisuuksia.
- Kaivopuistossa penkkien määrä on vähäinen, mutta penkit ovat tukevia ja sijoitettu asianmukaisesti käytävien sivuun.
- Kaivopuiston vanha yleinen WC-rakennus ei ole esteetön eikä myöskään aina käytössä.
- Kaivopuiston leikkialue sijoittuu jyrkkään rinteeseen, eikä siten ole kaikilta osin esteetön.
- Kaivopuistonrannan käytävällä on liikkumista vaikeuttavia avokallioita sekä päällystämättömiä jaksoja. Käytävältä on jyrkkä pudotus rantaan ilman varoittavaa reunavyöhykettä.

- Kaivopuistonrannan käytävältä puuttuvat penkit ja valaistus.
- Johanneksen kirkon puisto ja Sinebrychoffin puisto
- Johanneksen kirkon ja Sinebrychoffin puistoissa esteetön liikkuminen on erittäin vaikeaa maaston suurista korkeuseroista ja monista portaista johtuen.
- Esteettömyyshavaintoja:
- Suuret maaston korkeuserot ja portaat puistokäytävillä vaikeuttavat esteetöntä liikkumista.
- Luonnonkiviportaajat ovat jyrkkiä ja kaide on usein vain toisella puolella tai kaiteet eivät täytä esteettömyysvaatimuksia.
- Jyrkkä maasto vaikeuttaa puistoissa oleville leikkialueille pääsyä.



Kuva 17. Tehtaanpuisto tarjoaa runsaasti erilaisia toiminnallisia mahdollisuuksia lapsille ja aikuisille.

### **Tehtaanpuisto**

Tehtaanpuisto on eteläisten kaupunginosien toimintapuisto, joka muodostuu leikkipuistosta ja pelikentästä sekä niitä ympäröivistä puistoalueista.

Esteettömyyshavaintoja:

- Puisto on jaettu selvästi toiminnoilta erilaisiin osiin ja tarjoaa monenlaisia toiminnallisia aktiviteetteja.
- Puistossa on esteetön WC
- Ympäröiviltä kaduilta on esteetön kulku puistoalueelle ja puiston sisäiset reitit ovat esteetömiä.
- Puisto on helposti saavutettavissa julkisilla kulkuneuvoilla.

## 4.2 Olympiaterminaalin ympäristö

Olympiaterminaalin ympäristö on esteettömyyden kannalta tärkeä kohde, jossa liikkuu tavattoman suuri määrä kulkijoita. Alueen tulee olla kaikille käyttäjäryhmille esteetön. Eri tavoin liikkumis- ja toimimisesteisten käyttäjäryhmien lisäksi alueella liikkuu päivittäin suuri määrä matkailijoita pyörällisten matkalaukkujen ja ostoskärryjen kanssa. Alue on kunnostettu muutamia vuosia sitten, eikä siellä ole havaittavissa suuria esteettömyysongelmia.

Helsingin Satamalla on tarkoitus laajentaa Satamatalon edustalla olevaa siltakantta ja laajentaa sinne henkilöautojen pysäköintiä. Alueelle laaditaan oma suunnitelma, jonka tavoitteena on esteettömyys.

## 4.3 Yhteenveto esteettömyysongelmista

Eteläisten kaupunginosien alueella esiintyy paljon toistuvia esteettömyysongelmia, jotka on tärkeää tunnistaa yksityiskohtaisia parannussuunnitelmia laadittaessa. Alueelle on tyypillistä tiheä katuverkko, jossa osa kaduista sijoittuu erittäin jyrkkään maastoon. Tällaisten katujen osalta on mahdotonta 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 eteläisten kaupunginosien alueella yleisesti toistuvia esteettömyysongelmia, joihin tulisi erityisesti kiinnittää huomiota:

- Katujen suuret pituuskaltevuudet
- Epäsäännölliset ja vaikeasti hahmotettavat risteykset
- Vanhat, pinnaltaan epätasaiset luonnonkivipäälysteet
- Asfaltin rikkoutuneet pinnat ja epätasaiset paikkaukset
- Asfalttiajoradan tason nousu tai epätasaisuus suojateiden kohdalla
- Jyrkkäreunaiset sadevesikourut jalkakäytävillä
- Kitakaivot ja katujen viistetyt kulmat suojateiden kohdalla
- Huonosti näkyvät suojatiemerkinnot





Kuva 18. Noppakivinen suoja-merkkintä näkyy huonosti etenkin, jos kiveys on saumattu bitumilla.



Kuva 19. Massatut ja betonikivetyt suojatiet näkyvät hyvin ja niissä on riittävä kontrasti

- Korkeat reunakivet suojateilla
- A-standien ja terassikalusteiden sijoitus kulkuväylille
- Puhelinkioskit eivät ole esteettömiä
- Roskakorit liian korkealla
- Penkkien puute ja käsinojattomuus
- Vanhojen kiviportaiden puutteelliset kaiteet
- Rantaraitin merkitsemättömät reunat laiturien, satama-altaiden ja jyrkän rantamuurin kohdalla
- Rantaraitin puuttuva valaistus
- Korottamattomat raitiotiepysäkit ja korokkeiden puuttuvat kaiteet
- Rakennusten jalkakäytävälle työntyvät arkadit
- Rakennuksen esteelliset sisäänkäynnit



Kuva 20. Kitakaivot nostavat usein reunatukia suojateiden kohdalla.



Kuva 21. Reunatuet ovat usein korkeita puistokäytävien kohdalla ja vanhoista kiviportaista puuttuvat kaitteet.

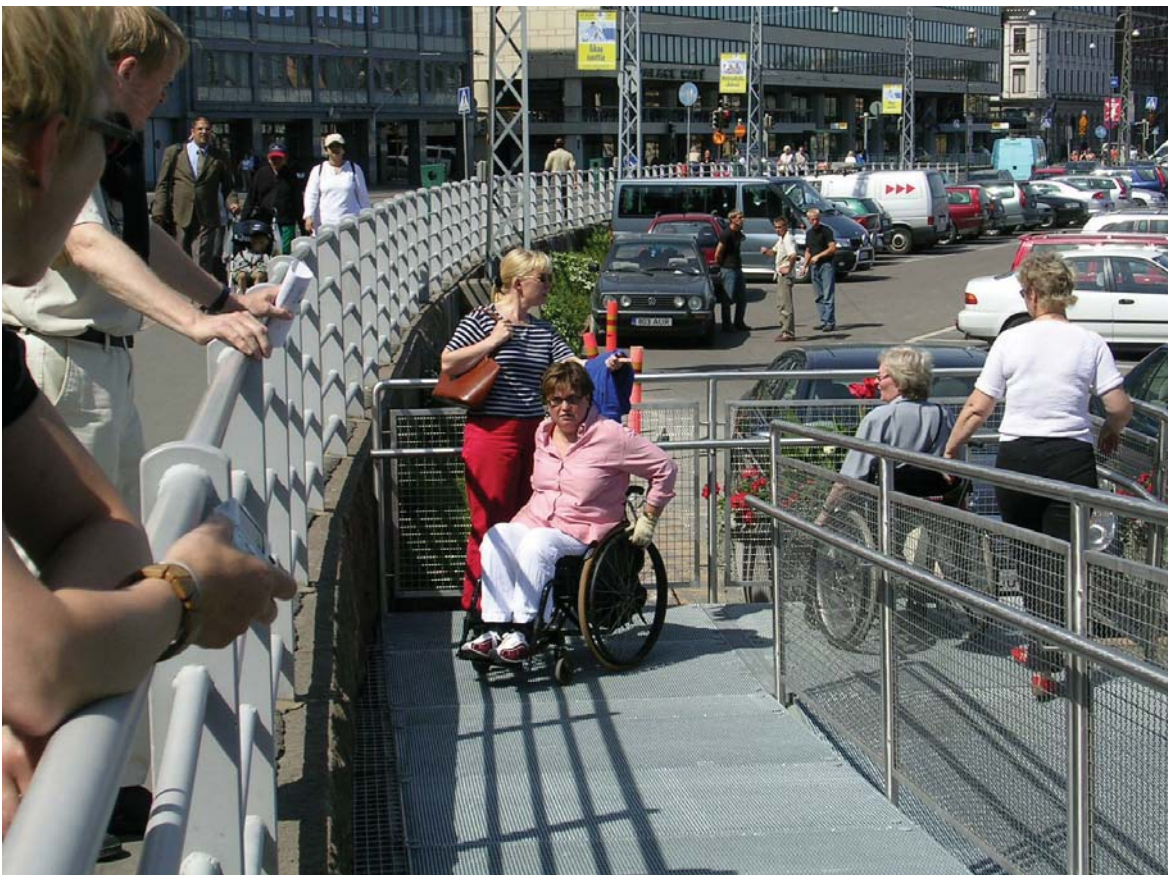


Kuvat 22. Helsingin uusi tyypikäymälä on esteetön ja niitä on noin puolet alueen käymälöistä.

### Myönteisiä huomioita alueen esteettömyydestä

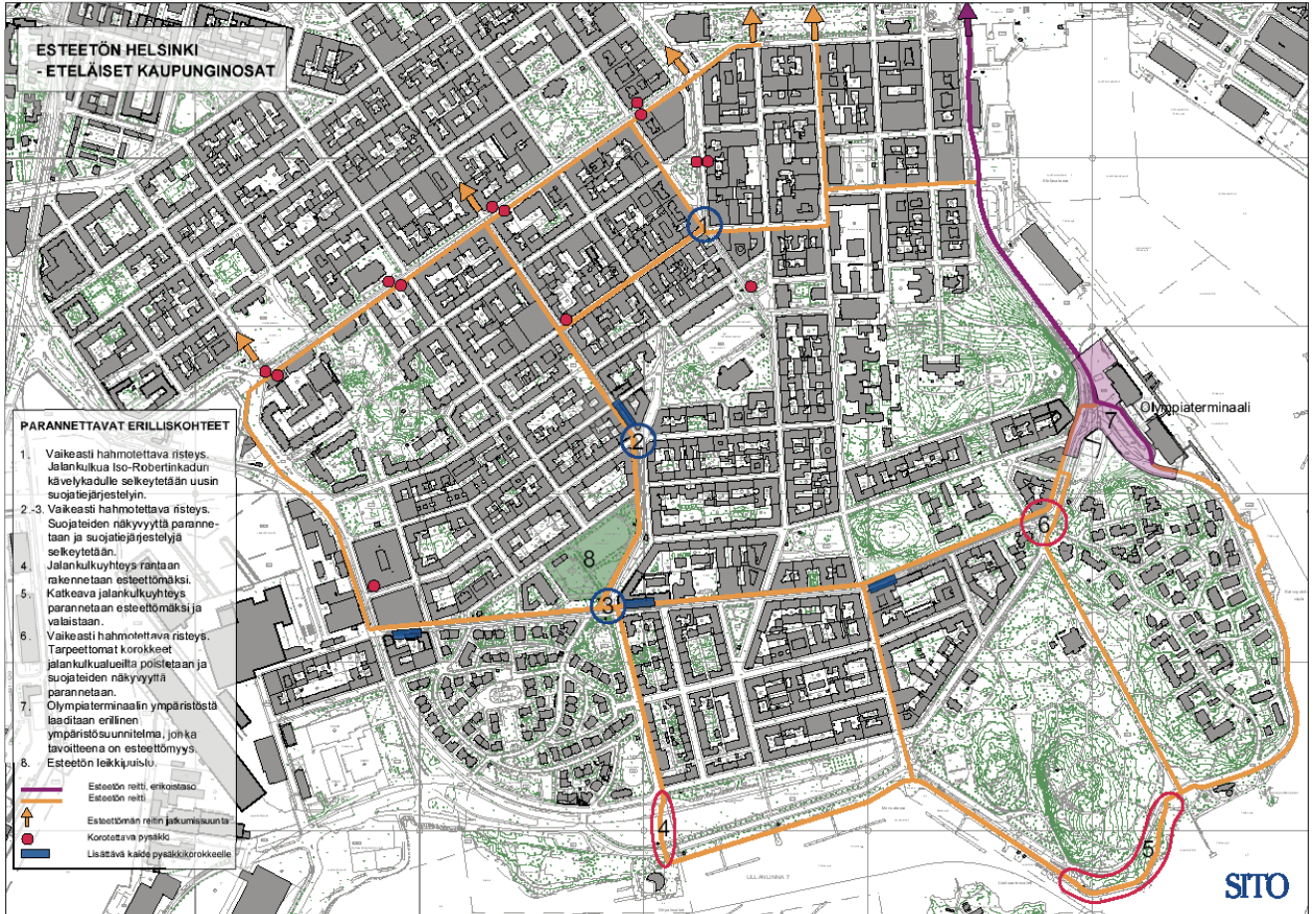
Edellä esitetyistä esteettömyysongelmista huolimatta eteläisten kaupunginosien alueella on monia esteettömyyden kannalta hyviä kohteita.

- Suojateiden reunatuet ovat pääosin madallettuja
- Betonikivetyt, massatut ja maalatut suojatiet ovat hyvin havaittavia ja niissä on hyvä kontrasti.
- Suurin osa alueen raitiotiepysäkeistä on korotettuja ja pysäkkikorokkeissa on asianmukaiset reunamerkinnot.
- Alueella on useita esteettömiä yleisiä käymälöitä.
- Penkit on usein sijoitettu jalkakäytävän ulkopuolelle puistoissa ja rantaraitilla.
- Pyörätiet ja jalkakäytävät on yleensä hyvin eroteltu.
- Jalankulkualueilla on pääosin tasaiset ja hyväkuntoiset päällysteet.
- Palace- hotellin takana Unioninkadulla ja Eteläsatamassa on tonteille johtavat, hyvin merkityt ja asianmukaisilla kaiteilla varustetut portaat ja luiskat



Kuva 23. Laivasillankadulta Makasiiniterminalille johtaa sataman hyvin toimiva ramppi.

## 5 ESTEETTÖMYYDEN KEHITTÄMINEN



Kuva 24. Helsingin eteläisten kaupunginosien suunnitelmakartta. Kartta A3 koossa liitteenä 1.

### 5.1 Erikoistason kadut ja alueet

Eteläsatama on alueen merkittävin palvelujen tarjoaja, jonka kautta kulkee päivittäin satoja matkailijoita. Siitä syystä Olympiaterminaalien ympäristöltä ja sieltä julkisen liikenteen pysäkeille ja Kauppatorille johtavalta jalankulkuyhteydeltä edellytetään esteettömyyden erikoistasoa, joka asetettiin tavoitteeksi jo työn alussa. Esteettömyyskävely ja kartoitukset ovat vahvistaneet tätä käsitystä. Näillä alueilla on erityisen tärkeää taata esteettömyyden hyvä taso. Erikoistasoa vaativat alueet ja kadut ovat:

- Olympiaterminaalien ympäristö
- Laivasillankatu
- Eteläranta

Toimenpiteet on rakentamisen tarkoituksenmukaisuuden ja kannattavuuden kannalta mielekästä kytkeä muihin rakennus- ja korjauskohteiden toteutussuunnitelmiin ja toteutusohjelmiin. Olympiaterminaalien ympäristössä tarvittavat katualueiden parannustoimet tulisi toteuttaa samanaikaisesti Olympiaterminaalien uudisrakennus- ja parannustoimenpiteiden kanssa.

## 5.2 Esteettömät puistot

Alueen puistoissa on huomattavan paljon esteettömyysongelmia maaston muodoista johtuen. Alueen suuren asukasmäärän ja tiheyden huomioon ottaen on tärkeää, että alueelta löytyy puistoja, joiden esteettömyys voidaan taata kaikille käyttäjryhmille. On myös tärkeää, että esteettömiä puistoja tai puiston osia on sijoittuneena alueen eri osissa ja ne tarjoavat keskenään erilaisia vapaa-ajan ja virkistysmahdollisuuksia. Esteettömiä puistoja ovat:

- Tehtaanpuisto, erikoistason leikkipuisto
- Vanha Kirkkopuisto
- Ison Puistotien ympäristö Kaivopuistossa

Tehtaanpuisto soveltuu erittäin hyvin esteettömäksi erikoistason puistoksi, koska siellä on runsaasti erilaisia toimintoja eri-ikäisille käyttäjryhmille. Puisto on jaettu selkeästi erilaisiin toiminnallisiin alueisiin, joten esim. leikkitoiminnat ja pelikenttä eivät häiritse toisiaan. Kulku puistoon on esteetöntä kaikilta lähikaduilta ja sinne on hyvät julkisen liikenteen yhteydet. Puistossa on valmiina kaikkien käyttäjryhmien esteetön käymälä.

Esteettömyys edellyttää puiston leikkialueen kokonaisvaltaista suunnittelua niin, että se täyttää eri käyttäjryhmien esteettömyysvaatimukset leikkitoimintojen ja turvallisuuden suhteen. Leikkialueen laajuus mahdollistaa erityisleikkivälineiden sijoituksen ja erityisryhmien ohjatun toiminnan puistossa.

Kaivopuistoa ei voi saada täysin esteettömäksi maaston suurista korkeuseroista johtuen. Puiston virkistyskäytön kannalta on kuitenkin tärkeää, että puiston lävitse tai sen sisällä on esteettömiä reittejä, jotka mahdollistavat kaikkien käyttäjryhmien liikkumisen puistossa. Keskeisin esteettömyyttä vaativa yhteys on puiston lävitse kulkeva Iso Puistotie, jonka esteettömyyden parantamiseksi tulisi ryhtyä seuraaviin toimenpiteisiin:

- valaistuksen parantaminen
- päällysteiden parantaminen ja esteettömyys
- eteläpäädyn pysäköintialueen jalankulkuliikenteen järjestelyjen selkeyttäminen ja esteettömyys
- Vanhan Kirkkopuiston keskeinen sijainti sekä kulttuurinen ja historiallinen merkittävyys puoltavat sen valintaa yhdeksi eteläisten kaupunginosien esteettömäksi puistoksi. Puisto on maastoltaan tasainen ja sitä voidaan pitää jo nykyisellään varsin esteettömänä. Esteettömyys edellyttää seuraavia toimenpiteitä:
- puiston valaistuksen lisäys
- penkkien määrän lisäystä mielellään niin, että puistossa olisi useammalla korkeudella olevia penkkejä ja ainakin osassa penkkejä tulisi olla käsinojat
- kaiteiden lisäys Yrjönkadun puoleisiin portaisiin ja luiskaan

## 5.3 Esteettömät reitit

Eteläisten kaupunginosien alueella ei ole erityisiä vanhus- tai vammaispalveluja tai erityisasumista tarjoavia alueita, joilla esteettömyysvaatimukset korostuisivat ko. toimintojen vaatimuksista lähtien.

Eteläisten kaupunginosien alueella esteettömyyden kannalta tärkeimmiksi kehittämiskohteiksi nousevat katuosuudet, jotka ovat alueella liikkumisen kannalta keskeisiä ja joille ovat keskittyneet julkisen liikenteen palvelut. Alueen läpi kulkevat keskeiset virkistysreitit Kaivopuistoon sekä Merisataman rantaan ja sieltä lähisaariin, joten alueella on asumiseen ja työmatkoihin tms. toimintoihin liittyvän liikenteen ohella runsaasti vapaa-ajan toimintoihin liittyvää liikkumista. Siitä syystä on tärkeää, että alueella on tarjolla riittävä määrä esteettömiä katuja, jotka takaavat esteettömät reitit alueen lävitse ja sen sisällä. Erityisen tärkeää on turvata esteettömyys alueen ainoalla kävelykadulla, Iso-Roobertinkadulla.

Hyvää perustasoa edellyttävät kadut ovat:

- Bulevardi
- Fredrikinkatu
- Laivurinkatu
- Tehtaankatu
- Laivasillankatu
- Eteläranta
- Merisatamanranta
- Ehrenströmintie
- Iso Puistotie
- Iso-Roobertinkatu

Esteettömyyden toteuttamisessa on tärkeää periaate pyrkiä luomaan kokonaisia esteettömiä reittejä. Yhdestäkin kohdasta katkeava esteetön kulku voi estää joiltakin käyttäjiltä toimimisen kokonaan. Seuraavissa esteettömyyden parannustoimenpiteissä on priorisoitu hyvän perustason ympäristöjen parantamista.

Suojateiden reunakivet, jotka eivät täytä esteettömyyden vaatimuksia, ovat yleinen ongelma kaikilla vanhemmilla alueilla. Suojateiden reunakivien muuttamiseksi esteettömiksi pitäisikin käynnistää alueellinen 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 suojateillä. Tässä esitetyillä esteettömillä reiteillä olevat katujaksot tulisi laittaa kuntoon ensimmäisinä. Korjaustarpeen määrittelemiseksi alueen reunakivet tulee kartoittaa systemaattisesti korjattavien kohteiden lukumäärän ja sijainnin selvittämiseksi.

Kunnossapidon toimenpiteet ovat useimmiten yksinkertaisia ja ne voidaan toteuttaa osana tavanomaista kunnossapitoa. 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 kunnossapidon 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](http://www.hel.fi/helsinkikaikille).

#### 5.4 Olympiaterminaalin ympäristön kehittäminen

Helsingin Satama on käynnistänyt Olympiaterminaalin ympäristön suunnittelun, jonka tavoitteena on laajentaa Satamatalon edustalla olevaa siltakanntta. Laajennusosalle tullaan sijoittamaan henkilöautojen pysäköintiä ja samalla se laajentaa nykyisin ahdasta jalankulkutilaa siirryttäessä terminaalilta raitiotiepysäkeille ja Laivasillankatua Kauppatorin suuntaan.

Samanaikaisesti Olympiaterminaalin ympäristön suunnittelun kanssa on käynnistetty myös Laivasillankadun ja Ehrenströmintien liittymän liikennesuunnittelu kaupunkisuunnitteluviraston toimesta. Sen tavoitteena on selkeyttää liittymäjärjestelyjä muutamalla liittymä kiertoliittymäksi. Muutos ei tuo oleellista muutosta liittymän ulkoiseen ilmeeseen, mutta selkeyttää sitä toiminnallisesti.

Yhdessä nämä suunnitteilla olevat muutokset mahdollistavat alueen jalankulkuliikenteen uudelleen-tarkastelun niin, että se täyttää alueelle tässä suunnitelmassa asetetut erikoistason esteettömyysvaatimukset. Esteettömyys toteutuu jo nyt varsin hyvin Olympiaterminaalin ympäristössä. Muutos-alueilla tullaan noudattamaan pitkälle samoja suunnitteluratkaisuja kuin alueella muutamia vuosia sitten toteutetussa ympäristön parannushankkeessa.

Olympiaterminaalilta Satamatalolle johtava metalliritilällä peitetty sadevesikouru toimii hyvin näkövammaisten kulun ohjaimena Satamatalon sisäänkäynnin edustalle asti. Suunnitelmaan on lisätty näkövammaisten opasraitia Satamatalolta raitiotiepysäkeille. Ohjaustarve on korostunut, kun reitti risteää uudelle pysäköintialueelle johtavan ajoyhteyden kanssa. Ajoyhteys ja pyörätie merkitään selkeästi jalankulkualueelle pollari- ja päällystejärjestelyin ja näkövammaisten ohjausraitia katkaistaan varottavilla pintakuviolla ennen risteysaluetta. Näkövammaisten reitti Laivasillankadulle Kauppatorin suuntaan ohjataan kulkemaan pysäköintialueen takaa niin, että kulkijat eivät joudu ylittämään pysäköintialueen ajoyhteyttä ja pyörätietä. Siltakannen kaide toimii kulkua ohjaavana rakenteena ja yhtyy pihakannen päätyttyä Laivasillankadun kanteeseen.

Olympiaterminaalin ympäristössä muutostyöt voidaan aloittaa jo vuonna 2006, mutta Laivasillankadun liikennejärjestelyt on sidottu alueella olevien kansirakenteiden vesieristystöihin, jotka ovat rakennusviraston rakentamishjelmassa vasta vuodelle 2009 (tarkistettava).

#### 5.5 Pysäkkien parantaminen

Suurin osa eteläisten kaupunginosien raitiotiepysäkeistä on korotettu jo yli 10 vuotta sitten. Alueella on kuitenkin useita korottamattomia pysäkkejä. Suurin yhtenäinen katujakso, jolla pysäkkejä ei ole korotettu on Bulevardi, jonka järjestelyistä on laadittu yleissuunnitelma vuonna 1997, mutta toteutus on viipynyt, koska se edellyttää niin suuria muutoksia kadun kokonaisjärjestelyihin. Muilta osin korottamattomat pysäkit ovat yksittäisiä ja sijoittuvat alueille, joilla korottaminen ei ole ollut mahdollista vakiotyypisin järjestelyin.

Liikennelaitos on käynnistämässä eteläisten kaupunginosan pysäkkejä koskevan suunnittelutyön, jonka tavoitteena on selvittää muutamien puuttuvien raitiotiepysäkkien ja bussipysäkkien korottamismahdollisuus. Erityisesti halutaan selvittää raitiotie- ja bussipysäkkien yhteiskäyttömahdollisuus ja sen vaatimukset pysäkkien korottamiselle. Suunnittelun kohteena ovat seuraavat pysäkit ja pysäkkiparit:

- Pursimiehenkatu, raitiotiepysäkin korotus
- Yrjönkatu, raitiotie- ja bussipysäkkiparin yhdistäminen ja korotus
- Laivurinkatu, bussilinja 14 päätepysäkin korotus
- Kapteeninkatu, bussilinjan 17 pysäkkiparin korotus Vuorimiehen puistikon kohdalla



Lisäksi Liikennelaitos selvittää jo korotettujen raitiotiepysäkkien kaidetarpeen silloin, kun laiturin ja jalkakäytävän välillä on korkeusero. Nykyiset ratkaisut on sovittu aikanaan vammaisjärjestöjen kanssa niin, että mikäli korotus on alle 180 mm, niin reunamerkinnyt riittävät ja kaidetta ei tarvita. Nykyisten vaatimusten mukaan 180 mm:n korotus on erittäin suuri ja on tärkeää selvittää kaiteiden tarpeellisuus ja vaikutukset esim. kadun kunnossapitoon sekä kaiteiden lisäämisen kustannusvaikutukset.



Kuva 25. Valokuvasovitukseen on lisätty kaide Fredrikinkadun korotetulle raitiotiepysäkille. Kaiteiden tarve on tullut esille alueen kävelykerroksella vammaisjärjestöjen toimesta.

## 5.6 Yleisesti tarvittavat kunnostustoimet

Eteläisten kaupunginosien alueella esiintyy paljon toistuvia esteettömyysongelmia, jotka on tärkeää tunnistaa yksityiskohtaisia parannussuunnitelmia laadittaessa. Alueelle on tyypillistä tiheä katuverkko, jossa osa kaduista sijoittuu erittäin jyrkkään maastoon. Tällaisten katujen osalta on mahdotonta 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 eteläisten kaupunginosien alueella yleisesti toistuvia esteettömyysongelmia ja toimenpiteistä, joihin niiden parantamiseksi tulisi ryhtyä:

**Epäsäännölliset risteykset**, joissa on lisäksi raitiotie, ovat usein kokonaisuutena vaikeasti hahmotettavia ja suojateiden erottuminen on huonoa. Risteykset tulisi suunnitella kokonaisuutena uudelleen niin, että suojatielinjat selkeytetään ja suojatiemerkinnyt parannetaan.



Kuva 26. Alueella on useita vaikeasti hahmotettavia risteysiä, joissa suojatiet ovat kaarteessa tai vinossa kulmassa ajorataa nähden ja raitiotie pirstoo suojatiemerkinä.

**Vanhat luonnonkiviset päällysteet ja kaivojen kansirakenteet** ovat epätasaisia jalkakäytävillä. Vanhojen kivipäällysteiden kunto tulisi selvittää ja korjata mahdolliset painumat yms. päällysteiden huonosta kunnosta johtuvat epätasaisuutta aiheuttavat tekijät. Silloin, kun historialliset luonnonkivipäällysteet ovat kunnostustoimenpiteistä huolimatta epätasaisia, tulisi kadulla osoittaa korvaava esteetönreitti esim. toisella puolella, kuten Laivurinkadulla.

**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.

**Asfaltin lisäys ajoradoilla** on madaltanut paikoin reunatukia liiaksi suojateiden kohdalla. Ajoratoja asfaltoitaessa tulee varmistaa, että päällysteen taso säilyy suojateiden kohdalla muuttumattomana.

**Vanhat kitakaivot** ovat vanhoihin luonnonkivipäällysteisiin verrattavia historiallisia katurakenteita. Kitakaivot on usein sijoitettu katujen viistettyihin kulmiin niin, että suojatiemaalaukset johtavat viistet- tyyn reunakiveen. Suojatiemaalaukset tulisi pyrkiä johtamaan niin, että ne eivät ohjaa kadun viistet- tyyn kulmaan tai kitakaivon takia liian korkeaan reunatukeen.

**Noppakiviset suojatiemerkinä** näkyvät huonosti. Kontrasti on riittämätön etenkin, jos saumaus- bitumi on tahrinut vaaleat kivet. Suojateiden merkitsemisessä tulisi käyttää isompia, sahattuja luon- nonkiviä tai betonikiviä, joista syntyy selkeä raidoitus ja riittävä kontrasti. Maalattujen suojatiemerkinä ovat usein kuluneita etenkin nupukivetyillä kaduilla. Maalattujen suojateiden kunnosta ja havaitta- vuudesta täytyy huolehtia tai korvata maalaus musta-valkoisella luonnonkivisuojatiellä.



Kuva 27. Vaikeasti havaittavia suojatiemerkintöjä tulisi selkiyttää niiden linjausta parantamalla ja vaihtamalla noppakivetyt suojatiemerkinnät paremmin havaittaviin materiaaleihin.

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

**Kalusteet** tulee valita ja sijoittaa niin, että ne ovat kaikkien käyttäjäryhmien käytettävissä. A-standien ja ravintoloiden terassien kalusteet ovat ilmeinen ongelma, johon on vaikea puuttua. Niiden sijoitusta tulisi valvoa niin, että ne eivät estä liikkumista tai aiheuta vaaraa esim. näkövammaiselle liikkujalle. Kalusteet tulisi voida poistaa katualueilta, mikäli ne estävät tai haittaavat liikkumista.

**Puhelinkioskien** tulisi olla aina esteettömiä. Roskakorit tulee sijoittaa niin, että niitä on mahdollista käyttää myös pyörätuolissa istuen. Penkkejä tulisi olla riittävän tiheästi ja esteettömillä reiteillä penkien tulisi olla useampaa korkeutta (30 – 55 cm). Penkeissä tulisi pääsääntöisesti olla käsinojat.

**Kaiteet** puuttuvat monista alueen vanhoista kiviportaista tai kaiteet eivät ole nykyisten ohjeiden mukaisia. Alueen portaat tulisi kartoittaa ja lisätä asianmukaiset kaiteet kaikkiin portaisiin ja niitä korvaaviin luiskiin.



Kuva 28. Valokuvasovituksessa on esitetty, miten rantaraitin katkaiseva kallio voidaan tasoittaa muuta raitin päällystettä vastaavaksi ja rannan puolelle on lisätty varoittava alue lohkopintaisesta luonnonkivestä. Yläpuolella alkuperäinen tilanne

**Laiturien, altaiden ja rantaraitin reunat** ovat jyrkkiä ja niistä puuttuvat reunamerkinnot ja varoitusalueet. Paikoin avokalliot vaikeuttavat liikkumista rantaraitilla. Rantaraitin reunat tulee merkitä selvästi havaittavalla päällysteellä ja avokallioiden kohta tulee tasoittaa muuta päällystettä vastaavaksi.

**Rantaraittien valaistus** on huono ja puuttuu paikoin kokonaan. Raitin kunnostustöiden yhteydessä tulee raitille saada myös yhtenäisenä jatkuva, riittävän hyvä valaistus.



Kuva 29. Valokuvasovituksessa satama-altaan reunaan on lisätty pinnaltaan tunnistettava varoitus-alue rantaraitin sivutessa satama-altaiden reunoja ilman korkeuseroa.



Kuva 30. Valokuvasovituksessa putoamisvaaraa aiheuttavan kiinteistön rakenteen suojakaiteeseen Kasarmikadulla on lisätty alapiena, jonka näkövammaiset voivat tunnistaa kepillä.

**Kiinteistöjen kattovedet** tulee pääsääntöisesti johtaa putkitettuina jalkakäytävien alitse. Mikäli avo-

kouruja joudutaan sijoittamaan jalkakäytävälle, niiden tulee olla muodoltaan riittävän loivia ja vierekkäiset kourut tulee yhdistää loiskealtaalla kourujen määrän vähentämiseksi.



Kuva 31. Valokuvasuovituksessa lähekkäin olevat kiinteistöjen sadevesikourut on yhdistetty niin, että kulkuväylälle jää vain yksi ylitettävä este. Uran reunojen tulisi olla riittävän loivia.

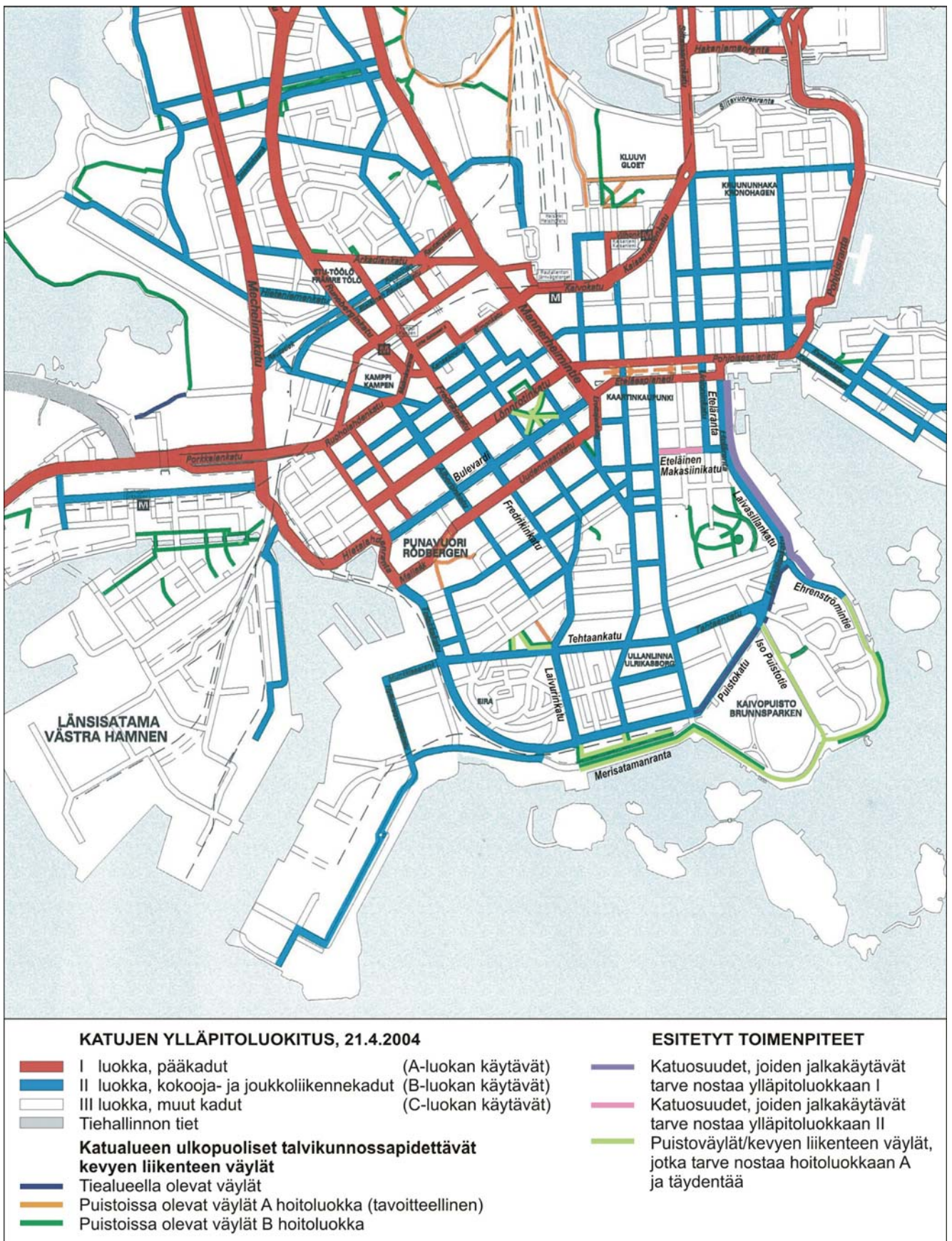
**Rakennusten matalat arkadit** pistävät paikoin jalkakäytävälle ilman varoitusaluetta katutasossa. Kiinteistöjen kanssa tulisi sopia niiden merkitsemisestä niin, ettei näkövammaisille aiheudu vaaraa rakenteista.

**Rakennuksen sisäänkäynnit** ovat usein esteellisiä. Kiinteistöt tulisi saada mukaan esteettömyystyöhön erityisesti esteettömillä reiteillä.

## 5.7 Ylläpidon kehittäminen

Eteläisten kaupunginosien alueella ylläpitoluokkaan I kuuluu ainoastaan Uudenmaankatu. Suunnitelmassa esitetään, että esteettömyyden erikoistason alueeksi esitetty reitti Olympiaterminaalilta Laivasillankatua ja Etelärantaa Kauppatorille siirretään I ylläpitoluokkaan.

Muut alueen kadut kuuluvat ylläpitoluokkaan II eikä siinä suhteessa esitetä muutoksia katujen ylläpitoon muutoin kuin niin, että Eteläisen Makasiinikadun puuttuva jakso Kasarmikadulta Unioninkadulle otetaan mukaan II ylläpitoluokkaan.



Kuva 32. Katujen ylläpitoluokituksen esitetyt muutokset.

Nämä kadut kattavat tärkeimmät yhteydet sekä alueen sisällä että sieltä ulos ja mm. julkisen liikenteen pysäkeille.

Puistoissa sijaitsevista, esteettömyyden kannalta keskeisistä väylistä suurin osa kuuluu B hoitoluokkaan. Suunnitelmassa esitetään, että niistä Merisatamanrannassa ja Ehrensärdintiellä olevat jaksot yhdistetään Kaivopuistonrannan ja Ehrensärdintien puuttuvien jaksojen osalta. Esteettömien virkistysreittien käyttökelpoisuuden takaamiseksi eri vuodenaikoina tulisi ko. reitit muuttaa hoitoluokkaan A. Lisäksi Kaivopuiston poikki tuleva Iso Puistotie tulisi ottaa hoitoluokkaan A. Näin saataisiin turvattua merkittävät virkistysreitit kaikille käyttäjryhmillle eteläisten kaupunginosien alueella.

## 6 JATKOTOIMENPITEET

Esteettömyyden tarpeen vuoksi kiireellisiksi tunnistettujen hankkeiden suunnittelu ja rakentaminen tulisi toteuttaa lähivuosina. Eteläisten kaupunginosien alueelle on suunniteltu useita hankkeita, joiden toteutuminen edistäisi myös esteettömyyttä merkittävästi. Hankkeet on esitetty kohdassa 5. Esteettömyyden kehittäminen. Näiden hankkeiden rinnalla tulisi käynnistää muut kehittämistoimenpiteet.

Kunnossapidon pienten toimenpiteiden toteuttaminen voidaan aloittaa välittömästi. Esimerkiksi isompialaisten katuosuuksien ja suojateiden uudelleen päällystämisen kiireellisyys tulee arvioida ja aikatauluttaa yhdessä muiden kunnossapitohankkeiden kanssa.

Jo tehtyä alueen esteiden kartoittamistyötä tulee viedä loppuun. Ensivaiheessa tulisi suorittaa esteettömyyden erikoistason reitin (jaksot Laivasillankatu ja Eteläranta) yksityiskohtainen kartoitus. Ensisijaisena alueena tulisi kartoittaa myös esteettömät reitit niiden korjaustarpeiden määrittelemiseksi ja toimenpiteiden viemiseksi toteutusohjelmiin.

Suojateiden reunakivien korjaamisesta esteettömiksi tulisi käynnistää alueellinen hanke. Kartoituksen pohjalta tunnistetaan reitit, joilla pahimmat ongelmat ovat. Kiireellisimpinä uudistamiskohteina voidaan pitää suojateitä, joissa on 5 cm tai korkeampia reunakiviä. Näistä kiireellisimpiä ovat esteettömyyden erikoistason alueet ja esteettömien reittien katujaksot.

Myös muut kaupungin hallintokunnat ovat käynnistämässä omien toimipisteidensä esteettömyysarvioita ja kehittämisprojekteja eteläisten kaupunginosien 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 ja asuinkiinteistöjä tulee kannustaa omiin esteettömyyden parantamishankkeisiinsa.

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.

Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelmassa ajalle 2005-2010 on määritelty esteettömyyden tarpeen mukaisesti seuraavat alueet, joille tulisi laatia esteettömyyssuunnitelma.



## 7 KUSTANNUSARVIO

Alueellisissa esteettömyyssiunnilmissa on esitetty toimenpiteet jaoteltuina kunnossapidon toimenpiteisiin ja parannustoimenpiteisiin, jotka vaativat erillistä investointirahoitusta. Osa raportissa esitetyistä toimenpiteistä sijoittuu kiinteistöjen alueelle; näitä toimenpiteitä ei ole huomioitu tässä laskelmassa. Koska osan ongelmista ratkaiseminen vaatii yksityiskohtaista rakennussuunnittelua ovat jotkut esitetyistä toimenpiteistä alustavia sekä ratkaisun määrittelyn että kustannusarvion osalta.

Seuraavassa ei ole esitetty kunnossapidon toimenpiteitä, koska ne toteutuvat osana normaalia kunnossapitotyötä, eivätkä vaadi erillisrahoitusta. Myös merkittävä osa esteettömyyden parantamisesta tulee toteutumaan osana muita hankkeita, eikä näillekään toimille ole tarpeellista osoittaa erillistä esteettömyyden toimenpiderahoitusta. Tällaisia hankkeita ovat mm. aukoiden ja katujen kokonaisvaltaiset kehittämishankkeet, uudet puistopolut, uudet pysäkkikatokset ja alikulkujen ym. valaistuksen parantaminen. Suojateiden reunakivien muuttaminen esteettömiksi edellyttää niiden järjestelmällistä kartoittamista, minkä jälkeen niiden toimenpiteiden määrällinen tarve ja kustannukset voidaan arvioida.

Eteläisten kaupunginosien alueen toimenpiteet

Kiireelliset toimenpiteet (erikoistason alueet sekä kaatumis-, putoamis- tai törmäysvaaran aiheuttavat ongelmat):

Ehrenströmintien altaat ja Kaivopuistonrannan raitti

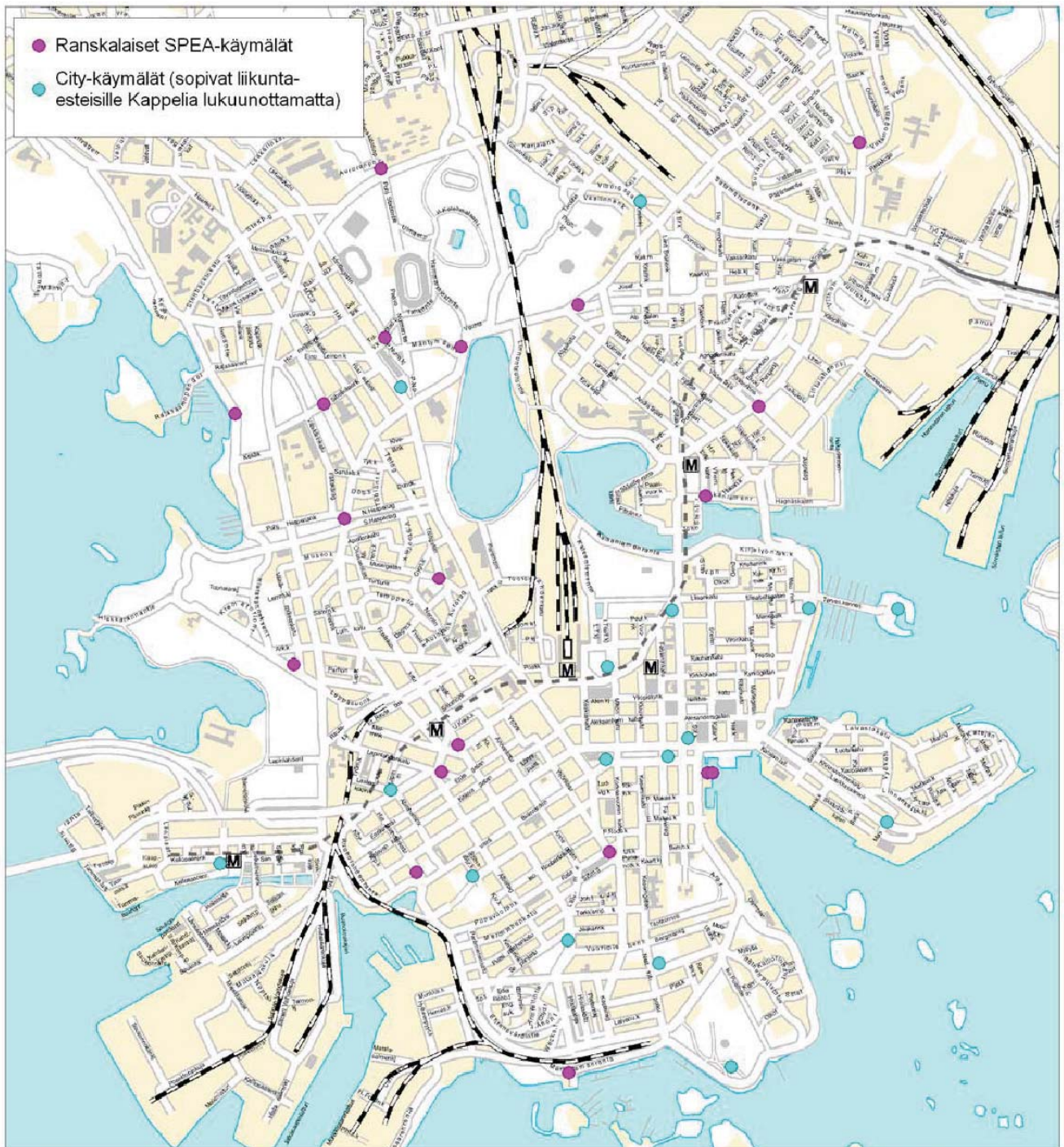
Varoitusalue kiveystä:	250 m <sup>2</sup>	à 200 € m <sup>2</sup>	50.000 €
Asfalttipäällystettä	500 m <sup>2</sup>	à 15 € m <sup>2</sup>	7.500 €
Kalliopintojen kohdat väyläksi:	20 m <sup>2</sup>		3.000 €
<u>Kustannukset eteläisissä kaupunginosissa yhteensä:</u>			<u>60.500 €</u>

Haagan, Kannelmäki-Kaarelan, Vuosaaren ja eteläisten kaupunginosien alueiden toimenpiteet yhteensä 352 000 €.

LIITE 2. Korottamattomien raitiotiepysäkkien sijainti eteläisten kaupunginosien alueella.



Liite 3. Yleisökäymälöiden sijainti eteläisten kaupunginosien alueella.



Liite 4. Helsingin Sanomat uutisoi kävelykierrroksesta 22.6.2005.

# KAUPUNKI

## Joka paikasta ei pääse, vaikka niin helposti luulisi

► Helsingin eteläosissa kartoitetaan liikkuksen esteettömyyttä

**Märkku Karumo**  
HELSINGIN SANOMAT

► Joulukoa Merikadun ja Laivurinkadun risteyksessä oli koulua vähän alle 20. Tustat-iltaopistävän auringonpaisteesta oli tarkoitus kävellä päiväyksi poikin Kauppatorille. Edessä oli siis helppo ja mukava kävely, mutta matkalla olikin murkia, kun sitä katsoi vammaisen ihmisen näkökulmasta.

Kävely kuului osana Helsingin eteläisten kaupunginosten esteettömyyskartoitukseen, jota rakennusvirasto ja Helsingin kaikille -projekti tekevät. Koko kaupunki kartoitetaan parin vuoden aikana. Suunnitelmien pohjalta vähennetään liikkuksen esteitä ja helpotetaan erityisesti vammaisten kulkeamista.

Konsulttina selvitystä tekevä Ulla-Kirsti Junntilla kuvasi edessä olevaa reittiä luonnolliseksi ja tärkeäksi jo sen varrella olevien palvelupisteidenkin vuoksi.

**Moti matkan alussa** Laivurinkadun linsteunalla oli testattavana historiallisista katukiveyksiä. Historialliset ja kühmeuraiset kivet olivat pyörätuolilla käytävälle Riitta Suurkuukalle ja Mari Rouskulle liian pahoja. Pyörätuolit siirtyivät puoleen reunan hiekkalle.

Ennen Eiran sairaalan joukko siirtyi kadun toisen puolen asfaltille. Sairaalan ovelle johtava ramppi todettiin jyrkäksi. Pyörätuolilla kelaavalla piti olla hyvät käsivoimat ja kestävätkä kämmenet.

"Olen käsitteiden suurkäyttäjä", Rousku sanoi. "Talvella kinto putoaa, kun pyörätuolimatkat lyhenevät."

JÄNNES HEIKKILÄ / H.S.



Maija Kõnkkõlõ tyõnsi Mari Rõuskun laivurinkadun jalkakõytõvõle.

Katukiveyksiä Rousku kertoi välttävänsä viimeiseen asti ja etsivänsä kiertoreittejä. "Routa nostaa kivan, ja jos paikalla on vielä raittiakiskoa, kulkeminen on todella hankalaa." Palmimassa tapahtuksessa tuolin etupyörät ovat juuttuneet kiskon rakoan.

**Tehtaankatu** osoittautui yllättävän mielisiksi ja parissa paikassa kulkemista haittasivat työmaat.

Raitiovaunu pääsee pysäkillle mukavasti, mutta bussilla tilanne on joskus toinen. "Bussi ei pääse pysäkillä aivan kadun reunaan, jos pysäköityjä autoja on kovin lähellä". Suurkuukka huomautti.

Huvilakadun risteyksessä jalkakäytävän reunakivet eivät ole suorassa kulmassa. "Näkövammaisen voi ottaa ylittessään kepin kanssa väärän suunnan", 1960-luvun lopulla näkönsä lähes kokonaan menettänyt Maija Kõnkkõlõ sanoi.

Kapeeninkadun jalkakäytävälle päästäkseen Rõuskun oli otettava vaihtu. "Tässä täytyy myös odotella ohikulkijoita, jotka eivät tilannetta välttäväntä ymmärrä."

Raitiovaunupysäkki vähän Neitsytpolusta itään on korkealla jalkakäytävän pinnasta. Se on Rõuskun kotiköven luona, ja hän tietää, että siinä on kaatunut näkeviään.

Pyhõn Henrikån kirkon luona on hankala risteyks. Siinä on korake, joka täytyy pyörätuolilla kiertää Tehtaankatua ylittäessä. Muukalaiskadun ylitys sujui Rõuskulle "toideon äärräjõllä". Vuorimehenkatua ylittäessä joutui kelaamaan hetken liikennettä vastaan.

**Laivasillankadulla** pyörätie on erotettu katukiviraidalla. Se on Kõnkkõlan mielestõ hyvä idea. Kivet toimivat myös opasaitana.

"Mutta roskikset eivät saisi olla tuolla tavalla kiinni koiteessa. Niihin voi törmätä. Päässiä taitaa olla, että mainosroskiksen kyljessä näkyy."

Matkan lopulla koettiin hyviä ja huonoja Kauppahallin päästi hyvän ja torillekin kotulaisesti Torin lantsosa Havas Amandan ympärillä painune-

**Kävõlijõiden reitti**



Görrõp / TKJ/HS

ne katukivineen ja raittiakiskoineen oli vaikeakulkuinen, mutta Polyjoisesplanadin ja Unioninkadun kulmasta Rõusku löysi lempikiveyksiensä, isot ja tasaiset laatat.