

Tasa-arvoista liikkumista

Esteettömyyskartoituksia Jyväskylässä

Nina Eskuri
Tiina Hattunen

Opinnäytetyö
Maaliskuu 2011

Sosiaalialan koulutusohjelma
Sosiaali-, terveys- ja liikunta-ala





Tekijä(t) ESKURI, Nina HATTUNEN, Tiina	Julkaisun laji Opinnäytetyö	Päivämäärä 14.03.2011
	Sivumäärä 31+12	Julkaisun kieli Suomi
	Luottamuksellisuus () saakka	Verkojulkaisulupa myönnetty (X)
Työn nimi Tasa-arvoista liikkumista – esteettömyyskartoituksia Jyväskylän keskustassa		
Koulutusohjelma Sosiaalialan koulutusohjelma		
Työn ohjaaja(t) HÄKKINEN, Sanna KOSKIMIES, Helena		
Toimeksiantaja(t) Jyväskylän Vammaisneuvosto		
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyömme tavoitteena oli koota tietoa fyysisestä esteettömyydestä. Menetelmänämme oli tehdä esteettömyyskartoituksia Jyväskylän keskustassa. Teimme esteettömyyskartoitukset kahdelle eri reitille, jotka toteutimme syksyn 2010 ja talven 2011 aikana. Kartoitimme reitit käyttäen Invalidiliitto ry:n julkaisemaa Rakennetun ympäristön esteettömyyskartoituslomaketta. (Invalidiliitto, 2009).</p> <p>Valitsimme kartoitettavat reitit yhteistyössä Jyväskylän Vammaisneuvoston kanssa. Reitit on valittu ajatellen Jyväskylään saapuvia matkailijoita ja niiden varrella on muun muassa hotelleja ja kauppakeskuksia. Kartoitettujen reittien on tarkoitus tulla osaksi suurempaa kokonaisuutta Vammaisneuvoston käytössä.</p> <p>Työtämme ohjasi myös ajatus vammaisten henkilöiden yhdenvertaisuudesta ja tasa-arvoisesta osallistumisesta. Työssämme käsittelemme fyysistä esteettömyyttä osallistumisen näkökulmasta.</p> <p>Työmme pääpaino oli reittien varsinaisilla kartoituksilla, jotka raportoimme ja analysoimme tähän opinnäytetyömme kirjalliseen osioon.</p>		
Avainsanat (asiasanat) Esteettömyys, rakennettu ympäristö, osallistuminen, yhdenvertaisuus, vammaisuus, tasa-arvo, saavutettavuus		
Muut tiedot		



Author(s) ESKURI, Nina HATTUNEN, Tiina	Type of publication Bachelor's Thesis	Date 14032111
	Pages 31+12	Language Finnish
	Confidential () Until	Permission for web publication (X)
Title Equal motion – surveys of a physical accessibility in downtown Jyväskylä		
Degree Programme Bachelor of social services		
Tutor(s) HÄKKINEN, Sanna KOSKIMIES, Helena		
Assigned by City of Jyväskylä's council for the disabled people		
Abstract <p>The goal of our thesis was to collect information about physical accessibility. Our method was to conduct accessibility surveys in the city centre of Jyväskylä. We made the surveys in two different routes during autumn 2010 and winter 2011. We made our surveys by using the Accessibility Survey Form of Built-up Environment published by the Finnish Association of People with Physical Disabilities.</p> <p>We chose the routes of our surveys in co-operation with the Jyväskylä Disability Council. The routes were chosen with the perspective of tourists coming to Jyväskylä and based on the fact that there are many hotels and shops on the routes. The Jyväskylä Disability Council is going to use the surveys later in their own projects.</p> <p>The equality of disabled persons and the right to participation were the most important aspects that led us through our thesis. We approached physical accessibility from the point of view of participation.</p> <p>The main focus of this work was on the surveys that were analyzed and reported in this thesis.</p>		
Keywords Accessibility, built-up environment, participation, equality, disability		
Miscellaneous		

SISÄLTÖ

KUVIOLUETTELO	1
1 KOHTI ESTEETTÖMYYYTTÄ.....	2
2 ESTEETTÖMYYS JA YHDENVERTAISUUS	4
2.1 Esteettömyys	4
2.2 Vammaisten henkilöiden yhdenvertaisuus.....	5
2.3 Fyysinen esteettömyys rakennetussa ympäristössä.....	6
3. TOIMINTAKYKY JA FYYSINEN ESTEETTÖMYYS.....	9
3.1 Liikkumisen ja toimimisen esteet.....	10
3.2 Näkeminen ja kuuleminen.....	11
4 ESTEETTÖMYYDEN KARTOITUSMENETELMÄ - ESKEH	12
5 ESTEETTÖMYYSKARTOITUS JYVÄSKYLÄN KESKUSTASSA	14
5.1 Esteettömyyskartoituksen tekeminen.....	14
5.2 Kartoitettavat reitit.....	16
6 KARTOITUSTEN RAPORTOINTI JA TULOSTEN ANALYSOINTI.....	19
6.1 Reitti A	19
6.2 Reitti B	22
6.3 Kehittämisideat	23
POHDINTA.....	25
KIITOKSET	26
LÄHTEET	27
LIITTEET	30

KUVIOLUETTELO

KUVIO 1 Reitti A.....	17
KUVIO 2 Reitti B.....	18
KUVIO 3 Pinta vaurioitunut.....	19
KUVIO 4 Voimakas pituuskaltevuus.....	20
KUVIO 5 Suojatiejärjestelyt, huomioi suojatiemerkin sijoitus.....	21
KUVIO 6 Vaarallinen pudotus.....	22
KUVIO 7 Opaste liuskaukselle talon seinässä.....	24

1 KOHTI ESTEETTÖMYYYTTÄ

Esteettömyys on laaja kokonaisuus, joka vaikuttaa jokaisen yksilön elämään täysivaltaisesti. Mahdollisuus harrastuksiin, tiedon ymmärtämiseen ja osallistumiseen koostuu useista tekijöistä. Asenteet vaikuttavat suurelta osin psyykkiseen ja sosiaaliseen näkökulmaan. Tunnenko minä olevani tervetullut ja tasavertainen suhteessa muihin? Herättääkö saapumiseni paikalle erityistä huomiota, vai sujuuko tilanne yhtä luonnollisesti, kuin kenen tahansa muun kohdalla? Toisaalta fyysinen esteettömyys vaikuttaa siihen, onko henkilön mahdollista päästä paikkoihin, joissa esimerkiksi ystävät tapaavat toisiaan.

Taloudellinen puoli koskettaa meistä suurinta osaa jossain elämänvaiheessa. Mahdollistaako varallisuuteni harrastuksen, vai joudunko jäämään pois taloudellisista syistä? Tiedon hankinnan ja käsittelemisen osuus on esteettömyyden kannalta myös merkittävä tekijä. Esimerkiksi näkökyvyn rajoitteet tekevät tiedon hankinnasta huomattavasti haastavampaa, kuin tavallisesti. Sanomalehtien lukeminen, tai Facebookin käyttö ei olekaan niin yksinkertaista, kuin voisi omien kokemusten pohjalta olettaa.

Esteettömyydessä on kyse jokaisen tasavertaisesta mahdollisuudesta liikkua, osallistua, vaikuttaa ja valita. Esteetön ympäristö mahdollistaa kaikkien kansalaisten sujuvan osallistumisen työntekoon, kulttuuriin ja opiskeluun. Lisäksi esteettömyydessä on kyse erilaisten palveluiden saatavuudesta ja niiden saavutettavuudesta sekä tuotteiden ja rakennusten käytettävyydestä. (Vammaispoliittinen ohjelma 2010.)

Esteettömyys nivoutuukin usein luontevasti sekä turvallisuus- että toimivuuskysymysten kanssa. Esteettömyyden tulisi olla mukava jo yhteiskuntarakentamisen kaavoitus- ja suunnitteluvaiheessa. Esteetöntä ympäristöä ei tarvitse toteuttaa jonkun erityisryhmän vuoksi vaan sillä tavoin saadaan kaikille toimiva elinympäristö. (Rakennetun ympäristön esteettömyyskartoitus 2009, 11.)

Invalidiliiton julkaisussa Esteettömyysopas (2009) on esteettömyys käsitettä pohdittu monesta näkökulmasta. Sana on määritelty kattamaan lähinnä fyysinen esteettömyys, koska siten se yleisemmin myös ajatellaan. Esteettömyys sanan

rinnalla oppaassa käytetään sanaa saavutettavuus, koska näin voidaan puhua kattavasti kaikesta esteettömyyteen liittyvästä. Työssämme pääpaino on rakennetun ympäristön fyysisellä esteettömyydellä, eikä kartoituksissa käyttämämme mittari kata esteettömyyden sosiaalista, taloudellista tai henkistä puolta.

Jyväskylän vammaisneuvosto antoi meille toimeksiannon noin vuosi sitten lähteä kartoittamaan Jyväskylän keskustan esteettömyyttä annettujen reittien kautta. Vaikka kyseessä on fyysisen esteettömyyden kartoittaminen, halusimme silti nostaa raportissamme esteettömyyden muutkin osa-alueet esille sekä ennen kaikkea yhdenvertaisuuden merkityksen.

Teoriaosuuden jälkeen raportoimme ja analysoimme kartoittamamme reitit. Liitteisiin olemme tehneet koonnin reiteistä käyttämällä Esteettömyyden kartoitusmenetelmä – ESKEHin (Invalidiliitto 2009) lomakkeita.

2 ESTEETTÖMYYS JA YHDENVERTAISUUS

Vaikka keskitymme työssämme korostamaan fyysisen esteettömyyden merkitystä, ei se vähennä muiden esteettömyyden muotojen merkitystä tai arvoa. Mielestämme esteettömyyden perustana on ihmisten välinen yhdenvertaisuus ja tasa-arvo. Lainsäädännöllä on pyritty turvaamaan ja edistämään vammaisten henkilöiden asemaa positiivisin toimenpitein ja täten estämään syrjintää kaikissa sen muodoissa. (Ahtela, Bruun, Koskinen, Nummijärvi & Saloheimo 2006, 196.)

2.1 Esteettömyys

Esteettömyys mielletään arkikielessä usein tarkoittavan vain fyysistä esteettömyyttä. Fyysinen esteettömyys on mitattavissa olevia asioita, kuten esimerkiksi tasoeroja, luiskien kaltevuuksia tai vaikkapa ovien leveyksiä (esim. Pesola 2009). Aivan yhtä tärkeitä ovat myös muut esteettömyyden muodot. Kuinka yksilö otetaan vastaan, miten häneen suhtaudutaan, onko hänen osallistumisensa mahdollistettu taloudellisesti, ovat ainoastaan muutamia esimerkkejä esteettömyyden toimivuudesta. Esteettömyys tulee koskettamaan meitä kaikkia jossain elämän vaiheessa, emme vain tule kiinnittäneeksi huomiota siihen, ennen kuin joudumme syystä tai toisesta kokemaan ympäröivän maailmamme esteellisyyden.

Esteettömyydessä on kyse jokaisen tasavertaisesta mahdollisuudesta liikkua, osallistua, vaikuttaa ja valita. Esteetön ympäristö mahdollistaa kaikkien kansalaisten sujuvan osallistumisen työntekoon, kulttuuriin ja opiskeluun. Lisäksi esteettömyydessä on kyse erilaisten palveluiden saatavuudesta ja niiden saavutettavuudesta sekä tuotteiden ja rakennusten käytettävyydestä. (Vammaispoliittinen ohjelma 2010.)

2.2 Vammaisten henkilöiden yhdenvertaisuus

Suomi on sitoutunut edistämään yhdenvertaista ja kaikille avointa yhteiskuntaa olemalla jäsenmaana YK:ssa, Euroopan unionissa ja Euroopan neuvostossa (Suomen vammaispoliittinen ohjelma 2010,13). Suomen perustuslaissa kielletään vammaisten henkilöiden syrjintä.

Ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella.

(L 11.6.1999/731 6§)

Edellä mainittu syrjintäkielto löytyy myös vuonna 2004 voimaantulleesta yhdenvertaisuuslaista, jonka tarkoituksena on edistää ja turvata yhdenvertaisuuden toteutumista. (L 20.1.2004/21.)

Yhdenvertaisuuden idea tuntuu yksinkertaiselta ja helpolta toteuttaa käytännössä. Tästä huolimatta syrjintä ja epätasa-arvoinen kohtelu ovat kuitenkin osa monen arkipäivää; esimerkiksi joku ei löydä tarvitsemaansa tietoa internet-sivustoilta vaikeaselkoisen kielen vuoksi, luiskauksen puute estää toisen pääsyn kohteeseen tai jokin tapahtuma voi tulla liian kalliiksi avustajaa tarvitsevalla.

Yhdenvertaisuuden ohella liikkumisvapaus on yksi tärkeimmistä vammaisten perusoikeuksista (Ahtela ym. 2006, 196). Perustuslaissa määritellään yksilön vapaus liikkua (L 11.6.1997/731 9§). Julkisella vallalla on perustuslain 22 §:n mukaan perusoikeuksien turvaamisvelvollisuus. Liikkumisvapauden turvaaminen velvoittaa kuntia ja valtiota mahdollistamaan vammaisen henkilön liikkuminen erilaisissa ympäristöissä. Vammaisten oikeudet on otettava huomioon esimerkiksi rakennetun ympäristön suunnittelussa ja toteutuksessa. (Hallberg, Karapuu, Schein, Tuori & Viljanen. 1999, 300 – 301.)

Sosiaali- ja terveysministeriö julkaisi vuonna 2010 Suomen vammaispoliittisen ohjelman 2010–2015. Ohjelman tarkoituksena oli koota yhteen tämän hetken vammaispoliittiset haasteet ja epäkohdat sekä viiden vuoden aikana toteutettavat toimenpiteet. Ohjelmassa on 14 eri vammaispoliittista sisältöaluetta, joissa yhteensä 122 konkreettista toimenpidettä epäkohtien poistamiseksi tai lieventämiseksi. (Vammaispoliittinen ohjelma 2010, 3 – 4.) Työhömmme liittyvät toimenpiteet, joilla pyritään vahvistamaan laaja-alaisesti yhteiskunnan esteettömyyttä.

Suomi on lisäksi allekirjoittanut vuonna 2007 YK:n vammaisten henkilöiden koskevan sopimuksen (Suomen vammaispoliittinen ohjelma 2010, 14). Sopimuksen tarkoituksena on taata ja turvata vammaisille henkilöille yhtäläiset ihmisoikeudet kuin muillekin ja kieltää syrjintä. Sopimuksen 3. artiklassa on esitetty periaatteita, joita sopimuksella halutaan saavuttaa. Meitä eniten koskettaa periaate *accessibility* eli esteettömyys tai saavutettavuus. 9. artiklassa veloitetaan allekirjoittaneita valtioita takaamaan fyysisen ympäristön, liikenteen, tiedon ja kommunikaation sekä palveluiden esteettömyyden kansalaisen asuinpaikasta riippumatta. (Convention on the Rights of Persons with Disabilities and Optional Protocol.)

Suomi ei ole vielä ratifioinut YK:n vammaisia henkilöitä koskevaa sopimusta, sillä lainsäädännössämme tarvittavat muutokset ovat vasta valmisteilla (Vammaispoliittinen ohjelma 2010, 14).

2.3 Fyysinen esteettömyys rakennetussa ympäristössä

Esteettömän rakentamisen ja ympäristön tarkoituksena on edistää kaikkien kansalaisten yhdenvertaisuutta ja ehkäistä yhteiskunnan välillistä syrjivyyttä. Vammaispoliittisessa ohjelmassa 2010–2015 (2010, 37 – 41) on esitelty yhteensä kahdeksan (8) eri toimenpidettä, joille on määritelty kullekin muun muassa vastuussa oleva ministeriö sekä toteutusaikataulu. Toimenpiteiden tarkoituksena on edistää rakennetun ympäristön esteettömyyttä sekä uudisrakentamisessa että korjausrakentamisessa.

Toimenpiteinä mainitaan muun muassa lainsäädännön kehittämistä kaikille sopivan suunnittelun (*eng. design for all*) mukaiseksi niin uudisrakentamisessa kuin korjausrakentamisessa sekä yhdenmukaistaa esteettömyystulkintoja lainsäädännön tavoitteiden mukaisiksi. Tavoitteena on myös korjata esteelliset julkiset toimitilat, edistää esteettömyyskartoitusten kehittämistä ja käyttöä sekä varmistaa hankittavien toimitilojen esteettömyys. (Vammaispoliittinen ohjelma 2010, 39 – 41.)

Fyysinen esteettömyys liittyy ympäristöön, jossa me kaikki elämme. Esteettömiä voivat olla yksittäiset rakennukset, reitit tai muut tilat. Ympäristö tai tila on esteetön, kun se on käyttäjilleen helppo, turvallinen ja miellyttävä toimia. Lisäksi tilojen ja niiden sisältämien palveluiden ja toimintojen on oltava loogisia ja helposti käytettäviä. Rakennusten kohdalla esteettömyys toteutuu, kun niiden kaikkiin tiloihin on helppo päästä. Esteettömyydestä puhuttaessa tila, rakennus tai reitti ei voi olla esteetön vain tietylle käyttäjäryhmälle, vaan sen tulee palvella kaikkia käyttäjiä yhtäläisesti. (Pesola 2009, 2.)

Esteettömyyttä määrittelevät erilaiset kriteerit. Rakentamismääräykset ja ohjeet määrittävät, mikä on riittävän esteetöntä ja mikä taas ei. Lisäksi erilaiset tahot ovat yhteistyössä määritelleet esteettömyydelle lisää kriteerejä virallisten määräysten lisäksi. (Mts. 2.)

Ideaalitalanteessa esteettömyys huomioidaan jo ennen rakentamista, kaavoitusvaiheessa. Näin lähtökohdat esteettömyyttä tukevalle toteutukselle saadaan luotua jo alkuvaiheessa. Pesolan (2009, 3) mukaan tärkeä osa esteettömyyttä on sijainti, joten kaavoitusvaiheessa voidaan vaikuttaa jopa koko kaupungin rakenteeseen.

Rakennussuunnitteluvaiheessa tulevat yleensä ensimmäisenä eteen mitoituksiin liittyvät kysymykset. Pesola (2009, 4) pitää hyvänä lähtökohtana pyörätuolimitoitusta, mutta on otettava huomioon, että esimerkiksi rollaattoria tai sähköpyörätuolia käyttävää henkilöä samat tilat eivät välttämättä palvele ollenkaan yhtä hyvin. Määräykset määrittävät minimin, mutta parempaa ei koskaan kielletä tekemästä.

Esteettömyys rakennusvaiheessa edellyttää ehdottomasti, että työmaalla noudatetaan suunnitelmaa mahdollisimman tarkasti. Vähintään yhtä tärkeää on ymmärtää ja sisäistää suunnitelmien tavoitteet ja tehtyjen valintojen merkitys. Huolimattomuudella tai ajattelemattomuudella voidaan pilata hyvinkin suunnitelma, vaikkei se tahallinen teko olisikaan. (Mts. 5.)

Fyysisestä esteettömyydestä puhuttaessa on pitkälti kyse myös turvallisuudesta. Tukikaiteiden, valaistuksen ja opastuksen merkitys kasvaa, kun käyttäjällä on erilaisia haasteita esimerkiksi liikkumisessaan tai näkökyvyssään. Suuri osa turvallisuudesta koostuu myös valituista materiaaleista, kuten lattian tai jalkakäytävän pinnasta tai vaikkapa vaihtoehdoksi portaille rakennetun luiskan rakennusmateriaali. (Pesola 2009, 6 – 7).

Mainitsemamme Design for all on eurooppalainen käsite, joka tarkoittaa ympäristön, tuotteiden ja palveluiden käytettävyyden sekä esteettömyyden ja saavutettavuuden edistämistä kaikille käyttäjille. Saavutettava ja esteetön ympäristö palvelee DfA:n periaatteiden mukaan kaikkia käyttäjiä ja parantaa kansalaisten elämänlaatua. (DfA-tieto.)

Rakennetun ympäristön esteettömyyttä säätelee pitkälti Suomen lainsäädäntö. Lakien ja säädösten tarkoituksena ei ole vaikeuttaa uudisrakennusta tai peruskorjauksia, vaan edesauttaa kaikille soveltuvan ympäristön rakentamista.

Maankäyttö- ja rakennuslain (L 5.2.1999/132 1§) tavoitteena on edistää yhdenvertaisuutta ohjaamalla alueiden käyttöä ja rakentamista kaikille hyvän elinympäristön mukaiseksi. Lain 5 §:ssä säädetään alueiden suunnittelun tavoitteeksi *edistää turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luominen.*

3. TOIMINTAKYKY JA FYYSINEN ESTEETTÖMYYS

Vammaisuuden määrittelystä ja määrittelyn tarpeellisuudesta keskustellaan nykypäivänä paljon. Työssämme käsittelemme vammaisuutta siitä näkökulmasta, kuinka se vaikuttaa henkilön fyysiseen toimintakykyyn ja näin ollen linkittyy fyysisen esteettömyyden teemaan.

Vammaisiin henkilöihin kuuluvat ne, joilla on sellainen pitkäaikainen ruumiillinen, henkinen, älyllinen tai aisteihin liittyvä vamma, jonka vuorovaikutus erilaisten esteiden kanssa voi estää heidän täysimääräisen ja tehokkaan osallistumisensa yhteiskuntaan yhdenvertaisesti muiden kanssa.

(YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista, artikla 1)

Kansainvälinen luokitus ICF (International Classification of functioning, Disability and Health) luokittelee ihmisen toimintakyvyn ja sen rajoitteet. Luokituksen yhtenä tavoitteena on luoda yhteinen toimintakyvykieli, joka selkiyttää kommunikointia ja yhteistyötä eri ammattikuntien, toimialojen ja hallinnonalojen välillä. Luokituksen tarkoituksena on toimia kansainvälisenä standardina, jolla koko väestön osallistumista ja suoriutumista voidaan kuvata eri elämänalueilla. (Manninen & Pihko 242 – 243.)

Luokitus on kaksiosainen, jossa molemmissa on kaksi eri osa-aluetta. Osa 1 pitää sisällään henkilön toimintakyvyn ja toimintarajoitteen arvioinnin eli *kehon toiminnot ja ruumiin rakenteet* sekä *suoritukset ja osallistuminen*. Toisessa osassa on henkilön elämänpiiriin kuuluvat *tilannetekijät, ympäristötekijät ja yksilötekijät*. *Ympäristötekijät* tarkoittaa fyysistä ja sosiaalista ympäristöä sekä asenneympäristöä, jossa henkilöt asuvat. (Toimintakyvyn arviointi.)

Länsimäisen vammaisuuden historian voidaan sanoa olleen hyljeksinnän, sorron ja syrjinnän historiaa (Vehmas 2005, 75). Nykypäivänä käsitys vammaisuudesta ja vammaisista henkilöistä on muuttunut positiivisemmaksi. Vammaiset henkilöt

nähdään jo osana yhteiskuntaa ja heidän oikeuksistaan tasa-arvoiseen osallistumiseen puhutaan paljon. Yhdenvertaisuus on yksi keskeisimpiä ajatuksia puhuttaessa palveluista ja niiden toteuttamisesta. (Vammaispoliittinen ohjelma 2010, 11 – 15.)

Esteettömyyden näkökulmasta kehitettävää asenteissa ja tietämyksessä on vielä paljon. Esteettömyys sanana käsitetään usein vieläkin jollain tavalla negatiiviseksi (Pesola 2009, 1). Myöskään esteettömyyden ja esteettisyyden kulkemista käsi kädessä ei aina ymmärretä. Yleinen ajatusmaailma on mielestämme kuitenkin kehittynyt positiiviseen suuntaan tiedon määrän lisääntyttyä. Esteettömyyden merkitys ymmärretään jo enemmän kaikkia yhteiskunnan jäseniä hyödyttävänä ilmiönä. Asenteisiin esteettömyyttä kohtaan vaikuttaa usein mielikuva tai käsitys isoista kustannuksista sekä valtavista muutoksista ja remonteista.

Rakennusasetusten ja määräysten muuttuessa vuosikymmenten aikana on tasa-arvo liikkumisen ja osallistumisen näkökulmasta parantunut vaihteittain. Vammaisten henkilöiden oma aktiivisuus ja järjestäytyminen ovat vaikuttaneet asenteisiin ratkaisevasti ja näin ollen myös poliittinen tahto asioiden muuttamiseksi ja kehittämiseksi on herännyt. (Esteetön ympäristö on ihmisoikeus.)

3.1 Liikkumisen ja toimimisen esteet

Suunnittelun ja rakentamisen näkökulmasta liikuntaesteen syyn tai alkuperän määrittely ei ole tarpeellista. Liikuntaeste voi johtua iän, vamman tai sairauden tuomasta toiminta- tai liikuntakyvyn rajoitteesta. (Esteetön rakennus ja ympäristö 2007, 9.)

Toimimiseste voi liikkumisesteen lisäksi johtua muun muassa kommunikointiin, suunnistautumiseen, näkemiseen tai kuulemiseen liittyvistä pulmista tai rajoitteista (Esteetön rakennus ja ympäristö 2007, 8). Keskeisintä työssämme on kiinnittää huomiota siihen, kuinka ympäristö vastaa liikunta- ja toimintaesteisten henkilöiden kohtaamiin haasteisiin.

Liikunta- ja toimintaesteisen henkilöstä voi tehdä myös liikkuminen esimerkiksi lastenvaunujen tai raskaiden kantamusten kanssa. Liikunta- ja toimintaesteiden ei tarvitse myöskään olla pysyvä haitta tai vamma, nostaakseen esille esteettömän ympäristön merkityksen. Ongelmat ja haasteet rakennetussa ympäristössä ovat henkilöille samat, johtuipa liikuntaesteisyys mistä syystä tahansa. (Mts. 8.)

3.2 Näkeminen ja kuuleminen

Oman haasteensa liikkumiseen ja yhteiskunnassa toimimiseen tuovat näköön tai kuuloon liittyvät ongelmat. Esimerkiksi näkövammaisen henkilön turvallinen liikkuminen edellyttää selkeitä ja johdonmukaisia opasteita, putoamis- ja kompastumisvaaran estämistä, sekä erilaisten tilojen helppoa hahmotettavuutta. Huomiota on kiinnitettävä myös tilojen ja ympäristön akustiikkaan, koska näkökyvyn ollessa rajoittunut tai jopa sen puuttuminen kokonaan lisäävät huomattavasti kuuloaistin käytön merkitystä. Valaistuksen merkitys nousee selkeästi esille, kun jäljellä olevaa näkökykyä pyritään hyödyntämään mahdollisimman tehokkaasti. (Esteetön rakennus ja ympäristö 2007, 8.)

Kuulemiseen liittyvien pulmien ja haasteiden kannalta merkittävää on ympäristön melutaso. Häiriöäänet, kaiku ja ylimääräinen taustamelu vaikeuttavat ääniopasteiden kuulemista. Rakennetussa ympäristössä huomio kiinnittyy myös tilanteisiin sopiviin tiedotus- ja yhteydenpitojärjestelmiin. Lisäksi sisätiloissa induktiosilmukan olemassaolo ja sen toimivuus ovat keskeisiä asioita tämän käyttäjäryhmän kannalta. (Rakennustieto 2007, 8.)

4 ESTEETTÖMYYDEN KARTOITUSMENETELMÄ - ESKEH

Käyttämämme kartoitusmenetelmä on Invalidiliitto ry:n kehittämä Rakennetun ympäristön esteettömyyden kartoitusmenetelmä (2009). ESKEH-projektin aikana kehitettiin kartoituslomakkeet ja kriteerit sekä opas kartoituksen suorittamiseen. Kaksivuotisen projektin aikana luotiin kattava ja vertailukelpoinen menetelmä, jonka periaatteena on tarkastella esteettömyyttä mahdollisimman monen erilaisen käyttäjän silmin. Projektin aikana tuotettiin kartoituslomakkeet niin julkisten rakennusten kuin katu- ja viheralueiden kartoittamiseen. (Esteettömyyden arviointimenetelmän ja kartoituslomakkeen kehittäminen – ESKEH-projekti).

Kartoituskriteerit muodostuvat Suomen rakentamismääräysten lisäksi eri tahojen omista esteettömyysohjeista ja suosituksista. (Rakennetun ympäristön esteettömyyskartoitus 2009, 9.) Projektin yhteistyötahoja oli muun muassa Helsingin kaikille-projekti, Kynnys ry, Kuuloliitto ry, Rullaten ry sekä Näkövammaisten keskusliitto ry (Esteettömyyden arviointimenetelmän ja kartoituslomakkeen kehittäminen – ESKEH-projekti).

Projektin aikana tuotettiin opas kartoituksen tilaajalle ja toteuttajalle. Oppaassa on ohjeet kartoituksen tekijälle sekä tietoa ja ohjeita kartoituksen tilaajalle. Suoritusohjeessa kerrotaan, mitä kartoituksella mitataan ja arvioidaan, selkeästi yksi osio kerrallaan runsaan kuvituksen kera. (Esteettömyyden arviointimenetelmän ja kartoituslomakkeen kehittäminen – ESKEH-projekti) Liitteissä on lisäksi esitelty rakennetun ympäristön esteettömyyteen vaikuttavat lait, oppaassa käytettyjen käsitteiden sanasto sekä mittausohjetaulukko.

Omassa työssämme käytimme katu- ja viheralueiden kartoituslomakkeita, jotka löytyvät liitteistä (1 SUOJATIE JA JALKAKÄYTÄVÄT, 2 KÄVELYKATU JA AUKIO, 5 PUISTOKÄYTÄVÄ JA LEVÄHDYSPAIKKA). Lomakkeet ovat Excel-taulukkomuodossa, joita voidaan täyttää joko suoraan tietokoneelle tai kuten meidän tapauksessamme, tulostimme ne ja täytimme käsin. Teimme yhteenvedon

kartoituksistamme lomakepohjille, jotka löytyvät liitteistä. Kartoitimme koko reitin yhdelle lomakkeelle, joten tulokset ovat keskiarvoja.

5 ESTEETTÖMYYSKARTOITUS JYVÄSKYLÄN KESKUSTASSA

Yksilöiden mahdollisuus yhdenvertaiseen osallistumiseen ohjasi työtämme niin kirjoittaessamme teoriaa kuin tehdessämme kartoituksia. Työssämme tarkastelimme osallistumista juuri fyysisen esteettömyyden näkökulmasta. Odotimme löytävämme kartoitettavista kohteista niin kehittämistä vaativia kuin hyvin toimivia toteutuksia. Mielestämme kaikille käyttäjäryhmille ideaalista toimintaympäristöä on mahdotonta luoda. Kuitenkin jokaiselle yhteiskunnan jäsenelle tulisi taata yhdenvertainen mahdollisuus osallistua ja toimia ympäristössään niin itsenäisesti, kuin yksilön toimintakyvyn puitteissa on mahdollista.

5.1 Esteettömyyskartoituksen tekeminen

Lähtiessämme miettimään opinnäytetyöhömme tulevia kartoituskohteita punnitsimme niin omia resurssjamme, mahdollisia lupa-asioita kuin ennen kaikkea yhteistyökumppaneittemme toivomuksia. Halusimme tehdä kartoituksen, josta olisi käytännön hyötyä työme tilaajalle. Valitsimme yhdessä Jyväskylän Vammaisneuvoston kanssa Jyväskylän keskustasta kaksi eri reittiä, joita ajattelimme matkailijoiden käyttävän. Reittien varrella on esimerkiksi hotelleja ja ravintoloita sekä kävelykatu, jossa suurin osa ydinkeskustan liikkeistä sijaitsee. Toimeksiantoomme ei kuitenkaan kuulunut kohteiden kartoitus, mutta kiinnitimme kuitenkin huomioita joidenkin liikkeiden sisäänkäyntiin kävelykadulta.

Reittien valinnan jälkeen seuraava tehtävämme oli löytää kartoitukseen tarvitsemamme välineet. Alun perin oli tarkoituksena, että saisimme tarvitsemamme mittausvälineet koululta, mutta tietokatkosten vuoksi jouduimme etsimään niitä muilta tahoilta. Onneksemme yhteistyökumppaniltamme saimme kaikki tarvittavat välineet ja pystyimme aloittamaan kartoitukset.

Käytimme työvälineinä:

- Lasermitta. Mittasimme lasermitalla kaikki etäisyydet, totesimme lasermitan helpommaksi käyttää kuin perinteisen rullamitan.
 - Kaltevuusmitta. Mitan avulla selvitimme kulkuväylien pituus- ja syvyysskaltevuuksia.
 - Lux-mittari. Lux-mittarilla mittasimme katuvalojen valaistuksen voimakkuutta sekä havainnoimme valaistuksen riittävyttä.
 - Desibeli-mittari. Mittasimme ääniopasteiden voimakkuutta.
 - Digitaalikamera. Kuvasimme reittien varrella nousseita huomionarvoisia seikkoja, kuten onnistuneita ratkaisuja (kuvio 7) sekä myös kohteita, jotka ovat suorastaan vaarallisia. (kuvio 4) Kuvat löytyvät luvusta 6
- KARTOITUSTEN RAPORTOINTI JA TULOSTEN ANALYSOINTI.
- Omat havainnot. Edellä mainittujen välineiden lisäksi tärkein ja luotettavin työvälineemme olivat omat silmämme ja korvamme.

Teimme opinnäytetyöhömme tulevat kartoitukset pääosin loppusyksystä ja alkutalvesta 2010 sekä viimeisimpänä mittasimme äänitasot ja valoisuudet tammikuussa 2011. Käytännössä teimme siis mittauksia kahden eri vuodenajan aikana, mikä kokonaisuuden hahmottamisen kannalta osoittautui hyväksi ratkaisuksi. Eri vuodenajat aiheuttavat omat haasteensa esimerkiksi kulkuväylien suunnittelulle ja niiden talvikunnossapidolle. Suojatie, josta alkutalvesta pystyi kulkemaan vaikeuksista, oli lumimassan tultua mahdoton kulkea pyörätuolilla tai lastenvaunujen kanssa.

Suurimpia vaikeuksia aiheuttivat meidän opiskelijoiden aikataulujen yhteensovittaminen, mutta ennen kaikkea alati muuttuva sää. Kartoitukset oli huomattavasti miellyttävämpi tehdä ilman ollessa muutaman asteen plussan puolella kuin joulukuun alun pikkupakkasissa pohjoistuulen vietävänä.

Oman haasteensa toi myös vähäinen kartoituskokemuksemme.

Yhteistyökumppanimme kautta saimme konsultaatiota Invalidiliiton kouluttamalta rakennetun ympäristön esteettömyyskartoittajalta, jonka neuvot ja niksit tulivat tarpeeseen. Tapasimme koko projektin aikana kaksi kertaa, joten vastuu kartoituksista oli täysin meillä opiskelijoilla.

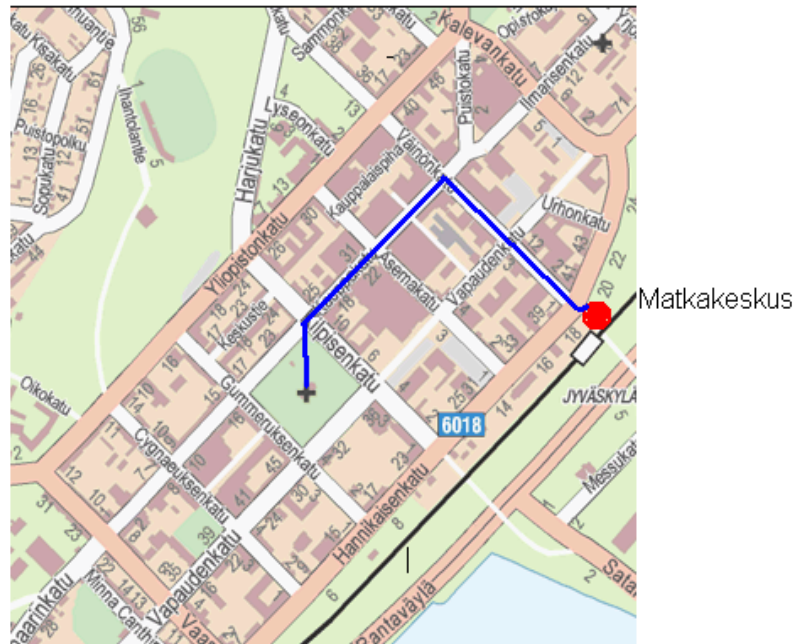
Ensimmäiset kartoituskertamme menivät tutustuessa mittausvälineisiin ja itse reittiin. Kesti aikansa ennen kuin opimme jakamaan selkeät tehtävät keskenämme. Muutaman kartoituskerran jälkeen toimimme sujuvasti työparina, toinen mittasi ja toinen kirjasi ja kuvasi kohteita. Kartoitimme reittejä yksi korttelinväli ja kadunpuolikas kerrallaan. Aikaa yhden korttelinvälin kartoittamiseen meni noin tunti.

Kirjasimme joka kartoituskerta havaintomme ESKEH:in lomakkeisiin (ESKEH-projekti (Esteettömyyden arviointimenetelmän ja kartoituslomakkeen kehittäminen), liitteet), joista sitten siirsimme tiedot tietokoneelle jälkeinpäin. Meille ehdotettiin kannettavan tietokoneen käyttöä, mutta suosimme perinteisempää menetelmää tekemällä muistiinpanot käsin.

5.2 Kartoitettavat reitit

Ensimmäinen reittimme lähtee Matkakeskuksen etuovilta ylös Väinönkatua aina Kauppakadulle eli kävelykadulle saakka. Kävelykatua pitkin jatketaan kaupungin kirkon portaille saakka. Tälle reitille mahtui useampikin suojatie, eräs jopa vaaralliseksi luokiteltava tasoero, mutta myös onnistuneita ratkaisuja kaupunkiympäristön rajoitteet ja mahdollisuudet huomioiden.

Valitsimme tämän reitin, koska suurin osa reitistä on kävelykatua. Kävelykadun varrella on paljon eri kauppia ja esimerkiksi yksi hotelli. Kartoittaessamme reitin kaupungin kirkolle asti saimme myös puistoalueen osaksi kartoitustamme.



KUVIO 1 Reitti A
(GT-reittikartta SuomiPro, muokattu)

Toinen reittimme lähtee niin ikään Matkakeskuksesta Hannikaisenkatua pitkin nousten ylös Asemakadua kävelykadulle, eli Kompassille, saakka. Tämän reitin valitsimme reitin varrella olevan hotellin vuoksi, joka on lähinnä Matkakeskusta ja todennäköinen majoittumispaikka.

Tehdessämme kartoituksia toinen puoli Asemakadusta oli remontissa Vapaudenkadulta Kävelykadulle asti. Näin ollen kartoitimme vain oikean puolen katu Matkakeskuksesta katsottuna.



KUVIO 2 Reitti B
(GT-reittikartta SuomiPro, muokattu)

6 KARTOITUSTEN RAPORTOINTI JA TULOSTEN ANALYSOINTI

Kuten edellisessäkin luvussa, raportoimme ja analysoimme mittaustuloksia reitti kerrallaan. Ei ole tarkoituksenmukaista raportoida jokaista yksittäistä mittaustulosta, vaan tässä tapauksessa reitin käytettävyys muodostuu kokonaisuuden toimivuudesta (Pamilo 2011). Seuraavissa kappaleissa raportoimme reittien löydöksiä sekä kerromme niihin mahdollisia kehittämisideoita.

6.1 Reitti A

Kulkuväylät ja pinnat

Kulkuväylien pintamateriaali on asfalttia, joka ei varsinkaan syksyn kosteissa ilmoissa rajautunut selkeästi ympäristöstä. Asfaltti on pintamateriaalina kova, tasainen ja märkänäkin luistamaton. Osittain kulkuväylän pinta oli vaurioitunut, siinä oli kuoppia ja myös epätasaisuuksia havaittiin muun muassa maan routimisesta johtuen sekä sadevesikaivon kansien sijainnista kulkupintaa alempana.



KUVIO 3 Pinta vaurioitunut

Kävelykadulla pinta on kivilaattaa, joka lämmitetään Väinökadulta Kilpisenkadulle. Laatta on asfaltin tavoin toimiva ratkaisu pintamateriaalina. Kirkkopuistossa kulkuväylien pintamateriaalina on hiekka. Kuivana hiekka on tasainen ja kova alusta, mutta syyssateiden myötä maa pehmeni vaikeuttaen näin esimerkiksi pyörätuolilla liikkujia. Punertava hiekka rajautuu selkeämmin ympäristöstä kuin tumma, märkä asfaltti.

Pituuskaltevuus reitin varrella vaihtelee reilusti, johtuen alueen korkeuseroista ja pinnanmuodoista. Varsinkin Väinökadun alkupäässä pituuskaltevuus on yli sallitun 8 %. Kulkuväylien tulisi olla loivia, jotta pyörätuolin käyttäjän oli mahdollista liikkua ilman mahtavia käsivoimia. (Rakennetun ympäristön esteettömyyskartoitus 2009, 42.) Huomattavia kaltevuuksia ei sivuttaissuunnassa löytynyt. Kulkuväylien vapaa korkeus oli koko reitillä yli 2,2 metriä.



KUVIO 4 Voimakas pituuskaltevuus.

Opaslaatat, varoitusalueet ja erotteluraidat

Kävelykadulla on käytetty opaslaattoja, jotka tosin ovat epäjohdonmukaisia. Ideana tämä on ollut hyvä, mutta haasteena on varsinkin kesäaikaan ravintoloiden terrassien ilmestyminen katukuvaan katkaisten ohjausraidan reitin. Yksikään ohjausraita ei esimerkiksi ohjaa kävelykadun kauppoihin. Kävelykadun sadevesikourut on onnistuttu sijoittamaan huomaamattomasti osaksi kävelykadun pintaa.

Kalusteet

Kävelykadulla on muutamia levähdyspaikkoja, jotka erottuivat ympäristöstään melko hyvin. Osassa istuimista on selkänojat, mutta ei läheskään kaikissa. Kaikki alueella olleet istuimet ovat samalla korkeudelle, tosin Kompassilla olevia portaita käytetään paljon levähdyspaikkana. Kirkkopuiston levähdyspaikat on sijoitettu kulkuväylän viereen jättäen kulkureitin vapaaksi. Kaikissa istuimissa on selkänojat.

Suojatiet

Reitille mahtuu useita suojatiejärjestelyitä. Annamme tässä yleiskatsauksen erilaisista suojatieratkaisuista. Hannikaisenkadun ylittävissä suojateissa on ääniopastus, liikennevalot painonapilla varustettuna sekä keskisaareke. Reitillä muilla suojateilla näitä ei ole. Kaikilla suojateilla on suojatiemerkki, eräissä vain melko huonossa paikassa. Suurelta osin suojateilla on käytetty luiskareunakiviä, mutta valitettavasti osassa suojateita reunakiven kaltevuus on hieman liian jyrkkä. Suojatiemerkinnot tien pinnassa ovat selkeitä ja kriteerien mukaisia.



KUVIO 5 Suojatiejärjestelyt, huomioi suojatiemerkinnot sijoitus.

Valaistus

Valaistus koko reitin varrella on heikko. Ajoradan valaistus sekä liiketilojen valot ovat ainoita kevyenliikenteenväylän valonlähde Matkakeskukselta Kauppakadulle. Kauppakadulla valaisimet ovat tasaisin välimatkoin sijoitettuja, mutta valoteholtaan heikkoja. Yksi valaisin ei mittausten aikana toiminut Kävelykadulla. Liiketilojen valot toivat jonkin verran kaivattua lisävalaistusta. Kirkkopuistossa valaisimet ovat myös säännöllisin välimatkoin sijoitettuja ja samalla puolella kulkureittiä. Valoteho on tälläkin kulkureitillä erittäin heikko.

Muuta huomioitavaa

Vaarallisin kohta reitillä on Väinönkadulla sijaitseva pudotus, jota ei ollut merkattu mitenkään. Rinteestä laskeudutaan alla olevalle parkkipaikalle, mutta henkilö joka ei aluetta tunne saattaa hyvinkin tippua rinnettä alas.



KUVIO 6 Vaarallinen pudotus.

6.2 Reitti B

Kulkuväylät ja pinnat

Hannikaisenkadulla junaradan puolella pintamateriaali on asfalttia, joka on kova, tasainen ja märkänäkin luistamaton. Kulkuväylän pinta on tasainen ja eikä siinä ollut kuoppia tai epätasaisuuksia. Sivu- ja pituuskaltevuudet sijoittuvat keskimääräisesti sallittujen raja-arvojen sisään. Hotellin puolella pintamateriaalina on kivilaattaa, joka kosteana oli hiukan liukas. Kulkuväylällä ei ollut esteitä tiellä, pinta oli tasainen ja kaltevuudet ovat sallittujen raja-arvojen sisällä.

Opaslaatat, varoitusalueet ja erotteluraidat

Kulkuväylällä on opaslaattoja, tosin kaivonkannet katkaisivat laattajonon. Laatat eivät myöskään erotu tummuuskontrastina. Ajouradan ja jalkakäytävän välissä on osittainen erottelualue, joka erottuu selkeästi muista päällysteistä.

Kalusteet

Reitillä on palveluliikenteen pysäkki, jossa on levähdyspaikka. Levähdyspaikat eivät sijaitse suoraan kulkureitillä ja ne erottuvat ympäristöstään kohtalaisesti. Istuimissa on selkänojat.

Suojatiet

Reitillä on kaksi mahdollista valo-ohjattua suojatietä. Ensimmäinen Hannikaisenkadun ylittävä suojatie on sama kuin reitillä A. Toinen Hannikaisenkadun ylittävällä suojatiellä on niin ikään keskisaareke ja ääniohjaus. Ääni on nakuttava ja mielestämme uppoutuu helpommin liikenteen muihin ääniin.

Valaistus

Valaistusta ei tälläkään reitillä ollut erikseen kevyen liikenteen kulkuväylillä, vaan ajoradan valaistuksen ja liiketilojen valojen on tarkoitus riittää. Kartoitushetkellä Asemakadun loppupää Kompassille asti oli remontissa, joten emme kartoittaneet sitä.

6.3 Kehittämisideat

Kokonaisuudessaan reiteillä ei noussut esiin selkeästi vaarallisia kohteita, lukuun ottamatta kuvion 6 esittämää pudotusta. Helpoimmin korjattavia asioita ovat liikkeiden mainoskylttien siirtäminen pois kulkuväylältä. Kulkuväylän pintavaurioiden korjaaminen sekä rikkoutuneiden reunakivien vaihtaminen ehjiin eivät myöskään vaadi mittavia muutostöitä. Taloudellisesti merkittäviä kehittämiskohteita ovat opaslaattojen tarkoituksenmukainen sijoittaminen niin, ettei reitti katkea ja opaslaattojen koko idea kärsi esimerkiksi kaivonkannen katkaistessa yhtenäisen jonon.

Valaistuksen riittämättömyys oli meille kartoituksen tekijöille suurin yllätys. Ajouradan valaistus ei ole riittävä tuottamaan valoa myös kevyenliikenteenväylälle. Opasteita olisi hyvä sijoittaa keskustan alueelle enemmän. Hyvä esimerkki tästä on alla oleva kuvio.



KUVIO 7 Opaste luiskaukselle talon seinässä.

Opastukseen tulisi kiinnittää paremmin huomiota koko keskustan alueella. Varsinkin matkailijoita tämä hyödyttäisi ja miksei ennen kaikkea myös meitä kaupunkilaisia. Kuvion 7 kaltaisia opasteita tulisi hyödyntää, sillä ne kertovat ennen kaikkea huomaavaisuudesta.

Tämän raportin on tarkoitus mennä Jyväskylän vammaisneuvoston käyttöön, joka hyödyntää niitä tulevissa projekteissaan. Jyväskylä on suosittu niin vapaa-ajanmatkakohde kuin työmatkakohde ja mielestämme Jyväskylän kannattaisi kiinnittää huomiota esteettömyyteen niin uudis- kuin korjausrakentamisessa.

POHDINTA

Esteettömyys opinnäytetyömme aiheena oli mielestämme hyvin ajankohtainen. Jyväskylä kasvaa ja kehittyy kaupunkina koko ajan ja esteettömät ratkaisut ovat tärkeä osa rakentamista ja ennen kaikkea kaupungin julkisuuskuvaa. Aiheen valinta pohjautuiinkin pitkälti omiin kokemuksiimme opiskelun ohessa tekemämme työn kautta.

Itse työn tekeminen oli pitkä prosessi. Aiheen rajaukseen kului runsaasti aikaa. Pohdimme pitkään mitkä asiat ovat keskeisimpiä ja työmme kannalta merkityksellisimpiä. Kartoitettavien kohteiden valinta osoittautui myös suureksi haasteeksi. Meistä kumpikaan ei alkuun ymmärtänyt, kuinka suuri työ itse kartoituksien tekemisessä tulisi olemaan.

Kartoituslomakkeisiin ja mittausperiaatteisiin tutustuminen itsenäisesti ei olisi millään riittänyt tuomaan riittävästi valmiuksia kartoitusten toteuttamiseen. Onneksi asiaan kunnioitettavalla intohimolla syventynyt Heikki Pamilo tuli tässä kohtaa apuun. Heikiltä saimme opastusta laitteiden käytöstä ja ohjeita mittausten konkreettiseen toteuttamiseen. Palaverit toivat myös runsaasti uusia näkökulmia ja herättivät paljon ajatuksia.

Esteettömyyskartoitusmenetelmä ESKEH (Rakennetun ympäristön esteettömyyskartoitus 2009) oli mielestämme kattavin menetelmä kartoitusten tekoon. Kartoitusten tulokset perustuvat mittatietoon, joita verrataan suoraan olemassa oleviin suosituksiin. Menetelmä jättää siis hyvin vähän varaa henkilökohtaiselle tulkinnalle ja mittautulokset ovat luotettavia, jos ne ovat tehty ohjeiden mukaan. Toisaalta menetelmä on työläs toteuttaa ja vaatii erityisosaamista. Erityisosaamisen tarve tuo kuitenkin lisää luotettavuutta menetelmällä tehdyille kartoituksille, koska kuka tahansa ei niitä pysty toteuttamaan.

Opinnäytetyötä tehdessämme mietimme paljon, kuinka pienistä asioista isot kokonaisuudet koostuvat. Kartoitustilanteissa tuli usein vastaan turhautumisen tunne, kun esimerkiksi hyvässä kunnossa pysynyt ohjausraidoitus katkesi kaivonkanteen ja koko toteutukselta tippui samalla pohja. Toisaalta koimme myös paljon positiivisia

yllätyksiä huomattessamme sellaisia asioita, joita aiemmin reiteillä kulkiessamme emme olleet huomioineet lainkaan. Opinnäytetyöprosessi sai meidät näkemään ympäristömme täysin erilaisin silmin. Tänä päivänä kaupungilla liikkuessamme huomio kiinnittyy automaattisesti liikkeiden sisääntulojen ja opasteiden toteutuksiin. Kaduilla vastaan tulevat kuopat ja mainoskyltit eivät jää enää huomiotta.

Pohdimme prosessin aikana useaan kertaan myös sitä, kuinka paljon suunnittelua liikunta- tai toimimisesteisen henkilön liikkuminen vaatii. Itse olemme tottuneet vain lähtemään ovesta ja siirtymään paikasta toiseen, kun taas joidenkin on mietittävä aikataulunsa ja reittivalintansa hyvin tarkkaan. Valitettavaa on myös se, että kaikkiin paikkoihin esimerkiksi pyörätuolilla liikkuvan henkilön ei ole edes mahdollista päästä.

Kartoituksiemme tulokset olivat moniselitteisiä. Liikkuminen kartoittamillamme reiteillä oli kyllä mahdollista, mutta helpoksi sitä ei voi sanoa. Keskustan sijainti tuottaa omat haasteensa, koska esimerkiksi pyörätuolilla jyrkkään ylämäkeen kelaaminen vaatii todella paljon voimaa ja aikaa. Toisaalta iltahämärässä valaistuksen puute kevyenliikenteenväylällä tuottaa heikkonäköiselle epäilemättä suuria haasteita. Avustajan kanssa liikkuminen onnistuu toki vaikeavammaiseltakin henkilöltä, mutta itsenäinen suoriutuminen on useissa tapauksissa vähintään vaikeaa.

KIITOKSET

Lopuksi haluamme kiittää yhteistyökumppaniamme Jyväskylän Vammaisneuvoston Anne-Mari Hård-Janhosta opinnäytetyön ideasta ja vinkeistä päästä alkuun. Kiitos ohjaaville opettajillemme tuesta ja jaksamisesta tämän pitkällisen prosessin aikana. Erityiskiitokset haluamme osoittaa Heikki Pamilolle, joka pyyteettömästi auttoi meitä vaikeilla hetkillä ja valoi meihin uskoa. Heikkiä on kiittäminen kaikista kartoituksista käytettävistä välineistä sekä Heikiltä saimme vinkit kartoitusten tekoon. Jarkolle suuri kiitos rakentavista kommentteista ja pienestä painostuksesta opinnäytetyön eri vaiheissa.

LÄHTEET

Ahtela, K., Bruun, N., Koskinen, P., Nummijärvi, A. Saloheimo, J. 2006. Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus. Helsinki: Gummerus Kirjapaino Oy.

Convention on the Rights of Persons with Disabilities. n.d. Viitattu 23.1.2011.

<http://www.un.org/>, disabilities, conventions, Convention and Optional Protocol:English [PDF]

DfA-tieto. n.d. Design for All Suomi. Viitattu 31.1.2011.

<http://dfasuomi.stakes.fi/FI/index.htm>, DfA-tieto.

ESKEH-projekti (Esteettömyyden arviointimenetelmän ja kartoituslomakkeen kehittäminen). n.d. Esteeton.fi-sivusto. Viitattu 13.3.2011.

<http://www.esteeton.fi/portal/fi/>, Esteettömyysprojektit, ESKEH-projekti (Esteettömyyden arviointimenetelmän ja kartoituslomakkeen kehittäminen)

Esteetön rakennus ja ympäristö. Turvallinen toimia ja liikkua. Suunnitteluopas. 2007. Helsinki. Rakennustietosäätiö.

Esteettömyys on ihmisoikeus. n.d. Esteeton.fi-sivusto. Viitattu 13.3.2011.

<http://www.esteeton.fi/portal/fi/>, Esteettömyysprojektit, VYP, Esteetön ympäristö on ihmisoikeus

Hallberg, P., Karapuu, H., Schein, M., Kaarlo, T., Viljanen, V-P. 1999. Perusoikeudet. Helsinki: WSOYpro Oy.

L 5.2.1999/132 1§. Maankäyttö- ja rakennuslaki. Viitattu 13.2.2011. Valtion säädöstietopankki Finlex. [Http://www.finlex.fi](http://www.finlex.fi), lainsäädäntö, ajantasainen lainsäädäntö.

L 11.6.1999/731. Perustuslaki. Viitattu 25.1.2011. Valtion säädöstietopankki Finlex. [Http://www.finlex.fi](http://www.finlex.fi), lainsäädäntö, ajantasainen lainsäädäntö.

L 20.1.2004/21. Yhdenvertaisuuslaki. Viitattu 15.2.2011. Valtion säädöstietopankki Finlex. [Http://www.finlex.fi](http://www.finlex.fi), lainsäädäntö, ajantasainen lainsäädäntö.

Lainsäädäntö. n.d. Yhdenvertaisuus.fi-sivusto. Viitattu 25.1.2011.
<http://www.yhdenvertaisuus.fi/>, yhdenvertaisuus, lainsäädäntö.

Manninen, A. & Pihko H. Kehitysvammaisuus. 2009. Helsinki: WSOYpro.

Pamilo, H. 2010. Esteettömyyskartoittaja, Suomen Taitotiimi Ajankoti Oy. Jyväskylä. Palaveri 12.10.2010

Pesola, K. 2009. Esteettömyysopas. Mitä, miksi, miten. 2009. Invalidiliiton julkaisuja O.39.2009. Helsinki. Invalidiliitto

Rakennetun ympäristön esteettömyyskartoitus. Opas kartoituksen tilaajalle ja toteuttajalle. 2009. Invalidiliiton julkaisuja 0.38., 2009. Helsinki. Invalidiliitto ry.

Toimintakyvyn arviointi. n.d. Sosiaaliportti.fi-sivusto. Viitattu 12.3.2011.
<http://www.sosiaaliportti.fi/fi-FI/>, Vammaispalvelujen käsikirja, Työvälineitä, Arviointimenetelmiä, Toimintakyvyn arviointi.

Vehmas, S. 2005. Vammaisuus – johdatus historian, teoriaan ja etiikkaan. 2005. Helsinki: Gaudeamus Kirja Oy.

Suunnittele ja rakenna kaikille. Ohjeita liikunta- ja toimintaesteiden poistamiseksi. 1976. Vantaa: Invalidiliitto ry.

Vahva pohja osallisuudelle ja yhdenvertaisuudelle. Suomen vammaispoliittinen ohjelma VAMPO 2010-2015. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 2010:4. Helsinki: Yliopistopaino.

LIITTEET

1 SUOJATIET JA JALKAKÄYTÄVÄT

Sijainti Reitti B i:

	Kriteeri	Mitt a	K	E	Ek
Kulkuväylät ja pinnat					
1.0.	Kulkuväylän vapaa leveys?	≥ 1,5 m	m	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>koneellinen kunnossapito</i>	≥ 2,3 m		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.1.	Kulkuväylän vapaa korkeus?	≥ 2,2 m	m	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>rakennuslupaa vaativissa rakenteissa</i>	≥ 3 m		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2.	Kulkuväylän pituuskaltevuus?	≤ 5 % (ET)	5,8 %	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		≤ 8 % (PT)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3.	Kulkuväylän sivukaltevuus?	≤ 2 % (ET)	1,8 %	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		≤ 3 % (PT)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.	Kulkuväylän pintamateriaali? ASFALTTI, LAATTA			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.5.	Onko pintamateriaali kova, tasainen ja märkänäkin luistamaton?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• rastita E, jos kulkuväylän pinta vaurioitunut tai väylällä kuoppa?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• rastita E, jos kulkuväylä epätasainen?	≤ 5 mm		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

• rastita E , jos kulkuväylä huomattavan epätasainen?	≤ 20 mm		<input type="checkbox"/>
• rastita E , jos kulkuväylä roskainen?			<input type="checkbox"/>
• rastita E , jos kulkuväylä luminen tai liukas?			<input type="checkbox"/>
1.6. Rajautuuko kulkuväylä selkeästi?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.7. Rastita E , jos kulkuväylän pinnassa on harhaanjohtavaa kuviointia? <i>(esim. vaikutelma tasoerosta tai voimakas kuviointi)</i>			<input checked="" type="checkbox"/>
1.8. Rastita E , jos kulkureitillä on törmäys- tai kompastumisvaaraa aiheuttavia kiinteitä esteitä?			<input checked="" type="checkbox"/>
1.9. Rastita E , jos kulkuväylän läheisyydessä on ≥ 500 mm putoamisvaaraa aiheuttava tasoero?			<input checked="" type="checkbox"/>
Kuivatus			
1.10. Rastita E , jos kulkureitillä on sadevesikouruja?			<input checked="" type="checkbox"/>
• avokourujen leveys?	≥ 400 mm (ET)	mm	<input checked="" type="checkbox"/>
	≥ 200 mm (PT)		
• avokourujen syvyys?	≤ 20 mm (ET)	mm	<input checked="" type="checkbox"/>
	15-20 mm (PT)		
1.11. Rastita E , jos kulkureitillä on koholla tai kulkupintaa alempana olevia sadevesikaivon kansia?	≤ 20 mm		<input checked="" type="checkbox"/>
1.12. Rastita E , jos kulkureitillä on lätäköitä?			<input checked="" type="checkbox"/>
1.13. Rastita E , jos sadevesikaivo on tukkeutunut?			<input checked="" type="checkbox"/>

Lisätietoja

KARTOITUKSET SUORITETTIIN NÄILTÄ OSIN
LOKAKUUSSA 2010, SILLOIN EI VIELÄ LUNTA EIKÄ
KARTOITUS HETKELLÄ MYÖSKÄÄN LÄTÄKÖITÄ

Suojatiejärjestelyt	Kriteeri	Mitt a	K	E	Ek
1.14. Kulkuväylän pituuskaltevuus suojatien alkamiskohdassa?	≤ 5 %	0,9 %	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.15. Onko suojatien edessä varoitusalue?	ET + sulana- pitojärjestelmä: huomiolaatta PT: kontrasti		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.16. Onko suoja tiessä suojiemerkinnyt?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• suojiemerkinnyt leveys?	≥ 2500 mm	4110 m m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko suojiemerkinnyt tarpeeksi voimakas?	ET: betonikivi, luonnonkivi, massaus PT: massaus		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ovatko suojiemerkinnyt kohtisuorassa ajorataan nähden?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Suojatien A pääty					
1.17. Onko suoja tiellä pystysuora reunatuki?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• pystysuoran reunatuen korkeus?	30-40 mm	3 mm 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.18. Onko suoja tiellä luiskareunatuki?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• luiskareunatuen leveys?	≥ 2,5 m	4 m 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

			1 0	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.19.	Rastita E, jos reumatuki varioitunut (lohkeama, kivi irti)				<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Suojatien B pääty						
1.20.	Onko suojatiellä pystysuora reumatuki?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• pystysuoran reumatuen korkeus?		3 4	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.21.	Onko suojatiellä luiskareumatuki?	30-40 mm	mm	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• luiskareumatuen leveys?	≥ 2,5 m	3 m 8 0 0	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.22.	Rastita E, jos reumatuki varioitunut (lohkeama, kivi irti)				<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keskisaareke						
1.23.	Keskisaarekkeen syvyys?	≥ 2,5 m	m	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1.24.	Keskisaarekkeen leveys? (j <i>k</i> osuuden leveys)	≥ 2,5 m	m	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1.25.	Onko jalankulku ja pyörätie erotettu?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.26.	Onko keskisaarekkeella pystysuora reumatuki?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• pystysuoran reumatuen korkeus? (A ja B pääty)	30-40 mm	A mm	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			B mm	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.27.	Onko keskisaarekkeella luiskareumatuki?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

• luiskareunatuen leveys? (A ja B pääty)	≥ 2,5 m	A m	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		B m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.28. Rastita E, jos reunatuki varioitunut (esim. lohkeama, kivi irti)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.29. Ovatko kaikki reunatuet kohtisuorassa ajorataan nähden?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Jos ei, niin					
onko vinostilähtevän suojatien (reunatuki tai merkinnät vinossa)	raidan leveys				
ylityssuunta osoitettu (esim. lohkopintaisella luonnonkiviraidalla)?	200-300 mm		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

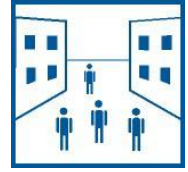
Lisätietoja

Suojatiemerkki ja painonappipylväs	Kriteeri	M i t t a	K	E	Ek
1.30. Onko suojatien yhteydessä suojatiemerkki?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.31. Onko suojatiemerkki kadun molemmin puolin (jos 2 ajokaistaa)?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.32. Onko suojatiemerkki sijoitettu heti suojatiemerkinän reunaan?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• suojatiemerkin etäisyys ajoradan reunasta?	≤ 500 mm	8 0 0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.33. Onko suojatie valo-ohjattu?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.34. Onko suojatie ääniopastettu?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.35. Onko suojatiellä liikennevalojen painonappi?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

• painonapin korkeus?	900-1100 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1300			
• painonapin etäisyys suojatien reunasta?	300 mm	300 mm	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko painonappi koholla?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko painonappipylväässä ylityssuunnan osoitin (kohokuvio)?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko painonapissa merkkiääni?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko painonapissa merkkivalo?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opaslaatat, varoitusalueet ja erotteluraidat					
1.36. Onko kulkuväylällä opaslaattoja? (suuntalaatta, huomiolaatta)	lämmittelyalue		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• johtavatko ohjaavat laatat loogisesti haluttuun paikkaan?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• erottuvatko laatat selvästi muusta päällysteestä tummuuskontrastina?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.37. Onko ajoradan ja jalkakäytävän välissä erottelualue?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• erotteluraidan leveys?	≥ 500 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.38. Onko jalankulku ja pyöräily erotettu erotteluraidalla?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• erotteluraidan leveys?	200-500 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• erotteluraidan materiaali?	nupu-, noppakivi,				

	massaus			
• erottuuko erotteluraita selvästi muusta päällysteestä?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1.39. Onko kulkureitillä pollareita?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko pollarit merkitty kontrastimateriaalivyöhykkeellä?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• vyöhykkeen leveys?	200-500 mm	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• pollarin korkeus	ET: 900 mm	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	PT: 600-900 mm			
• erottuuko pollari tummuuskontrastina ympäristöstä?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko tummassa pollarissa huomioraita?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• rastita E, jos pollarissa teräviä tai törmäys- tai kiinnitakertumisvaaraa aiheuttavia osia			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Valaistus				
1.40. Onko kulkureitillä valaistus?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko valaisimet sijoitettu tasaisin välimatkoin kulkuväylän samalle puolelle?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko kulkuväylän risteyskohdat hyvin valaistu?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko kulkuväylän tasoerot valaistu?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• rastita E, jos valaisin on rikki tai likainen?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

2 KÄVELYKATU JA AUKIO (ET)



Sijainti: Reitti A kävelykadun osalta

Kulkuväylät ja pinnat		Kriteeri	Mitta	K	E	Ek
2.0.	Kulkuväylän vapaa leveys?	$\geq 1,5$ m	m	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>koneellinen kunnossapito</i>	$\geq 2,3$ m		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.1.	Kulkuväylän vapaa korkeus?	$\geq 2,2$ m	m	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>rakennuslupaa vaativissa rakenteissa</i>	≥ 3 m		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.2.	Kulkuväylän pituuskaltevuus?	≤ 5 %	1,2 %	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3.	Kulkuväylän sivukaltevuus?	≤ 2 %	0,4 %	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.4.	Kulkuväylän pintamateriaali? KIVILAATTA			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.5.	Onko pintamateriaali kova, tasainen ja märkänäkin luistamaton?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• rastita E, jos kulkuväylän pinta vaurioitunut tai väylällä kuoppa?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• rastita E, jos kulkuväylä epätasainen?	≤ 5 mm		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• rastita E, jos kulkuväylä huomattavan epätasainen?	≤ 20 mm		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• rastita E, jos kulkuväylä roskainen?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

	• rastita E, jos kulkuväylä luminen tai liukas?					<input checked="" type="checkbox"/>
2.6.	Rajautuuko kulkuväylä selkeästi? KESKELLÄ KAISTALE LAATOISTA, JOKA RAJAUTUU SELKEÄSTI			<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
2.7.	Rastita E, jos kulkuväylän pinnassa on harhaanjohtavaa kuviointia? <i>(esim. vaikutelma tasoerosta tai voimakas kuviointi)</i>					<input checked="" type="checkbox"/>
2.8.	Rastita E, jos kulkureitillä on törmäys- tai kompastumisvaaraa aiheuttavia kiinteitä esteitä? TILATAIDETEOS				<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.9.	Rastita E, jos kulkuväylän läheisyydessä on ≥ 500 mm putoamisvaaraa aiheuttava tasoero?					<input checked="" type="checkbox"/>
Kuivatus						
2.10.	Rastita E, jos kulkureitillä on sadevesikouruja?					<input checked="" type="checkbox"/>
	• avokourujen leveys?	≥ 400 mm	mm	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
	• avokourujen syvyys?	≤ 20 mm	mm	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
2.11.	Rastita E, jos kulkureitillä on koholla tai kulkupintaa alempana olevia sadevesikaivon kansia?	≤ 20 mm	17		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.12.	Rastita E, jos kulkureitillä on lätäköitä?					<input checked="" type="checkbox"/>
2.13.	Rastita E, jos sadevesikaivo on tukkeutunut?					<input checked="" type="checkbox"/>

Lisätietoja

KARTOITUKSET SUORITETTU LOKAKUUSSA 2010 JA KARTOITUSHETKELLÄ EI VIELÄ LUNTA.

Opaslaatat, varoitusalueet ja erotteluraidat		Kriteeri	Mitta	K	E	Ek
2.14.	Onko kulkuväylällä opaslaattoja? (suuntalaatta, huomiolaatta)	lämmitetty alue		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• johtavatko ohjaavat laatat loogisesti haluttuun paikkaan?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• erottuvatko laatat selvästi muusta päällysteestä tummuuskontrastina?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.15.	Onko alueella muita ohjaavia materiaaleja? (sadevesikourut, pintamateriaalin värikontrastit)			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.16.	Onko jalankulku ja pyöräily erotettu erotteluraidalla? KÄVELYKADULLA EI SAISI PYÖRÄILLÄ			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• erotteluraidan leveys?	200-500 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• erotteluraidan materiaali?	nupu-, noppakivi, massaus		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• erottuuko erotteluraita selvästi muusta päällysteestä?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.17.	Onko kulkureitillä pollareita?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• onko pollarit merkitty kontrastimateriaalivyöhykkeellä?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• vyöhykkeen leveys?	200-500 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• pollarin korkeus	900 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

	• erottuuko pollari selkeästi ympäristöstä?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• onko tummassa pollarissa huomioraita?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• rastita E, jos pollarissa teräviä tai törmäys- tai kiinnitakertumisvaaraa aiheuttavia osia			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Kalusteet						
2.18.	Onko kävelykadulla / aukiolla levähdyspaikkoja?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• levähdyspaikkojen välinen etäisyys toisistaan?	≤ 50 m	m			
	• onko levähdyspaikka sijoitettu kulkuväylän ulkopuolelle?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• onko levähdyspaikka samassa tasossa kuin kulkuväylä?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• onko levähdyspaikan pintamateriaali kova, tasainen ja märkänäkin luistamaton?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• onko levähdyspaikalla kulkuväylästä poikkeava pintamateriaali? (<i>materiaali- ja tummuuskontrasti</i>)			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
KOSKEE OSAA KALUSTEISTA						
	• erottuvatko kalusteet kontravärisinä ympäristöstä?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
KOSKEE OSAA KALUSTEISTA						
	• vapaan tilan leveys penkin päässä?	≥ 900 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
KOSKEE OSAA KALUSTEISTA						
	• onko istuimia useammalla eri korkeudella?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PORTAIKKO POIKKEUKSENA						
	• istuinkorkeus/-korkeudet	300 / 450 /	570- mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		500-550	605 mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• onko istuimissa selkänoja?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
OSASSA KALUSTEISTA						

	• onko istuimissa käsinojat?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	OSASSA KALUSTEISTA				
	• onko istuinosa tasainen?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• onko istuimen jalkatila avoin?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• rastita E, jos kalusteissa rikkiäisiä tai teräviä osia?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• rastita E, jos kalusteet aiheuttavat törmäysvaaran?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Kriteeri	Mitta	K	E	Ek
2.19.	Onko alueella pyörien säilytysalue?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• onko alue kulkuväylän ulkopuolella?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	KAKSI ERI ALUETTA, TOINEN KULKUVÄYLÄLLÄ, TOINEN ULKOPUOLELLA.				
	• onko alue merkitty kulkuväylän pintaan materiaali- ja värikontrastilla?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Valaistus				
2.20.	Onko kulkureitillä valaistus?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• onko valaisimet sijoitettu tasaisin välimatkoin kulkuväylän samalle puolelle?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• onko kulkuväylän risteyskohdat hyvin valaistu?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• onko kulkuväylän tasoerot valaistu?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• rastita E, jos valaisin on rikki tai likainen?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Opastus				

2.21. Onko kävelykadulla / aukiolla opasteita?

• sijaitseeko opaste helposti havaittavassa paikassa?

• onko opastaulu läheltä luettavissa?

• onko opastaulussa kepillä tunnistettava alaosa (alapiena)?

• opasteen tekstin korkeus maasta?

• tekstin kirjasinkoko? (*suhteessa lukuetaisyteen*)

• onko opasteessa käytetty helppolukuista kirjasintyyppiä?

• onko opasteessa käytetty symboleja?

• onko opasteessa käytetty kohokirjoitusta / -symboleja?

• onko opasteessa käytetty pistekirjoitusta?

• onko opasteessa kontrasti tekstin / symbolin ja taustan välillä?

• onko opasteen pinta himmeä ja häikäisemätön?

• onko opaste valaistu?

60-100 mm

1400-1600
mm

25-40,

70-100 mm

mm

mm

Lisätietoja

***KÄVELYKADUN OPASLAATAT OVAT KESKELLÄ KULKUVÄYLÄÄ, ELI EIVÄT VIE MINNEKÄÄN TIETTYYN PAIKKAAN, MUTTA OVAT KUITENKIN OLEMASSA.**

5 PUISTOKÄYTÄVÄ JA LEVÄHDYSPAIKKA



Sijainti: KIRKKOPUISTO

Kulkuväylät ja pinnat

	Kriteeri	Mitta	K	E	Ek
5.0.	Kulkuväylän vapaa leveys?	≥ 1,5 m	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>koneellinen kunnossapito</i>	≥ 2,3 m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
YLITTI RAJA-ARVOT ROIMASTI					
5.1.	Kulkuväylän vapaa korkeus?	≥ 2,2 m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<i>rakennuslupaa vaativissa rakenteissa</i>	≥ 3 m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.2.	Kulkuväylän pituuskaltevuus?	≤ 5 % (ET)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		≤ 8 % (PT)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.3.	Kulkuväylän sivukaltevuus?	≤ 2 % (ET)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		≤ 3 % (PT)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.4.	Kulkuväylän pintamateriaali? HIEKKA				
5.5.	Onko pintamateriaali kova, tasainen ja märkänäkin luistamaton?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	• rastita E , jos kulkuväylän pinta vaurioitunut tai väylällä kuoppa?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• rastita E , jos kulkuväylä epätasainen?	≤ 5 mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• rastita E , jos kulkuväylä huomattavan epätasainen?	≤ 20 mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	• rastita E , jos kulkuväylä roskainen?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

- rastita E, jos kulkuväylä luminen tai liukas?

KARTOITETUKSET TEHTY MARRASKUUSSA

- 5.6. Rajautuuko kulkuväylä selkeästi? **NURMIKKOON**

- 5.7. Rastita E, jos kulkuväylän pinnassa on harhaanjohtavaa kuviointia?

(esim. vaikutelma tasoerosta tai voimakas kuviointi)

- 5.8. Rastita E, jos kulkureitillä on törmäys- tai kompastumisvaaraa

aiheuttavia kiinteitä esteitä?

- 5.9. Rastita E, jos kulkuväylän läheisyydessä on ≥ 500 mm

putoamisvaaraa aiheuttava tasoero?

Kuivatus

- 5.10. Rastita E, jos kulkureitillä on sadevesikouruja?

- avokourujen leveys?

≥ 400 mm
(ET)

mm

≥ 200 mm
(PT)

- avokourujen syvyys?

≤ 20 mm
(ET)

mm

15-20 mm
(PT)

- 5.11. Rastita E, jos kulkureitillä on koholla tai kulkupintaa alempana

olevia sadevesikaivon kansia?

≤ 20 mm

- 5.12. Rastita E, jos kulkureitillä on lätäköitä?

- 5.13. Rastita E, jos sadevesikaivo on tukkeutunut?

Valaistus

- 5.14. Onko kulkureitillä valaistus? **ITSE KULKUREITILLÄ EI**

• onko valaisimet sijoitettu tasaisin välimatkoin kulkuväylän samalle puolelle?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko kulkuväylän risteyskohdat hyvin valaistu?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko kulkuväylän tasoerot valaistu?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• rastita E, jos valaisin on rikki tai likainen?				<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Levähdyspaikat ja istuimet	Kriteeri	Mitta	K	E	Ek
5.15. Onko kulkuväylällä levähdyspaikkoja?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• levähdyspaikkojen välinen etäisyys toisistaan?	≤ 50 m (ET)	m	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	≤ 250 m (PT)		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko levähdyspaikka sijoitettu kulkuväylän ulkopuolelle?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko levähdyspaikka samassa tasossa kulkupinnan kanssa?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko levähdyspaikan pintamateriaali kova, tasainen ja luistamaton?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko levähdyspaikalla kulkuväylästä poikkeava pintamateriaali? (materiaali- ja tummuuskontrasti)			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• erottuvatko kalusteet tummuuskontrastina ympäristöstä?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• vapaan tilan leveys penkin päässä?	≥ 900 mm	mm	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko istuimia useammalla eri korkeudella?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• istuinkorkeus/-korkeudet	300 / 450 / 500-550	580 mm mm	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

• onko osassa istuimia selkänoja?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko osassa istuimia käsinojat?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko istuinosa tasainen?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko istuimen jalkatila avoin?			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• rastita E , jos kalusteissa rikkinäisiä tai teräviä osia?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• rastita E , jos kalusteet aiheuttavat törmäysvaaran?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.16. Onko levähdyspaikan yhteydessä pöytä?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• onko pöydän päässä tilaa pyörätuolille (<i>pöytälevyn pidennys</i>)?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• pöydän korkeus?	750-800 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• vapaan polvitilan korkeus?	≥ 670 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• vapaan polvitilan leveys?	≥ 800 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• vapaan polvitilan syvyys?	≥ 600 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• rastita E , jos kalusteissa rikkinäisiä tai teräviä osia?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• rastita E , jos kalusteet aiheuttavat törmäysvaaran?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Lisätietoja

Opastus

	Kriteeri	Mitta	K	E	Ek
5.17. Onko alueella opasteita?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• sijaitsevatko opasteet helposti havaittavassa paikassa?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko opasteet sijoitettu kulkuväylän sivuun?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• ovatko opasteet läheltä katsottavissa? (pääsy opasteen ääreen)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko opastaulussa kepillä tunnistettava alaosa (alapiena)?	60-100 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• opasteen tekstin korkeus maasta?	1400-1600 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• tekstin kirjaskoko? (suhteessa lukuetaisytyteen)	25-40, 70-100 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko opasteessa käytetty helppolukuista kirjasintyyppiä?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko opasteessa käytetty symboleja?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko opasteessa käytetty kohokirjoitusta / -symboleja?			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

• onko opasteessa käytetty pistekirjoitusta?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko opasteessa kontrasti tekstin / symbolin ja taustan välillä?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko opasteen pinta himmeä ja häikäisemätön?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko opaste valaistu?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5.18. Onko alueella kohokartta?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• sijaitseeko kohokartta helposti havaittavassa paikassa?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko kohokartta katettu?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko kohokartan telineessä kepillä tunnistettava alapiena?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• kohokartan asennus korkeus?	900 mm	mm	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
• onko kartta esitetty kulkusuuntaan nähden oikein päin?			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Lisätietoja

Invalidiitto 2009.