

Näkymätön kaupunki näkyväksi

Sokeiden huomioon ottaminen Joensuun kaupunkisuunnittelussa

Itä-Suomen yliopisto
Yhteiskuntatieteiden ja
kauppatieteiden tiedekunta
Historia- ja maantieteiden laitos
Yhteiskuntamaantieteen pro gradu
-tutkielma
Huhtikuu 2014
Tiina Juntunen
Ohjaaja: Juha Kotilainen

Pro gradu -tutkielma käsittelee sokeiden huomioon ottamista kaupunkisuunnittelussa. Tutkielman esimerkkikaupunkina on Joensuu. Aihetta tarkastellaan tutkimalla sekä sokeiden kaupunkikokemusta että kaupunkisuunnittelijoiden keinoja huomioida sokeat suunnittelussa. Eri osapuolten näkemyksiä vertaamalla pohditaan, millä eri tavoin esteettömyys toteutuu kaupunkisuunnittelussa ja sokeiden kaupunkikokemuksessa. Tutkielma asemoituu osaksi kaupunkimaantieteellistä tutkimusta. Tutkielman empiirinen aineisto kerättiin haastattelemalla kahdeksaa sokeaa henkilöä ja kuutta kaupunkisuunnittelun eri osa-alueilla työskentelevää asiantuntijaa. Haastattelut toteutettiin teemahaastatteluina. Asiantuntija-aineiston tukena käytettiin Joensuun kaupungin strategiaa vuosille 2013–2016 ja sitä täydentävää kaupunkirakenneohjelmaa. Aineisto analysoitiin teoriaohjaavalla sisällönanalyysillä.

Sokeiden kaupunkitilan käytössä korostuu kaupunkikokemuksen moniaistisuus. Kaupungin äänimaisema on sokeille tärkeä sekä suunnistamisessa että ympäristön tapahtumien havainnoinnissa. Tuntoaistin havainnot auttavat sokeaa oman sijainnin hahmottamisessa ja reitillä pysymisessä. Opaskoiralliset henkilöt käyttävät kaupunkitilaa opaskoirattomia itsenäisemmin. Oppaan apua tarvitaan etenkin ruuhkissa liikuttaessa ja tietyissä asiointipaikoissa. Kaupunkitilaa koskevan tiedon saavutettavuus ei ole sokeille esteetöntä. Joensuun kaupunki ottaa sokeat huomioon suunnittelussa valtakunnallisia suunnitteluohjeita noudattamalla. Esteettömyyttä tarkastellaan lähinnä yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Esteettömyyshankkeet keskittyvät Joensuussa keskusta-alueelle. Esteettömyyden kokonaisvaltaisen toteutumisen kannalta olisi tärkeää, että esteettömyyden huomioiminen läpäisisi koko suunnitteluketjun strategioiden tekemisestä rakennusteknisten yksityiskohtien suunnitteluun. Myös esteettömyyden moniulotteisuus tulisi tunnistaa suunnittelussa.

Tekijä: Tiina Juntunen

Opiskelijanumero: 180590

Tutkielman nimi: Näkymätön kaupunki näkyväksi. Sokeiden huomioon ottaminen Joensuun kaupunkisuunnittelussa

Tiedekunta/oppiaine: Yhteiskuntatieteiden ja kauppatieteiden tiedekunta, yhteiskuntamaantiede

Sivumäärä: 83 + 2 liitettä

Aika ja paikka: huhtikuu 2014, Joensuu

Avainsanat: sokeat, kaupunkisuunnittelu, esteettömyys

SISÄLLYS

ESIPUHE

1	JOHDANTO	1
2	KAUPUNKIMAANTIETEELLINEN TUTKIMUS JA ESTEETTÖMYYS	4
3	KAUPUNKI ARKIPÄIVÄISENÄ KOKEMUKSENA	7
	3.1 Kaupunki tilana.....	7
	3.2 Yksityisiä ja yhteisiä kokemuksia kaupungissa.....	9
	3.3 Erilaisuudelle esteetön kaupunki	12
4	KAUPUNKISUUNNITTELUN TEKIJÄT JA TEHTÄVÄT	17
	4.1 Kaupunkisuunnittelun tarkoitus.....	17
	4.2 Teoriat suomalaisen kaupunkisuunnittelun taustalla.....	19
	4.3 Kaupunkisuunnittelun arvot ja arvaamattomuus	22
5	ESIMERKKIKAUPUNKINA JOENSUU	25
6	MINÄ KYSYN, SINÄ VASTAAT?	28
	6.1 Teemahaastattelu aineistonkeruumenetelmänä	28
	6.2 Kokijahaastattelut	30
	6.3 Asiantuntijahaastattelut	32
7	MERKITYSTEN JA FAKTOJEN ETSINTÄÄ	34
	7.1 Kokijahaastattelut ja sisällönanalyysi.....	34
	7.2 Asiantuntija-aineiston analyysi.....	36
8	KOETTU, ELETTY JOENSUU	38
	8.1 Viihtyminen Joensuussa	38
	8.2 Moniaistista havainnointia.....	40
	8.3 Turvallinen kaupunki?	45
	8.4 Ihmisoppaita ja opaskoiria.....	48
	8.5 Sosiaalisia esteitä ja tiedollisia aukkoja.....	54
9	SUUNNITELMIN TAVOITELTU JOENSUU.....	58
	9.1 Kaupunkisuunnittelulle asetetut tavoitteet.....	58
	9.2 Esteettömyyden huomioiminen suunnittelussa	61
10	TULEVAISUUDEN ESTEETÖN JOENSUU?	65
11	JOHTOPÄÄTÖKSET	72
	LÄHTEET	77
	LIITTEET	

ESIPUHE

Tein aikanaan kandidaatintutkielmani sokeiden kaupunkikokemuksesta. Lähtiessäni tutustumaan maantieteelliseen vammaistutkimukseen ja sokeiden maailmaan minulla ei ollut pohjatietoja aiheista, mutta sitäkin enemmän intoa oppia. Aihepiiri osoittautui erittäin mielenkiintoiseksi, joten sen parissa oli luontevaa jatkaa pro gradu -tutkielmassa.

Tahdon kiittää muutamia tahoja, jotka antoivat oman panoksensa tälle pro gradu -tutkielmalle. Ensinnäkin valtava kiitos kaikille haastatelluille. Avuliaisuutenne ja avoimuutenne mahdollistivat työn toteutumisen. Suuri kiitos myös Pohjois-Karjalan Näkövammaiset ry:lle ja erityisesti Maire Tarvaiselle avusta ja haastattelutilan tarjoamisesta. Työn ohjauksesta ja käytännönläheisistä neuvoista kiitän YTT Juha Kotilaista. Lisäksi haluan kiittää ystäviäni ja perhettäni kannustuksesta ja kärsivällisyydestä; lupaan jatkossa puhua muustakin kuin gradusta.

1 JOHDANTO

Kaupunkitilan käyttäjät poikkeavat toisistaan niin iältään, elämäntilanteeltaan kuin fyysisiltä ominaisuuksiltaan ja siksi heistä jokainen kokee kaupunkitilan omalla yksilöllisellä tavallaan. Erot mielipiteissä ja kokemuksissa voivat ilmetä yllättävien asioiden kohdalla. Esimerkiksi kestäisin kaupunkien keskustoissa jalkakäytävälle nostettavat ja kauppakeskuksissa ympärivuotisesti käytävillä olevat, mahtavista mahtavinta tarjousta hehkuttavat mainostelineet tarkoittavat yrittäjille halpaa mainostilaa, mutta näkövammaisille ne ovat pahimmillaan turvallisuusriski.

Helsingin Sanomissa 13.8.2013 julkaistun Johanna Mannilan artikkelin mukaan paikallisten näkövammaisten etua ajavien järjestöjen tekemät aloitteet ovat Tampereella ja Hämeenlinnassa johtaneet siihen, että jalkakäytävillä sijaitsevien mainostelineiden käyttö on kielletty kaupunkien ydinkeskustoissa. Vastaava aloite on toimitettu myös Helsingin rakennusvirastoon. (Mannila 2013.) Keskustelu mainostelineiden kieltämisestä kaupunkien ydinkeskustoissa osoittaa hyvin, kuinka kaupunkitilaa koskevat poliittiset päätökset ja suunnitteluratkaisut vaikuttavat yksilön arjen sujuvuuteen. Mainostelineiden kieltoa koskeva päätös kiteytyy arvovalinnaksi siitä, kumpi koetaan tärkeämmäksi: kaupungin esteettömyys vai yrittäjien mahdollisuus asettaa mainostelineitä liikkeidensä edustoille.

Kun kaupunkisuunnittelua ja siihen kytkeytyviä poliittisia päätöksiä pohditaan riittävän pitkään, päädytään perustavanlaatuisen kysymykseen siitä, keille kaupungeja oikein suunnitellaan. Kysymyksen innoittamana päädyin yhteiskuntamaantieteen pro gradu -tutkielmassani tutkimaan sokeiden asemaa kaupunkitilan käyttäjinä ja sitä, kuinka sokeat henkilöt otetaan kaupunkisuunnittelussa huomioon. Tutkimuskysymykseni ovat:

1. Mitkä asiat korostuvat sokeiden kaupunkitilan käyttöön liittyvissä kokemuksissa ja miten ne vaikuttavat kaupunkitilan käyttöön?
2. Miten sokeat pyritään ottamaan huomioon Joensuun kaupunkisuunnittelussa?
3. Millä tavoin esteettömyys toteutuu kaupunkisuunnittelun käytännöissä ja sokeiden kaupunkitilan käytössä?

Näkövammaisten asemaa suomalaisissa kaupungeissa on tutkittu lähinnä esteettömyyden näkökulmasta ja tutkimusten painopisteenä on ollut etsiä rakennusteknisiä keinoja, joilla kaupunkien esteettömyyttä voitaisiin parantaa (esim. Verhe 1996; Jokiniemi 2007). Esteettömyys eri ulottuuksineen on olennainen osa myös omaa tutkielmaani, mutta tarkastelen sitä hieman eri kan-

nalta. Esteettömyyttä edistävien teknisten ratkaisujen sijaan tutkin sokeiden henkilökohtaista kaupunkikokemusta ja sitä, miten esteettömyys otetaan kaupunkisuunnittelussa huomioon. Vertaamalla sokeiden kokemuksia kaupunkitilan käytöstä ja kaupunkisuunnittelijoiden kokemuksia kaupunkisuunnittelusta pyrin selvittämään, miten kaupunkisuunnittelulla voidaan vaikuttaa sokeiden itsenäiseen kaupunkitilan käyttöön.

Mainostelinekiistan lisäksi näkövammaisten tutkiminen kaupunkitilan käyttäjinä on sikäli ajankohtaista, että väestön ikääntymisen myötä näkövammaisten määrän arvioidaan tulevaisuudessa kasvavan Suomessa (Ojamo 2011: 10). Suomessa asuu arviolta 80 000 näkövammaista, joista noin kahdeksasosa on sokeita. Ehdoton enemmistö, noin neljä viidesosaa, näkövammaisista on yli 65-vuotiaita. (Näkövammaisten keskusliitto ry 2013a.) Vaikka näkövammaisten osuus ei prosentuaalisesti ole suuri suhteessa koko Suomen väestöön, koen heidän kaupunkikokemuksensa tutkimisen tärkeäksi. Yhdenvertaisuuden nimissä kaupungit tulisi suunnitella mahdollisimman hyvin kaikille asukkailleen soveltuviksi huolimatta siitä, miten pientä vähemmistöryhmää kaupunkitilan käyttäjä edustaa.

Suomessa näkövammaisuuden määrittelyssä ja luokittelussa käytetään maailman terveysjärjestö WHO:n luokitusta. Käsitteellä näkövammaisen viitataan sekä heikkonäköisiin että sokeisiin henkilöihin. (Ojamo 2011: 6; Näkövammaisten keskusliitto ry 2013b.) WHO:n luokituksen mukaan henkilö on näkövammaisen, jos hänen paremmin näkevän silmänsä näkö on silmälasikorjauksen jälkeen alle 0,3 tai vastaavalla tavalla heikentynyt. Jos näkö tarkkuus on alle 0,05 tai siihen verrattava, näkövammaisuuden asteesta voidaan käyttää termiä sokeus. (WHO 1973: 10–11.) Normaali näkö tarkkuus vaihtelee välillä 1,0–2,0. Jos näkö voidaan korjata silmälasilla tai piilolinseillä, henkilöä ei luokitella näkövammaiseksi. (Ojamo 2011: 6–7.)

WHO:n määritelmässä näkövammaisuuden vaikeusasteet jaetaan viiteen luokkaan (WHO 1973: 10). Suomen näkövammarekisterissä kahteen ensimmäiseen vaikeusasteluokkaan kuuluvat henkilöt määritellään heikkonäköisiksi tai vaikeasti heikkonäköisiksi. Arjessa heikkonäköiset tarvitsevat näköaistinsa hyödyntämiseen optisia apuvälineitä. (Ojamo 2011: 6.) Näkövammaisuuden vaikeusasteen kuuluessa luokkiin 3–5 henkilöstä voidaan WHO:n luokittelun mukaan käyttää termiä sokea (WHO 1973: 11). Luokkaan viisi kuuluva täysi sokeus, jossa henkilöllä ei ole minkäänlaista valontajua, on harvinaista. Täysin sokeiden henkilöiden lisäksi termiä sokea käytetään henkilöistä, jotka ovat syvästi heikkonäköisiä tai lähes sokeita. He voivat havaita valaistuseroja ja jopa hahmoja, mutta suuntausnäön puuttuminen vaikeuttaa huomattavasti vieraassa ympäris-

tössä liikkumista. Osa syvästi heikkonäköisistä pystyy lukemaan lukutelevision avulla. (Ojamo 2011: 6, 43–44; Näkövammaisten keskusliitto ry 2013b.)

Tässä tutkielmassa keskityn tutkimaan vain sokeiden henkilöiden kaupunkikokemusta ja heidän huomioon ottamistaan kaupunkisuunnittelussa. Heikkonäköisiä pystytään auttamaan kaupunkisuunnittelussa esimerkiksi julkisissa tiloissa käytettävillä tehosteväreillä ja valaistuksella (Verhe 1996: 42 ja 50), minkä myötä heidän ja sokeiden henkilöiden huomioon ottamisessa kaupunkisuunnittelussa on jonkin verran eroja. Näin ollen rajasin heikkonäköiset tutkimusaiheen ulkopuolelle, jotta aihe pysyisi yhtenäisenä ja pystyisin tarkastelemaan sitä mahdollisimman syvästi.

Tutkielman aluksi tarkastelen, kuinka tutkimusaiheeni yhdistyy osaksi maantieteen tutkimustraditioita. Tämän jälkeen käsittelen kaupunkitilan kokemista teoreettisesta näkökulmasta. Kiinnitän erityishuomiota kaupungin esteellisyyteen ja sen aiheuttamiin seurauksiin. Neljännessä luvussa pohdin suomalaista kaupunkisuunnittelua ja sen kehitystä viime vuosikymmeninä. Kaupunkisuunnittelun yleisen tarkastelun lisäksi perehdyn siihen, mikä on yksittäisen kaupunkisuunnittelijan ja hänen henkilökohtaisten arvojensa asema kaupunkitilan lopullisessa muotoutumisessa.

Teoriaosuuden jälkeen esittelen hieman tutkielman esimerkkipaikkana toimivaa Joensuuta. Käyttämäni aineistonkeruu- ja analyysimenetelmät saavat tämän jälkeen ansaitsemansa huomion luvuissa kuusi ja seitsemän. Aineiston analyysin tulokset käsittelen luvuissa kahdeksan, yhdeksän ja kymmenen ennen siirtymistä tutkielman päättäviin johtopäätöksiin.

2 KAUPUNKIMAANTIETEELLINEN TUTKIMUS JA ESTEETTÖMYYS

Vaikka jokainen kaupunki on olemukseltaan ainutlaatuinen, Michael Pacionen (2005: 3) mukaan kaupungeja yhdistää valtava joukko yhteisiä piirteitä. Kaikista kaupungeista löytyy muun muassa asuinalueita, kaupallisten palvelujen keskittymiä ja liikenneinfrastruktuuria. Lisäksi tietyt ongelmat, kuten sosiaalinen eriarvoistuminen, liikenneruuhkat ja puutteet asuinoloissa, ovat yhteisiä kaikille kaupungeille. Pacione toteaa, että keskeisin ero kaupunkien välillä on, missä laajuudessa yhtenevät piirteet kussakin kaupungissa ilmenevät. Juuri kaupunkien yhteiset ominaisuudet luovat Pacionen mukaan perustan kaupunkimaantieteelliselle tutkimukselle.

Tim Hall (2006: 21) toteaa, että kaupunkimaantieteellä ei ole tarkkaa, vakiintunutta määritelmää. Hall itse määrittää tyypillisiksi kaupunkimaantieteellisiksi tutkimuskohteiksi kaupungeissa esiintyvien yhteiskunnallisten rakenteiden ja prosessien tutkimisen eri näkökulmista. Tarkastelutapana voi esimerkiksi olla erilaisten rakenteiden tunnistaminen ja kuvaaminen. Toisaalta voidaan tutkia, kuinka ihmiset tulkitsevat kaupungissa esiintyviä rakenteita sekä prosesseja ja miten tulkinnat vaikuttavat ihmisten toimintaan kaupungissa. Kolmas yleinen kaupunkimaantieteellinen tutkimuskohde on Hallin mukaan selitysten etsiminen sille, mihin olemassa olevat rakenteet ja prosessit perustuvat.

Pacionen (2005: 20) mukaan kaupunkimaantieteessä kaupungeja voidaan tutkia muun muassa vertailemalla eri kaupungeja keskenään ja tarkastelemalla kaupunkien alueellista sijoittumista. Lisäksi kaupungeja voidaan Pacionen mukaan tutkia ikään kuin sisältä päin tarkastellen kaupungin toimintaan vaikuttavia rakenteita sekä kaupungissa esiintyviä sosio-spatiaalisia eroja ja yhtäläisyyksiä. Tutkielmani näkökulmana on tutkia kaupunkia sisältä päin tarkastellen sokeiden kaupunkikokemusta sekä kaupunkisuunnittelua rakenteena. Pacione (2005: 21) painottaa, että kaupunkimaantieteellisen ilmiön ymmärtämiseksi tarvitaan myös muiden maantieteen tutkimusalojen tietoja. Esimerkkinä hän mainitsee, kuinka humanistisesta maantieteestä saadaan tukea kaupungissa tunnetun toiseuden ymmärtämiseen. Kuten Hallin ja Pacionen laveista määritelmistä voidaan huomata, kaupunkimaantiede sisältää tutkimusalalana mitä moninaisimpia tutkimuskohteita. Kaupungeissa esiintyvien yhteiskunnallisten rakenteiden tarkastelu on kuitenkin molempien tutkijoiden mukaan kaupunkimaantieteelle tyypillinen tutkimuskohde.

Dearin ja Häklin (1998: 60) mukaan kaupunkitutkimuksessa voidaan yhteiskunnan toimintaa säätelevien rakenteiden lisäksi tutkia instituutioita ja toimijoita. Instituutioilla Dear ja Häkli tarkoittavat järjestelmiä ja toimintatapoja, joina rakenteet konkretisoituvat. Instituutioita ovat muun

muassa suunnitteluvirastot ja suunnittelussa käytettävät ohjeistukset. Toimijoita tutkittaessa keskitytään siihen, miten yksilöt ja ryhmät vaikuttavat yhteiskunnallisiin prosesseihin. Dearin ja Häklin mukaan maantieteellisessä kaupunkitutkimuksessa on eri toimintatasojen lisäksi keskeistä huomata tilaulottuvuuden merkitys kaupungin kehityksessä.

Tässä tutkielmassa tarkastelen kaupungin sisäisenä rakenteena kaupunkitilan suunnittelua ja erityisesti sen yhteyttä kaupunkitilan esteettömyyteen. Dear ja Häkli (1998: 60) toteavat rakenteiden, instituutioiden ja toimijoiden olevan vuorovaikutussuhteessa keskenään ja muuttavan toinen toisiaan. Lähestyn aiheitani tutkimalla toimijoiden, eli kaupunkisuunnittelun ammattilaisten, keinoja ja mahdollisuuksia luoda esteetöntä kaupunkitilaa. Instituutioiden osalta sivuan tutkielmassa suunnittelua koskevaa lainsäädäntöä ja muuta ohjeistusta.

Maantieteellisessä tutkimuksessa ympäristön esteellisyyttä on eri aikoina tarkasteltu eri kannoilta. Ensimmäisissä vammaisuuden ja ympäristön suhdetta käsittelevissä maantieteellisissä tutkimuksissa vammaisuutta tarkasteltiin lääketieteellisesti määriteltävissä olevana yksilön ominaisuutena. Tutkimukset olivat pääosin vammaisten kokemuksia kuvailevia, ja ratkaisuja esteellisyyden tuottamiin ongelmiin etsittiin esimerkiksi teknologiasta. (Imrie & Edwards 2007: 624; Chouinard ym. 2010: 1–2.) Ensimmäisten tutkimusten kuvailuissa huomattiin useita vammaisten tilan käytössä kohtaamia epäkohtia, mutta niiden taustalla oleviin syihin ei perehdytty sen tarkemmin. Tutkimuksia kohdanneen kritiikin myötä seuraavissa tutkimuksissa ryhdyttiin selvittämään, miten yhteiskunnalliset rakenteet ja käytännöt vaikuttavat ympäristössä esiintyvien esteiden syntyyn. Tutkijat olivat kiinnostuneita selvittämään, miten yhteiskunnalliset rakenteet aiheuttavat vammaisten ulossulkemista tilasta. (Chouinard ym. 2010: 2.)

Esteellisyyttä tuottavien yhteiskunnallisten rakenteiden tunnistaminen ja tutkiminen jatkuu yhä, mutta tilan ja vammaisuuden välisen suhteen tarkastelu on nykyisin entistä moniulotteisempaa (Chouinard ym. 2010: 3). Esimerkiksi vammaisuuden määritelmä (eng. disabled, joskus myös dis/abled) on kyseenalaistettu, ja joissakin tutkimuksissa käsite on laajennettu koskemaan myös muita ihmisryhmiä, kuten ylipainoisia tai vanhuksia, jotka jätetään ulkopuolelle osasta yhteiskunnan toiminnoista (Imrie & Edwards 2007: 634; Chouinard ym. 2010: 3–4). Maantieteellisellä vammaisuutta käsittelevällä tutkimuksella pyritään myös entistä enemmän vaikuttamaan poliittiseen päätöksentekoon (Chouinard ym. 2010: 14–15).

Imrien ja Edwardsin (2007: 635) mukaan vammaisuutta käsittelevän maantieteellisen tutkimuksen tulevaisuuden haasteena on yhdistää ymmärrys tilan tuottamisesta ja yhteiskuntatieteellinen tutkimus. Tähän pyrin omassa tutkielmassani tarkastelemalla sokeiden henkilökohtaisia kaupunkikokemuksia ja vertaamalla niitä kaupunkitilaa tuottaviin kaupunkisuunnittelun käytänteisiin. Ympäristön ja ihmisen välisen suhteen ymmärtäminen on Pacionen (2005: 398) mukaan keskeinen maantieteellinen tutkimuskohde. Imrie ja Edwards (2007: 625) painottavat, että ihmisten luokittelu dualistisesti esimerkiksi vammaisiin ja vammattomiin tai sortajiin ja sorrettuihin ei ole hedelmällistä, vaan tutkimuksen teossa tulisi pitää mielessä tilallisten kokemusten moninaisuus, subjektiivisuus ja muuttuva luonne.

3 KAUPUNKI ARKIPÄIVÄISENÄ KOKEMUKSENA

3.1 Kaupunki tilana

Kaupungin julkiset tilat ovat lähtökohtaisesti kaikille avoimia ja kaikkien käytettävissä (Ridell, Kymäläinen & Nyysönen 2009: 7–8; Andersson 2009: 51). Yksilöt voivat hetkellisesti ottaa julkisen tilan käyttöönsä, mutta yksittäinen henkilö ei voi määrätä julkisen kaupunkitilan käytöstä (Sheller 2008: 32). Kaupunkitilassa ihmiset hoitavat arkipäiväisiä asioita, osoittavat mieltään, tapaavat toisiaan ja oleskelevat muuten vain. Julkinen kaupunkitila on myös läpikulkupaikka siirryttäessä yksityisestä tilasta toiseen, kuten kodista töihin. (Butler & Bowlby 1997: 419; Sheller & Urry 2003: 110.) Julkisen tilan vastakohtaksi asetetaan usein koti, joka esimerkiksi Rob Imrien (2010: 24) määritelmän mukaan on muiden katseilta ja yhteiskunnan käytösnormeista vapaata, intiimiä tilaa. Vaiou ja Kalandides (2009: 12) toteavat, että tietyt toimet koetaan yhteiskunnallisesti kotiin kuuluviksi, eikä niitä odoteta nähtävän julkisissa tiloissa.

Etenkin englanninkielisissä tutkimuksissa kaupunkitilan synonyyminä käytetään termiä julkinen tila (eng. ”public space”, esim. Butler & Bowlby 1997; Sheller & Urry 2003; Imrie 2010). Suomenkielisessä tutkimuksessa Ridell, Kymäläinen ja Nyysönen (2009: 7) ovat kuitenkin todenneet, että julkisen tilan käsitteellä voidaan kaupunkitilan lisäksi viitata esimerkiksi internetin ja digitaalisten pelien verkkomaailmaan sekä taide- ja mediaesitysten diskursiivisiin tiloihin. Koska suomen kielessä termi julkinen tila on näin monitulkintainen, käytän tässä tutkielmassa käsitettä kaupunkitila viitatessani kaikille avoimeen, julkiseen urbaaniin tilaan.

Kaupunkitilalla on useita ulottuvuuksia. Suunnittelijoiden pöydällä kaupunkia tarkastellaan lähtökohtaisesti kartoin ja tilastoin esitettävässä muodossa (Kymäläinen 2000: 20). Olemassa olevien rakennusten, teiden ja kaupungin muiden näkyvien ja kosketeltavissa olevien ominaisuuksien muodostamasta kokonaisuudesta voidaan käyttää esimerkiksi käsitteitä konkreettinen (Jauhiainen 2002: 131) tai absoluuttinen (Ridell ym. 2009: 12–13) kaupunkitila. Relationaalisella tilalla tarkoitetaan tilan jatkuvassa muutoksessa olevaa olemusta. Näkemys tilasta on erilainen tarkastelijan vaihtuessa tai olosuhteiden, kuten sään tai vuorokaudenajan, muuttuessa. Tilan muuttuminen kytkeytyy keskeisesti myös tilassa vaikuttaviin valtasuhteisiin sekä ihmisten väliin sosiaalisiin suhteisiin ja käytäntöihin. (Häkli 1999: 51–52; Ridell ym. 2009: 13.) Samaa teemaa sivuten Jauhiainen ja Niemenmaa (2006: 15) puhuvat relatiivisesta tilasta, joka muotoutuu erilaiseksi asiayhteyden muuttuessa ja jossa yhdistyvät kaupungin fyysiset ominaisuudet, ihmisten arkiset toimet ja niiden yhdessä synnyttämät mielikuvat. Lisäksi yksilötasolla kaupunkitila voidaan määrittää mentaalisenä tilana, eli yksilön subjektiivisena mielikuvana kaupungis-

ta, johon tilan muut ulottuvuudet sekä yksilön omat kokemukset ja ominaisuudet vaikuttavat (Jauhiainen 2002: 131).

Jauhiaisen ja Niemenmaan (2006: 15) mukaan alueellisella suunnittelulla pyritään vaikuttamaan etenkin relatiivisen tilan muotoutumiseen. Yrjö Sepänmaa (1998: 18–19) toteaa, että suunnittelijoiden on mahdollista vaikuttaa ihmisten elämiin ja valintoihin siten, että joidenkin asioiden tekemisestä kaupunkitilassa tehdään helppoa ja toisten mahdotonta. Esimerkiksi liikenneväylille varatut maa-alueet ovat lähes täysin poissa muunlaisilta maankäyttötavoilta (Laakso & Loikkanen 2004: 300). Kaupunkitilassa käyskentelevät ihmiset eivät kuitenkaan ole suunnittelijoiden käskytyksivallassa olevia sätkynukkeja, eivätkä kaupungit kehity täysin paperille laadittujen suunnitelmien mukaisiksi. Jenni Kuoppa ja Raine Mäntysalo (2010: 14) toteavat kaupunkitilan käyttäjien osaltaan muokkaavan sitä, millaiseksi kaupunki muodostuu. He mainitsevat kaupunkitilaa muokkaavina ja sen suunnittelua ohjaavina tekijöinä muun muassa yksilöiden asumis- ja kulkutapavalinnat.

Kaupunkitila ja yksilöt vaikuttavat vastavuoroisesti toisiinsa. Kuopan ja Mäntysalon (2010: 14) mukaan kaupunkitilan ominaisuudet vaikuttavat siihen, miten sitä voidaan käyttää. Tilan ominaisuuksien muotoutumiseen vaikuttavat heidän mukaansa yhteiskunnalliset ja taloudelliset tekijät, suunnittelukäytännöt sekä yksilöiden toimet. Jussi Semi (2010: 64–65) toteaa kuitenkin, että kaupunkitilaa käyttävät ihmiset voivat halutessaan muokata tilan luonnetta ennakoidusta poikkeavaksi. Esimerkiksi kauppakeskukset eivät ole kaikille käyttäjilleen ensisijaisesti ostospaikkoja, vaan niistä on tullut osalle ihmisistä tärkeitä kohtaamispaikkoja (Semi 2010: 65; Tani 2011: 5 ja 12).

Tilan käyttötarkoituksen muuttaminen alkuperäisestä käyttötarkoituksesta toiseksi voi kohdata vastustusta, sillä suunnittelun lähtökohtien lisäksi tilan käyttöä määrittävät yhteiskunnalliset ja kulttuuriset säännöt (Semi 2010: 68). Esimerkiksi Kampin kauppakeskuksen kohtaamispaikkaan ottaneita nuoria on ajoittain pyydetty poistumaan tilasta heidän oleskellessaan vartijoiden mielestä ”väärässä paikassa”. Lisäksi tilan omistaja viestitti kauppakeskuksessa aikaansa viettäville nuorille penkkejä poistamalla, eli fyysistä tilaa muuttamalla, että heidän tapansa käyttää tilaa ei ollut toivotunlainen. (Tani 2011: 12–15.)

3.2 Yksityisiä ja yhteisiä kokemuksia kaupungissa

Kaupunkikuvan synty on yksilöllinen prosessi. Kaupunki tarjoaa käyttäjälleen erilaisia ominaisuuksia huomattavaksi ja ihminen valitsee niistä omia tarkoitusperiään myötäillen olennaisimmiksi kokemansa sekä antaa näkemälleen merkityksiä. Täten jokaisen mielikuvassa kaupungista korostuvat eri asiat ja mielikuvat voivat poiketa toisistaan suuresti. (Lynch 1971: 6.) Kaupungin aikaansaaman mielikuvan syntymiseen vaikuttavat näköaistin lisäksi muiden aistien havainnot. Kokemus kaupungista on ikään kuin kaikkien aistihavaintojen yhteensulautuma, jossa eri tilanteissa jonkin tietyn aistin havainnot voivat korostua. (Lynch 1971: 2; Rodaway 1994: 5; Sepänmaa 1998: 14.) Sepänmaan (1998: 18) mukaan se, miten paljon ärsykeitä kaupunki tarjoaa eri aisteille, lähtee aivan kaupunkisuunnittelun perusteista, kuten kaupungin sijaintipaikasta, liikeneratkaisuista ja kaupungin kehittämistavoista.

Pohdittaessa ihmisten ja kaupungissa esiintyvien äänien suhdetta voidaan käyttää käsitettä äänimaisema. Rodawayn (1994: 86) ja Neuvosen (2011: 61) mukaan äänimaisemalla tarkoitetaan kokijaa ympäröivää äänimaailmaa. Koettu äänimaisema on Neuvosen (2011: 60–61) mukaan hyvin subjektiivinen ja siihen vaikuttavat esimerkiksi kokijan henkilökohtainen historia ja kuuntelutilanne. Neuvosen mukaan äänimaisemaa tutkimalla voidaan selvittää äänimaisemissa ilmeviä eroja ja sitä, miten koettu äänimaisema vaikuttaa yksilön käytökseen. Hän toteaa, että desibelejä kiinnostavampia ovat äänimaiseman sisältö ja siihen liittyvät kokemukset.

Siinä missä visuaalinen maisema on suhteellisen pysyvä, äänimaisema on usein jatkuvassa muutoksessa. Kokijan omat toimet, muut ihmiset ja ympäristön tapahtumat muokkaavat äänimaisemaa tauotta. Äänimaisema voi myös muuttua huomattavasti kokijan siirtyessä lyhyen matkan paikasta toiseen. (Rodaway 1994: 86–87; Neuvonen 2011: 64.) Neuvosen (2011: 65–66) mukaan äänimaisemat ovat kaupungeille yhtä luontaisia kuin visuaaliset maisemat. Neuvonen toteaa, että kaupunki ei ole koskaan äänetön, vaan yhden äänen poistuessa sen tilalle tulee havaittavaksi uusi ääni, joka mahdollisesti peittyi edellisen alle.

Ihmisen hajuaisisti tottuu ympäröiviin tuoksuihin ja tuttuihin hajuihin, joten hajuaisistin avulla saatavat havainnot ympäristöstä eivät ole jatkuvia. Koska hajuaisisti reagoi hajujen muutoksiin, se on keskeinen aisti ympäristössä tapahtuvien muutosten huomaamisessa. (Rodaway 1994: 64.) Tuoksut voivat herättää kokijassa muistoja hänen liittäessään ne johonkin tiettyyn paikkaan kuuluvaksi. Tällöin menneisyyden muistot ja niiden aikaansaamat tunteet vaikuttavat mahdollisesti siihen, millaiseksi tilakokemus muodostuu. (Rodaway 1994: 69; Urry 2000: 393.) Nykyisin mo-

derneissa yhteiskunnissa pyritään Urryn (2000: 394–395) mukaan monilta osin täysin hajuttamaan ja tuoksuttamaan ympäristöön.

Myös tuntoaistilla on merkityksensä ympäristön kokemisessa. Tuntoaistin avulla ihminen ja ympäristö ovat kirjaimellisesti yhteydessä toisiinsa. Tuntoaistissa on kyse niin ihmisen ja erilaisen pintojen välisestä kosketuksesta, asioiden ja esineiden tunnustelusta kuin elävien olentojen – sekä ihmisten keskinäisen että ihmisten ja eläinten – välisestä kommunikaatiosta. Aktiivisen koskettamisen lisäksi tuntoaistin avulla ympäristöä havainnoidaan passiivisesti. Esimerkiksi käsitys lämpötilasta ja ilmankosteudesta on tuntoaistin välittämä tieto. (Rodaway 1994: 44–45.)

Kaupungin aistittavat ominaisuudet ja niiden herättämät tuntemukset eivät suinkaan ole ainoa kaupunkikokemukseen vaikuttava tekijä. Vasta ihmisten läsnäolo ja toiminta herättävät tilan eloon (Ridell ym. 2009: 9). Lynchin (1971: 2 ja 7) mukaan samalla, kun kaupunkitilaa käyttävät ihmiset tekevät havaintoja kaupunkitilasta ja sitä käyttävistä ihmisistä, he ovat itse muiden ihmisten tarkkailun kohteena ja siten osa muiden kaupunkitilasta muodostamaa mielikuvaa. Vaikka Lynch korostaa kaupunkikuvan muodostumisen olevan yksilöllinen prosessi, hän toteaa samaan hengenvetoon samanlaisen taustan omaavien henkilöiden kaupunkikokemuksissa olevan yhtäläisyyksiä. Kaupunkisuunnittelijoille ihmisryhmien yhteneväiset kokemukset kaupungista ovat kiinnostavia.

Kaupunkitilan kokemisen tutkimisen kannalta erilaiset paikat ovat keskeisiä. John Agnew (2005: 82–85 ja 89) kuvailee paikan käsitettä adjektiiveilla erityinen ja rajattu, kun taas tila on hänen mukaansa yleinen ja abstrakti. Tila ja paikka kietoutuvat kuitenkin toisiinsa, sillä paikat sijaitsevat aina jossakin tilassa ja niiden olemus pohjautuu tilan asettamiin lähtökohtiin. Agnew'n mukaan paikoissa on keskeistä niiden tuttuus. Mielikuvien ja eletyn elämän myötä jotkin kohdat yleisessä tilassa muuttuvat erityisiksi kohdiksi, toisin sanoen paikoiksi. Paikka voi pistemäisen sijainnin lisäksi olla laaja alue, riippuen siihen liitetystä mielle-yhtymistä. Agnew'n määritelmän mukaan olennainen ero paikan ja tilan välillä on, että paikka määrittyy yksilön kokemana, kun taas tila muotoutuu ylhäältä alaspäin valtaa pitävien ohjaamana.

Sen lisäksi, että paikka on karkeasti sanottuna erityinen kohta tilassa, paikan käsitettä voidaan tarkastella vielä hienojakoisemmin. Agnew (2005: 89) on jakanut paikan määritelmän kolmeen osaan. Paikalla voidaan ensinnäkin tarkoittaa sijaintia, jossa jokin asia tai toiminto sijaitsee. Tällaiset paikat kytkeytyvät toisiinsa niiden välillä liikuttaessa ja ne muodostavat siten suuremman

kokonaisuuden. Esimerkiksi puhuttaessa kaupungeista paikkoina viitataan usein tällaiseen toisiinsa kytkeytyneiden sijaintien kokonaisuuteen. Toisekseen paikkoja voidaan tarkastella ihmisten arkielämän tapahtumapaikkoina. Kyse ei ole enää tietyistä pistemäisistä kohteista, vaan yleisesti sijainneista, joissa sosiaalinen vuorovaikutus ja arkiset toimet tapahtuvat. Tällaisia ovat esimerkiksi kodit, kaupat ja työpaikat. Kolmas Agnew'n paikalle antama määritelmä on sellainen sijainti, jolla on erityinen merkitys kokijalleen. Voimakas paikkaan kuulumisen tunne ja henkinen sidos paikkaan ovat olennainen osa paikan kolmatta määritelmää.

Kaupunkitilan eri paikat herättävät ihmisissä tunteita. Maantieteilijä Hille Koskela on tutkinut kaupungissa pelottaviksi koettuja paikkoja. Koskelan (1994: 29; 2009: 79–81) mukaan yleisesti ottaen miehet ja naiset kokevat eri paikat pelottaviksi. Naiset pelkäävät aukeita alueita, kuten toreja tai puistoja, joissa muita ihmisiä liikkuu harvakseltaan, sekä hämäriä tunneleita, joista on vaikea paeta mahdollisen hyökkäyksen kohteeksi jouduttaessa. Koskela toteaa, että miehet sen sijaan pelkäävät yöllisten juhlijoiden kansoittamia nakkikioskien jonoja ja ravintolojen edustoja, joissa on mahdollista joutua käsirysyyn humalaisten kanssa. Kaupunkitilan kokeminen pelottavana ei kuitenkaan aina kytkeydy väkivallan pelkoon. Osa Sue Bergerin (2012: 11) haastattelmista näkövammaisista vanhuksista kertoi tuntevansa olonsa kaupunkitilassa liikkueensa haavoittuvaksi heikentyneen näkökyvyn takia. He kokivat kaupunkitilan pelottavana, koska he pelkäsivät tulevansa tönityksi, joutuvansa varkauden kohteeksi tai jäävänsä auton alle.

Koskelan (1994: 26; 2009: 76–78) mukaan se, millaiseksi paikka koetaan, voi vaihdella eri ajankohtina. Esimerkiksi väkivallan uhriksi joutumista pelätään enemmän pimeinä kuin valoisisina vuorokaudenaikoina, mikä Suomen pimeiden talvien vuoksi voi tarkoittaa suurinta osaa päivästä. Toisaalta mekastavat humalaiset voivat äkkinäisellä käytöksellään herättää pelkoa myös valoisisina kesäinä. Koskela toteaaakin, että itse paikka ei ole pelon aiheuttaja, vaan siihen liitetyt mielikuvat turvallisuutta uhkaavista ihmisistä. Jos kaupunkitilassa esiintyy syystä tai toisesta pelottavina koettuja paikkoja, se voi rajoittaa kaupunkitilan käyttöä yksilön ryhtyessä välttelemään ahdistaviksi kokemiaan paikkoja (Koskela 1994: 26; 2009: 79; Semi 2011: 64).

Oman sijainnin hahmottamisella suhteessa muuhun ympäristöön on osansa kaupunkitilan kokemisessa turvalliseksi. Täydellinen eksyminen voi aiheuttaa suurta ahdistusta. (Lynch 1971: 4.) Uusien paikkojen ja reittien opettelu voi olla sokealle hyvin haastavaa ja aikaa vievää (Golledge 1997: 392–393; Honkanen & Vartio 1998: 96). Aikuisiällä sokeutunut maantieteen tutkija Re-

ginald Golledge (1997: 392–393) kertoi omiin kokemuksiinsa perustuvassa artikkelissaan pitäytyvänsä tästä syystä pääosin tutuilla reiteillä yksin liikkuaan.

Eri ikäluokkien kaupunkikokemukset poikkeavat usein toisistaan. Semi (2010: 201–204) tutki väitöskirjassaan kolmen eri sukupolven kaupunkikokemuksia Joensuussa ja niiden muodostumista. Tutkimuksen vanhimman sukupolven, jonka edustajat olivat syntyneet vuosina 1919–1939 ja joita Semi nimitti työn sukupolveksi, kaupungin paikkoja koskevissa kertomuksissa korostuivat sota-ajat ja niitä seuranneet ankarat jälleenrakentamisen vuodet. Toiseksi vanhin sukupolvi, vuosina 1940–1969 syntynyt muutoksen sukupolvi, kertoi Joensuuta kohdanneesta nopeasta kaupungistumisesta ja siitä seuranneesta lapsuuden paikkojen katoamisesta. Nuorimmalle sukupolvelle, vuosina 1970–1989 syntyneille elämys sukupolven jäsenille, kaupunki ei vanhempien sukupolvien tavoin jäsentynyt muistojen paikoista. Heidän käsityksensä Joensuusta muodostui tapahtumien ja kuluttamisen kautta. Tähän vaikutti se, että nuorimman sukupolven edustajista vain harva koki olevansa täysin juurtunut Joensuuhun. Sukupolvien välillä ilmenevät erot kaupunkikokemuksissa osoittavat Semin mukaan, miten nykyhetken lisäksi eri aikakausien yhteiskunnalliset olot ja elämäkokemus muokkaavat yksilön tapaa tulkita tilaa.

Vaikka yksilön paikkakokemus muodostuu pitkälti hänen omien lähtökohtiensa ja tuntemustensa perusteella, paikoilla on myös yhteisöllinen merkitys. Huolimatta ihmisten arvomaailmojen eroavaisuuksista fyysiset julkiset paikat ovat yhteisiä ja näin ollen yhdistävät ihmisiä (Staffans 2004: 69). Henkilökohtaisten kokemusten ja muistojen lisäksi paikalle annetaan merkityksiä myös yhteisten muistojen, etenkin paikan historian, perusteella. Siispä paikkakokemuksen lopputulos on punos yksityisiä ja yhteisiä mielikuvia. (Kymäläinen 2000: 28.)

3.3 Erilaisuudelle esteetön kaupunki

Esteettömyys on monisyinen käsite. Yhteiskunnassa esiintyvät esteet voidaan Inge Komardjajan (2001: 79–80) mukaan jakaa fyysisiin ja sosiaalisiin esteisiin. Fyysisillä esteillä hän tarkoittaa sellaisia konkreettisia rakennelmia ja rakennusteknisiä ratkaisuja, jotka estävät osaa väestöstä pääsemästä jonnekin tai vaikeuttavat tilassa liikkumista. Sosiaaliset esteet ovat Komardjajan mukaan puolestaan yhteiskuntaan juurtuneita ajattelu- ja toimintatapoja, jotka vaikuttavat ihmisten keskinäiseen käytökseen. Suvi Friedin (2011: 56) määritelmän mukaan sosiaalisessa esteettömyydessä kyse siitä, onko tila avoimesti kaikkien käytettävissä ja ovatko eri ihmisryhmät tasavertaisia tilan käyttäjinä.

Esteettömyyden käsitettä voidaan laventaa hyvinkin pitkälle. Esimerkiksi kasvatustieteilijä Marianne Teräs (2013: 96 ja 98) käyttää termiä kulttuurinen esteettömyys kuvatessaan sitä, millaisia haasteita maahanmuuttaja kohtaa uuden kulttuurin tapojen ollessa hänelle vielä vieraita. Myös tiedon saavutettavuus on Teräksen mukaan eräs esteettömyyden ulottuvuus. Tässä tutkielmassa pyrin tarkastelemaan Joensuun kaupunkitilan esteettömyyttä sokeiden ihmisten kannalta mahdollisimman monipuolisesti. Koska tutkielmassa tarkastellaan myös kaupunkisuunnittelijoiden näkemystä asiaan, pääpaino on kuitenkin Joensuun fyysisessä esteettömyydessä.

Esteettömyyden määritelmä ei ole yksiselitteinen, vaikka puhuttaisiin pelkästään fyysisestä esteettömyydestä. Ruotsalaiset tutkijat Iwarsson ja Ståhl (2003: 59–62) toteavat, että esteettömyyden (eng. accessibility) käsitettä on vaihtelevasti käytetty kuvaamaan sekä subjektiivista että objektiivista näkemystä tilan esteettömyydestä. Siksi he ehdottavat, että esteettömyyden rinnalla käytettäisiin termejä käytettävyys (eng. usability) ja universal design. Esteettömyyden käsitettä Iwarsson ja Ståhl käyttäisivät kuvaamaan sitä, kuinka yksilön ominaisuudet ja ympäristön puitteet soveltuvat yhteen. Tarkastelun näkökulma olisi objektiivinen, ja arviointi suhteutettaisiin voimassa oleviin esteettömyyttä koskeviin lakeihin ja muihin säädöksiin.

Subjektiivisen kokemuksen kuvaamiseen Iwarsson ja Ståhl (2003: 62) ehdottavat käytettävän käsitettä käytettävyys. Käytettävyys on alisteinen esteettömyydelle, sillä tilaan pääsyn esteettömyys on ensiedellytys tilan käyttämiselle. Käytettävyydeltään hyvässä tilassa erilaiset käyttäjät pääsevät liikkumaan ympäriinsä ja he pystyvät käyttämään tilaa ja sen toimintoja tasavertaisesti. Analysoitaessa tilan käytettävyyttä tilaa koskevat muutosehdotukset eivät Iwarssonin ja Ståhlin määrittelytavan mukaan ole sidoksissa voimassa oleviin normeihin, kuten esteettömyyttä arvioidessa, vaan yksilön mielipiteisiin ja kokemuksiin. Käytettävyydellä voidaan viitata myös esineiden käytettävyyteen (Teräs 2013: 96). Universal design -käsitteellä Iwarsson ja Ståhl (2003: 62) tarkoittavat suunnittelutapaa, jossa tuotteet ja rakennukset suunnitellaan mahdollisimman monenlaisten käyttäjien tarpeisiin soveltuvaksi. Kyse on heidän mukaansa ennemminkin ideaalin tavoittelusta sekä suunnittelukulttuurin muuttamisesta kuin varsinaisesta suunnittelutavasta.

Monet tutkijat ovat todenneet yhteiskunnan muuttavan vamman vammaisuudeksi yhteiskunnallisten toimijoiden suunnitellessa sellaisia ympäristöjä ja vaaliessa sellaisia käytäntöjä, jotka eivät sovellu kuin tietynlaisille käyttäjille (esim. Butler & Bowlby 1997; Gleeson 1999; Chouinard ym. 2010). Näkövammarekisterin vuosikirjan kirjoittanut Matti Ojamo (2011: 5) toteaa, että vammaisuudessa ei ole kyse yksilön vammasta, vaan siitä, että henkilön suorituskyky ei vastaa

yhteiskunnan vaatimuksia. Siten esimerkiksi näkövammaisuudessa ei ole Ojamon mukaan kyse vain näkövamman lääketieteellisestä määritelmästä, vaan siitä, minkälaista näkökykyä ihmiseltä vaaditaan yhteiskunnassa toimimiseen. Esimerkkinä Ojamo mainitsee visuaaliset opasteet ja erilaiset automaatit, joiden käytöstä selviytyäkseen käyttäjältä vaaditaan tietyntäsoista näkökykyä.

Ympäristön fyysisellä esteellisyydellä on monia kerrannaisvaikutuksia yksilön arkeen. Fyysiset esteet estävät yksilöä pääsemästä julkisiin rakennuksiin tai käyttämästä kaupunkitilaa, minkä johdosta hän jää ulkopuolelle osasta kaupungissa tapahtuvista vuorovaikutustilanteista (Hahn 1986: 274; Butler & Bowlby 1997: 421; Gleeson 1999: 138). Fyysisten esteiden vuoksi vammaisilla voi olla vaikeuksia päästä paikkoihin, joissa käydään poliittista keskustelua, minkä vuoksi heidän äänensä jää kuulematta. Kuitenkin esimerkiksi kaupunkisuunnittelua koskevassa päätöksenteossa olisi tärkeää tietää erilaisten käyttäjäryhmien kaupunkitilassa kohtaamista ongelmista. (Gleeson 1999: 2 ja 138.)

Liikkumisesteet rajoittavat myös harrastusmahdollisuuksia ja muita vapaa-ajanviettotapoja. Yhdysvaltalainen tutkija Sue Berger (2012) tutki iäkkäiden näkövammaisten henkilöiden osallistumista kodin ulkopuolisiin vapaa-ajan harrastuksiin. Haastatteluissa ilmeni, että osa vanhuksista jätti menemättä harrastuksiin muun muassa esteellisen harrastuspaikan ja huonon saavutettavuuden takia. Julkisilla kulkuvälineillä siirtyminen harrastuspaikkaan koettiin liian vaivalloiseksi saatuihin hyötyihin nähden, ja osa haastatelluista ei halunnut vaivata tuttaviaan kysymällä kyytiä harrastuspaikalle.

Rachel Aldredin ja James Woodcockin (2008: 486 ja 488) Iso-Britanniassa tekemässä tutkimuksessa ilmeni, että vammaiset kansalaiset matkustavat selvästi keskivertoa vähemmän, mikä voi vaikeuttaa esimerkiksi henkilön saapumista oppilaitokseen tai osallistumista erilaisiin tapahtumiin. Tutkijat painottavat, että esteettömyydestä puhuttaessa tulee rakennusten esteettömyyden lisäksi tarkastella paikasta toiseen siirtymisen esteettömyyttä. Erityisesti yhteiskunnan voimakas autoistuminen ja siitä johtuva välimatkojen kasvu on Aldredin ja Woodcockin mukaan ongelmallista autottomille kansalaisille. Amerikkalaiset tutkijat Clarke ja George (2005: 1937–1938) saivat tutkimuksissaan vastaavia tuloksia. Heidän tutkimustulostensa perusteella yksipuolinen maankäyttö, joka vahvisti yksilön autoriippuvuutta, heikensi tutkimuskohteina olleiden vanhusien mahdollisuuksia selviytyä arjesta itsenäisesti.

Kaupunkitilan ja rakennusten esteellisyys vaikuttaa myös vammaisten taloudelliseen asemaan. Rakennusten esteellisyys saattaa estää käyttämästä jonkin liiketilan palveluita, mikä pakottaa henkilön ostamaan tuotteet toisesta, mahdollisesti kalliimmasta, liikkeestä. Ympäristön fyysiset esteet voivat myös vaikeuttaa vammaisen työllistymistä. (Gleeson 1999: 132 ja 138.) Fyysisten esteiden lisäksi vammaisten työllistymistä voivat vaikeuttaa yhteiskunnassa esiintyvät sosiaaliset esteet. Elina Ekholm (2009: 204–205) haastatteli väitöskirjatutkimustaan varten työelämässä asiantuntija-asemassa olevia näkövammaisia. Heistä suurin osa oli tarvinnut työllistyäkseen julkisen hallinnon tai näkövammaisorganisaation tukea esimerkiksi tukityöllistämisen tai työkoekielujen muodossa. Työnantajien asenteellisten esteiden päihittäminen vaati Ekholmin tutkimuksen perusteella ulkopuolista apua, jotta työntekijää arvioitaisiin hänen osaamisensa, ei vammansa perusteella.

Vammaiset joutuvat kohtaamaan ihmisten ennakkoluuloja kaupunkitilassa liikkeessaan. Ennakkoluuloiset asenteet ilmenevät esimerkiksi ohikulkijoiden säälinä katseina, ylitse pursuavan holhoavana käytöksenä tai vihamielisyytenä vammaista kohtaan. (Hahn 1986: 275; Butler & Bowlby 1997: 420.) Tämän kaltaisissa sosiaalisissa esteissä ei ole kyse ainoastaan vammaisiin kohdistuvissa tökeröstä käytöksestä, vaan siitä, missä määrin ihmisten keskinäinen erilaisuus ylipäättään hyväksytään osaksi yhteiskuntaa. Normaaliksi ja hyväksytyksi mielletty tapa liikkua ja olla kaupunkitilassa on perinteisesti ollut hyvin tiukka ja osan väestöstä kaupunkitilasta ulos sulkeva (Butler & Bowlby 1997: 419; Semi 2010: 69). Reaktiot kaupunkitilan poikkeavaan käyttötapaan vaihtelevat tuijotuksesta vihamielisiin kommentteihin ja virkavallan toimiin häiritsevästi käyttäytyvän yksilön poistamiseksi (Butler & Bowlby 1997: 419).

Vaikka henkilön ulkoisesti havaittavissa oleva vamma saattaa aiheuttaa muissa kaupunkitilan käyttäjissä ennakkoluuloista käytöstä, se voi myös toimia yleisesti hyväksyttävänä syynä poikkeavalle tavalle käyttää kaupunkitilaa (Hahn 1986: 276; Butler & Bowlby 1997: 425). Butlerin ja Bowlbyn (1997: 425–427) mukaan esimerkki näkövammasta kertova valkoinen keppi muuttaa sellaisen käytöksen, jota muutoin mahdollisesti kummeksuttaisiin, hyväksyttäväksi. Heidän tutkimuksessaan ilmeni, että osa näkövammaisista kontrolloi käyttäytymistään kaupunkitilassa välttääkseen korostamasta erilaisuuttaan. Näkövammaiset pyrkivät näin sopeutumaan yhteiskunnassa vallitseviin käytäntöihin. Haastatellut eivät kokeneet itsenäisesti liikkumisen taitoa tärkeäksi ainoastaan oman elämän hallinnan vuoksi, vaan myös siksi, että yleisten käyttäytymisnormien mukaisesti kanssakäyminen tuntemattomien kanssa tulee jättää vähälle.

Maantieteilijä Gill Valentine (2010) on tutkinut, miten britannialaiset perustelevat omia ennakkoluulojaan muun muassa seksuaalivähemmistöjä, ulkomaalaistaustaisia ja vammaisia kohtaan. Yksi perusteluista oli ”he eivät ole niin kuin me” -tyyppinen ajattelu ja poikkeavuudet koettiin uhkana haastateltujen omalle, ”normaalille”, tavalle elää. Tämä saattoi konkretisoitua vaivaantumisenä vammaisen kohdatessa tai esteettömyyden eteen tehtävien rakennusten muutostöiden kokemisena hankalina. Toisaalta vähemmistöryhmien näennäinen erilaisuus koettiin Valentinen arvion mukaan hyväksyttävänä, jos se ilmeni kotioloissa, eikä sitä tuotaisi esiin julkisilla paikoilla. Ennakkoluulojen ytimessä oli siis erilaisuuden aiheuttama tilallisten käyttäytymisnormien rikkominen kaupunkitilassa.

Ihmiset eivät aina tunnista ennakkoluulojaan, vaan kokevat mielipiteensä oikeutettuina, sillä ne ovat osittain opittuja käyttäytymismalleja. Lisäksi mitä epävarmemmaksi ihmiset kokevat oman asemansa yhteiskunnassa, sitä ennakkoluuloisempia he ovat erilaisuutta kohtaan. (Valentine 2010: 533–535; Valentine 2013.) Lopulta kaikille esteettömässä kaupunkitilassa ei ole kyse ainoastaan kaupungin fyysisten puitteiden muokkaamisesta mahdollisimman hyvin ihmisten erilaiset fyysiset suorituskyvyt huomioivaksi, vaan myös vammaisten yhteiskunnassa kohtaamien sosiaalisten esteiden kaatamisesta.

Kaikille täysin sekä sosiaalisesti että fyysisesti esteetöntä julkista tilaa ei liene suunniteltavissa, vaan kyse on ihanteesta, jota tavoitella (Ridell ym. 2009: 15; Laitinen & Nurmi 2013: 23). Kaspar ja Bühler (2009) tutkivat Zürichiin perustettua puistoa, jonka kaupunki oli aiesuunnitelmassa määrännyt suunniteltavaksi kaikille avoimeksi ja sellaiseksi, että kaikki puiston käyttäjät kokisivat olonsa puistossa mukavaksi ja turvalliseksi. Puiston suunnitellut arkkitehtitoimisto pyrki pitämään puiston mahdollisimman pelkistettynä, jotta puistoa ei valmiilla rakenteilla ohjattaisi vain tiettyjen toimintojen paikaksi ja siten suunnattaisi tietyille käyttäjäryhmille.

Kasparin ja Bühlerin (2009) puiston käyttäjille tekemissä haastatteluissa ilmeni kuitenkin eriäviä mielipiteitä puistosta ja sen viihtyisyydestä. Toiset kiittelivät puiston avoimuutta sen luoman turvallisuuden tunteen myötä, kun taas toiset totesivat kokevansa olonsa paljaaksi ja haavoittuvaksi avoimessa puistossa. Lisäksi puiston käytössä ilmeni ristiriitoja toisten pelatessa pallopelejä samalla ruohikkoalueella, jossa toiset viettivät lepoa. Kaikista ristiriidoista huolimatta Kaspar ja Bühler totesivat puiston tarjoavan käyttäjilleen demokraattisen tilan, jonka käyttövoista ihmiset voivat päättää ja keskustella keskenään. Puisto on siis lähtökohtaisesti kaikille avoin, mutta sosiaaliset käytännöt saattavat sulkea joitakin käyttäjäryhmiä puiston ulkopuolelle.

4 KAUPUNKISUUNNITTELUN TEKIJÄT JA TEHTÄVÄT

4.1 Kaupunkisuunnittelun tarkoitus

Lainaten kaupunkisuunnittelua väitöskirjassaan tutkineen arkkitehti Aija Staffansin (2004: 21) määritelmää kaupunkisuunnittelulla tarkoitetaan kiteytetysti kaikkia niitä käytäntöjä, joilla kuntien maankäyttöä ohjataan. Suomalaisen kaupunkisuunnittelun ehdottomassa keskiössä on kaa-voitus (Staffans 2004: 271; Korpivaara 2008; Staffans & Väyrynen 2009a: 15), mutta se ei suinkaan ole kaupunkisuunnittelun ainoa keino. Esimerkiksi kuntien harjoittama maapolitiikka, siis maa-alueiden hankkiminen ja luovuttaminen eteenpäin, vaikuttaa siihen, miten eri toiminnot sijoittuvat kaupungin alueelle (Laakso & Loikkanen 2004: 229; Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 273; Syrjänen 2012: 48–49). Koska kaupunkisuunnittelussa on yhä useammin kyse vanhojen alueiden täydentämISRakentamisesta, eikä yksistään uusien kaupunginosien perustamisesta, Aila Korpivaara (2008: 55) korostaa kunnan ja yksityisten tahojen välisen yhteistyön ja vuorovaikutuksen merkitystä nykyaikaisessa kaupunkisuunnittelussa.

Kaupunkisuunnittelulle on määriteltävissä useita tarkoituksia. Kaupunkisuunnittelussa voidaan määrittää olevan kyse tulevaisuuden maankäyttötarpeiden ennakoinnista (Haila 2002: 94; Staffans & Väyrynen 2009b: 186). Maankäytön tulevia muutoksia arvioidaan muun muassa väestö- ja työpaikkaennusteiden pohjalta (Haila 2002: 94). Ongelmana on kuitenkin se, että kaupungit muotoutuvat pikkuhiljaa monien tekijöiden, kuten taloudellisten muutosten ja pinnalla olevien trendien, vaikutuksesta, minkä myötä ennusteiden tekeminen on äärimmäisen vaikeaa (Staffans & Väyrynen 2009b: 186). Toisaalta kaupunkisuunnittelu voidaan määrittellä myös ympäristön hallitukseksi kehittämiseksi. Hallitun kehittämisen tarve voi kummuta elinympäristössä havaituista epäkohdista tai halusta parantaa ympäristön laatua. (Horelli & Kukkonen 2002: 248.)

Suomessa myös lainsäätäjät on osallistunut kaupunkisuunnittelun tarkoituksen määrittelyyn asettamalla maankäytön suunnittelulle tavoitteita. Esimerkiksi kuntien maankäytön ohjauksessa käytettävälle yleis- ja asemakaavoille on asetettu sisältövaatimuksia. Voimassa olevan maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, myöhemmin MRL) mukaan sekä yleiskaavojen (39 §) että asemakaavojen (54 §) laatimisessa on suunnitteluvaiheessa kiinnitettävä huomiota siihen, että kaavoituksella luodaan eri väestöryhmien kannalta tasapainoisia, turvallisia ja terveellisiä elinympäristöjä.

Taloustieteen näkökulmasta kunnan ohjaaman kaupunkisuunnittelun tarkoitus on varmistaa, että kaupungissa on sellaisia palveluita ja fyysisiä rakenteita, joita sinne ei pelkän markkinameka-

nismin varassa syntyisi. Tällaisia rakenteita ovat muun muassa kaupungin liikenneverkot ja puistot, joiden rahoittaminen ja toteuttaminen ei onnistuisi ilman julkista valtaa. Kaupunkitaloudellisesti katsottuna maankäytön ohjauksella voidaan luoda positiivisia ja ehkäistä negatiivisia ulkoisvaikutuksia. Kaupunkisuunnittelun positiivisia ulkoisvaikutuksia ovat muun muassa toimiva yhdyskuntarakenne ja puistojen luoma viihtyisyys, kun taas negatiivisia ulkoisvaikutuksia ovat esimerkiksi meluhaitat ja liian lähelle asutusta sijoitettujen teollisuusalueiden aiheuttama asuinviihtyisyyden huonontuminen. Talouden näkökulmasta julkisen hallinnon ohjaama kaupunkisuunnittelu saa oikeutuksensa, jos ulkoisvaikutusten kontrollointi parantaa yhteiskunnan hyvinvointia. (Laakso & Loikkanen 2004: 192–193 ja 211.) Tonttien kaavoitus ja toimiva infrastruktuuri lisäävät maan arvoa ja siten edistävät kaupungin taloutta (Lönnqvist 2012: 55).

Eri määritelmissä kaupunkisuunnittelulle on annettu laajoja yhteiskunnallisia tehtäviä, mutta niiden lisäksi tarkastelussa tulee yhtäläillä huomioida kaupunkia käyttävät ihmiset. Ylevästi sanottuna kaupunkisuunnittelun on määritelty olevan osa demokratiaa ja keino huolehtia tasavertaisesti kansalaisten hyvinvoinnista (Sumu 1998: 119; Staffans & Väyrynen 2009b: 201). Staffans ja Väyrynen (2009b: 200–201) painottavat, että kaupunkisuunnittelun keskeisin tehtävä ei ole valmis kaava tai sen pohjalta rakennettu uusi alue, vaan alueen käyttäjien tyytyväisyys ja laadukas elinympäristö. Laadukkaaseen elinympäristöön kuuluu Staffansin ja Väyrysen mukaan alueen käyttäjien tyytyväisyys niin rakennettuun ympäristöön kuin alueen palveluverkoston toimivuuteen. Sari Puustisen (2004: 67) suurten kaupunkien kaavoittajille tekemissä haastatteluissa ilmeni, että monet vanhemmat kaavoittajat kokevat kaavoituksen tärkeimmäksi tehtäväksi vastata kaupungin käyttäjien, siis kansalaisten ja yritysten, tarpeisiin.

Suomessa yhdyskuntasuunnittelun toteutuksesta, etenkin kaavoituksesta, vastaavat pääasiassa kuntien palveluksessa työskentelevät arkkitehdit ja maanmittauksen alalta valmistuneet diplomi-insinöörit. Lisäksi kaavoituksen parissa työskentelee jonkin verran suunnittelumaantieteilijöitä ja yhteiskuntatieteilijöitä. (Puustinen 2006: 124.) Kimmo Lapintien (2003: 12 ja 22–23) mielestä arkkitehtien korostunut asema kaupunkisuunnittelussa on vaikuttanut siihen, kuinka kaupunkisuunnittelun sisältö ja tehtävät Suomessa mielletään. Arkkitehtien ammatillinen ydinosaaminen, estetiikan asiantuntemus, on Lapintien mukaan vakiintunut kaupunkisuunnittelullisen ammattitaidon keskeiseksi piirteeksi, minkä myötä kilpailevien ammattiryhmien, kuten maanmittausinsinöörien, biologien tai suunnittelumaantieteilijöiden, on vaikea horjuttaa arkkitehtien valta-asemaa tulevaisuudessakaan.

4.2 Teoriat suomalaisen kaupunkisuunnittelun taustalla

Kaupunkisuunnittelussa vallalla olleet suunnitteluteoriat ovat vaihdelleet vuosikymmenten saatossa. Suunnittelun taustalla olevien teorioiden tunnistaminen ja kriittinen tarkastelu on tärkeää, koska ne vaikuttavat muun muassa suunnittelukäytäntöihin ja siihen, ketkä päästetään mukaan suunnitteluprosessiin, ja sitä kautta myös suunnittelun lopputulokseen. Toisen maailmansodan jälkeen aina 1970-luvun loppupuolelle saakka suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa vallitsi suunnittelun järkipärisyyttä ja objektiivisuutta korostanut teoria, jota Bäcklund ja Mäntysalo (2009: 20–21) nimittävät komprehensiivis-rationalistiseksi suunnitteluksi ja Jauhiainen ja Niemenmaa (2006: 48–51) proseduaaliseksi suunnitteluteoriaksi. Rationaalisuutta korostavassa kaupunkisuunnittelussa suunnittelu nähtiin politiikasta ja arvoista vapaana toimintana ja suunnittelun lähtökohdaksi oli yhdyskunnan yleinen etu (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 49–50; Mäntysalo 2007: 73; Mäntysalo & Bäcklund 2009: 20–21).

Suunnittelun objektiivisuutta perusteltiin positivistis-henkisesti suunnittelun pohjana käytetyn tutkimustiedon puolueettomuudella. Myös kaupunkisuunnittelijoiden ammatillisessa koulutuksessa saaman tietotaidon oikeellisuutta ja objektiivisuutta korostettiin. Johtavana ajatuksena oli, että suunnittelun tulisi pohjautua puolueettomaan tietoon, jolloin suunnittelu ja sitä koskevat päätökset olisivat rationaalisia, loogisia ja objektiivisiä. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 49–51; Bäcklund & Mäntysalo 2009: 20–21.) Suunnittelijoiden tehtävänä oli kerätyn tiedon pohjalta ohjata yhdyskuntien kehittymistä yhdyskunnan ulkopuolisena asiantuntijana. Mitä laajempaan tietopohjaan suunnitelma perustui, sitä onnistuneempaa ja puolueettomampaa sitä pidettiin. (Mäntysalo 2007: 71.) Asukkaiden tietämystä alueesta ei koettu tärkeänä, vaan heidän roolinsa oli olla suunnittelun kohde, ei yhteistyökumppani (Bäcklund & Mäntysalo 2009: 21).

Rationalismia korostavaa suunnitteluteoriaa kritisoitiin jo 1960-luvulla, mutta kritisointi voimistui entisestään 1970-luvulle tultaessa. Erityisesti suunnitteluratkaisujen pohjautumista pelkkään objektiiviseen, järkipäriseen tietoon arvosteltiin. Kriitikoiden mielestä täysin aukottoman, yhteiskunnan joka osa-alueen huomioon ottavan tietopohjan aikaansaaminen suunnittelun pohjaksi on mahdotonta yhteiskunnan monimutkaisuuden ja ennalta-arvaamattomuuden takia. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 51; Bäcklund & Mäntysalo 2009: 21.) Lisäksi rationalistista suunnittelua syytettiin inhimillisyyden unohtamisesta. Suunnittelu ja suunnittelijat ovat osa yhteiskuntaa, eikä niitä näin ollen voitu kriitikoiden mukaan pitää arvoneutraaleina. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 51; Mäntysalo 2007: 74.) Myöskään yleisen edun korostamisen ei koettu johtaneen onnistuneisiin suunnitteluratkaisuihin (Mäntysalo 2007: 75).

Inkrementalistiseen suunnitteluteoriaan pohjautuva ajattelu alkoi sivuuttaa rationalismin korostamisen suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa 1970-luvun loppupuolella. Teorian esiintulon pontimina olivat muun muassa 1960-luvulla rakennetuissa suurissa lähiöissä ilmenneet sosio-ekonomiset ongelmat sekä aiempien yleiskaavojen ylimitoitukset. (Bäcklund & Mäntysalo 2009: 22.) Uudentyyppisessä suunnittelussa asukkaiden ja muiden intressiryhmien mielipiteitä kuultiin, jotta suunnittelun perustana käytettävä tieto monipuolistuisi ja suunnittelijoiden tiedolliset aukot täyttyisivät. Laajat kaavakokonaisuudet eivät olleet enää kaupunkisuunnittelun itseisarvo, vaan yhdyskuntarakennetta muutettiin pieninä palasina, niin kutsuttuina inkrementteinä. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 55; Bäcklund & Mäntysalo 2009: 22–23.)

Inkrementalistisen suunnitteluteorian lisäksi rationalismia korostavan suunnitteluteorian kilpailijaksi tuli niin kutsuttu asianajosuunnittelu. Asianajosuunnittelussa kaupunkisuunnittelu koettiin keinona toteuttaa moniulotteista demokratiaa. Suunnittelutavassa ihmisten erilaisia tarpeita korostettiin ja siksi esimerkiksi vähemmistöryhmien mielipiteitä haluttiin ottaa aiempaa enemmän huomioon suunnittelussa. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 55.) Edellytyksenä asukasmielipiteiden huomioimiselle oli kuitenkin, että ne oli kerrottava suunnitteluprosessissa käytettävällä asiantuntijakielellä (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 55–56; Staffans 2004: 66).

Inkrementalistisen suunnitteluteorian ja asianajosuunnittelun myötä olennaisimmat suunnittelu maailmassa tapahtuneet ajattelutapojen muutokset olivat suunnittelun poliittisuuden tunnustaminen ja sitä myötä demokraattisuuden korostaminen. Demokratian korostaminen johti siihen, että asukkaat nähtiin uudella tavalla tiedontuottajina ja heidän mielipiteensä haluttiin kuulla. (Puustinen 2006: 183.) Uudet suunnitteluteoriat eivät kuitenkaan säästyneet kritiikiltä. Niitä molempia kritisoitiin Jauhiaisen ja Niemenmaan (2006: 56) mukaan suunnittelijoiden ja asukkaiden välisten suhteiden yksinkertaistamisesta. Jauhiaisen ja Niemenmaan mukaan kritisoijat nostivat esiin sen, kuinka suunnittelutapoja uudistettiin ja ylläpidettiin suunnittelun ammattilaisten sisäpiirissä, johon asukkailla ei ollut pääsyä. Inkrementalismia kritisoitiin Bäcklundin ja Mäntysalon (2009: 22) mukaan lisäksi vallitsevien valtarakenteiden vahvistamisesta, sillä se otti huomioon ensisijaisesti jo olemassa olevien ryhmien mielipiteet. Bäcklund ja Mäntysalo toteavat, ettei inkrementalistisessä suunnittelussa pyritty yhteisymmärryksen aikaansaamiseen tai toisilta oppimiseen, vaan jokainen intressiryhmä pyrki kiivaasti ajamaan oman ryhmänsä etua.

Viime vuosikymmeninä vaatimus suunnittelun kommunikatiivisuudesta, eli viestinnällisyydestä, on voimistunut entisestään (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 61; Puustinen 2006: 192–193).

Kommunikatiivinen suunnitteluteoria pohjautuu ajatukseen siitä, mitä varten ja kenen aloitteesta suunnittelutietoa kerätään (Bäcklund & Mäntysalo 2009: 23). Siinä missä inkrementalistinen suunnittelu ja asianajosuunnittelu näkivät suunnittelun poliittisuuden eri intressiryhmien välisenä valtataisteluna, kommunikatiivinen suunnitteluteoria tarkastelee sitä suunnittelu- ja päätöksentekomenetelmien hyväksyttävyyden kannalta (Mäntysalo 2007: 87). Teoria keskittyykin enemmän suunnitteluprosessin kuvaukseen kuin suunnittelun lopputulosten tarkasteluun (Puustinen 2006: 85).

Kommunikatiivisen suunnittelun tavoitteena on ihmisten elämismaailman ja suunnittelun käytäntöjen sekä lopputulosten kohtaaminen. Suunnittelijoiden, asukkaiden ja intressiryhmien välinen vuorovaikutteinen keskustelu arkielämästä ja suunnittelun kohteena olevasta ympäristöstä tuo alueesta esiin uutta tietoa, jota voidaan käyttää varsinaisen suunnittelun pohjana. Keskusteluissa pyritään eri osapuolten väliseen yhteisymmärrykseen, jonka myötä eri tahot myös paremmin hyväksyvät suunnittelun lopputulokseen. Kommunikatiivisen suunnittelun rationaalisuus syntyy vuorovaikutuksessa esiin tulevan ja syntyvän tiedon sekä oppimisen myötä. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 61–62.) Ideaalitulanteessa kommunikatiivisessa suunnittelussa on kyse Mäntysalon (2007: 89) sanojen mukaan ”parhaan argumentin vallasta”, jolloin vain perustelun merkityssisällöllä on merkitystä, ei esimerkiksi sanojan auktoriteetilla tai valta-asemalla. Suunnittelijoiden erityistehtävänä kommunikatiivisessa suunnittelussa on saada keskustelu viereille ja ohjata sen etenemistä (Staffans 2004: 54; Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 62).

Kommunikatiivista suunnitteluteoriaa on kritisoitu siitä, että keskittyessään suunnitteluprosessin tarkasteluun se ei kiinnitä tarpeeksi huomiota suunnittelun sisältöön ja lopputulokseen (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 63–64; Puustinen 2006: 185). Teoriaa on syytetty myös liiallisesta idealistisuudesta ja utopistisuudesta asettaessaan kommunikoinnin eri osapuolet näennäisen tasa-arvoiseen asemaan. Vaikka asukkaat otettaisiin mukaan keskusteluun, suunnittelijat ovat yhä vallankäyttäjiä keskustelun ohjaajina. Lisäksi on kritisoitu, että asukkaat otetaan mukaan prosessiin vasta hankkeen ollessa jo käynnissä: ongelmien ja suunnittelutarpeiden määrittelemien yhdessä toteuttaisi demokratiaa arvostelijoiden mielestä paremmin. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 64; Bäcklund & Mäntysalo 2009: 23–24.) Aija Staffans (2004: 55) arvostelee väitöskirjassaan sitä, että kommunikatiivisessa suunnittelussa jokainen keskusteluun osallistuja voidaan luokitella jonkin tietyn kannan tai jotakin tiettyä asiaa ajavan ryhmän edustajaksi, eikä niin kutsuttuja puolueettomia tavallisia kansalaisia enää ole.

Uutena nousevana suunnitteluteorian Jauhiainen ja Niemenmaa (2006: 66–68) nostavat esiin postkolonialistisen suunnittelun. Heidän mukaansa feministisistä, postmoderneista ja postkolonialistisista teorioista ammentavan postkolonialistisen suunnittelun ydinajatuksena on asukkaiden erilaisten ajattelu- ja elintapojen tiedostaminen ja tukeminen. Jauhiaisen ja Niemenmaan mukaan postkolonialistisessa suunnittelussa tiedostetaan suunnittelijan valta-asema ja näin ollen kiinnitetään huomiota suunnittelun oikeudenmukaisuuteen. Bäcklund ja Mäntysalo (2009: 24–26) puhuvat puolestaan agonistisesta suunnittelusta, jonka lähtökohtana on tunnustaa suunnittelun eri osapuolten erilaiset ajattelutavat todellisuudesta ja suunnittelulla tavoiteltavista päämääristä.

Vaikka tällä hetkellä ei ole tunnistettavissa Suomessa selvästi vahvoilla olevaa suunnittelu teori-aa, suunnittelun kommunikatiivisuutta ja avoimuutta korostavat teoriat ovat voimassa olevan maankäyttö- ja rakennuslain ansiosta vahvoilla. Suunnittelun vuorovaikutteisuudesta sekä asukkaiden ja muiden intressiryhmien osallisuudesta kaavoituksessa tuli lain määräämä edellytys uuden maankäyttö- ja rakennuslain astuttua voimaan 1.1.2000. Lain koko luku 8 käsittelee kaavoitusmenettelyn ja osallisten välistä suhdetta. Kaavoitusprosessi tulee MRL 62.1 §:n mukaan järjestää siten, että suunniteltavan alueen maanomistajilla ja muilla yhteisöillä, joiden toimialaa kaavassa käsitellään – niin kutsutuilla osallisilla – on mahdollisuus vaikuttaa kaavan valmisteluun ja ilmaista mielipiteensä sekä kaavan sisällöstä että vaikutuksista. Lain valmisteluvaiheessa laaditun hallituksen esityksen (HE 101/1998 vp, s. 36) mukaan osallisten aseman vahvistamisella on pyritty lisäämään suunnittelun avoimuutta ja vuorovaikutteisuutta. Aivan täysivaltaisiksi ja samantarvoisiksi suunnittelijoiksi kuntalaisia ei kuitenkaan lain nojalla pääsetä, sillä kuten Bäcklund ja Mäntysalo (2009: 24) toteavat, demokratian kannalta on tyystin eri asia päästä määrittelemään itse ongelmaa tai suunnittelutarvetta kuin päästä lausumaan mielipiteensä vireillä olevaan suunnitelmaan.

4.3 Kaupunkisuunnittelun arvot ja arvaamattomuus

Suunnittelun vuorovaikutteisuuden lisäksi uusimmille suunnitteluteorioille on ominaista suunnittelun subjektiivisuuden hyväksyminen. Suunnittelua ja suunnitteluratkaisuja koskevia päätöksiä ei nähdä enää arvoista vapaina (Kymäläinen 2000: 17; Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 19), kuten rationaalisen suunnitteluteorian valtakaudella nähtiin. Kaupunkisuunnittelun taustalla vaikuttaneet arvot vaihtelevat aikakausien hengen ja poliittisten arvojen mukaan. Mikael Sundman (1991) toteaa kirjoittamassaan Suomen kaupunkisuunnittelua koskevassa historiikissa, että esimerkiksi 1800-luvulla kaupunkien kaavoissa kullekin väestöluokalle oli osoitettu omat tonttinsa.

Kaupungin keskeisimmille paikoille suunniteltiin vauraalle väestölle soveltuvia asuinkiinteistöjä, kun taas työväenluokan asunnot rakennettiin kaksi kertaa tiiviimmin kauemmaksi keskustasta. Toisaalta Sundmanin historiallisesta tarkastelusta käy myös ilmi, että rakennettaessa hyvinvointiyhteiskuntaa 1960-luvun Suomessa yhtenä työvälineenä käytettiin kaupunkisuunnittelua.

Kaupunkisuunnittelun taustalla olevista arvoista ja tavoitteista ei voida puhua ilman mainintaa politiikan ja kaupunkisuunnittelun kytköksestä. Kuten Olavi Syrjänen (2012: 45–46) artikkelissaan toteaa, Suomessa kunnilla on kaavoitusmonopoli, eli niillä on oikeus kaavoittaa myös yksityisten omistamia maa-alueita, valta päättää kaavoituksen aloittamisesta jollakin alueella ja asettaa tavoitteet laadittavalle kaavalle. Koska kaavoitus on osa kunnan strategioiden toteuttamista, niihin kohdistuu Syrjäsen mukaan myös poliittisia paineita. Jauhiaisen ja Niemenmaan (2006: 19) mukaan kunnanvaltuusto, kunnanhallitus ja tietyt lautakunnat määrittävät kunnan kehittämistä koskevat tavoitteet, mikä asettaa rajat kaupunkisuunnittelijoiden työlle ja heidän laatimansa suunnitelmien sisällöille.

Staffans ja Väyrynen (2009b: 200–201) kritisoivat suomalaista kaupunkisuunnittelua siitä, että kaupunkisuunnittelulle asetetuille tavoitteille ei määritetä niiden toteutumista mittaavia indikaattoreita ja mittareita. Lisäksi he toteavat hankkeiden jälkiarvioinnin olevan vähäistä, mikä puolestaan on ongelmallista uuden alueen kehityksen ja kaupunkisuunnittelun laadun parantamisen kannalta. Kuten Staffans ja Väyrynen toteavat, suunnitteluprosessin päätyttyä asukkaiden elämä vasta alkaa. Aluesuunnittelun jälkiarviointia tutkineen Janne Roinisen (2012: 174–175) mielestä alueiden käyttäjät tulisi ottaa nykyistä paremmin mukaan arvioimaan hankkeiden ja ohjelmien onnistumista.

Kaupunkisuunnitteluun kytkeytyvien arvojen ja tavoitteiden pohtimisen lisäksi olennainen kysymys on, keille kaupunkeja suunnitellaan. Pahimmillaan kaupunkisuunnittelulla voidaan sulkea kaupunkien ulkopuolelle kokonaisia ihmisryhmiä esimerkiksi kaavoittamalla erityisen paljon pientuloisten tavoittamattomiin jääviä kalliita asuinalueita, mikä taas aiheuttaa kaupunkien segregoitumista (Laakso & Loikkanen 2004: 211 ja 285). Jos taas kaupunkisuunnittelulla pyritään edistämään kaupungin imagoa, vaarana voi olla kaupungin pääkäyttäjien, asukkaiden, tarpeiden unohtaminen (Kymäläinen 2000: 54–55).

Suunnittelun taustalla olevien arvojen tarkastelu on lopulta katkeamaton kierre. Ristiriitojen lisäksi erilaiset arvot kytkeytyvät toisiinsa ja samassa suunnitteluhankkeessa voidaan edistää

useiden arvojen yhtäaikaista toteutumista. Esimerkiksi kaupungin viihtyisyys edistää jossakin määrin myös taloudellisia arvoja (Laakso & Loikkanen 2004: 192 ja 300–301). Kymäläisen (2000: 34) mukaan arvojen liiallinen luokittelu pelkistää arvojen monimutkaista luonnetta ja niihin liittyviä tuntemuksia. Silti suunnittelun taustalla vaikuttavien arvojen tunnistaminen on tärkeää, jotta suunnittelu olisi avointa ja läpinäkyvää. Lapintien (2003: 13) mielestä suunnittelijoiden tulisi tiedostaa arvomaailmansa vaikutus kaupunkisuunnitteluun. Jos suunnittelija jää liialti tietyn ajattelutavan vangiksi, Lapintien mukaan on vaarana, että hän ei näe oman arvomaailmansa ulkopuolelle jääviä ympäristön ominaisuuksia. Puustisen (2004: 62–63) tekemissä haastatteluissa ilmeni, että etenkin kokeneet kaavoittajat kokivat voivansa korostaa työssään tärkeiksi kokemiaan arvoja, kuten urbanismia tai ympäristöarvoja.

Tutkielmani kannalta kiinnostava kysymys on, kuinka tärkeänä arvona esteettömyyttä pidetään kaupunkisuunnittelussa. Lainsäädäntö edellyttää suunnittelijoita huomioimaan vammaiset maankäytön suunnittelussa (MRL 5.1 §:n 1 kohta) ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999) 53 §:ssä velvoitetaan huomioimaan esteettömyys erityisesti hallinto- ja palvelurakennusten sijoittamisessa ja rakentamisessa. Kuitenkin se, missä määrin esteettömyyteen kiinnitetään huomiota kunnallisella tasolla, voi olla jo tyystin eri asia.

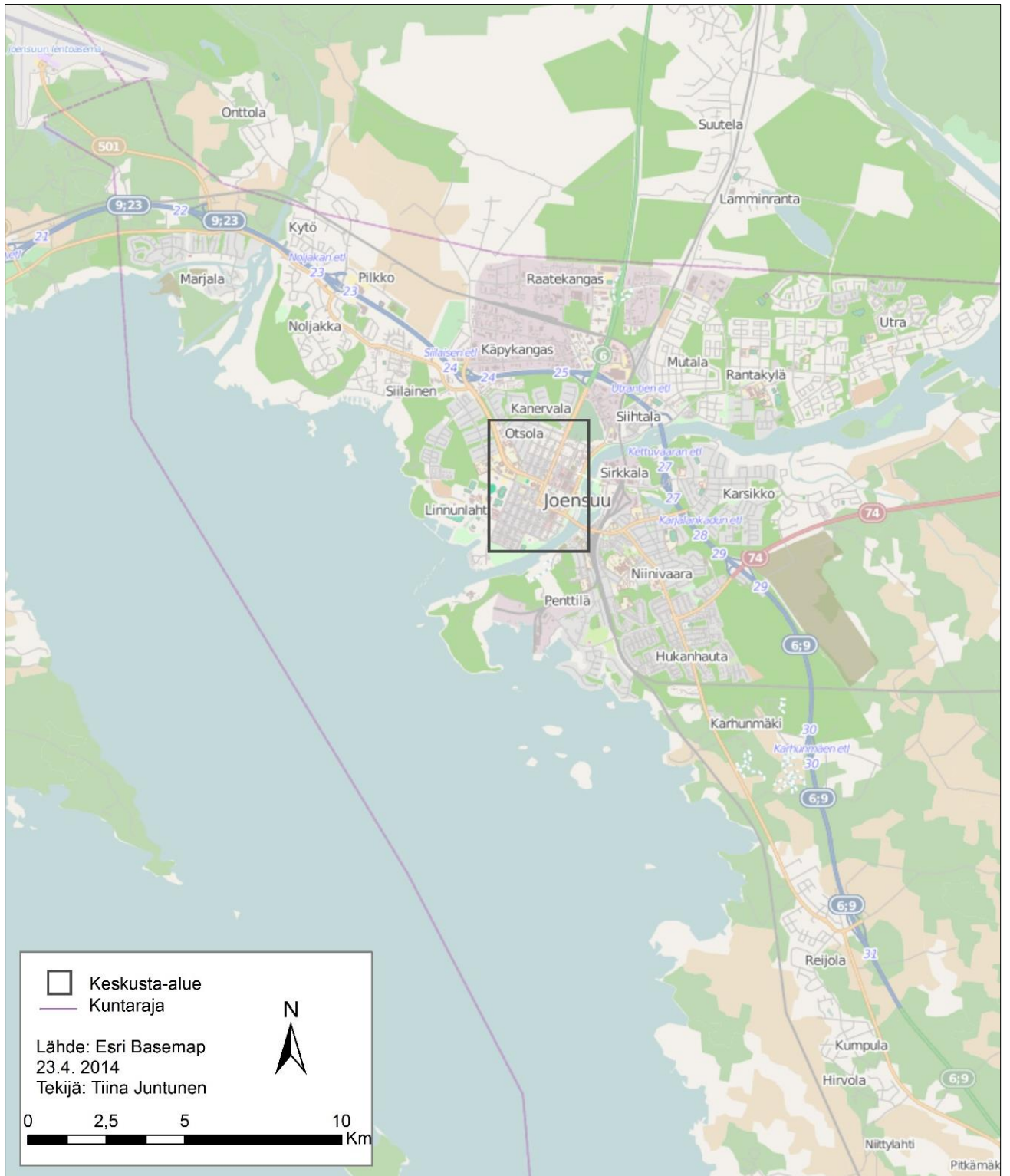
Huolimatta poliitikkojen ja suunnittelijoiden valta-asemasta, kaupungin yhdyskuntarakenteen muotoutuminen ei lopulta ole yksistään poliitikkojen ja suunnittelijoiden käsissä, vaan siihen vaikuttavat myös muiden toimijoiden arvomaailmat. Kaupunkirakenteen lopulliseen muotoon vaikuttavat yksityiset ja yhteiskunnalliset toimijat omilla päätöksillään sekä eri toimijoiden yksittäisten päätösten yhteisvaikutukset (Kuoppa & Mäntysalo 2010: 12). Esimerkiksi kaupunkilaisten kulutusvalinnat, koskivatpa ne sitten päivittäistavaroita, kulkuvälineitä tai asumismuotoja, sekä väestörakenteen muutokset ja teknologian kehitys pitävät yllä kaupunkirakenteen jatkuvaa muutosta ja osaltaan ohjaavat sen suuntaa (Kuoppa & Mäntysalo 2010: 14; Lönnqvist 2012: 54). Virastoissa laadittujen suunnitelmien lisäksi kaupunkitilan kehittymisessä on kyse myös puhtaasti sattuman kaupasta (Kuoppa & Mäntysalo 2010: 12).

5 ESIMERKKIKAUPUNKINA JOENSUU

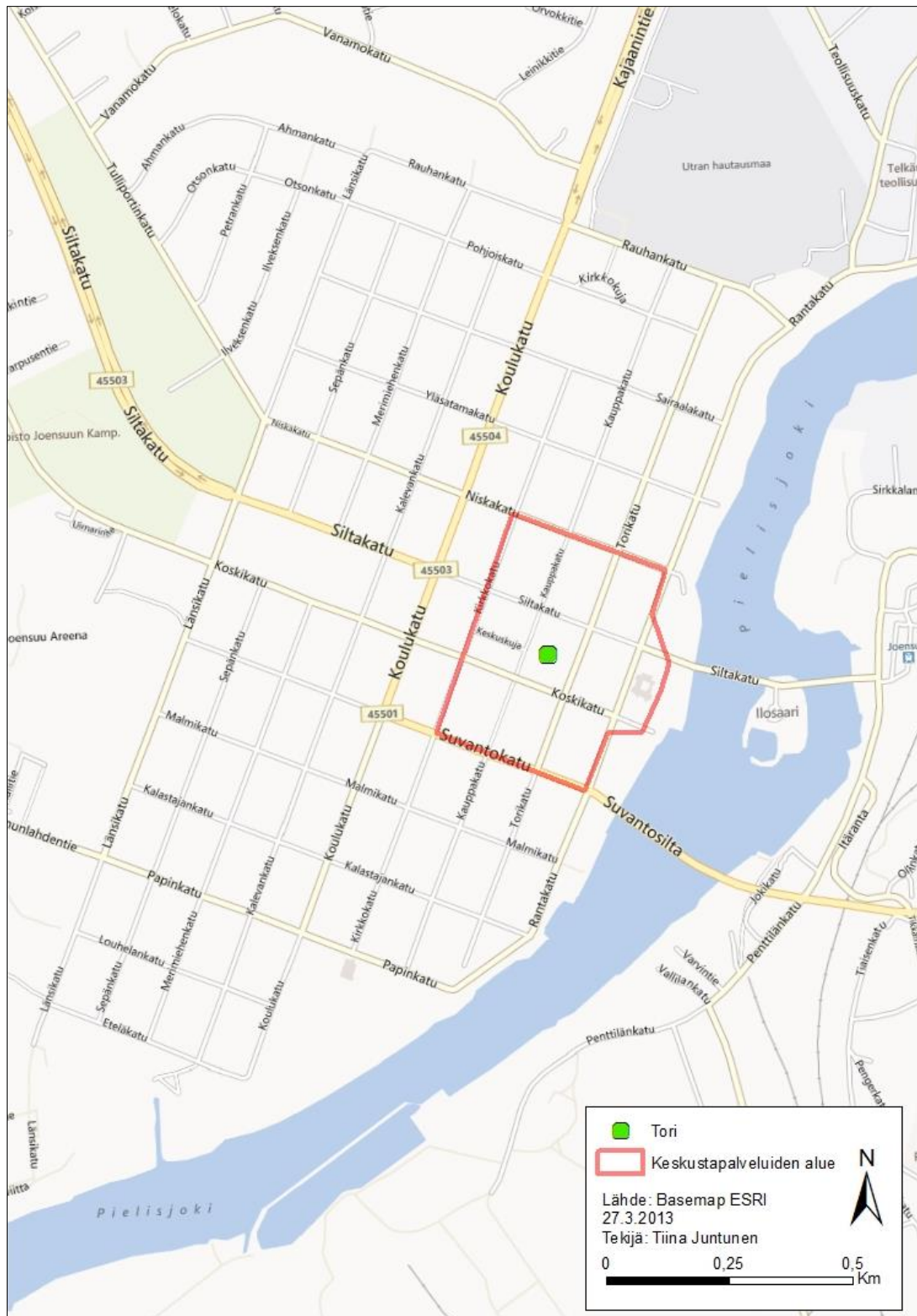
Tutkimuksen esimerkkikaupungiksi valikoitui käytännön syistä opiskelukaupunkini Joensuu, joka on hieman yli 74 000 henkilön asuttama kaupunki Itä-Suomessa, Pohjois-Karjalan maakunnassa (Joensuun kaupunki 2013a). Valitsemalla itselleni tutun kaupungin halusin varmistaa, että tiedän vähintään suurin piirtein käyttämissäni aineistoissa mainitut paikat. Lisäksi varmistin, että pystyn haastattelutilanteessa tarvittaessa esittämään tarkentavia kysymyksiä tiettyyn sijaintiin liittyvistä teemoista.

Vesistön läheisyys on keskeistä joensuulaisessa maisemassa. Kaupunki sijaitsee kirjaimellisesti Pyhäselkään laskevan Pielisjoen suulla (kartta 1). Joensuun keskusta-alue sijaitsee Pielisjoen rannalla ja muodostuu melko tiiviisti rakennetusta ruutukaava-alueesta (kartta 2). Sundmanin (1991:61) ja Visannin (2003: 38–39) mukaan suomalaisten kaupunkien keskustat ovat usein suunniteltu ruudukoiksi johtuen historiallisista, Ruotsin vallan aikaan annetuista hallinnollisista päätöksistä. Ruutukaavoituksen etuina pidettiin muun muassa paloturvallisuutta ja kaupunkien edustavuutta (Laakso & Loikkanen 2004: 220). Keskustapalvelut sijaitsevat Joensuussa pääosin Kauppatorin läheisyydessä.

Pohjois-Karjalan ja Heinäveden kunnan alueella sokeiden, vaikeasti heikkonäköisten ja kuurosokeiden etu- ja asiantuntijajärjestönä toimii Pohjois-Karjalan Näkövammaiset ry. Yhdistyksellä on 575 jäsentä. (Pohjois-Karjalan näkövammaiset ry 2014.) Yhdistyksen toimialueella asuvien sokeiden henkilöiden lukumäärästä ei ole tarkkaa tietoa, mutta yhdistyksen puheenjohtajan Marjatta Lackmanin (2013) mukaan sokeiden suhteellinen osuus järjestön jäsenmäärästä on pieni.



Kartta 1. Joensuun kantakaupunki.



Kartta 2. Joensuun keskusta-alue.

6 MINÄ KYSYN, SINÄ VASTAAT?

6.1 Teemahaastattelu aineistonkeruumenetelmänä

Keräsin tutkielman aineiston tekemällä teemahaastatteluja Joensuuta tunteville sokeille henkilöille ja kaupunkisuunnittelun parissa työskenteleville Joensuun kaupungin työntekijöille. On arvioitu, että erilaiset tutkimushaastattelut ovat yhteiskunta- ja käyttäytymistieteissä kaikkein yleisimmin käytettyjä aineistonkeruumenetelmiä (Ruusuvuori & Tiittula 2009: 9; Hirsjärvi & Hurme 2011: 11). Haastattelu voidaan määritellä keskusteluksi, jolla on tarkoitus. Keskustelijoilla on tutkimushaastattelun aikana erityiset roolit, joissa haastateltava on tiedonhaltija ja tutkija pyrkii kysymysten avulla sekä keskustelua ohjaamalla saamaan haastateltavalta tutkimuksen kannalta olennaista tietoa. Haastattelut ovat luonteva tapa hankkia aineistoa, kun halutaan tietoa ihmisten kokemuksista, mielipiteistä, toimintatavoista ja niiden perusteista. (Tiittula & Ruusuvuori 2009: 22–23; Hirsjärvi & Hurme 2011: 11–12 ja 42.)

Teemahaastattelu on puolistrukturoitu haastattelumenetelmä (Ruusuvuori & Tiittula 2009: 10; Hirsjärvi & Hurme 2011: 47). Teemahaastattelut etenevät tutkijan ennalta määrittelemien väljien teemojen, eikä esimerkiksi tarkan kysymysluettelon, varassa, minkä myötä haastateltavan oma ääni pääsee haastattelussa voimakkaammin esiin ja haastattelijan kysymysten ohjailevuus vähenee (Hirsjärvi & Hurme 2011: 47–48). Haastattelujen teemat pohjautuvat usein aihetta koskeviin aiempiin tutkimuksiin, tutkimuksen teoreettisista käsitteistä kumpuaviin teemoihin ja tutkijan intuitioon (Eskola & Vastamäki 2010: 35; Hirsjärvi & Hurme 2011: 66–67). Näin muotoutuivat myös minun laatimani teemahaastattelurungot kysymyksineen (liitteet 1 ja 2).

Haastattelutilanteessa teemojen järjestys ja laajuus vaihtelevat haastateltavien vastausten perusteella. Myös tarkat kysymykset muotoutuvat haastattelutilanteen aikana. (Eskola & Vastamäki 2010: 35; Hirsjärvi & Hurme 2011: 50 ja 66.) Esimerkiksi Hirsjärvi ja Hurme (2011: 66 ja 103) neuvovat teemahaastattelua tekevää tutkijaa laatimaan tarkan kysymyspatteriston sijaan listauksen kaikissa haastatteluissa läpikäytävistä teemoista. Joitakin kysymyksiä voi heidän mukaansa kirjoittaa ylös sen varalta, että haastattelu ei lähde luontevasti etenemään pelkkien teemoja tarkentavien kysymysten varassa. Toisaalta Tuomi ja Sarajärvi (2013: 75) toteavat, että on tutkimuskohtaista, toteutetaanko teemahaastattelu lähes avoimen haastattelun kaltaisena keskusteluna vai strukturoidusti etenevänä haastatteluna.

Löyhien teemalistojen sijaan päätin täydentää teemahaastattelurunkojani yksityiskohtaisilla kysymyksillä haastattelujen onnistumisen takaamiseksi. Tehdessäni ensimmäiset kaksi sokeiden

henkilöiden haastattelua joulukuussa 2012 pro gradu -työtani alustanutta kandidaatintutkielmaani (Juntunen 2013) varten kyseessä olivat elämäni ensimmäiset tutkimushaastattelut. Kokemattomalle haastattelijalle tarkat kysymyslistat toivat mielenrauhaa, sillä niihin tiesi voivansa tukeutua hiljaisen hetken mahdollisesti uhatessa. Ensimmäiset haastattelut etenivätkin melko tarkasti kysymysluetteloita myötäillen paria tarkentavaa kysymystä ja kysymysten järjestyksen vaihtelua lukuun ottamatta. Sen sijaan tehdessäni haastatteluja talvella 2013–2014 osasin jo rentoutua haastattelijana ja haastattelut etenivät edellisvuotta enemmän juuri teemojen varassa.

Ennen haastatteluja kerroin haastateltavilleni tutkielmani aiheen. Sen lisäksi kerroin sokeille haastateltaville, että toivoin kuulevani juuri henkilökohtaisen kokemuksen aiheesta ja kaupunkisuunnittelijoita vihjasin siitä, että varsinaisen teeman – sokeiden huomioon ottamisen kaupunkisuunnittelussa – lisäksi kyselin kaupunkisuunnitteluun vaikuttavista arvoista ja tavoitteista. Tuomen ja Sarajärven (2013: 78) mielestä kysymyslistat tai haastatteluteemat tulisi lähettää haastateltaville etukäteen tutustuttavaksi aineistonkeruun onnistumisen varmistamiseksi. Kysymysten lähettämistä he perustelevat sillä, että haastatteluilla on tarkoitus saada kerättyä mahdollisimman paljon tietoa tutkittavasta aiheesta ja tietäessään kysymykset etukäteen haastateltavat voivat paremmin valmistautua haastatteluun. Päätin kuitenkin jättää haastattelurungot lähettämättä haastateltaville. Lähetin kysymykset ainoastaan yhdelle asiantuntijahaastateltavalle hänen omasta pyynnöstään.

En lähettänyt haastattelukysymyksiä etukäteen, koska kysymykset olivat hyvin arvo- ja tunneperusteisia, ja halusin vastausten olevan mahdollisimman spontaaneja ja aitoja reaktioita kysymyksiin. Toinen peruste jättää haastattelukysymykset lähettämättä etukäteen oli, että halusin haastateltavien vastausten olevan mahdollisimman omakohtaisia. Haastateltavani edustavat pieniä ryhmiä, Joensuuta tuntevia sokeita henkilöitä ja Joensuun kaupungin palveluksessa työskenteleviä kaupunkisuunnittelijoita. Oletan, että molempien ryhmien sisällä sosiaalinen vuorovaikutus on aktiivista, ja haastatteluihin pyydettyt puhuivat mahdollisesti etukäteen keskenään osallistuvansa haastatteluun. Jos olisin lähettänyt haastattelukysymykset etukäteen, he olisivat mahdollisesti puhuneet kysymyksistä keskenään ja vaihtaneet mielipiteitä käsiteltävistä teemoista. Koska molempien ryhmien haastatteluissa esiintyi henkilökohtaisia ja arkojakin aiheita, kuten sokeilla haastateltavilla kaupunkitilaan ja siellä liikkumiseen liittyvät tunteet ja kaupunkisuunnittelijoilla työhön liitetyt arvot, halusin välttyä riskiltä, että haastateltavien väliset keskustelut haastattelukysymyksistä olisivat mahdollisesti vaikuttaneet haastatteluissa annettujen vastausten sisältöön.

Päätöstäni puoltaa se, että Hirsjärven ja Hurmeen (2011: 35) mukaan joillakin haastateltavilla on tarve antaa sosiaalisesti hyväksyttäviksi katsottuja vastauksia.

Haastattelutilanteessa haastateltava pyrkii puhumansa kielen avulla välittämään haastattelijalle kuvan ajatusmaailmastaan. Sekä haastattelijan että haastateltavan kielenkäyttöön vaikuttavat muun muassa ikä ja haastattelun luonne. Haastateltavan vastauksissa heijastuvat haastattelukysymysten muotoilu ja haastattelijan tapa esittää kysymykset sekä haastateltavan omat aiemmat vastaukset. Kyse on sosiaalisessa vuorovaikutustilanteessa tuotetusta aineistosta, joten haastateluissa saadut vastaukset muodostuvat haastatteluosapuolten yhteistyön tuloksena. Näin ollen niihin vaikuttaa haastattelutilanteen onnistuminen. (Tiittula & Ruusujärvi 2009: 10; Hirsjärvi ja Hurme 2011: 12 ja 48–50.) Puhetavan lisäksi esimerkiksi status- ja ikäeroilla voi olla vaikutusta siihen, miten luontevaksi haastattelutilanne muotoutuu (Eskola & Vastamäki 2010: 32).

Puhetavan merkityksen huomasin tehdessäni järjestyksessään toista haastattelua, jonka aikana teitittelin haastateltavaa. Haastattelun puolivälin tienoilla haastateltava vihjasi kokevansa itsensä vanhaksi teitittelyn takia. Kokemattomana haastattelijana en osannut muuttaa puhetapaani äkkiseltään, vaan teitittelin häntä paikoitellen haastattelun edetessäkin, mikä luultavasti sai haastateltavan tuntemaan olonsa epämukavaksi. Sosiaalisena vuorovaikutustilanteena haastattelu ei siis onnistunut parhaalla mahdollisella tavalla, mutta onneksi aineistonkeruun kannalta haastattelu oli onnistunut. Seuraavissa haastatteluissa päätin sinutella haastateltavia rennomman ja välittömämmän ilmapiirin luomiseksi.

6.2 Kokijahaastattelut

Haastattelin kahdeksaa sokeaa henkilöä kerätäkseni tietoa siitä, millainen on heidän kokemuksensa Joensuussa liikkumisesta. Sain haastateltavien yhteystiedot Pohjois-Karjalan näkövammaiset ry:n kautta. Yhdistyksen työntekijä kysyi kuvaukseeni sopivia henkilöitä haastateltaviksi, minkä jälkeen sain häneltä haastatteluun suostuneiden yhteystiedot ja pääsin sopimaan haastatteluajoista haastateltavien kanssa. Kahdeksan henkilön otanta on ilmeisen kattava, sillä yhdistyksestä arvioitiin, että haastattelupyyntö toimitettiin suurimmalle osalle Joensuussa tai sen läheisyydessä asuvista ja yhdistykseen kuuluvista sokeista henkilöistä, ja heistä vain pari kieltäytyi osallistumasta haastatteluun.

Tein haastatteluista kaksi pro gradu -tutkielmaani alustaneen kandidaatintutkielman yhteydessä joulukuussa 2012 ja loput kuusi marraskuussa 2013. Käytin vuoden 2013 haastatteluissa vuoden

2012 teemahaastattelurunkoa lähes sellaisenaan. Ainoat tekemäni muutokset olivat liian yksityiskohtaisesti muotoiltujen kysymysten yksinkertaistaminen ja joukkoliikennettä sekä kiertoliittymiä koskevien kysymysten lisääminen. Joukkoliikennettä koskevan kysymyksen lisäsin aiemmin tehtyjen tutkimusten perusteella ja kiertoliittymiä koskevan kysymyksen siksi, että aihe nousi esiin molemmissa vuoden 2012 haastatteluissa.

Haastateltavista seitsemän asui haastatteluhetkellä Joensuun kuntarajojen sisäpuolella ja yksi naapurikunnan puolella, vajaan 20 kilometrin päässä Joensuun keskustasta. Joensuussa asuvista haastateltavista kolme kertoi asuvansa ruutukaava-alueella, kolme noin viiden kilometrin etäisyydellä keskustasta ja yksi noin kymmenen kilometrin päässä keskustasta. Rajasin haastateltavien joukon Joensuussa tai sen liepeillä asuviin henkilöihin, koska halusin ensisijaisesti kuulla Joensuussa asuvien tai siellä toistuvasti käyvien henkilöiden arkipäiväisiä kokemuksista kaupungista. Kauempana Pohjois-Karjalassa asuvien haastateltavien kokemukset Joensuusta olisivat olleet enemmänkin turistin ja satunnaisen vierailijan näkemyksiä kaupungista, eikä näin olen täysin vertailtavissa kaupungissa tai sen lähetyillä asuvien henkilöiden arkipäiväisten kokemusten kanssa.

Haastateltavista kolme on syntymäsokeita. Muut haastateltavat ovat olleet sokeita 3–30 vuoden ajan. Kolmella myöhemmällä iällä sokeutuneesta haastateltavasta oli ollut jokin edeltävä näkövamma, joka oli ilmennyt jo lapsuudessa tai vasta aikuisiällä. Haastateltavista kolme oli kotoisin Joensuusta, kolme muualta Pohjois-Karjalan alueelta ja kaksi Pohjois-Karjalan ulkopuolelta. Kaikki haastateltavat olivat jossain vaiheessa elämäänsä asuneet jonkin aikaa Joensuun ulkopuolella. Kaksi haastatelluista oli muuttanut Joensuuhun 2010-luvulla, kun taas loput olivat asuneet Joensuussa, tai yhden haastateltavan tapauksessa Joensuun naapurikunnassa, useita vuosikymmeniä tai lähes koko ikäänsä.

Haastateltavista kolme oli naisia ja kuusi miehiä. Iältään haastateltavat jakautuivat kolmeen ryhmään kahden henkilön ollessa parikymppisiä, kolmen viisikymppisiä ja loppujen kuusikymppisiä. Koska täysin sokeiden henkilöiden osuus Joensuussa asuvista henkilöistä on pieni, en erittele haastateltavien ikiä tämän tarkemmin suojellakseni heidän yksityisyyttään.

Tein kaikki haastattelut yksilöhaastatteluina. Haastattelujen kesto vaihteli 40 minuutista 80 minuuttiin. Haastatteluista seitsemän tein Pohjois-Karjalan näkövammaisten alueyhdistyksen tiloissa. Tutkimushaastatteluja koskevassa kirjallisuudessa haastattelupaikkaa ei pidetä yhdente-

kevänä haastattelun onnistumisen kannalta. Hirsjärvi ja Hurme (2011: 76) kehottavat valitsemaan rauhallisen haastattelupaikan, jossa haastateltava kokee olonsa turvalliseksi, jotta haastateltavaan saisi hyvän kontaktin. Eskolan ja Vastamäen (2010: 29–30) mukaan esimerkiksi yliopiston tilat voivat tuntua haastateltavasta vierailta ja jopa pelottavilta. Pohjois-Karjalan näkövammaisten alueyhdistyksen tilat olivat kaikille haastateltaville ennestään tutut, ja monet heistä ehdottivat itse alueyhdistyksen kokoushuonetta haastattelupaikaksi. Koska alueyhdistyksen kokoushuone oli ikään kuin neutraalia ei kenenkään maata, en usko tilalla olleen merkittävää vaikutusta haastattelujen onnistumiseen ja siten niiden sisältöön.

Yhtä henkilöä haastattelin hänen omasta toiveestaan puhelimitse. Koska puhelussa ei välity haastateltavan sanaton viestintä, joka voi vaikuttaa vastausten tulkintaan, Hirsjärvi ja Hurme (2011: 64) ovat sitä mieltä, että puhelinhaastattelut sopivat paremmin tilastollisiin kuin laadullisiin tutkimuksiin. Haastateltava kertoi kuitenkin kokemuksistaan selkeästi ja perustellusti, joten uskon, että tässä tapauksessa kasvokkain tehty haastattelu ei olisi tuonut erityistä lisäarvoa haastattelun onnistumiselle. Jos haastateltava olisi ollut kovin lyhytsanainen tai vaikuttanut kokevan haastattelun vaivaannuttavana, puhelinhaastattelu ei luultavasti olisi onnistunut yhtä hyvin.

Äänitin kaikki haastattelut haastateltavien luvalla, mutta valitettavasti puhelinhaastattelusta tehty äänite oli huonolaatuinen ja paikoitellen kohina peitti alleen haastateltavan sanat. Koska en ollut koskaan aikaisemmin äänittänyt puhelua, olin haastattelun aikana kirjoittanut varmuuden vuoksi perusteelliset muistiinpanot haastateltavan vastauksista. Yhdistämällä muistiinpanot sekä äänitallenteen selkeät kohdat pystyin ottamaan myös puhelinhaastattelusta kertyneet vastaukset osaksi aineistoa. Äänitteen huonon laadun vuoksi en kuitenkaan pystynyt aineistoa analysoidesani palaamaan sellaisiin pieniin yksityiskohtiin, joita en ollut haastattelun aikana ehtinyt kirjoittaa ylös.

6.3 Asiantuntijahaastattelut

Selvittääkseni, millaista kaupunkia kaupunkisuunnittelulla tavoitellaan ja miten sokeat kuntalaiset sekä esteettömyys pyritään huomioimaan Joensuun kaupunkisuunnittelussa, haastattelin kuutta kaupungin palveluksessa kaupunkisuunnittelun parissa työskentelevää henkilöä. Alastalon ja Åkermanin (2010: 373 ja 375) mukaan asiantuntijahaastatteluissa kiinnostuksen kohteena on ensisijaisesti asiantuntijoilla oleva tieto tutkittavasta prosessista, eikä niinkään asiantuntija henkilönä ja tutkimusaiheen kokijana. Puustisen (2004: 62–63) kaavoittajille tekemissä haastatteluissa ilmeni, että kaavoittajat pystyvät työssään korostamaan tärkeiksi kokemiaan arvoja, jo-

ten kysyin haastateltavilta kaupungin virallisen linjan lisäksi hieman myös heidän omia mielipiteitään, koska ne osaltaan vaikuttavat kaupungin viralliseen linjaan.

Asiantuntijahaastatteluissa haastateltavien joukko on usein tarkoin määrätty, eivätkä haastateltavat ole vaihdettavissa (Alastalo & Åkerman 2010: 374). Haastattelemani asiantuntijat edustavat poikkileikkausta kaupunkisuunnitteluun eri vaiheissa osallistuvista ammattilaisista. Haastateltavien toimenkuvat ja vastualueet vaihtelevat strategia- ja ohjelmatyöstä kaavoitukseen ja lopulta yksityiskohtaiseen, teknis-luonteiseen yhdyskuntarakenteen suunnitteluun. Jätän haastateltavien tarkat ammattinimikkeet kertomatta haastateltavien yksityisyyden suojaamiseksi. Rajasin joukon koskemaan vain Joensuun kaupungin palveluksessa työskenteleviä asiantuntijoita, enkä pyytänyt haastatteluun esimerkiksi kaavoitukseen tai katusuunnitteluun osallistuvia konsultteja. Haastateltavien joukon rajaaminen johtui siitä, että halusin selvittää, mitkä ovat Joensuun kaupungin keinot ottaa sokeat huomioon suunnittelussa, enkä niinkään sitä, miten yksittäiset suunnittelijat pyrkivät heidät huomioimaan.

Tein teemahaastattelut haastateltavien työpaikalla yksilöhaastatteluina tammi-helmikuussa 2014. Haastattelujen tekeminen asiantuntijoiden työpaikalla oli luonteva ratkaisu, sillä haastateltavat olivat omassa työympäristössään minun haastatelllessani heitä heidän ammatilliseen asiantunteukseensa liittyvistä teemoista. Haastattelujen pituudet vaihtelivat 35 minuutista 75 minuuttiin. Äänitin kaikki haastattelut. Kaikilla haastateltavista oli joko ammattikorkeakoulu- tai yliopistotasoinen tutkinto. Viidellä haastateltavalla tutkinto oli joltakin teknilliseltä alalta ja yhdellä luonnonvara-alalta. Haastateltavien työuran pituus Joensuun kaupungin palveluksessa kaupunkisuunnittelun parissa vaihteli neljästä 28 vuoteen.

Alastalo ja Åkerman (2010: 384) toteavat viranhaltijoiden voivan olla haasteellinen kohdejoukko asiantuntijahaastatteluiden tekemiselle, koska ohjeistukset tai ammattietiikka voivat vaikuttaa voimakkaasti heidän toimintaansa. Alastalon ja Åkermanin mukaan tämä voi johtaa muun muassa asioiden kaunisteluun ja esittämiseen parhaassa valossa. Haastatteluja tehdessäni en kokenut tätä suureksi ongelmaksi, vaikka toki osasta haastateltavista huomasi heidän mieltävän lausemuotoiluja pidempään ja valitsevansa sanoja harkitummin kuin esimerkiksi kokijahaastatteluissa haastattelemani sokeat haastateltavat tekivät. Koin haastattelut ilmapiiriltään kuitenkin avoimiksi, eivätkä haastateltavat vaikuttaneet siltä, että he olisivat yrittäneet erityisemmin salaila mitään.

7 MERKITYSTEN JA FAKTOJEN ETSINTÄÄ

7.1 Kokijahaastattelut ja sisällönanalyysi

Ennen analyysin aloittamista litteroin, eli kirjoitin sanasta sanaan puhtaaksi, kokijoiden haastattelujen äänitallenteet aineiston käsittelyn helpottamiseksi. Jotta en vielä litteroinnin aikana tekisi aineistosta tulkintoja, kirjoitin haastattelut kokonaisuudessaan sekä haastateltavien että itseni keskustelussa käyttämien sanavalintojen mukaisesti. Ruusuvuoren ja Tiittulan (2009: 16) mukaan litteroinnin tarkkuus riippuu siitä, analysoidaanko aineistoa ennemmin vuorovaikutustilanteena vai sisältönsä puolesta. Koska olin kiinnostunut haastateltavien vastausten sisällöstä ja henkilökohtaisista kokemuksista, enkä niinkään kerrontatavasta, en litteroinut haastatteluja kaikkine taukoineen ja äänenpainojen vaihteluineen. Vastausten tulkintaan mahdollisesti vaikuttavat naurahdukset tai erityisen pitkät tauot kuitenkin mainitsin litteroinneissa. Litteroinnin tuloksena minulle kertyi 141 A4-liuskan verran aineistoa sokeiden kaupunkikokemuksesta. Lisäksi puhelinhaastattelusta olin kirjoittanut käsin viisi muistiinpanosivua.

Kokijoiden haastatteluista kertyneen aineiston analyysitapana käytin sisällönanalyysia. Tuomen ja Sarajärven (2013: 103–104) mukaan sisällönanalyysillä tekstistä etsitään tutkimusongelman kannalta keskeisiä merkityksiä, kun taas esimerkiksi diskurssianalyysissa ollaan kiinnostuneita siitä, miten tekstissä ilmeneviä merkityksiä tuotetaan. Tuomi ja Sarajärvi määrittävät, että sisällönanalyysin tarkoituksena on aineistoa uudelleen järjestelemällä tuottaa yleinen ja tiivis kuvaus tutkittavasta ilmiöstä. Tekstiaineistojen analysointitavoista sisällönanalyysi sopi tutkimusaiheeseeni parhaiten, koska olin kiinnostunut siitä, mitä sokeat henkilöt kertoivat Joensuun kaupungista ja kaupunkitilan kokemisesta, enkä esimerkiksi siitä, millä tavoin he kaupunkitilasta kertoivat. Sisällönanalyysillä voidaan tarkoittaa väljää teoreettista viitekehystä, jonka sisällä analysointitavat voivat tutkimusten välillä hieman vaihdella, tai yksittäistä analysointimetodia, jonka toteuttaminen on määritelty tarkkarajaisemmin (Hirsjärvi & Hurme 2011: 153; Tuomi & Sarajärvi 2013: 91). Tässä tutkielmassa sisällönanalyysillä viitataan ensiksi mainittuun väljään teoreettiseen analyysikehykseen.

Toteutin analyysin teoriaohjaavana analyysina. Toisin kuin täysin teorialähtöisessä analyysissa teoriaohjaavassa analyysissa ei ole tarkoitus testata tutkimuksen teoreettisen viitekehysten paikkaansa pitävyyttä tutkittavassa tapauksessa, vaan teorian tarkoitus on antaa analyysille uusia näkökulmia ja siten auttaa aineiston analysoinnissa (Tuomi ja Sarajärvi 2013: 117–118). Teoriaohjaavassa analyysissa on teoreettisia kytkentöjä ja siinä on huomattavissa teorian vaikutus

analyysin kulkuun, mutta se ei yksinomaan perustu teoriaan. Etenkin alkuvaiheessa analyysi etenee aineiston ehdoilla. (Eskola 2007: 162; Tuomi & Sarajärvi 2013: 96 ja 117.)

Sisällönanalyysin eri vaiheita on hankala erottaa toisistaan niiden limittyessä keskenään, mutta pelkistetyksi voidaan sanoa, että se koostuu kolmesta vaiheesta: luokittelusta, analysoinnista ja tulkinnasta. Luokittelussa aineistosta etsitään järjestelmällisesti läpikäymällä ja aineiston eri osia keskenään vertailemalla sen keskeiset piirteet. Samalla aineistosta karsitaan pois tutkimusaiheen kannalta turhat asiat. Tarkoituksena on järjestää aineisto uudelleen sen keskeisten piirteiden, toisin sanoen luokkien, mukaisesti. (Ruusuvuori, Nikander & Hyvärinen 2010: 11 ja 18; Hirsjärvi & Hurme 2011: 147–149).

Luokat ovat apuväline analyysivaiheen toteuttamiseen. Analyysissa luokkien väliltä etsitään säännönmukaisuuksia ja yhtäläisyyksiä, minkä perusteella niitä yhdistellään suuremmiksi kokonaisuuksiksi. Analyysivaiheessa aineistosta pyritään löytämään jotakin sellaista, mikä ei ole sellaisenaan huomattavissa suorista lainauksista. Jotta aineiston analyysi ei jää yksistään aineiston keskeisten piirteiden kuvailuksi, tulkintavaiheessa analyysin tuloksia vertaillaan aiempien tutkimusten kanssa ja analyysia kehitetään sitä kautta uudelle tasolle. Tulkinnan tarkoitus on tarjota uusia katsantokantoja tutkittavaan aiheeseen ja innostaa muita tutkijoita käsittelemään aihetta uudesta näkökulmasta. (Ruusuvuori ym. 2010: 19–23 ja 29; Hirsjärvi & Hurme 2011: 147–150.)

Aloitin aineiston käsittelemisen lukemalla kokijoiden haastattelut läpi aineistolähtöisesti. Korostin värikynin niitä aihealueita, jotka toistuvat usein tai olivat keskeisiä tutkimuskysymysten kannalta. Tässä vaiheessa aineisto jakaantui 17 luokkaan. Analyysivaiheessa järjestin aineiston edellisessä vaiheessa saamieni luokkien mukaisiin taulukoihin ja vertailin niitä keskenään etsien eroja ja yhtäläisyyksiä. Sen jälkeen yhdistelin luokkia alustavasti. Lisäksi tein kaaviot jokaisen haastateltavan arjessa käyttämistä paikoista ja niihin siirtymisestä. Kaaviot tein hahmottaakseni paremmin yksilöiden tapaa käyttää kaupunkitilaa ja havaitakseni käyttötavoissa mahdollisesti esiintyviä yhtäläisyyksiä ja eroja. Vertaamalla analyysivaiheen luokkia laatimieni kaavioiden sekä tutkielman teoreettisen viitekehyksen kanssa aineisto pelkistyi tulkintavaiheessa viiteen lopulliseen teemaan: Joensuussa viihtyminen, kaupungissa suunnistaminen ja ympäristön hahmottaminen, pelottaviksi koetut paikat, yksin ja yhdessä liikkuminen, sekä sosiaaliset esteet ja tiedon saavutettavuus. Analyysin tuloksia käsittelevissä luvuissa sokeat haastateltavat on yksilöity ikäryhmän ja sukupuolen mukaan taulukossa 1 osoitetuin lyhentein.

Taulukko 1. Sokeiden henkilöiden yksilöinnissä käytetyt lyhenteet.

Ikä/sukupuoli	20–29	50–59	60–69
Mies	M20	M50-1 M50-2	M60-1 M60-2
Nainen	N20	N50	N60

7.2 Asiantuntija-aineiston analyysi

Litteroin asiantuntijoiden haastatteluiden äänitallenteet samalla tarkkuudella kuin kokijoiden haastattelut. Asiantuntijahaastatteluista kirjallista aineistoa kertyi 99 A4-liuskaa. Alastalon ja Åkermanin (2010: 381) mukaan asiantuntijahaastattelujen analysoinnin tarkoituksena on löytää tutkittavaa ilmiötä koskevia faktoja. He kuitenkin painottavat, että faktojen etsinnässä täytyy muistaa se, että haastateltava tulkitsee ilmiötä omasta henkilökohtaisesta näkökulmastaan, mikä vaikuttaa vastausten sisältöön. Lisäksi vuorovaikutustilanne vaikuttaa Alastalon ja Åkermanin mukaan siihen, miten haastateltava esittää tulkintansa haastattelijalle. Jotta asiantuntijahaastatteluilta keräämässäni aineistossa ei painottuisi liikaa tietyssä ammattiasemassa olevien tulkinta tutkittavasta aiheesta, valitsin haastateltaviksi sekä yksityiskohtaista suunnittelua tekeviä että lähinnä strategiatasolla kaupunkisuunnitteluun osallistuvia asiantuntijoita.

Alastalo ja Åkerman (2010: 386–390) kehottavat tutkijaa täydentämään asiantuntijahaastatteluilta kerättyä aineistoa aihetta koskevilla dokumenteilla ja asiakirjoilla, jotta tutkijan kiinnostuksen kohteena olevan prosessin kuvauksesta saisi mahdollisimman totuudenmukaisen. Täydentävän aineiston käytössä ja analysoinnissa tulee kuitenkin muistaa, että ne on tuotettu tiettyä yleisöä ja tarkoitusta varten. Faktojen löytämiseksi Alastalon ja Åkermanin mukaan on keskeistä vertailla kriittisesti haastatteluaineistoa ja dokumentteja keskenään.

Asiantuntijahaastatteluja tukevana aineistona käytin vuosille 2013–2016 laadittua Joensuun kaupungin strategiaa (Joensuun kaupunki 2013b) ja sitä täydentävää kaupunkirakennepohjelmaa (Joensuun kaupunki 2013c). Valitsin ainoastaan kaupunkisuunnittelun tulevaisuutta koskevaa aineistoa asiantuntijahaastattelujen tueksi, koska tutkielmani aiheen kannalta on keskeistä, millaista kaupunkia nyky suunnittelulla tavoitellaan ja millä perusteilla tavoitteet on asetettu. Molemmat dokumentit on julkaistu Joensuun kaupungin virallisilla internet-sivuilla, joten ne on viranomaiskäytön lisäksi tarkoitettu kuntalaisten ja muiden Joensuun kehittämisestä kiinnostuneiden luettaviksi.

Analysoin asiantuntija-aineiston kokija-aineiston tavoin teoriaohjaavalla sisällönanalyysillä. Aluksi luin asiantuntijahaastatteluin keräämäni aineiston aineistolähtöisesti ja luokittelin sen 14 alustavaan luokkaan. Analyysivaiheessa luokkia yhdistelemällä ja vertailemalla etsin vastauksista yleistä linjaa muun muassa sille, keille Joensuun kaupunkia suunnitellaan, millaisiin tavoitteisiin joensuulaisessa kaupunkisuunnittelussa pyritään ja miten esteettömyys huomioidaan suunnittelussa. Tässä vaiheessa luin myös läpi asiakirja-aineiston ja vertasin sitä haastatteluissa annettuihin vastauksiin. Sen jälkeen luin molemmat aineistotyypit läpi vertaillen niitä tutkielman teoreettiseen viitekehykseen. Lopullinen tulkinta syntyi eri analyysivaiheet yhdistämällä. Analyysin tuloksia käsittelevissä luvuissa asiantuntijat on yksilöity lyhenteillä AT1, AT2, AT3, AT4, AT5 ja AT6.

8 KOETTU, ELETTY JOENSUU

8.1 Viihtyminen Joensuussa

”No ihan mukava kaupunkihan tää on. Silleen kuitenkin sopivan vilkas, ei nyt ihan mikään tuppukylä, mutta ei nyt toisaalta mikään liian levotonkaan.” M20

Haastateltujen yleinen mielipide Joensuusta oli pääosin myönteinen. Kaupungin koko mainittiin Joensuun hyväksi puoleksi viidessä haastattelussa. Kaupungin asukasmäärä koettiin sopivaksi, koska se riittää takaamaan monipuoliset ja riittävät palvelut, mutta toisaalta väkiluku ei ole niin suuri, että liikenteen aiheuttama melu tai ruuhkat olisivat jatkuvia. Pari haastateltavista vertasi Joensuuta Helsinkiin ja totesi kokevansa pääkaupungissa liikkumisen olevan Joensuussa liikumista kaoottisempaa liikennemäärien ollessa suurempia ja lähes äänettömien raitiovaunujen väistelyn tuodessa omat riskinsä liikkumiseen. Kantakaupungin pienen fyysisen koon eduksi mainittiin se, että kaupungin sisäiset välimatkat eivät ole kohtuuttomia kävellen kuljettaviksi.

Joensuussa luonnon äärestä löytyy paljon haastateltujen miellyttäväksi kokemia paikkoja. Rantaraittia keuhuttiin helppokulkuiseksi, kesäistä Aavarantaa uimarantoinen ihanaksi ja joen sekä järven rannalta mainittiin useita viihtyisiä paikkoja, joissa haastateltavat viettävät aikaa esimerkiksi puistonpenkeillä istuskellen ja koiraa uittaen. Myös puistot ja ulkoilualueet, kuten Mehtimäen lenkkeilypolut ja lähiympäristön retkeilykohteet nuotiopaikkoineen, keräsivät positiivisia mainintoja. Monissa mukavaksi koetuissa luonnonläheisissä paikoissa oli haastateltavan miellyttäväksi kokema äänimaisema. Luonnon äänet ylipäättään mainittiin mukaviksi kuunnella. Useissa haastatteluvastauksissa miellyttäväksi elementeiksi luonnon tuottamassa äänimaisemassa mainittiin linnunlaulu ja liikkuvan veden ääni. Osa haastateltavista mainitsi hakeutuvansa tietoisesti luonnon äänten ja veden ääreen. Miellyttäväksi koettu äänimaisema vaikuttaa siis kaupunkitilan käyttöön.

”Kyllähän sitä mielellään kuuntelee lintujen laulua kaupungissakin ja silleen, että just sen takia hakeutuu joskus tonne metsäreissuille ja kävelemmään. Tota, ei aina tota liikennettä välittäis niin kuunnella.” N60

Neuvonen (2011: 63–64) kritisoi kaupunkien äänimaisemasta käytävää keskustelua liiallisesta hiljaisuuden ja melun vastakkainasettelusta. Hänen mukaansa keskustelussa tulisi nykyistä enemmän kiinnittää huomiota myös sellaisiin ääniin, jotka eivät ole yksiselitteisesti terveyden kannalta hyviä tai huonoja, mutta jotka vaikuttavat positiivisesti ihmisten tunteisiin. Viisikymppisen mieshaastateltavan kuvailu lintujen laulun kuuntelemisesta osoittaa hyvin äänien piristävän vaikutuksen.

”Ensimmäiset tintit kun keväällä alkaa laulella sehän on jo, alkaa suupielet kääntyä ylöspäin.” M50-2

Keskusta-alueen paikoista kesäinen tori sai kaksi mainintaa kuusikymppisiltä mieshaastateltavilta miellyttävänä paikkana. Mukavaa äänimaisemaa kaupunkialueella luovat kuusikymppisen mieshaastateltavan (M60-1) mukaan esimerkiksi osaavat katusoittajat. Neuvonen (2011: 60) toteaa äänimaiseman kokemisen olevan subjektiivista. Ihmisten erilaisten kiinnostuksen kohteiden vaikutus siihen, millaisen äänimaiseman pariin hakeutuu, ilmeni myös saamissani haastatteluvastauksissa. Siinä missä monet mainitsivat pitävänsä erityisesti luonnonäänistä ja hakeutuvansa niiden pariin, parikymppinen mieshaastateltava tituleerasi itseään tekniikka- ja autohulluksi ja sanoi liikkuvansa tästä syystä mielellään keskustassa tai menevänsä Hasaniemeen kuuntelemaan veneiden ääni.

”...minä oon enemmän semmonen, että minä liikun mieluummin kaupungilla. Jotenkin siinä on tavallaan enempi ympärillä tapahtuu, autoja kulkee ja pakokaasu tuoksuu ja. Mierakastan pakokaasun tuoksua. Autohulluna.” M20

Parikymppisen mieshaastateltavan vastauksesta kuvastuu hyvin myös se, miten jokapäiväinen kaupunkikokemus äänineen ja tuoksuineen on moniaistinen kokemus, kuten Rodaway (1994: 5) ja Sepänmaa (1998: 14) ovat todenneet.

Kaupungille tyypilliseksi koettu äänimaisema oli haastatteluvastausten perusteella tärkeä osa viihtyisän kaupungin luonnetta. Rodaway (1994: 103) toteaa, että kosketusetäisyyttä kauempana olevien asioiden havaitsemisessa sokea pystyy nojautumaan ainoastaan kuuloonsa. Rodawayn mukaan ympäristössä esiintyvä asia, jota sokea ei voi kuulla tai tuntea, ei ikään kuin ole sokealle olemassa. Tämä ilmenee hyvin viisikymppisen naishaastateltavan kaupungin ääniä koskevassa vastauksessa.

”En nyt ihan vastustakaan tämmöstäkään jotain ihmisten pulinaa tai tuota autojen metelii tuolla kaupungissa kun kyllähän nyt kaupungissa pitää jotain ääntä kuuluu, että ei se mikään kaupunki oo, jos siellä ei ketään kule.” N50

Jos kaupungilta vietäisiin sen äänimaisemaan kuuluvat tyypilliset piirteet – ihmisten kanssakäymisen aiheuttama sorina, kesäiset katusoittajat ja autojen äänet – se Rodawayn teoriaa mukaillen katoaisi nyky muodossaan tilana sokeilta. Haastateltavieni vastausten perusteella vilkkautta heijasteleva, moninaisista elementeistä koostuva äänimaisema tekee sokealle kaupungin tietystä tilasta keskustan. Neuvosen (2011: 63–64) mielestä kaupunkien äänimaisemaan olisi hyvä kiinnittää huomiota muutenkin kuin melukysymyksen osalta, jotta kaupunkien äänimais-

man positiiviseksi koetut piirteet tunnistettaisiin nykyistä paremmin ja niitä voitaisiin vaalia tulevaisuudessa.

Joensuulaiset ihmiset koettiin yleisesti ottaen helposti lähestyttäviksi ja haastateltavat kertoivat saaneensa aina apua kysyessään. Pari vuotta sitten toiselta paikkakunnalta Joensuuhun muuttanut haastateltava (M50-1) kertoi tosin yllättyneensä siitä, että joensuulaiset ovat sulkeutuneempia ja jäyhempiä kuin maine lupsakoista karjalaisista antaa ymmärtää. Viisikymppiset mieshaastateltavat kokivat Joensuun liikennekulttuurin vähentävän kaupungin viihtyisyyttä. Heidän kokemuksiensa mukaan autoilijat eivät väistä jalankulkijoita tai anna tietä valkoisen kepin käyttäjille. Molemmat viisikymppisistä mieshaastateltavista mainitsivat suojateiden kunnioituksen olevan heidän kokemustensa perusteella paremmalla tolalla Helsingissä, joten suojateistä piittaamaton liikennekulttuuri ei ole sidoksissa liikenteen määrään.

”Varsinkaan Joensuussa kun siellä [ydinkeskustassa] ei kunnioiteta ei jalankulkijaa, eikä liikennevaloja. Tässä on tota, ihan erilaista vaikka jossain Helsingissä, vaikka siellä on se liikenne paljon vilkkaampi, niin siellä kyllä kunnioitetaan ihmistä---.” M50-2

8.2 Moniaistista havainnointia

Arkielämä edellyttää liikkumista paikasta toiseen, kuten Reginald Golledge (1993: 71) toteaa. Jos näkövammaisen ei pysty liikkumaan itsenäisesti paikasta toiseen, hän jää riippuvaiseksi muiden ihmisten avusta, mikä vähentää hänen mahdollisuuksiaan elää itsenäistä elämää (Golledge 1993: 71; Butler & Bowlby 1997: 427). Haastattelemistani sokeista henkilöistä seitsemän kahdeksasta kertoi kävelevänsä ainakin jonkin verran yksin joko kepin tai opaskoiran kanssa kotinsa ulkopuolella. Yksi haastateltavista ei sokeudesta riippumattomista terveydellisistä syistä liiku ilman avustajaa kotinsa ulkopuolella.

Yksin liikkumista koskevissa vastauksissa korostui reittien selkeyden tärkeys. Viisi- ja kuusikymppisistä haastateltavista viisi mainitsi keskustan ruutukaavan olevan selkeä hahmottaa, mikä helpotti alueella liikkumista. Esimerkiksi tutulle reitille ilmestyneen rakennustyömaan kiertämisen todettiin olevan korttelien säännönmukaisuuden ansiosta helppoa. Kaksi haastateltavista vertasi Joensuun ruutukaava-alueita kehämäiseksi kaavoitettuun Haminan keskusta- ja he toteivat ruutukaavan olevan heille selkeämmin hahmotettavissa. Ydinkeskustan alueella reittien selkeyttä haittaavat erilaiset kulkuväylille nostetut mainostelineet ja sinne tänne parkkeeratut polkupyörät. Niiden kiertely vaikeuttaa haastateltavien mukaan oikean kulkusuunnan hahmotamista ja reitillä pysymistä. Kesäisin kävelykadulle pystytettävät jäätelökioskit aiheuttavat sa-

man ongelman. Komardjaja (2001: 69) toteaa fyysisten esteiden vaikeuttavan vapaata liikkumista kaupunkitilassa. Erilaiset reitille yllättäen ilmestyneet, kiertelyä aiheuttavat kohteet ovat siis eräs haastattelemiini henkilöiden kohtaama fyysisen esteellisyyden muoto kaupunkitilassa.

Ruutukaava-aluetta lukuun ottamatta haastateltavat mainitsivat käyttävänsä pääasiassa tiettyjä tuttuja reittejä. Tutuilla reiteillä pysymistä puoltaa Golledgen (1993: 68–69) mukaan se, että näkövammaisella ei ole tietoa tuntemattomassa ympäristössä olevista mahdollista vaarallisista paikoista. Lisäksi näkövammaisen käsitys kaupungista voi Golledgen mukaan olla niin pirstaleinen, että hän ei hahmota katujen ja reittien keskinäisiä suhteita. Golledge toteaa ”kartalla olemisen” olevan näkövammaisille erityisen tärkeää, jotta reitiltä eksyminen ei johda kaoottisiin ja paniikinomaisiin tuntemuksiin.

Yhdysvaltalaisen Golledgen kuvaus eksymisen aiheuttamista tunteista on melko kärjistetty suhteessa joensuulaisten vastauksiin, sillä yksikään haastattelemistani sokeista henkilöistä ei todennut keskusta-alueella eksymisen olevan erityisen pelottavaa. Tympääntymistä ja turhaantumista osa toki tunsikin, mutta ei sen suurempaa ahdistusta. Apua saa haastateltavien mukaan kysymällä ja toisaalta ”*eihän me mistään maailmasta kadota täältä, että jos tässä keskustassa eksytään*”, kuten viisikymppinen naishaastateltava asian ilmaisi. Haastateltavien mukaan liikkuminen yksin vaatii kuitenkin jatkuvaa keskittymistä ja ajatusten harhaileminen toisaalle johtaa helposti eksymiseen.

”Että sitä putoo kartalta kyllä aika helposti, kun rupee vaan ajattelemaan jotain ihan muuta kuin sitä kulkemista.” M60-1

”Sokkonakaan ei oo aina sataprosenttisen valppaana. Rankka päivä takana tai miljoona muuta asiaa edessä ja ajatukset jossain ihan muualla niin kyllähän siinä helposti saattaa kävellä jonnekin muualle, minne ei pitäis.” M20

Täysin tavatonta tuntemattomille seuduille poikkeaminen ei kuitenkaan ole. Opaskoiransa kanssa aktiivisesti ympäri kaupunkia liikkuva ja Joensuun omien sanojensa mukaan hyvin tunteva kuusikymppinen mieshaastateltava (M60-1) kertoi kulkevänsä Mehtimäen urheilukentän takana olevassa metsikössä oikopolkuja pitkin, koska todellista eksymisvaaraa ei ole tien tullessa jossain vaiheessa vastaan. Täysin vieraille seuduille hankkään ei kuitenkaan halua lähteä yksin. Itse näistä liikkumista opetteleva parikymppinen naishaastateltava totesi, että pienet eksymiset ja harhailut ovat tärkeitä uusien reittien oppimiseksi.

”...minä oon oikeesti sitä mieltä, että uusia reittejä ei voi muuten oppia kuin seikkailemalla ja eksymällä ja tutkimusmatkailemalla.” N20

Neljä haastateltavista kertoi, että sokeutumista edeltävät muistikuvat Joensuusta helpottavat suuresti yksin liikkumista ja kaupungin hahmottamista. Heidän sokeutumista edeltänyt näkökykynsä vaihteli vakavasta heikkonäköisyydestä normaaliin näköön. Tosin heistäkin monella ei ole täyttä käsitystä siitä, millaisia heidän sokeutumisensa jälkeen rakennetut asuinalueet ovat. Monet haastateltavista totesivat opettelevansa uusia reittejä vain tarpeen vaatiessa. Toisaalta eräs haastateltavista oli muuttanut Joensuuhun vasta sokeutumisensa jälkeen, mutta hän vaikutti tuntevan Joensuun melko hyvin, sillä hän lenkkeilee ahkerasti ympäri kaupunkia koiransa kanssa.

Rodawayn (1997: 37) mukaan erilaiset aistihavainnot ovat keskeisiä paikasta toiseen suunnistamisessa, tilan hahmottamisessa ja sijainnin paikantamisessa. Haastateltavieni vastauksissa reitillä pysymisessä ja oman sijainnin hahmottamisessa tilassa korostuvat kuulo- ja tuntoaistin merkitys. Pari haastateltavista mainitsi, että ohikulkevien autojen äänet auttavat suunnistamisessa. Esimerkiksi parikymppinen naishaastateltava kertoi, että *”...jos on vaikka pikkusen hukassa suunnasta niin siitä auton liikkeestä saa selville sen suunnan, et missä suunnassa se katu menee”*. Yksi haastateltavista (M60-2) kertoi pystyvänsä kuulemaan akustiikan muutokset esimerkiksi kaupungissa porttikongien ja ovisyvennysten sekä maaseudulla postilaatikkorykelmän kohdalla ja hyödyntävänsä taitoa sijaintinsa hahmottamisessa.

”Tuommosethan on mukavii kato, tietysti kun ei nää, niin oppii kuuntelemaan,--- kun on näitä porttikongeja kun kävelee, niin sehän kuuluu että ”whuu”. --- Samoiten kun tuolla maaseudulla kävelee kun on kato postilaatikoita kato rivissä siellä tienvarressa niin se muuttuu se ääni, niin tietää että on postilaatikoijen kohalla. ---.” M60-2

Näin tarkkojen äänihavaintojen tekeminen on yksilöllistä. Toinen kuusikymppisistä mieshaastateltavista (M60-1) kertoi tuntevansa erittäin tarkkakuuloisia sokeita, mutta hän itse ei havaitse ympäristön äänimaailmassa tapahtuvia pienenpieniä muutoksia.

”Ne kuulee, että aha, tossa on talo ja tossa on aukko, porttikongi, ne kuulee ihan kuulon perusteella, että kato, tossa on sähkötolppa. En minä kuule niitä, että joillain on niin hyvä kuulo, että ne vaistoo sen.” M60-1

Tiettyyn paikkaan sidotut äänet, niin kutsutut äänimajakat, auttavat sokeita suuresti sijaintinsa paikantamisessa ja suunnistamisessa. Kyse on eräänlaisesta paikkaan sidotusta, tunnistettavasta äänimaisemasta ja sen hyödyntämisestä. Kuusikymppinen mieshaastateltava (M60-1) mainitsi

Joensuussa sijaitseviksi äänimajakoinaiksi muun muassa raviradan lähellä olevan suihkulähteen lorinan sekä Citymarketin takana sijaitsevan tuulettimen hurinan. Viisikymppinen mieshaastateltava (M50-2) totesi satamasta lähtevän laivan äänen ja rautatien kolinan auttavan suunnistamisessa, vaikka ne eivät jatkuvia ja täysin paikallaan pysyviä ääniä olekaan.

Kaupunkitilassa esiintyvät äänimaisemat ovat Neuvosen (2011: 64) mukaan jatkuvassa liikkeessä. Alituisesti muuttuva äänimaisema tekee ympäristöstä pelkän kuuloaistin avulla havainnoituna arvaamattoman ja jaksoittaisen (Rodaway 1994: 103). Ei siis ole mikään ihme, että haastateltavien vastauksissa korostuivat äänien havainnoinnin lisäksi tuntoaistin tärkeys reitillä pysymisessä ja oman sijainnin hahmottamisessa. Jalkakäytävien selvästi erottuva ja helposti kepillä tunnusteltavissa oleva reunakivi helpottaa haastateltavien mukaan reitillä pysymistä, sillä se toimii ikään kuin ohjaimena. Suojateiden kohdalla reunakiven luiskauksessa olisi sokeiden kannalta ihanteellisinta jättää pieni korkeusero ajoradan ja luiskauksen välille, mutta kuten useat haastateltavista totesivat, asiasta käydään kädenvääntöä pyörätuolin käyttäjien kanssa. Ajoradan ja kävelytien välinen korkeusero voi nimittäin vaikeuttaa pyörätuolilla liikkumista. Täysin tasaisilla risteysalueilla sokeiden on kuitenkin vaikea hahmottaa, missä suojatie alkaa ja missä vaiheessa ajoradan on jo ylittänyt.

Viisikymppinen naishaastateltava kertoi, että hänen asuinalueellaan noin viiden kilometrin päässä keskustasta jalkakäytävien ja ajoratojen välillä ei ole kepillä havaittavaa korkeuseroa, mutta kiitteli sitä, että suojatien kohdat oli viistottu siten, että *”...se niin ku tälleen viistosti mennee sinne ajoradalle, niin mie kyllä sen jaloissani huomaan.”* Kyse on kinesteettisestä aistista, jonka avulla ihminen havainnoi pinnan muotoa ja kaltevuutta sekä oppii arvioimaan etäisyyksiä (Verhe 1996: 25). Parikymppinen mieshaastateltava mainitsi, että pihojen sisäänkäynnit on helpompi huomata, jos niitä on hieman viistottu alaspäin.

Haastateltavien vastauksista ilmeni, että materiaalierot esimerkiksi asfaltin ja nurmikkoalueiden välillä auttavat sokeaa hahmottamaan tien reunan ja säilyttämään suunnan reitillään. Joensuun ruutukaava-alueella osalla jalkakäytävistä on käytetty asfaltin sijasta hiekkaa ja erilaisia laattoja. Viisikymppinen naishaastateltava kertoi alueellisten materiaalierojen auttavan oman sijainnin hahmottamisessa, sillä vain tietyissä paikoissa käytetyn jalkakäytävämateriaalin kohdatessaan hän pystyy varmistumaan sijainnistaan. Hajuaistillakin voi olla merkitystä oman sijainnin paikantamisessa, kuten viisikymppiselle naishaastateltavalle käynyt sattumus osoittaa.

”Niin kuin yhen kerrankin esimerkiksi mie kävelin tuolla ja koira oli sitten, en minä nyt enää muista miten, mitä varten nyt koira lähti väärään suuntaan, mutta kuitenkin niin minä ajattelin että, jos minä olisin Torikadulla niin minä oisin varmaan Houkutuksen kohdalla, kun täällä haisee niin hyvältä. Ja sitten jälestäpäin minä tajusin, että Houkutuksen kohdallahan minä olin.” N50

Hajuaistiin perustuvat havainnot suunnistamisen apuna ovat saamieni vastausten perusteella yksittäistapauksia.

Talvella materiaalierot eivät ole huomattavissa, mutta lumipenkkojen reunat auttavat haastateltavien mukaan suunnistamisessa. Ongelmaksi voivat kuitenkin muodostua parikymppisen mieshaastateltavan sanoja lainaten *”auraustaskut”*. Tiettyä sisäänkäyntiä etsittäessä lumipenkassa olevat syvennykset voivat sekoittaa sisäänkäyntien laskemisen ja näin ollen vaikeuttaa oikean sisäänkäynnin löytämistä. Muutoin aurauksesta aiheutuviksi vaikeuksiksi mainittiin suojateiden eteen jätetyt lumivallit, joiden vuoksi viisikymppisen naishaastateltavan mukaan ei tiedä *”oonko mie väärässä kohassa vai onko lumi väärässä kohassa.”*

Vammaisen itsenäistä liikkumista voidaan tukea panostamalla niin kutsuttuihin esteettömyysketjuihin. Tapanisen ym. (2002: 111) käyttämällä termillä tarkoitetaan sitä, että ympäristön tulee olla liikkumisen kannalta esteetön kotiovelta kohteeseen saakka. Sokeiden kohdalla tämä tarkoittaa sitä, että ympäristön tulee tarjota tarpeeksi ärsykeitä erityisesti tunto- ja kuuloaistille oman sijainnin hahmottamiseksi ja reitillä pysymiseksi. Esimerkiksi tiettyyn paikkaan sidotut äänimaisemat tai viisikymppisen naishaastateltavan mainitsemat, päällyste-erojen aikaansaamat *”tuntomaisemat”* auttavat suunnistamisessa ja kaupungin hahmottamisessa. Myös kinesteettisen aistin avulla havaittavia kaltevuuseroja voidaan hyödyntää sokealle soveltuvan ympäristön suunnittelussa. Yksin kepin kanssa liikuttaessa kaikkein hankalimmaksi ympäristöksi kulminoituu hiljainen, tasainen aukio. Pari haastateltavista mainitsi välttelevänsä torien ylittämistä, koska suunnan säilyttäminen ilman äänimerkkejä tai kepillä seurattavaa tienreunaa tai muuta ohjainta on epävarmaa.

”...mieluiten semmonen ympäristö missä on mahdollisimman vähän minkäänlaisia aukioita, koska sokkona ainakin ittelläni, on todella ongelmallista se, että jos minä yritän kulkea suoraan ilman kiintopistettä, mulla lähtee aina vetämään jompaankumpaan suuntaan.”

M20

8.3 Turvallinen kaupunki?

Kaupungeissa eri paikkoihin liitetyt pelot ovat Koskelan (1994: 26; 2009: 77–78) mukaan useimmiten pelkoa väkivallan uhriksi joutumisesta. Pacione (2005: 408) puolestaan toteaa, että moderneissa kaupunkiympäristöissä ihmiset pelkäävät joutuvansa rikoksen tai terroristi-iskun uhreiksi. Terrorismin pelko ei rajoittanut yhdenkään haastateltavan kaupunkitilan käyttöä, mutta jonkin verran vastauksissa ilmeni huolta rikoksen uhriksi joutumisesta. Parikymppinen mieshaasteltava kertoi tiedostavansa, että ”...sokko on helpompi ryöstää. Eihän siinä mittään. Onhan se ihan selviö. Tosin riippuu sokosta.” Hän sanoi, ettei suuremmin pelkää rikoksen uhriksi joutumista, mutta totesi kuitenkin olevansa iltaisin kaupungilla liikkeessaan varautuneempi kuin päivällä. Koskelan (2009: 76) mukaan kaupunkitilan pelottavuus voi vaihdella eri vuorokaudenaikoina. Kuusikymppinen naishaastateltava kertoi välttelevänsä iltaisin kaupungilla liikkumista, koska hän pelkää arvaamattomasti käyttäytyviä ihmisiä sekä erilaisuuteen takertuvia huuhtelijoita.

”Että on sellasta joutavaa suunsoittajoo siellä ja mistä sen tietää tänä päivänä kun on huumeittenkäyttäjiä ja kaikkia niin kyllä sitä vaan niin turvallisuushakunen on, että mielellään on omassa kotonaan, kun sinne pääsee.” N60

Väkivaltaa ja rikoksia enemmän haastateltavat pelkäsivät liikenteen aiheuttamia vaaroja. Tiettyihin paikkoihin liitetyt pelon tunteet voivat rajoittaa kaupunkitilan käyttöä (Koskela 1994: 26; 2009: 79; Semi 2011: 64). Monet haastateltavista mainitsivat välttelevänsä pelottaviksi kokemiinsa risteyksiä. Osaa Joensuun risteyksistä pelättiin jalkakäytävän ja ajoradan välisen tasoeron puuttumisen vuoksi. Esimerkiksi toinen kuusikymppisistä mieshaastateltavista (M60-1) mainitsi välttelevänsä Joensuun keskusta-alueella Torikadun ja Koskikadun risteysaluetta. Toisaalta pari haastateltavaa mainitsi, että jalkakäytävän ja ajoradan välinen korkeusero ei saisi olla huomattavan korkea kompastumisvaaran takia. Pienenä yksityiskohtana ilmeni, että opaskoiran kanssa liikkuville olisi turvallisuuden kannalta tärkeää, että suojatiet olisi merkitty musta- valkoisella raidoituksella.

”Ja se sitten, no tuohan on tietysti ihan hyvä yritys tämä kävelykadussa mitkä on nuo, tuota, koho- tuommoset tuota laatat, tuossa niin kuin tuon suojatien kohalla, mutta tuota siinä on tietysti se että esimerkiks se, että koira ei ymmärrä niitä laattoja, kun niissä ei minun ymmärtääkseni oo värejä. Siinä ei oo sitä valkosta viivaa. Nii monesti koira ei ymmärrä sitä, että mihin tässä nyt pysähtään” N50

Tasaisten risteysalueiden lisäksi pelottavina paikkoina mainittiin monikaistaiset, vilkkaat risteykset, joissa autoilijat ajavat kovaa vauhtia. Vilkkaan liikenteen aiheuttama melu voi haastateltavien mukaan vaikeuttaa oleellisten asioiden, kuten lähestyvien ajoneuvojen, kuulemista ja siten itsenäistä liikkumista. Parikymppisen mieshaastateltavan kuvaus osoittaa meluisan, vilkasliikenteisen tien ylittämisen olevan joskus riskinottoa.

”...jos tietä on ylittämässä ja silloin on valtava jyrinä ympärillä, niin voi olla aina vähän vaikeeta päätellä, että hetkinen, tuleeeko sieltä nyt autoa vaiko ei. --- ei siinä auta ku odottaa vaan, että pikkuinen hiljainen hetki, ei siitä tuu ketään, arvotaan, yli, vauhdilla.” M20

Kuusikymppinen mieshaastateltava kertoi kokevansa meluisissa paikoissa liikkumisen stressaavana. Meluisten paikkojen välttely vaikuttaa siihen, mihin aikoihin hän liikkuu kaupungissa.

”Et toi on just, että, että mua hermostuttaa liikenteessä, et esimerkiksi toi Suvantosilta, et se on kamala kohina ja meteli, oikein tommonen kova autoliikenne, niin vaikka siinä ei mitään vaaraa ole, mut mä hermostun semmosessa, kovin metelöivässä paikassa. Sen takia mä käyn aikaseen aamulla tai myöhään illalla enemmän ulkona sitten, kuin keskipäivällä et.” M60-1

Kaupunkitilassa eri vuorokaudenaikoina vallitsevalla äänimaisemalla on siis vaikutusta kuusikymppisen mieshaastateltavan (M60-1) kaupunkitilan käyttöön. Kyse on Iwarssonin ja Ståhlin (2003) termiä lainaten kaupunkitilan käytettävyydestä. Jos jotakin kaupunkitilan osaa ei pysty melun takia lainkaan käyttämään, melu on kaupunkitilan käyttöä rajoittava este. Kyse ei ole konkreettisesta fyysisestä esteestä, mutta kovan melun sokealle aiheuttamassa kaupunkitilan käytön rajoittumisessa on yhtäläisyyksiä esimerkiksi portaiden pyörätuolin käyttäjälle aiheuttamaan esteellisyyteen.

Liikennevalojen äänimerkit auttavat haastateltujen mukaan suuresti tien turvallisessa ylittämisessä. Esimerkiksi kuusikymppinen naishaastateltava sanoi ylittävänsä vilkkaan, monikaistaisen Koulukadun mieluiten liikennevalojen kohdalta.

”...on niin tuo Koulukatukin, niin aika vilkas, niin siinä on ne summeroidut liikennevalot, niin tuota, sen takia kulen siitä.” N60

Sen lisäksi, että liikennevalojen merkkiääni ohjaa ylittämään tien silloin kun autot ovat pysähdyksissä, risteysen toiselta laidalta kuuluva ääni auttaa kuusikymppisen naishaastateltavan mukaan ylittämään tien nopeasti ja kaartelematta. Haastateltavat kehuivat liikennevalojen äänimerkkien olevan Joensuussa pääosin riittävän kovalla. Toinen kuusikymppisistä mieshaastateltavista (M60-1) totesi liikennevalojärjestelyjen parantuneen viime vuosina, mutta vanhoissa

risteyksissä on hänen mukaansa vielä parantamisen varaa liikennevalotolppien sijoittelun suhteen. Hän kertoi, että jos tien kulmassa on liikennevalot kahteen suuntaan, pylvää tulisi sijoittaa ulommaisiin reunoihin mahdollisimman kauas toisistaan. Muuten äänimerkit saattavat mennä sekaisin keskenään.

Risteysalueista puhuttaessa parikymppinen mieshaastateltava totesi, että ”*Semmoset saarekemaiset tienylitykset, missä on miljoona kilometriä sinne toiselle puolelle, niin ne on vähän semmosia kauhun paikkoja kieltämättä. --- Niitä en mielelläni harrasta. Jos ei oo pakko.*” Hän oli haastateltavista ainoa, joka mainitsi suojatiesaarekkeet, joten on mahdotonta sanoa, ovatko saarekemaiset tienylitykset ainoastaan hänen mielestään hankalia vai välttelevätkö näkövammaiset yleisesti niiden käyttöä. Asian selvittäminen olisi hyödyllistä entistä turvallisempien risteysalueiden toteuttamiseksi.

Liikenteessä autojen lisäksi pyöräilijät voivat haastateltavien mukaan aiheuttaa vaaratilanteita. Lähestyvät polkupyörät ovat liki äänettämiä, minkä vuoksi niiden havaitseminen on sokealle vaikeaa. Kaksi haastateltavista kertoi, että he eivät liiku mielellään yksin Pielisjoen ylittävillä silloilla, koska he kokevat kovaa vauhtia jalankulkijoiden seassa pujottelevat polkupyörät pelottavina.

”Ne ajaa aina ihan missä kohti sattuu, kukakin suihkii mistä puolelta sattuu aina ja tämmösiä, niin noita mieluummin vaan semmosia, missä sais vähän niin kuin rauhassa, missä ois pelkkiä kävelijöitä ja tuolleen.” M50-2

Viisikymppinen naishaastateltava kertoi, ettei hänen koiransa kävele mielellään aivan sillan reunan vieressä, vaan hakeutuu mieluummin keskemälle kevyen liikenteen väylää. Niinpä hän toivoisi siltojen kevyen liikenteen väylien olevan nykyistä leveämpiä, jotta pyöräilijöiden kanssa tapahtuvilta vaaratilanteilta vältyttäisiin. Kuusikymppinen mieshaastateltava (M60-1) mainitsi Suvantosiltaan liittyväksi hankaluudeksi Penttilän kaupunginosaan johtavat, metalliritilöistä rakennetut portaat. Liikkuminen portaissa on hänen mukaansa hankalaa, koska ”...*keppi menee aina niistä rei’istä läpitte, niin ei silläkään saa semmosta tuntumaa, että ne on niinku, ainakin minun mielestä, tosi hankalat portaat.*”

Sokeille reittien esteettömyys on keskeistä liikkumisen turvallisuuden kannalta. Lähes kaikki haastateltavat mainitsivat erilaisten kulkuväylillä olevien mainostelineiden ja ulkotulien olevan vaarallisia. Sokea voi törmätä ja kompastua telineisiin tai kulkea liian läheltä ulkotulia, jolloin tuli voi pahimmillaan tarttua hänen vaatteisiinsa. Telineiden kiertämistä vaikeuttaa toisen kuusi-

kymppisen mieshaastateltavan (M60-1) mukaan se, että telineet ovat joka päivä hieman eri kohdassa. Ongelma ilmeni sekä opaskoirallisilla että opaskoirattomilla haastateltavilla. Niin kutsuttujen yläesteiden, joita ei voi havaita kepin avulla, suhteen asiat ovat Joensuussa ilmeisen hyvällä tolalla. Kukaan haastatelluista ei maininnut vaarallisia yläesteitä. Kuusikymppinen mieshaastateltava (M60-2) kehui seiniin kiinnitettyjen liikennemerkkien sijoittelua näkövammaiset huomioon ottavaksi.

”...nuo merkit on laitettu, laitettu silleen, että ei kalju kolaha joka paikassa, että nostettu ylös---.” M60-2

Yksi haastateltavista (M50-2) mainitsi, että talvella yllättäviin paikkoihin jätetyt lumipenkat aiheuttavat kaatumisvaaran. Hänen kaksi vuotta sitten Joensuuhun muuttanut ikäoverinsa (M50-1) kertoi kuitenkin ihastelleensa, miten hyvin ja nopealla aikataululla Joensuussa jalkakäytävät ja pyörätiet aurataan verrattuna katujen auraukseen Helsingissä. Ympäriinsä pyörähtelevien aura-autojen liikkeiden ennakoiminen on kahden haastateltavan mukaan hankalaa, minkä he kokevat pelottavana. Toinen heistä sanoikin pyrkivänsä liikkumaan kaupungissa vasta sen jälkeen, kun aura-autot olivat tehneet lumisateen jälkeiset työnsä.

Seitsemän haastateltavista mainitsi tietyömaiden ja niiden lähiympäristöjen olevan mahdollisia vaaran paikkoja. Toinen kuusikymppisistä mieshaastateltavista (M60-2) kertoi, että hänen kotinsa lähellä olleen tietyömaan läheisyydessä liikkuminen oli vaikeaa reitillä lojuneiden esteiden takia.

”...kun tietöitä tekivät siinä meilläkin, niin silloin on pelottavia, kun siellä on, siel on kivee, ja siellä oli niitä tielaattoja ja, ja niitä niin silloin on hirveetä kävellä, kun se on niin kuin perunapelto ja sitten tuota ei ne saanu niitä mihinkään vaikka minä sanoin, että siirtäkee nyt et tuos ois ees reitti, vaan ne oli siellä missä sattuu ---.” M60-2

Onnettomuuksien ehkäisemiseksi työmaiden ympäristöt tulisi merkitä mahdollisimman hyvin ja niitä kiertävien aitausten tulisi haastateltavien mukaan olla yhtenäisiä. Parikymppinen naishaastateltava kiitteli sitä, että rakennustyömaiden työntekijät olivat joskus opastaneet hänet työmaan ohi takaisin turvalliselle reitille.

8.4 Ihmisoppaita ja opaskoiria

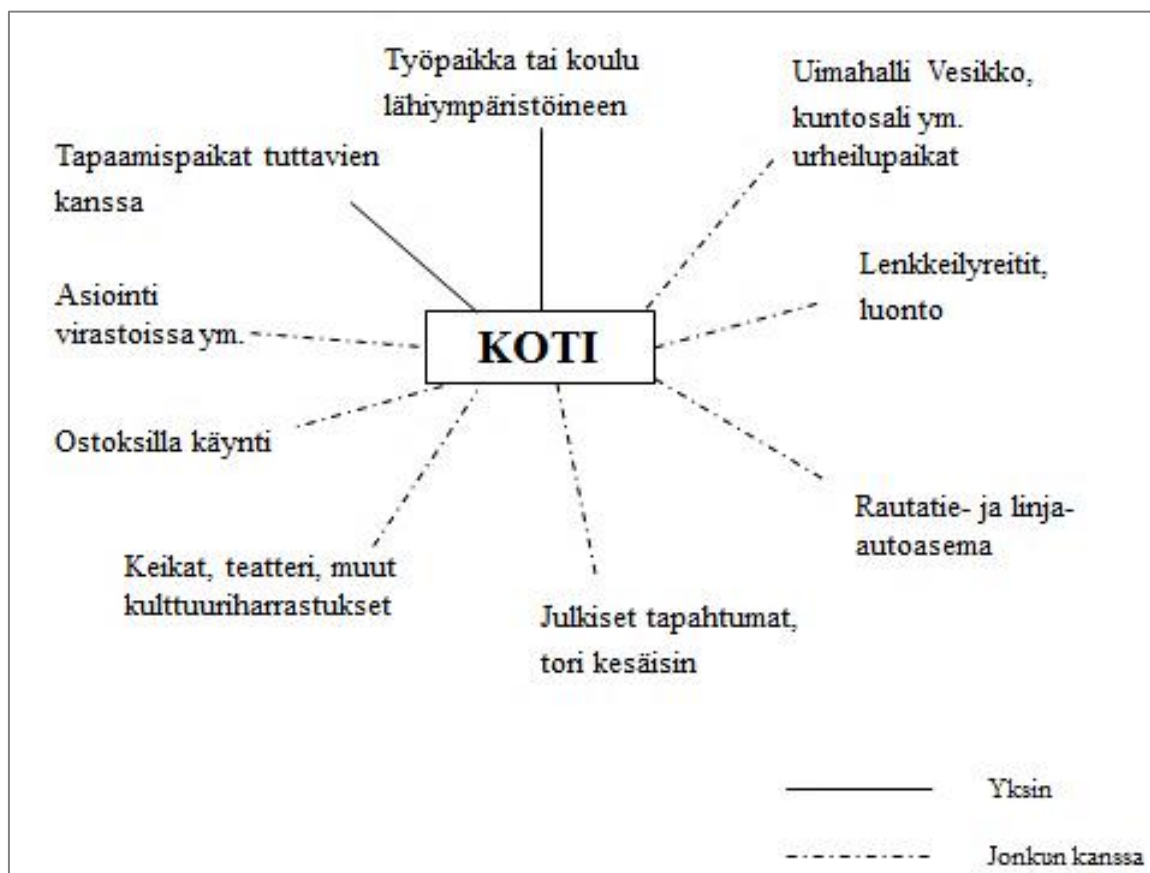
Yksikään haastateltavista ei kertonut liikkuvansa kaupunkitilassa erityisen mielellään yksin pelkkä keppi apunaan. Neljällä haastateltavista (N50, M50-2, M60-1 ja M60-2) on opaskoira. Jokainen opaskoiran omistajista totesi, että liikkuu vain poikkeustapauksissa yksin ilman koira.

Kaksi haastateltavista oli ottanut opaskoiran mahdollisimman pian sokeutumisen jälkeen, minkä myötä kepin kanssa liikkumisen opettelu on jäänyt vähälle.

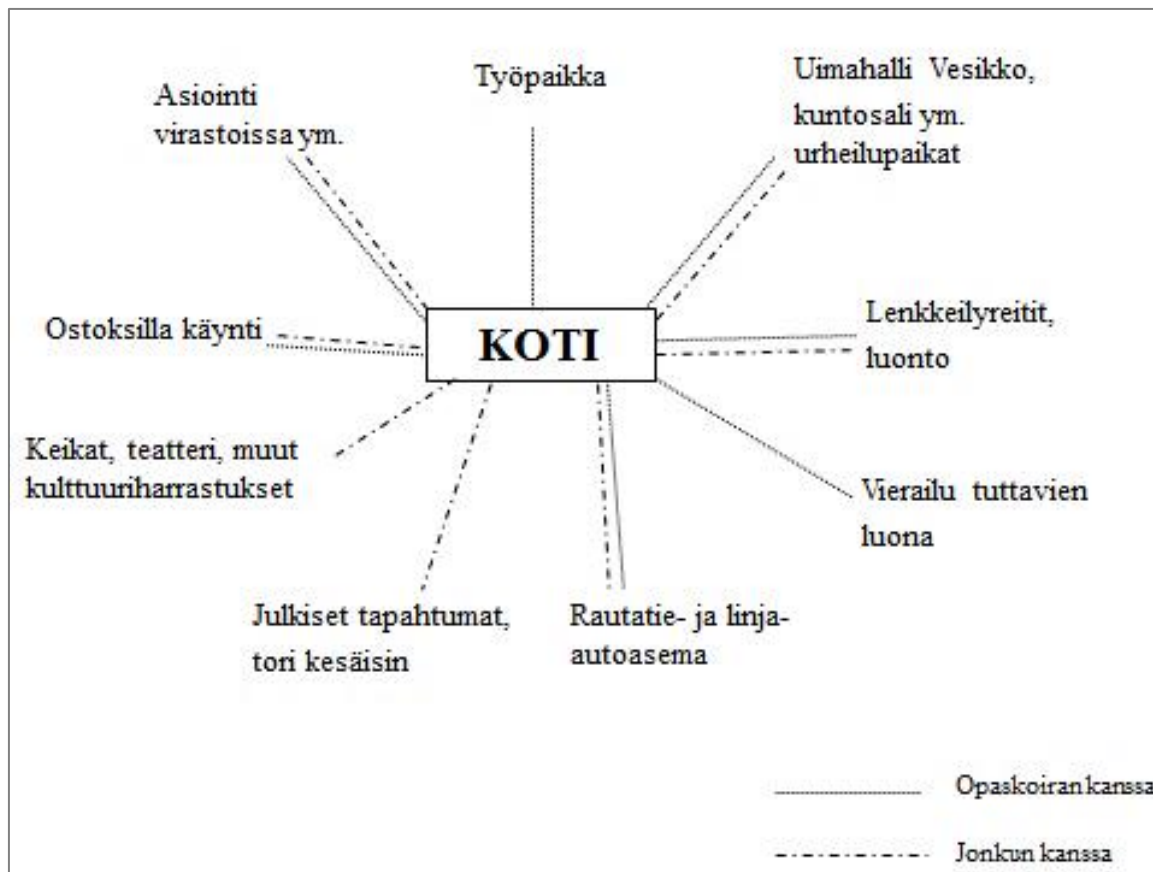
” ...oon mä tästä joskus kepin kanssa ihan leikin päin kokeillu, mutta se on semmonen, että mä jännitän niin paljon että mulla on pää märkänä ja kainalot märkänä vaikka ei oo tossa kuin kolme ylitystä tällä matkalla ja hiljaiseen aikaankin kun kulen, niin ei, emmä osaa kepin kanssa kulkee.” M60-1

Opaskoiran omistajat mainitsivat koiran olevan tärkeä tuki liikkumisessa. Etenkin usein käytetyillä reiteillä opaskoiran kanssa liikkumisen kerrottiin olevan rentoa koiran huolehtiessa osalltään suunnistamisesta. Lisäksi pari haastateltavaa totesi kepin varassa liikkumisen hitauden turhauttavan verrattuna reipastahtisempaan koiran kanssa liikkumiseen.

Perustuen haastateltujen mainitsemiin paikkoihin ja kulkutapoihin laadin kaaviot siitä, miten opaskoiralliset ja opaskoirattomat haastateltavat liikkuvat kotoa arjen paikkoihin. Arjen paikat ovat Agnew'n (2005: 89) mukaan paikkoja, joissa hoidetaan arkisia toimia ja joissa ilmenee sosiaalista kanssakäymistä. Kaavioissa mainitut paikat vaihtelevat hieman keskenään, koska haastatteluissa mainitut paikat poikkesivat toisistaan.



Kaavio 1. Yhteenveto opaskoirattomien haastateltavien liikkumisesta kotoa arjen paikkoihin.



Kaavio 2. Yhteenveto opaskoirallisten haastateltavien liikkumisesta kotoa arjen paikkoihin. Osaan paikoista mennään tilanteesta riippuen joko yksin koiran kanssa tai avustajan seurassa.

Tarkastelemalla kaavioita 1 ja 2 voidaan huomata, että opaskoiralliset käyttävät kaupunkitilaa opaskoirattomia itsenäisemmin. Opaskoirattomat haastateltavat liikkuvat yksin lähinnä työ- ja koulumatkoja sekä siirtyvät kohtaamispaikoille, joista he jatkavat matkaa jonkun toisen kanssa. Sen sijaan opaskoirallisten liikkuminen paikasta toiseen ei ole yhtä sidottua muihin ihmisiin. Opaskoiralla on selvästi vaikutusta koiranomistajien innokkuuteen opetella uusia reittejä, sillä heidän kertomansa mukaan uusien reittien opettelu piristää ja motivoi koiraa. Koska koiran kanssa on lenkkeiltävä päivittäin, opaskoiran omistajat käyttävät kaupunkitilaa opaskoirattomia aktiivisemmin. Näin ollen he vaikuttavat hahmottavan kaupungin paremmin ja suhtautuvat ilman avustajaa liikkumiseen myönteisemmin. Toki tutkielmani otantaryhmä on pieni, ja parikymppiset haastateltavat omien sanojensa mukaan vasta opettelevat itsenäistä liikkumista, joten yleistyksiä ei voida tehdä.

Opaskoiralliset haastateltavat kertoivat tuntevansa Joensuun vähintään melko hyvin, kun taas opaskoirattomat kertoivat mielikuvansa Joensuusta olevan melko pirstaleinen. Opaskoirattomat haastateltavat kertoivat liikkuvansa yksin lähinnä tuttuja päivittäisiä reittejä. Kaupungin huonon hahmottamisen myötä eksymisen riski kasvaa ja kuusikymppinen naishaastateltava kertoi sen

vähentävän hänen halukkuuttaan liikkua yksin. Asiaan vaikuttaa myös se, että hän kokee avun kysymisen epämiellyttävänä.

”...se on kumma asia tuo, tulleen silleen kerjäläisolo, että jos joutuu kyselee, että jos on vaikka hukassa, niin ei tule liikkuttua sen takia, kun hävettää, jos eksyy.” N60

Huolimatta opaskoiran tuomasta tuesta lähes jokainen sekä opaskoirallisista että opaskoirattomista haastateltavista kertoi olevansa rennoimmillaan liikkueessaan oppaan kanssa. Moni haastateltavista mainitsi, että toisen kanssa olo oli turvallisempi kuin yksin liikkueessa. Oppaiksi mainittiin useimmiten henkilökohtainen avustaja tai omainen. Oppaan kanssa esimerkiksi reittien osaamista, oikean kohteen löytämistä tai teiden ylittämisiä ei tarvitse jännittää.

”Jos nyt koiran kanssakin tuntuu helpolta liikkua mutta sitten nyt ei tarvii enää mietiskellä sitä että no tuota missäs se suojatie nyt olikaan ja pysähtyykö koira suojatien eteen vai mennäänkö vahingossa yli ihan suorilla. --- Se on tietysti silleen kaikkein rennointa menoo sitten, kun on joku näkevä ihminen mukana niin ei tarvii sitä huolehtia, että no mihinkä tässä nyt mennään.” N50

Keskeistä opastuksessa on luottamus oppaaseen ja toimiva yhteistyö. Esimerkiksi työnnetyksi tuleminen pelotti toista kuusikymppisistä mieshaastateltavista.

”Niin, mutta kun toiset ottaa kato ja työntää. Ei siinä uskalla ottaa, kyllä ei sitten askeltaakaan, vaikka ois missä. Tuntuu että minnekä se tipahtaa.” M60-2

Toinen kuusikymppinen mieshaastateltava (M60-1) sanoi opaskoiran kanssa liikkumisen olevan helpompaa kuin tottumattoman oppaan kanssa, sillä kokematon opas ei tunne opastuksessa käytettävää kehonkieltä, eikä välttämättä kerro oleellisia asioita ympäristöstä. Lynch (1971: 4) toteaa eksymisen olevan useille erittäin pelottava kokemus, eli käänteisesti ajateltuna turvallisuuden tunne olisi kytköksissä oman sijainnin hahmottamiseen. Parikymppiset haastateltavat kuitenkin kertoivat, että oppaan kanssa liikkueessaan he eivät kiinnitä huomiota liikkumiseen tai reittivalintoihin. *”Sitä on vähän niin kuin istuis auton kyydissä.”* parikymppinen naishaastateltava totesi. Heille turvallisuuden tunteen kannalta keskeistä ei siis ole oman sijainnin hahmottaminen, vaan luottamus oppaaseen.

Kaupungilla liikkueessaan sekä opaskoiralliset että opaskoirattomat haastateltavat kaipaavat oppaan tuomaa tukea eniten julkisissa tapahtumissa ja tungoksissa. Haastateltavat kertoivat, että ihmismassan keskellä yksin liikkueessa suunnat menevät helposti sekaisin. Ruuhkassa liikkumisen tekee epämiellyttäväksi myös riski törmätä muihin ihmisiin.

”No siis toki nyt jos hirvittävä tungos on, vaikka minä silloin yleensä näkevän kanssa liikun, kyllähän se vähän on semmosta että vähän varuillaan saa liikkua, että ei nyt tahdomasti tuu leikkineeks keilapalloa.” M20

Opaskoiran omistajat kertoivat koiralla olevan vaikeuksia ymmärtää ihmisvilinässä, mihin suuntaan ollaan menossa. Lisäksi kaksi haastateltavista totesi, että ruuhkissa ihmiset eivät kiinnitä huomiota joukon seassa kulkevaan koiraan ja tallovat sen tassuille. Jokainen haastateltavista sanoi menevänsä ihmisvilinään vain toisen henkilön kanssa. Esimerkiksi molemmat kuusikymppiset mieshaastateltavat mainitsivat kesäisen torin mukavaksi paikaksi, mutta käyvänsä siellä lähinnä vain näkevän kanssa.

Tungosten lisäksi sokeat kertoivat kaipaavansa näkevän apua etenkin asioiden hoidossa ja ostosten teossa. Kaupan suuryksiköt mainittiin ongelmallisiksi, sillä niissä tuotteiden löytäminen yksin on vaikeaa ja henkilökunnan vähäisyydestä johtuen henkilökohtaista palvelua on vain harvoin saatavilla. Sosiologi Pasi Mäenpään (2005: 184–185) mukaan päivittäistavarakaupan keskittyminen suuriin yksiköihin alkoi 1960-luvulla palvelumyymälöiden määrän lähtiessä laskuun. Samalla itsepalvelukulttuuri on Mäenpään mukaan yleistynyt vuosi vuodelta.

”...koiran kanssakin menee tohon Citymarkettiin, niin eihän sieltä löydä yhtään mitään. Et siellä pitää olla joku näkevä mukana, kun siellä ei tahdo henkilökuntakaan kerkii jeesaamaan siinä.” M60-1

Joensuun päivittäistavarakaupoista sai parikymppiseltä naishaastateltavalta kiitosta Papinkadulla sijaitseva pieni ruokakauppa, jossa palvelu on ystävällistä ja henkilökunta ehtii auttamaan. Siellä, toisin kuin suuressa Citymarketissa, hän on käynyt ilman näkevän henkilön avustusta.

Päivittäistavarakauppojen lisäksi muun muassa apteekit, huoltoasemat ja kioskit muistuttavat Mäenpään (2005: 185) mukaan yhä enemmän itsepalvelumyymälöitä, joissa vapaa oleskelu ja kiertely ovat korostuneet henkilökohtaisen palvelun jäädessä vähemmälle. Kuusikymppinen naishaastateltava kertoi kaipaavansa palveluluukullisia kioskeja, joissa pienten ostosten tekeminen oli helpompaa kuin nykyisissä liikehuoneistoissa sijaitsevilla kioskeilla. Kolme haastateltavista mainitsi muun muassa apteekeissa ja virastoissa nykyisin yleiset vuoronumerolaitteet ja -järjestelmät hankaliksi.

”...kaikki pankit ja tämmöset niin nehän nyt on niitä vuoronumerojuttuja, jotka on taas sitten sokkeelle vaikeita, kun se ei se kone sano, että mikä numero mulla on ja mikä numero siellä taululla on. Ja tuota sitten tietysti pitäis löytää se konekin.” N50

Sekä opaskoiralliset että opaskoirattomat haastateltavat kertoivat hoitavansa virastoasiat ja ostokset etenkin kaupan suuryksiköissä mieluiten näkevän kanssa.

Iwarssonin ja Ståhlin (2003: 62) mukaan tilojen käyttöä voi tilan fyysisen esteellisyyden lisäksi vaikeuttaa tilojen huono käytettävyys. Edellä mainittujen esimerkkien perusteella Joensuun liikeltilojen esteellisyys tai niihin pääsy ei ole sokeille ongelma, vaan palveluiden huono käytettävyys. Vuoronumerolaitteisiin nojaava palvelukulttuuri ei huomioi asiakkaan mahdollista näkövammaa ja henkilökunnan puute vaikeasti hahmotettavissa kaupan suuryksiköissä haittaa niiden käytettävyyttä. Puhesyntetisaattorit vuoronumerolaitteissa ja vuorossa olevan numeron kuuluttaminen ääneen helpottaisivat haastateltavien mukaan tilannetta. Sokeiden henkilöiden rahan käyttötilanteiden sujuvuutta tutkinut Michael Schillmeier (2007: 598) toteaa, että perinteiset pankkiautomaatit on suunniteltu vain näkevät käyttäjät huomioiden ja ovat näin ollen sokeille vaikeita käyttää. Tilanne on Suomessa toivon mukaan parantumassa puhesyntetisaattorilla varustettujen pankkiautomaattien yleistyessä. Parikymppinen mieshaastateltava kertoi, että Joensuussa on yksi puhuva käteisautomaatti ja hän toivoi niitä asennettavan tulevaisuudessa lisää.

Kulttuuriharrastusten parissa opas koettiin tarpeelliseksi muun muassa paikan löytämisessä ja esimerkiksi elokuvan kuvailutulkauksessa. Avustajan käytettävyys vaikuttaa rajoittavan jonkin verran harrastusten pariin pääsyä. Esimerkiksi viisikymppinen naishaastateltava totesi, että hänen henkilökohtaisella avustajallaan on viisi muutakin avustettavaa. Avustajan saatavuuden lisäksi oppaaksi pyytämistä voidaan välttää muista syistä. Haastateltava kertoi avustajansa olevan aamu-uninen, joten hän ei halua häiritä avustajaa pyytämällä häntä mukaan sunnuntaiaamuna järjestettävälle vammaisten uintivuorolle. Bergerin (2012) tutkimuksessa näkövamman vaikutuksesta vanhusten vapaa-ajan harrastuksiin osallistumisesta ilmeni vastaavia tuloksia. Bergerin haastateltavat kertoivat, että eräs harrastuksiin menemättömyyden ja kotiin jäämisen syistä oli haluttomuus kysyä muilta apua muualle kuin välttämättömiin paikkoihin menemisessä.

Julkista paikallisliikennettä haastateltavat eivät käytä yksin. Sen hankaluudeksi mainittiin oikealle pysäkillä jääminen ja matkan jatkaminen omatoimisesti pysäkiltä kohteeseen. Ainakin Helsingissä paikallisliikenteen linja-autoissa käytössä olevat pysäkkikohtaiset kuulutukset helpottavat parikymppisen naishaastateltavan mukaan suuresti paikallisliikenteen käyttöä. Ikään kuin itsenäisen liikkumisen ja oppaan kanssa liikkumisen välimuotona haastateltavilla on lain turvaama oikeus käyttää kunnan järjestämää kuljetuspalvelua. Vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista annetun lain (380/1987) 8.2 §:ssa (134/2010) kunnat velvoite-

taan järjestämään vaikeavammaiselle henkilölle kohtuulliset kuljetuspalvelut arkisten asioiden hoitamiseksi. Joensuussa kuljetuspalvelun toteuttavat Noutopoika-palvelu (entinen Kyytipoika) sekä Itä-Suomen taksit (Joensuun kaupunki 2012a). Palvelun parhaaksi puoleksi mainittiin hakeminen kotiovelta ja tarvittaessa saattaminen perille kohteeseen. Taksikuskit myös tulevat mukaan esimerkiksi ostoksille kuljetettavan näin halutessa.

”Taksi on semmonen julkinen kulkuneuvo, että sit on, siinä on niin hyvät kuskit ja muuta. Ne sitten auttaa ja. Samoiten kun kaupassa kun käypi, käydään myö missä kaupassa hyvänsä, --- ruokakaupassa, rautakaupassa, viinakaupassa, missä vaan niin tuota, ne tulloo mukaan.” M60-2

Kuljetuspalvelu vähentää haastateltavien riippuvaisuutta omaisista ja lakisääteisestä henkilökohtaisesta avustajasta, sillä he voivat käyttää palvelua itsenäisesti. Kuljetuspalvelun matkoja ei ole kuitenkaan määrättömästi käytössä, vaan esimerkiksi yhdensuuntaisia vapaa-ajan matkoja myönnetään Joensuussa lähtökohtaisesti 18 kappaletta kuukautta kohden (Joensuun kaupunki 2012a). Näin ollen sokean itsenäistä liikkumista ei voida jättää yksistään kuljetuspalvelun vaaraan, vaikka se keskeinen tuki itsenäisen liikkumisen mahdollistajana onkin. Palvelu ei myöskään anna vammaiselle täydellistä vapautta vastata omasta liikkumisestaan. Molemmat parikymppiset haastateltavat kertoivat tapauksista, joissa he olivat joutuneet odottamaan kyytipalvelua yli tunnin sovittua lähtöaikaa pidempään. Kyydin myöhästymisen takia naishaastateltava ei ollut päässyt osallistumaan harrastukseensa.

8.5 Sosiaalisia esteitä ja tiedollisia aukkoja

Sosio-kulttuuriset esteet voivat estää vammaista pääsemästä yhteiskunnan tasa-arvoiseksi jäseneksi (Imrie & Huw 2008: 477). Myös haastattelemani henkilöt kohtasivat arjessaan sosiaalisia esteitä, eli Komardjajaa (2001: 79) lainaten yhteiskuntaan juurtuneita ajattelu- ja toimintatapoja, jotka vaikuttavat ihmisten käyttäytymiseen. Esimerkiksi toinen kuusikymppisistä mieshaastateltavista totesi välttelevänsä julkisia tapahtumia ja juhlia ulkopuolisuuden tunteen vuoksi.

”En nimenomaan, kato kun se olipahan mikä kissanristiäinen hyvänsä, mut kun sitä kun ei nää, ja sinne jonnekin mennöö istumaan ja en minä tiää, noilla ihmisillä, niin pelkääkö ne että se tarttuu, vai mikä lie, mutta siellä saat sitten istua napottaa, helvetti saa kahvikuppia käteen, kun toiset siellä ryystää.” M60-2

Myös kuusikymppinen naishaastateltava (N60) mainitsi rajoittavansa julkisilla paikoilla liikkumista ihmisten asenteiden ja ennakkoluulojen masentaessa häntä. Yhdeksi syyksi ennakkoluuloihin hän arveli näköaistin merkityksen korostumisen nyky-yhteiskunnassa toimimisessa. Pari

haastateltavaa totesi läheistensä kertoneen, että haastateltavaa on tuijotettu hänen liikkueensa kaupungilla.

Joensuulaisten kerrottiin olevan pääosin avuliaita sokean kysyessä apua esimerkiksi eksytyään. Haastateltavien vastauksista kuitenkin ilmeni, että sokean tulee itse olla useimmiten aloitteellinen muiden ihmisten lähestymisessä. Kuusikymppinen naishaastateltava totesi, että esimerkiksi risteysalueilla vinkit tien sopivasta ylityshetkestä helpottaisivat hänen liikkumistaan, mutta ihmiset harvoin sanovat mitään. Viisikymppinen naishaastateltava kertoi, että ihmiset vaikuttavat oppineen, ettei työtään tekevää opaskoiraa saa häiritä, mutta mainitsi samalla myös, ettei huomiotta jättämisen tarvitsisi ulottautua häneenkin.

”Kyllä ihmiset vielä Joensuussa hirveesti kyllä tietää sen, että koira ei saa häiritä. Että ehkä enemmänkin joskus mieli tekis niille sanoa, että kyllä minuu saapi häiritä, mut koira ei saa häiritä. Kun joillakin tuntuu olevan sellainen käsitys varmaan että jos minä tuolla jossain harhailen ettei mullekaan saa sanna mittään.” N50

Poikkeuksena ihmisten viileän etäiseen käytökseen ovat päätyneet henkilöt. Parikymppinen mieshaastateltava kertoi jo tottuneensa siihen, että hän kohtaa aika ajoin juttelemaan tulevia ”juoppoja ja muuta semmosta, mistä ei nyt yleensä oo kyllä mitään harmia”. Kuusikymppiselle naishaastateltavalle humalaisten ikävä käytös on muodostunut sosiaalisesti esteeksi. Hän kertoi välttelevänsä ilta-aikoina ulkona liikkumista, ettei joutuisi erilaisuuteen takertuvien humalaisten silmätikuksi. Osa kohtaamisista on ollut hänen kertomansa mukaan hyvin ahdistavia. Hän kertoi tapauksesta, jossa iltaviiden aikaan humalainen oli tuppautunut hänen ja hänen näkövammaisen ystävänsä juttusille keskustassa ja alkanut huutelemaan naisille törkeyksiä, kun he olivat poistuneet epämiellyttäväksi kokemastaan tilanteesta.

”...siis tämmöset ihmiset minnuu niinku pelottaa, et semmoset rumat puheet ja semmoset että ne takertuu niin kun ja niin kun just humalaisilla monilla on se tapana että jos on joku erilaisuus ihmisellä, vaikka nyt näkövamma, niin aletaan tulla sönkkeemään siihen jottain tyhjee ja kaikenlaista.” N60

Eräs haastateltavien kohtaama sosiaalinen este on Butlerin & Bowlbyn (1997: 420 ja 424) tutkimuksessakin ilmennyt näkövammaisten kohtaama ylenpalttinen holhoaminen. Kaksikymppinen naishaastateltava totesi, että *”...joillekin näkeville ihmisille se on vähän niin kuin sosiaalisesti, tai siis silleen niin kuin, se on kauhistuttava ajatus, että sokko liikkuu yksin”*. Kokemukset juontavat juurensa siihen, että lukioaikoina hän ei voinut itsenäisesti harjoitella lukion tiloissa

liikkumista avun tarjousten ja neuvojen ollessa jatkuvia. Butlerin ja Bowlbyn (1997: 423–424) mukaan ylisuojeleva asenne näkövammaista kohtaan johtuu muun muassa siitä, että vahvasti näköaistiinsa varaavat henkilöt aliarvioivat sokean kyvykkyyden toimia arjessa.

Liikkeissä saatavan palvelun laatu – silloin, kun sitä on saatavilla – on haastateltavien mukaan hyvää. Kuusikymppinen mieshaastateltava (M60-1) kertoi palvelun laadun parantuneen parissa vuosikymmenessä huomattavasti. Aiemmin oli huomattavasti yleisempää, että asiakaspalvelijat puhuivat asiakkaana olevan sokean ohi hänen avustajalleen. Ongelmana palveluiden käytettävyydessä ei haastatteluvastausten perusteella ole asiakaspalvelijoiden asenne, vaan henkilökunnan vähäisyys ja siitä johtuvat huonot mahdollisuudet saada henkilökohtaista palvelua. Palvelujen osalta ei siis ole huomattavissa sosiaalisia esteitä, mutta toisaalta tutkimuskysymykseni sivusivat vain pintapuolisesti aihetta, joten yleistyksiä ei voida tehdä.

Yrittäjien ajattelutavoissa Komardjajan (2001: 76) tarkoittamia sosiaalisia esteitä vaikuttaisi olevan. Kuusikymppinen mieshaastateltava (M60-1) sanoi, että joensuulaisia yrittäjiä on toistuvasti pyydetty siirtämään fyysisen esteen muodostavat ja turvallisuusriskin aiheuttavat mainostelineet seinien viereen. Pyynnöillä ei ole ollut vaikutusta. Ilmeisesti mainostelineet on niin totuttu nostamaan etäälle seinistä, että toimintatapaa ei haluta muuttaa. Piintyneen tavan muuttamiseksi tarvittaisiin luultavasti yrittäjien yhteinen päätös mainosten sijoittelusta tai poliittisten päättäjien puuttuminen asiaan. Helsingissä, Tampereella ja Hämeenlinnassa käydyt keskustelut perinteisen kadunvarsimainonnan muuttamisesta ovat olleet kiivaita (Mannila 2013), mikä osoittaa, että toimintatavan ja siihen kytkeytyvän arvomaailman muutos voi olla pitkälinen prosessi.

Tiedon saavutettavuutta voidaan Teräksen (2013: 96) mukaan tarkastella esteettömyyden kannalta. Tekemieni haastattelujen perusteella kaupunkitilaan liittyvän tiedon saavutettavuus ei ole sokeille esteetöntä. Esimerkiksi rakennustyömaista ja muuttuneista liikennejärjestelyistä kuulaa useimmiten näkeviltä tuttavilta, eikä esimerkiksi kaupungin virallisia ilmoituskanavia pitkin. Rakennustyömaita kiertävät suoja-aitaukset ovat sokeille tärkeitä viestimiä vaaran paikoista, mutta niiden käytössä olisi useiden haastateltavien mukaan parantamisen varaa. Pari haastateltavaa mainitsi, että suoja-aidan alareunassa tulisi olla lauta, joka on huomattavissa kepillä.

”Se alalauta pitäis olla aina että se keppi osuu siihen ja kopsahtaa niin tota sen tietää siitä että tässä on nyt joku este.” M50-2

Suoja-aitauksen on oltava myös aukoton, jotta sokea tai häntä opastava opaskoira ei pääse aitojen välistä työmaalle. Viisikymppinen naishaastateltava nosti esiin myös sen, että keväällä ka-

toilta putoavasta lumesta varoitetaan usein vain seinään kiinnitettävillä lapuilla, jotka eivät luonnollisesti ole sokeiden luettavissa. Sokeiden turvallisuutta voitaisiin hänen mukaansa parantaa ilmoittamalla myös tällaiset kohteet suoja-aidoilla.

Perinteiset paperille painettavat kartat eivät sovellu heikkonäköisten tai sokeiden käytettäväksi (Golledge 1993: 69). Kuusikymppinen naishaastateltava toivoi Joensuun keskustasta kohokarttoja. Hän ei ole kohokarttoja juuri käyttänyt, mutta haluaisi kokeilla, olisiko niistä apua kaupungin hahmottamisessa. Kohokartat voisivat auttaa kaupungin kokonaisuuden hahmottamisessa etenkin syntymäsokeita, joilla ei ole myöhemmin sokeutuneiden tavoin aiemman näkökyvyn avulla saatuja mielikuvia kaupungin rakentumisesta. Kuusikymppinen naishaastateltava totesi erilaisten matkapuhelimissa olevien GPS-paikannuspalveluiden auttavan sokeiden liikkumista tulevaisuudessa. Kuten hän totesi, sovellusten tulee olla käytettävissä myös sokeiden käyttöön soveltuvissa puhelinmalleissa.

9 SUUNNITELMIN TAVOITELTU JOENSUU

9.1 Kaupunkisuunnittelulle asetetut tavoitteet

Vuosille 2013–2016 laaditun Joensuun kaupungin strategian iskulause on ”*Ihmisen kokoinen ja yrityksen ystävä – elinvoimainen karjalainen kaupunki vailla rajoja*”. Strategiassa kaupungin kehittämiseksi on asetettu 16 päämäärää, joista neljäksi keskeisimmäksi mainitaan yritysystävällisyys ja työllisyys, vetovoima, hyvinvointia ja terveyttä edistävä ympäristö sekä toimintatapojen ja tuotannon uusiminen. Päämäärien saavuttamiseksi on tehty eri toimialoja koskevia strategian toteuttamishoelmia. Toteuttamishoelmista strategiasa asetetuista päämääristä on johdettu alakohtaiset tavoitteet ja niitä koskevat aikataulut. Yksi strategian toteuttamishoelmista on kaupunkirakenneohjelma. (Joensuun kaupunki 2013b.) Kaupungin strategia ja kaupunkirakenneohjelma laaditaan haastateltujen asiantuntijoiden mukaan valtuustokausittain.

Kysyttäessä Joensuun kaupunkisuunnittelulle asetettuja tavoitteita asiantuntijoiden vastauksissa korostuivat kaupungin strategiassakin mainitut kaupunkirakenteen tiivistäminen sekä pyöräilyn ja jalankulun olosuhteiden parantaminen. Kaupunkistrategiasa kaupunkirakenteen tiivistämisen eduiksi mainitaan infrastruktuurin tehokas hyödyntäminen ja ympäristöystävällisyys. Tiivistäminen koskee sekä keskusta- aluetta että etäämmällä sijaitsevia kyliä ja taajamia. (Joensuun kaupunki 2013b.) Asiantuntijat mainitsivat tiiviin kaupunkirakenteen eduiksi lisäksi kustannustehokkuuden ja asukkaiden pitämisen palveluiden lähellä, jolloin liikkumistarve vähenee. Tarkoitus on luoda ”*Kaupunkimaista ympäristöä, lyhyitä etäisyyksiä.*”, kuten eräs asiantuntijoista (AT1) asian tiivisti.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja lyhyet etäisyydet ovat asiantuntijoiden mukaan myös kytköksissä tavoitteeseen parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja lisätä sen käyttöä. Joensuun kaupungin ajattelutapa vaikuttaa olevan sama kuin Zeitlerilla (2008: 238), jonka mukaan ihmisiä ei voida liikennesuunnittelulla pakottaa tiettyihin kulkutapavalintoihin, mutta suunnittelulla voidaan kannustaa tiettyihin liikkumismuotoihin luomalla niihin soveltuvia ympäristöjä. Haastateltujen perusteella Joensuussa on tavoitteena luoda kattava ja yhtenäinen kevyen liikenteen verkosto, joka ulottuu keskustasta eri kaupunginosiin ja jatkuu niiden sisällä.

Jalankulun ja pyöräilyn edistämisen osalta etenkin keskustassa tehdään kaupunkirakenneohjelman (Joensuun kaupunki 2013c) ja haastattelijoiden vastausten perusteella tulevaisuudessa suuria muutoksia. Keskustassa sijaitsevaa kävelykatua tullaan laajentamaan ja ruutukaava-alueelle rakennetaan pääpyöräilyreittejä keskustan nykyisten pyöräilyreittien ollessa puutteellisia. Lisäk-

si kaupungin strategiassa (Joensuun kaupunki 2013b) ja kahden asiantuntijan vastauksissa mainittiin joukkoliikenteen käytön edellytysten parantaminen. Eräs asiantuntijoista (AT6) kuitenkin huomautti, että yksityisautoilun tarpeita keskustaan saapumisessa ei voida täysin sivuuttaa suunnittelussa välimatkojen ollessa Itä-Suomessa pitkiä ja joukkoliikenteen kysynnän pientä. Ydinkeskustan suunnittelussa lähtökohtana on, että ”...kävely ja pyöräily on kuitenkin se kuningas siellä.” (AT6).

Kaupunkistrategiassa mainitaan symmetrisen kaupungin tavoite, jonka ydinhankkeena on ”Joki keskelle kaupunkia”. Hankkeella pyritään elävöittämään ja uudistamaan keskusta-alueita. (Joensuun kaupunki 2013b.) Kaupunkirakenneohjelmassa symmetrisen kaupunkirakenteen täsmennetään tarkoittavan keskustamaisen rakentamisen ulottamista joen toiselle puolelle Penttilänrantaan. Keskustamaisella rakentamisella tavoitellaan liikkumisen helppoutta sekä uusia asuntoja ja työpaikkoja koko keskusta-alueelle. Symmetrisellä kaupungilla viitataan kaupunkirakenneohjelman mukaan myös Joensuun koko kaupunkiseudun tasapainoisuuteen. (Joensuun kaupunki 2013c.) Eräässä asiantuntijahaastattelussa (AT1) kaupunkiseudun tasapainottamisen täsmennettiin tarkoittavan sitä, että kaupungin fyysinen kasvu painottuu sen itäreunalle.

Kaupunkisuunnittelun tavoitteita on ollut määrittelemässä monia eri tahoja. Ensimmäkin eräs asiantuntijoista (AT4) mainitsi, että lainsäädäntöön on kirjattu kaikkia Suomen kuntia koskevia kaupunkisuunnittelullisia tavoitteita, jotka on otettava huomioon. Toinen asiantuntija (AT3) mainitsi kevyen liikenteen edistämisen olevan valtakunnallinen tavoite. Jauhiainen ja Niemennmaa (2006: 19) toteavat kunnallispoliitikkojen määrittävän kaupunkisuunnittelua koskevat tavoitteet. Käytännössä strategiat ja tavoitteet määritellään haastateltujen mukaan poliittisten päättäjien ja suunnittelijoiden välisenä yhteistyönä.

”...tietysti minunhan pitäisi sanoa, että meidän poliittiset päättäjät, koska toki kaikkihan he, viime kädessä heidän siunaamiaan on, että kaupunginvaltuustohan se siunaa, mutta kyllähän se loppujen lopuksi aika paljon tässä virkatyönä sitä tehdään.” AT6

Puustisen (2004: 62–63) haastatteluissa etenkin kokeneet kaavoittajat kuvasivat vaikutusvaltaansa kaavoitusprosessissa melko suureksi ja totesivat pystyvänsä vaikuttamaan suunnittelussa korostuviin arvoihin. Vastaavalla tavalla myös haastattelemani asiantuntijat kokivat pääsevänsä vaikuttamaan Joensuun kaupunkisuunnittelun sisältöön. Haastateltavien kaupunkisuunnittelun parissa tehdyn työuran pituutta enemmän koettuihin vaikutusmahdollisuuksiin vaikuttivat työn tekijän asema ja työtehtävät. Esimerkiksi eräs haastateltavista (AT4) oli työskennellyt kaupunki-

suunnittelun parissa nelisen vuotta, ja koki pystyvänsä vaikuttamaan kaupunkisuunnittelun sisältöön ja sitä koskevaan arvomaailmaan ”...yllättävän paljon oikeestaan.” Esimiesasemassa olevat haastateltavat kokivat pystyvänsä vaikuttamaan kaupunkisuunnittelullisten tavoitteiden asettamiseen erityisesti strategiatyön kautta. Yksityiskohtaista suunnittelutyötä tekevät kertoivat pystyvänsä vaikuttaman suunnittelun sisältöön ja painopisteisiin etenkin omalla toimialallaan. Kaikkien vastauksissa painotettiin kuitenkin suunnittelun ja tavoitteiden asettamisen tapahtuvan eri osapuolten kanssa keskustellen ja monialaisena yhteistyönä.

Täysin vapaat kädet suunnittelijoilla ei ole. Moni haastateltavista mainitsi yhdyskuntasuunnitteluun ja -rakentamiseen varattujen määrärahojen vaikuttavan siihen, millaisia suunnitelmia laaditaan. Määrärahojen jakautuminen on puolestaan kiinni kunnallispoliittisista päätöksistä. Lisäksi esimerkiksi kaupanalan tarpeilla ja toiveilla on vaikutusta siihen, millaisia kaupunkitilan kehittämistä koskevia suunnitelmia tehdään. Kuten Kuoppa ja Mäntysalo (2010: 12–14) sekä Lönnqvist (2012: 54) mainitsevat, kaupunkisuunnitteluun vaikuttavat suunnittelijoiden ja poliitikkojen lisäksi yhteiskunnan muut toimijat yrityksistä yksityishenkilöihin.

”...ei me pystytä niin kuin julkisen vallan toimin kaikkee ohjaamaan ihan niin kuin suunnitelmataloudessa vaan se on pikemminkin semmoista niin kuin että haistellaan mitä se kauppa nyt haluaa jatkossa tehdä ja sitten pyrkii ohjaamaan niin ku sitä tavallaan järkeviin uomiin näin maankäytön suunnittelun vinkkelistä.” AT1

Staffans ja Väyrynen (2009b: 200–201) ovat kritisoineet suomalaista kaupunkisuunnittelua ja etenkin kaavoitushankkeita siitä, että tavoitteita asetettaessa niiden toteutumisen seuraamiseksi ei määritellä indikaattoreita. Joensuussa kaupunkirakenneohjelma on laadittu juuri konkretisoimaan kaupungin strategiassa asetettuja tavoitteita. Sen sijaan yksittäisissä suunnitteluhankkeissa hankkeelle asetettujen tavoitteiden toteutumisen seuranta ei ole järjestelmällistä. Haastateltavat totesivat valmistuneiden hankkeiden jälkiarvioinnin pohjautuvan lähinnä kaupungin kunnossapito-osastolta ja kaupunkilaisilta saatuihin palautteisiin, joita käsitellään erilaisissa työryhmissä. Valmistuneista kaavoitushankkeista on erään asiantuntijan (AT1) mukaan muutaman kerran kysytty palautetta alueen asukkailta, mutta palautetta on saatu vain vähän.

Henkilökohtaista mielipidettä kysyttäessä kaikki haastateltavat totesivat, että kaupunkisuunnittelun tarkoitus on suunnitella kaupunki kaikille kaupunkilaisille. Jauhaisen ja Niemenmaan (2006: 59–60) mukaan nykyajan suunnitteluteorioille yhteistä on pyrkimys ottaa huomioon eri osapuolet, luoda ymmärrys niiden välille ja löytää käytännön ratkaisut, jotka mahdollistavat

lähiympäristön monipuolisen tulkinnan ja käytön. Tämän tapainen ajattelu on Joensuussa huomattavissa etenkin virkistysalueiden suunnittelussa. Kaksi asiantuntijoista mainitsi, että lähiliikuntapaikat suunnitellaan nykyisin siten, että ne sisältävät monenlaisia toimintoja, kuten leikki- paikkoja ja kuntoilulaitteita, jotta ne tarjoaisivat tekemistä eri-ikäisille liikkujille. Myös koulujen pihoihin sijoitettavat toiminnot pyritään erään asiantuntijan (AT2) mukaan suunnittelemaan sellaisiksi, että ne olisivat monenikäisten käytettävissä kouluajan ulkopuolella.

9.2 Esteettömyyden huomioiminen suunnittelussa

Hyvinvointia ja terveyttä edistävä ympäristö on yksi kaupunkistrategiassa mainitusta 16 tavoitteesta. Tavoitteeseen pyritään muun muassa luomalla esteetöntä ympäristöä. (Joensuun kaupunki 2013b.) Kaupunkistrategiaa täsmentävän kaupunkirakenneohjelman mukaan esteettömyyden eteen vuosina 2013–2016 tehtäviä konkreettisia toimenpiteitä ovat esteettömien reittien laajentaminen keskustassa sekä ruutukaava-alueella vuosina 2014–2015 tehtävä esteettömyyskartoitus (Joensuun kaupunki 2013c). Kaupunkistrategiassa tai kaupunkirakenneohjelmassa ei mainita keskustan ulkopuolella lähivuosina tehtäviä kaupunkitilan esteettömyyttä edistäviä toimia. Myös haastateltavien vastauksissa ilmeni, että esteettömyyteen panostetaan eniten keskusta-alueella. Esimerkiksi paikalliselta vammaisneuvostolta kysytään asioikseen mielipidettä lähinnä keskustan hankkeissa.

”...näähän keskustan hankkeet on ehkä sellaisia [joissa vammaisneuvosto on mukana]. Sitten jossakin yksittäisen uuden omakotiasuntoalueen suunnittelussa niin ei niinkään.” AT4

Eräs asiantuntijoista (AT3) kuitenkin totesi *”Et niin kuin liikenneteknisestihän pyritään tekemään kaikkialla esteettömästi, siitähän ei oo kahta sanaa.”*

Ruutukaavan ulkopuolisista alueista Marjala ja Penttilänranta mainittiin parissa haastattelussa sellaiseksi suunnittelukohteeksi, joissa esteettömyys on ollut korostetusti esillä. Marjalan erityisasemaan vaikuttaa se, että esteettömyys oli alueella vuonna 1995 järjestettyjen asuntomessujen teema. Eräs suunnittelijoista (AT2) mainitsi kiinnostavansa Marjalassa sijaitsevien suunnittelukohteiden esteettömyyteen erityishuomiota juuri alueen esteettömyysperinteen vuoksi. Penttilänrannasta puolestaan rakennetaan keskustamaisesti, mikä selittää esteettömyyteen panostamisen. Penttilänrannassa Pajamäen alueella ongelmaksi ovat kuitenkin muodostuneet korkeuserot, joiden vuoksi esteettömälle reitille määriteltyä viiden prosentin enimmäispituuskaltevuutta ei pystytty joka paikassa toteuttamaan. Kaltevuuteen pääseminen jyrkässä rinteessä olisi edellyttänyt mutkittelevien teiden rakentamista, minkä ei koettu olevan hyvää kaupunkirakennetta.

”...olis hirmu rumia leikkauksia pitänyt tehdä ja pengerryksiä että ois päästy siihen viiden prosentin kallistukseen sitten. Ja serpentiiniä tämmöstä. Niin, niin, että se ois sitten johtanu siihen että sieltä ois oikaistu sitten jo, et tämmösiä tietysti täytyy harkita, että missä on niin kuin järkevää---.” AT5

Kaksi haastateltavista mainitsi, että esteettömyyden huomioimisesta kaupunkisuunnittelussa ei pidetä Joensuussa liiemmin ääntä, vaan se on pyritty saamaan osaksi normaalia suunnittelua. Heidän mukaansa esteettömyyttä on juurrutettu osaksi joensuulaista suunnittelukulttuuria etenkin kävelykeskustan ja Marjalan projektien myötä. Eräs asiantuntijoista (AT1) mainitsi uskovan suunnittelua tekevien ja ohjaavien olevan suhteellisen valppaita esteettömyyden huomioimisessa. Lisäksi hän kertoi, että esimerkiksi kaavoja laadittaessa ei yksityiskohtaisten katusuunnitelmien laatijoita ole ohjeistettu esteettömyyden osalta, vaan esteettömyyden huomiointissa luotetaan suunnittelijan ammattitaitoon.

”Ja sitten taas meidän katujen osalta on luotettu siihen että meillä on sen tyyppinen toimintatapa että meidän ei tarvii meidän samassa talossa olevia suunnittelijoita kaavalla paimentaa.” AT1

Yksityiskohtaisia katu-, puisto- ja väyläsuunnitelmia tekevät asiantuntijat kertoivat pyrkivänsä huomioimaan esteettömyyden vaatimukset omista suunnitelmissaan, joten mitenkään täysin huomiotta esteettömyyden edistäminen ei Joensuussa jää. Paljon jää kuitenkin yksittäisten suunnittelijoiden henkilökohtaisen tietämyksen ja panostuksen varaan.

Jokainen asiantuntijoista mainitsi suunnittelun lähtökohtana olevan kaupungin suunnittelemisen kaikille kansalaisille ja näin ollen esteettömyydestä puhuttiin positiiviseen sävyyn. Suunnittelijoiden vastauksissa on havaittavissa Iwarssonin ja Ståhlin (2003: 62) tarkoittamaa universal design -henkistä ajattelua. Sikäli esteettömyys vaikuttaa vakiintuneen joensuulaisen suunnittelijajoukon ajatusmaailmaan. Kuitenkin, jos esteettömyyttä tarkastellaan vain suunnittelijakohtaisesti, kuten tällä hetkellä vaikuttaa olevan tapana, kokonaisuus voi kärsiä. Tapaninen ym. (2002: 111) mainitsevat, että esteettömyyden pirstaleisessa tarkastelussa on ongelmana, että esteettömyysketjuun voi tulla katkoja eri suunnittelukohteiden ja -alueiden liittymäkohdissa.

Esteettömän ympäristön suunnittelussa ongelmaksi koettiin ristiriitaiset ohjeet. Nykyiset esteettömyyden suunnittelua koskevat ohjeet, kuten Suomessa valtakunnallisesti käytettävät niin kutsutut Suraku-kortit, koettiin puutteellisiksi ja paikoitellen toimimattomiksi. Ohjeiden toimimattomuus oli huomattu muun muassa Yläsatamakadulla tehdyn katuremontin yhteydessä. Remontin olles-

sa loppusuoralla paikallinen vammaisneuvosto ilmoitti risteysalueelle näkövammaisia varten asennettujen kohokuvioisten laattojen olevan käyttöön sopimattomia. Vammaisneuvosto totesi Suraku-ohjeistuksessa suositeltujen laattojen kohokuvion olevan liian korkea pyörätuolin käyttäjille. Eräs asiantuntijoista (AT5) totesikin, että tahtoa esteettömän ympäristön luomiseen olisi, mutta aina ei ole tietoa siitä, miten se pitäisi toteuttaa.

”...meilläkin kun ois semmoset selkeet valtakunnalliset ohjeet, joihin vois uskoa ja, niin me mielellään niitä toteutettais niitä sen mukaan. Mutta just on, se hankaluus on just tässä kun on näitä vammaisjärjestöjä erityyppisiä, on pyörätuoleja ja proteesijalkoja ja kaiken, kaikkee vaivaa siis, niin tuota, et mikä soveltuu toiselle, niin ei välttämättä oo hyvä toiselle.” AT5

Asiantuntijoiden vastausten perusteella kaupunkitilan esteettömyyteen kiinnitetään Joensuussa huomiota lähinnä yksityiskohtaisessa, rakennusteknisessä suunnittelussa. Yksi asiantuntijoista (AT3) mainitsi, että *”...esteettömyys on niin kuin yks laatukriteeri sitten detaljisuunnittelussa...”* ja toinen (AT6) kertoi, että alueiden suunnittelussa esteettömyyteen ryhdytään kiinnittämään huomiota sen jälkeen, kun suuret linjat on jo laadittu.

”Ja sitten kun sitä lähdetään tarkentaa niin sitten tietysti nää esteettömyys, että pyritään niin kuin kaikissa hankkeissa kattomaan tietysti esimerkiks että nää Suraku-korttien ajatukset toteutuu.” AT6

Kaavoituksen ja esteettömyyden välisestä yhteydestä puhuttaessa eräs haastateltavista (AT1) mainitsi, että liikkumisen turvallisuus ja reittien opastettavuus kulminoituvat kaavoituksessa tehtäviin ratkaisuihin. Hän kuitenkin mielsi, että esteettömän ympäristön suunnittelu *”...menee sinne sitten sinne konkreettiseen katusuunnitteluun, puistosuunnitteluun, väyläsuunnitteluun.”* Edellä olevat lainaukset osoittavat, että esteettömyyden moniulotteisuutta ei ole Joensuussa vielä täysin tunnistettu, eikä se ole periaatteena läpäissyt täysin koko suunnitteluketjua.

Esteettömän ympäristön luominen ei kuitenkaan ole kiinni pelkästään kaupungin palveluksessa työskentelevien suunnittelijoiden ajattelutavoista. Pari asiantuntijoista mainitsi, että suunnitellut rakennukset ja yhdyskuntarakenteet eivät aina toteudu suunnitelmien mukaisesti. Yksi asiantuntijoista (AT6) kertoi esimerkin kävelykadun rakentamisessa ilmenneestä tapauksesta.

”...silloin kun sitä Tapiota remontointiin niin siinä vaiheessa, kun rakentaja poisti pres-sut, elikä oli jo tehty lattiat ja uus talo sopivaan korkeuteen niin sit tultiin meille sanomaan, että kun tuota tuo lattia on nyt niin paljon korkeammalla, että kun tuo teidän katu, että mitenkäs, nostaisittekos te katuja ja sit ruettiin keskustelemaan, että ei se nyt ihan näin

päin menee, että emme me voi nostaa, kun tietysti kaikki muut mökit jää alas. Sit siellä on rakennettu mitä ihmeellisempiä luiskia niihin et jos kattoo niitä kauppoja ja vaikkapa elokuvateatteria niin sinnehän on tehty sellanen ihmeellinen luiska.” AT6

Kaavoitusta lukuun ottamatta suunnitelmia teetetään paljon myös konsulteilla. Näin ollen myös konsulttien näkemys hyvästä kaupunkiympäristöstä muokkaa Joensuun ilmettä ja esteettömyyttä.

Puhuttaessa sokeista kaupunkitilan käyttäjistä eräs asiantuntija (AT4) mainitsi, että ”...kyl se sokeitten [huomioiminen] tulee enemmän sitten nimenomaan niiden meidän suunnitteluohjeiden noudattamisen kautta.” Asiantuntijat kertoivat, että esteetöntä rakentamista koskevan ohjeistuksen perusteella rakentamaan kepillä seurattavia rakenteita. Risteysalueilla suojateiden kohdalle pyritään jättämään pieni korkeusero erottamaan jalkakäytävä ja ajorata toisistaan. Risteyksiin on myös jonkin verran asennettu kohokuvioisia laattoja, jotka osoittavat suojatien kohdan. Liikennevaloissa on käytössä kevyen liikenteen käyttäjille tarkoitettut ääniopasteet. Eräs asiantuntija (AT6) mainitsi, että kävelykadulla liikkeiden ovien edustat on pyritty osoittamaan materiaaliheroilla. Mielenkiintoista on, että yksikään sokeista haastateltavista ei maininnut näitä merkintöjä. Tästä ei kuitenkaan voi tehdä suoraan johtopäätöstä, etteivät ne toimisi, sillä voi olla, että ne eivät vain juolahtaneet haastattelun aikana haastateltavien mieliin. Muutoin näkövammaisten kaupunkitilan käyttöä pyritään tukemaan ainakin kontrastieroilla risteysalueilla, valaistuksella ja valitsemalla ympäristöstään väriltään erottuvia katukalusteita. Haastattelemani sokeat henkilöt arvioivat, että heidän mielestään Joensuussa kaupunkitilan rakennustekninen esteettömyys on otettu melko hyvin huomioon.

10 TULEVAISUUDEN ESTEETÖN JOENSUU?

Kaupunkitilan esteettömyys on Joensuussa poliittisesti tunnustettu tavoiteltavaksi arvoksi kaupungin voimassa olevassa strategiassa (Joensuun kaupunki 2013b). Myös haastatellut asiantuntijat sanoivat kaupunkisuunnittelun lähtökohdan olevan kaupungin suunnittelemisen kaikille kuntalaisille. Kuitenkin keinot, joilla Joensuun esteettömyyteen pyritään vaikuttamaan, ovat melko yksiulotteisia ja kaavoihin kangistuneita. Friedin (2010: 56) mukaan esteettömien ympäristöjen suunnittelussa on keskeistä pyrkiä jatkuvasti tunnistamaan esteellisyyden eri ilmentymiä.

Sokeiden kannalta kaupungin kokonaisvaltaisen esteettömyyden ja kaupunkitilan käytettävyyden parantaminen edellyttää esteettömyyden tarkastelua laajemmin kuin pelkkinä rakennusteknisinä yksityiskohtina. Verhe (1996: 30) mainitsee näkövammaiselle helposti hahmotettavan ja selkeän ympäristön piirteiksi muun muassa suorakulmaisen koordinaatiston ja yksinkertaisen, turhia suunnanmuutoksia sisältämättömän pohjaratkaisun. Ihanteellisinta on, jos tiestön selkeyteen kiinnitetään huomiota kaavoituksessa. Esteettömyys tulee huomioitua moniulotteisesti, kun kaavoituksen luomaa hyvää lähtötilannetta ryhdytään parantamaan entisestään katusuunnitelmassa tehtävillä rakennusteknisillä esteettömyysratkaisuilla.

Iwarsson ja Ståhl (2003: 61–62) toteavat, että esteettömyyttä voidaan tarkastella lainsäädännössä asetettujen objektiivisten esteettömyysnormien täyttymisen lisäksi yksilön kokemuksen, eli tilan käytettävyyden, kannalta. Ainoastaan objektiivisiin esteettömyysnormeihin keskittyvässä suunnittelussa on vaarana, että luodaan rakennusteknisesti esteetöntä ympäristöä, mutta jonka käytettävyys ei ole välttämättä kovinkaan hyvä. Esimerkiksi Joensuun ruutukaava-alueelle suunnitellaan osayleiskaavan selostuksen mukaan rakennettavan kahdeksan uutta kiertoliittymää (Joensuun kaupunki 2012b: 15). Sokeista haastateltavista yhdellä (M60-1) oli kokemuksia kiertoliittymässä yksin liikkumisesta. Hän kertoi, että hänellä oli ollut vaikeuksia autojen ajosuuntien ja nopeuksien arvioinnissa. Joensuuhun rakennettaviin kiertoliittymiin menemistä hän uskoi välttelevänsä.

”...siinä autoo tulee ja hirveen vaikee hahmottaa, et mistäs toi auto tulee ja millä nopeudella se tulee, et mä olen kyllä valoristeyksen kannalla, niinku oman kulkemisen kannalta mukavampi, kun siinä on äänisummerit et nyt tietää, että nyt saa mennä, että autot ei tuu nilkoille, että mutta kiertoliittymät ei oo minun maun mukkaan ollenkaan.” M60-1

Ashmead ym. (2005) tekemässä tutkimuksessa havaittiin, että sokeilla testihenkilöillä oli kiertoliittymässä hankaluuksia hahmottaa lähestyviä autoja, mikä vaikeutti suojatien turvallista ylittä-

mistä. Tutkimukseen osallistuneet sokeat henkilöt kertoivat, etteivät mielellään liikkuisi yksin testipaikan kaltaisessa kiertoliittymässä. Haastattelemani henkilön kertomuksen ja Ashmeadin ym. tutkimuksen perusteella kiertoliittymät eivät ole sokeille välttämättä helposti hahmotettavaa ja toimivaa kaupunkirakennetta. Jos Joensuun kaupunki haluaa panostaa esteettömyyteen täysivaltaisesti, rakennettavien kiertoliittymien selkeyteen ja käytettävyyteen näkövammaisten kannalta tulee kiinnittää erityistä huomiota. Muuten voi olla, että Joensuuhun rakennetaan kahdeksan suurta näkövammaisten kaupunkitilan itsenäistä käyttöä huomattavasti rajoittavaa estettä.

Kiertoliittymien rakentamisen lisäksi Joensuun ruutukaava-aluetta muutetaan tulevaisuudessa nykyistä paremmin jalankulkijat ja polkupyöräilijät huomioivaksi. Joensuun kaupunkirakennepohjelman mukaan pyöräilyreitit parannetaan erityisesti keskusta-alueella (Joensuun kaupunki 2013c). Monet sokeista haastateltavista mainitsivat pyörien huomaamisen olevan hankalaa niiden hiljaisuudesta johtuen. Verhe (1996: 61) ohjeistaa näkövammaisille soveltuvan toimintaympäristön suunnittelua koskevassa oppaassa, että kävely- ja pyörätiet tulisi erottaa toisistaan viherkaistalla tai helposti havaittavalla kivetyksellä. Joensuussa pyöräilyreitit toteutetaan erään asiantuntijan (AT1) mukaan yhdistettyinä kevyen liikenteen väylinä, koska aiemmat kokemukset pyöräkaistoista eivät ole kovin mairittelevia.

”...me ei Joensuussa tehdä pelkkiä pyöräreittejä koska ne ei, koska ne ei toimi. Siis tuota jossain kohti on yritetty sitä että on pelkästään pyöräilijöille, niissä kulkee jalankulkijat kuitenkin. Sitten siellä tulee vaan semmosta niin kuin turhaa suukopua--- että tää, tää on vain pyöräilytie, että miks sie kävelet siellä,---.” AT1

Esteettömyyden kannalta jalankulun ja pyöräilyn erottaminen toisistaan olisi kuitenkin parempi vaihtoehto.

Kaupunkitilan esteettömyyden huomioimista ei tulisi jättää vain yksittäisten suunnittelijoiden harteille, jotta esteettömyysketjujen yhtenäisyyttä tarkasteltaisiin myös erilaisten kohteiden välillä. Lisäksi Joensuun kaupungin suunnittelukulttuurissa esiintyvät vakiintuneet tavat huomioida esteettömyys kaipaisivat hieman ravistelua ja uudistamista. Esimerkiksi eräs suunnittelijoista (AT2) totesi kiinnittävänsä oma-aloitteisesti huomiota pyörätuoliluiskien tarpeeseen, mutta toisaalta kontrastieroja puiston risteäville kulkureiteille hän ei oma-aloitteisesti lähde tekemään.

”Eikä mulla eteen oo tullu semmosia suunnittelukohteita, missä esimerkiksi jotakin kulkureittiä ois sitten jollakin värimaailmalla erikseen erotettu.” AT2

Jos kaupunki halutaan suunnitella kaikille asukkailleen sopivaksi, kuten kaikki asiantuntijat haastatteluissa vakuuttivat, eikö väylien värikontrastien huomioimisen tai näkövammaisten oh-

jaamisen muilla keinoin tulisi olla yhtä tärkeää kuin luiskien rakentamisen? Toisaalta suunnittelijat mainitsivat, että esimerkiksi puisto- ja katukalusteiden valinnassa sekä valaistuksen suunnittelussa kontrastieroihin on kiinnitetty entistä enemmän huomiota. Vaikuttaisi siltä, että esteettömyyden tarkastelu on pikkuhiljaa laajenemassa pelkästä konkreettisten fyysisten esteiden poistamisesta myös esteettömyyden muiden ulottuvuuksien tarkasteluun.

Sokeiden haastatteluissa ilmeni, että äänimaisema vaikuttaa kaupunkitilan käyttöön. Esimerkiksi vilkkaan liikenteen aiheuttamalla melulla voi olla estevaikutus. Toisaalta miellyttäväksi koettujen äänimaisemien pariin hakeudutaan. Keskimäärin Joensuun nykyistä melutasoa pidettiin kohutuullisena, ja toinen viisikymppisistä mieshaastateltavista (M50-1) kehui Joensuuhun rakennettuja meluvallia. Joensuun kaupunkisuunnittelussa äänisuunnittelu painottuu pitkälti melulta suojautumiseen. Keinoiksi on otettu meluvallit, melumallinnukset sekä rakennusten suurinta sallittua sisämelutasoa koskevat asemakaavamääräykset.

”...vaikkapa tuo meidän uus moottoritie --- niin siinä on tietysti katottu se että kuinka se, erilaisilla melumalleilla, melulaskelmilla, että miten se melu, melu käyttäytyy ja siihen on sitten rakennettu, suunniteltu ja rakennettu suojaukset että se ihmisen kuulo pysyisi ja sitä kautta tietysti se nuppi pysyis kasassa kun saa yöllä nukkua ja ei se jatkuvasti se rekka jyrise siinä korvan juuressa.” AT6

Muutoin äänimaailmaan kiinnitetään huomiota liikennevalojen äänisummereiden ja kävelykadulla kesäisin kovaäänisistä satunnaisesti soitetun linnunlaulun osalta.

Äänisuunnittelun ei tarvitse olla pelkkää melun torjuntaa. Kuten Neuvonen (2011: 67) toteaa, kaupungit ovat ihmisten aikaansaamia ympäristöjä, ja näin ollen myös kaupungin äänimaisema on ihmisten vastuulla. Äänimaisemaan vaikutetaan aina kaupunkisuunnittelulla, oli sen huomioiminen tietoinen osa suunnittelua tai ei. Kaupungin kokonaisvaltaista esteettömyyttä voitaisiin parantaa esimerkiksi miettimällä äänimajakoiden sijoittelua. Parikymppinen naishaastateltava ehdotti, että *”...esimerkiks tori, kun se on semmonen laaja, avara alue, niin siellä vois olla jotakin vaikka äänimajakkoja tai tämmösiä ---. Jotain semmosia kiintopisteitä.”* Joensuun nykyiset äänimajakat ovat syntyneet sattumalta. Äänimaisema on myös keskeinen osa kaupungin viihtyisyyttä. Asiantuntijoiden mukaan tähän saakka visuaalisuus on korostunut suunnittelussa, mutta kuntalaisilta saatu palaute on muistattanut kaupungin moniaistisuudesta.

”Pitäis varmaan rueta kiinnittämään huomiota, koska nyt on tullu yllätyksenä esimerkiks tiettyjen mainostaulujen aiheuttama humina. Et nyt ollaan ehkä havah-, ollaan havahtumassa tähän äänimaailmaan, että meillä on ollu enemmän tää näkevien maailma---.” AT4

Sokeat huomioivassa suunnittelussa on keskeistä tunnistaa myös tuntoaistin merkitys. Toki eräs suunnittelijoista on oikeassa todetessaan, että talvi vaikeuttaa ohjaavien rakenteiden seuraamista kepillä.

”...lumi peittää kaiken lukuun ottamatta meidän alueita, joissa on katulämmitys niin, niin se sitten, se on niin kuin semmonen haaste jossa ei niin kuin tämmönen, niin kuin, näön heikkoutta pystytäkään korvaamaan sitten tämmösellä tuntoaistin lisäämisellä tai muulla.”

AT6

Toisaalta haastateltavat kertoivat seuraavansa talvella lumipenkkejä kepin avulla. Huolellisella, suoralinjaisella auraamisella voidaan siis talvisin tukea sokeiden kaupunkitilassa liikkumista.

Esteetöntä ympäristöä luotaessa lähipalveluille tulisi varata tilaa kaavoituksessa. Esimerkiksi parikymppinen mieshaasteltava kuvasi unelmiensa kaupunkia seuraavasti:

”...mulla ois asuinpaikalta mahdollisimman lähellä ja selkeän reitin päässä, elikä just tuolleen, että ei oo mitään hirvittäviä aukioita eikä muuta vastaavaa, ois tarvittavia lähipalveluita: kaupat, josta minä nyt ainakin päivittäistavarat saan ja jos jotain harvinaisempaa tarvii, niin totta kai sitten voi lähtä jonkun kanssa tai vaikka kyytipalvelulla jonnekin pidemmällekin. --- Kuitenkin silleen, että näitä perusostoksia, ruuat ja muut vastaavat sais hoidettua ihan itsenäisestikin, vuodenajasta riippumatta.” M20

Palveluiden sijoittuminen ei kuitenkaan ole pelkästään kaavoituksen käsissä. Yksityiset palveluntarjoajat etsivät käyttämänsä liikekiinteistöt markkinalähtöisesti, eikä niiden sijoittumisesta voida määrätä pelkällä kaupunkisuunnittelulla. Erään asiantuntijahaastateltavan (AT1) mukaan Joensuun kaupunki pyrkii säästösyistä keskittämään kunnallisia palveluita. Kaupunkirakenneohjelmassa mainitaan, että osana hyvinvointia ja terveyttä edistävän ympäristön tavoitetta kaikkien palveluiden suunnittelussa kiinnitetään huomiota niiden saavutettavuuteen pyöräillen ja kävellen (Joensuun kaupunki 2013c). Sitä ei mainita, tarkoitetaanko tällä vain kohteeseen saapumista vai koko palveluverkon käytettävyyttä kevyen liikenteen keinon.

Kaupunkirakenneohjelman mukaan ruutukaava-alueelle tehdään vuosien 2014–2015 aikana esteettömyyskartoitusta. Lisäksi esteettömiä reittejä laajennetaan keskustassa. (Joensuun kaupunki 2012c.) Kaupunkirakenneohjelmassa ei mainita keskustan ulkopuolella tehtäviä esteettömyyshankkeita. Myös kaupunkisuunnittelijoiden vastauksista ilmeni, että esteettömyyttä koskevat hankkeet painottuvat keskusta-alueelle. Keskustan ulkopuolisilla alueilla esteettömyyttä tarkastellaan lähinnä rakennusteknisten yksityiskohtien suunnittelussa uutta rakennettaessa tai vanhaa kunnostettaessa.

Keskustan esteettömät reitit palvelevat toki kaikkia näkövammaisia ja ovat tärkeitä itsenäisen asioinnin onnistumisen kannalta, mutta esteettömiin reitteihin panostaminen olisi tärkeää myös keskustan ulkopuolella. Haastattelemani sokeiden henkilöiden joukossa keskustan käyttöaste ei ole erityisen korkea etenkin yksin liikuttaessa. Useat haastateltavat totesivat liikkuvansa keskustassa lähinnä tarpeen vaatiessa. Keskeinen syy siihen, miksi haastattelemani sokeat henkilöt eivät hakeudu keskustaan, on ihmisvilinä. Monet haastateltavista mainitsivat liikkuvansa mieluummin ydinkeskustaa rauhallisemmilla alueilla. Jos Joensuussa halutaan huolehtia sokeiden arjen paikkojen esteettömyydestä, esteettömyyteen panostaminen tulisi ulottaa myös ydinkeskustan ulkopuolisille alueille. Viisi kahdeksasta haastateltavasta asuu Joensuun keskustan ulkopuolella, ja heistä neljä kertoi, että heillä on tietyt rauhalliset lenkkeilyreitit kotinsa lähetyvillä. Monet haastateltavistani mainitsivat hakeutuvansa mielellään luonnon ääreen muun muassa miellyttävän äänimaiseman takia. Keskusta-alueen lisäksi esteettömiin reitteihin voitaisiinkin panostaa esimerkiksi puisto- ja luontoreiteillä.

Näkövammaisia varten esteettömälle luontopolulle voidaan tehdä esimerkiksi käsijohde, polun viertä kulkeva kepillä seurattava reunapuu ja tunnusteltavissa olevia opastauluja (Näkövammaisten keskusliitto ry 2014). Monipuolinen liikunta ja luonnonkokeminen luontopoluilla sekä puistoissa ovat yksi kaupunkistrategian hyvinvointia ja terveyttä edistävää ympäristöä koskevista alatavoitteista (Joensuun kaupunki 2013b), joten myös vammaisten mahdollisuutta luonnossa liikkumiseen tulisi tukea. Uusia oivalluksia puisto- ja luontokohteiden esteettömyyden parantamisesta voitaisiin saada keräämällä kokijapohjaista tietoa. Esimerkiksi pyytäessäni sokeita haastateltavia kuvailemaan unelmiensa kaupunkia kuusikymppinen naishaastateltava esitti ajatuksen pyöreästä puistosta.

”On mie joskus tuumannu, että ois se hyvä, jos ois pyöree puisto, että kun sokkeekin lähtisit keppinsä kanssa kiertämään, niin siinä ois sitten kummassakin portinpielessä semmoiset pylvääät taikka ois selkeet portinpielet. Tai ois joku tietty merkki, kun sen on ympäri kiertäny.” N60

Yksi kommunikatiivisen suunnittelun perusajatuksista on, että suunnittelijoiden ja asukkaiden välinen keskustelu suunniteltavasta ympäristöstä tuottaisi suunnittelun pohjalla käytettävää tietoa (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 61). Jos esteettömyyttä halutaan lähestyä suunnittelussa kokonaisuutena, olennaista olisi tunnustaa kaupunkitilan käyttäjien rooli tiedontuottajina. Kaikki asiantuntijat mainitsivat kaupunkilaisten palautteen olevan heille tärkeää ja pyrkivänsä huomi-

oimaan sen suunnittelussa, joten lähtökohtien vuorovaikutteiseen suunnitteluun pitäisi tämän perusteella olla Joensuussa hyvällä tolalla.

Uudet kaupungin kehittämistä koskevat ideat edellyttäisivät tiivistä yhteistyötä kaupungin eri käyttäjäryhmien kanssa. Nykyisellään esimerkiksi eri järjestöt ja vammaisneuvosto otetaan Joensuussa asiantuntijoiden haastatteluvastausten perusteella mukaan suunnitteluun vasta antamaan lausuntoja tehdystä suunnitelmasta. Tiiviissä yhteistyössä eri intressiryhmät otettaisiin mukaan määrittelemään suunnittelukohteita, eivätkä he jäisi pelkiksi kommentoijiksi. Kaupunkisuunnittelulliset teoriat ovat jatkuvasti kehittyneet entistä osallistavampaan suuntaan (Jauhainen & Niemenmaa 2006) ja myös Joensuussa se on huomattu.

”Tässä on ite ollu, ollu tässä hommassa sellaisessa murrosvaiheessa, kun tuota tällöinen siis tietyllä tavalla tällöinen kansalaisyhteiskunta ja kansalaisvaikuttaminen on tullu huomattavan rajusti mukaan tähän, tähän tuota kaikenlaiseen kaavasunnitteluun ja maankäytön suunnitteluun ja kaavoista päättämiseen. Niin tuota, semmoinen niin kuin kulttuurimurroksen läpivienti tässä on ollu, ollu yks semmonen agenda. --- Saa nähdä milloin se mullistuu johonkin toiseen suuntaan.” AT1

Aluesuunnittelun jälkiarviointia tutkineen Janne Roinisen (2012: 174–175) mielestä alueiden käyttäjät tulisi nykyistä paremmin ottaa mukaan arvioimaan hankkeiden ja ohjelmien onnistumista. Hänen mukaansa kaupunkitilan käyttäjien mielipiteet tavoitteiden toteutumisesta lisääisivät arvioinnin objektiivisuutta. Jos esteettömyyttä halutaan Joensuussa toden teolla tavoitella, käyttäjien näkemykset esteettömyyden tähänastisesta tilanteesta olisivat tärkeitä. Näin tiedettäisiin, mitkä asiat jo toimivat, ja mitkä asiat vaativat vielä toimenpiteitä. Käyttäjien lähestymistapa esteettömyyteen olisi luultavasti myös moniulotteisempi kuin Joensuun kaupunkisuunnittelussa tällä hetkellä painottuva teknis-luonteinen yksityiskohtien tarkastelu.

Eräs asiantuntijoista (AT5) kertoi, että asuinalueilla yhdyskuntarakentamista koskevien hankkeiden asukaskuulemisissa on vain harvoin paikalla vammaisia asukkaita. Tilaisuudet pyritään järjestämään mahdollisimman lähellä rakennuskohdetta, jotta mahdollisimman moni asukkaista pääsisi tulemaan paikalle. Asukastilaisuudet olisivat vammaisille asukkaille hyvä väylä muistuttaa suunnittelijoita esteellisyyden aiheuttajista etenkin, kun kaupungin omat laaja-alaiset esteettömyyshankkeet painottuvat keskustaan. Sokeille pääsy kuulemistilaisuuteen voi tosin estyä tilaisuuden järjestämistä koskevan tiedon saavuttamattomuuden vuoksi. Asiantuntijat totesivat,

että tilaisuuksista tiedotetaan alueen asukkaille postissa jaettavilla tiedotteilla ja paikallislehdissä julkaistuissa ilmoituksissa.

Kaupunkitilaa koskevan tiedon saavutettavuus ei muutenkaan ole sokeille esteetöntä. Esimerkiksi kaupungissa tehtävistä työmaista kuullaan usein tuttavien kautta, eikä virallisia tiedotuskanavia pitkin. Tietyömaiden kaiteet ovat sokeille merkki vaarallisesta paikasta, mutta niiden käyttö on ollut paikoin puutteellista kepillä huomattavien alalautojen loistaessa poissaolollaan ja aitausten ollessa aukollisia. Eräs asiantuntija suhtautui melko skeptisesti tietyömaista tiedottamiseen.

”Enkä minä oikein tiedä miten meidän pitäis niin kuin, miten meidän pitäis niin kuin informoida siitä, että se, päivittäin. Eihän me voida niin kuin koko ajan eikä sitä voi, niin kuin viestittää, eikä se mee varmaan kaikille, vaikka me laitettais sinne liittoon joku viesti, että nyt taas on muuttunu ja monttu on auki siellä. --- vaikka siellä on tietysti suojauksia, mutta kuitenkin kun siellä työtä tehdään onhan siellä väkisin niitä aukkoja.” AT5

Kaupungin tiedottamisessa sokeille on kuitenkin myös paljon hyvää. Keskeisistä rakennustyömaista pyritään keskitetysti kertomaan näkövammaisten järjestölle ja näkövammaisten mielipiteitä on kysytty koskien liikennevalojen äänimerkkejä ja joitakin valmistuneita suunnittelukohteita. Tästä kaupunki sai kiitosta.

”...esimerkiksi liikennevaloja kun tulee uusia, niin käypi tää insinööri meille tuota selittämässä niitä ja sitten tuota minä ja muutama muu kaveri ollaan oltu joskus hänen mukanaan kattomassa niitä mihinkä ne piipittäjät pannaan.” N50

Sokeiden kaupungilla kohtaamiin sosiaalisiin esteisiin ei kaupunkisuunnittelulla voida välttämättä suoranaisesti vaikuttaa. Kaupunkitilan esteettömyyteen panostamisella voi kuitenkin olla välillisiä vaikutuksia. Hahnin (1986: 275–277) mukaan esteellinen ympäristö korostaa ihmisen erilaista tapaa liikkua ja hänen sopimattomuuttaan kyseiseen ympäristöön. Hahn toteaa, että luomalla esteetöntä ympäristöä kenenkään erilaisuutta ei korosteta, ja näin vammaisiin kohdistuvia sosiaalisia paineita voidaan helpottaa.

11 JOHTOPÄÄTÖKSET

Ihmiskehon suorituskyky, porteissa olevat lukot, aukioloajat, sosiaaliset velvollisuudet sekä monet muut asiat rajoittavat yksilön täydellistä liikkumisen vapautta (Sheller 2008: 27). Kaupunkisuunnittelu vaikuttaa kuitenkin suuresti siihen, miten tasa-arvoisessa asemassa ihmiset ovat kaupunkitilan käyttäjinä. Jos kaupunkia suunnitellaan vain tietynlaiselle väestölle, samalla rajoitetaan kohdejoukon ulkopuolelle jäävien liikkumisen vapautta.

Tässä tutkielmassa käsittelin sokeiden kaupunkikokemusta ja sitä, miten heidät pyritään ottamaan huomioon kaupunkisuunnittelussa. Lisäksi tutkin, kuinka esteettömyys huomioidaan kaupunkisuunnittelun käytänteissä. Sokeiden kaupunkikokemuksessa korostui kaupungin moniaistinen kokeminen. Esimerkiksi kaupungin äänimaisema vaikuttaa haastattelemillani sokeilla kaupunkitilan käyttöön. Miellyttävien äänimaisemien pariin hakeudutaan, kun taas meluisia paikkoja vältellään valitsemalla hiljaisempia reittejä ja rauhallisia ajankohtia. Melu vaikeuttaa olennaisten asioiden kuulemistä ympäristöstä, mikä voi tehdä sokealle liikkumisesta turvatonta etenkin vilkkaasti liikennöidyillä alueilla.

Kaupungin äänet ovat sokealle keskeisiä myös suunnistamisessa. Niin kutsutut äänimajakat, eli tiettyyn paikkaan sidotut äänet, auttavat oman sijainnin hahmottamisessa. Lisäksi esimerkiksi suojatien vastakkaiselta laidalta kuuluva liikennevalon äänimerkki auttaa kulkusuunnan säilyttämisessä. Sokeille myös tuntoaistin avulla kaupungista tehdyt havainnot ovat itsenäisessä liikkumisessa tärkeitä. Ohjaavat rakenteet, kuten jalkakäytävien reunakiveykset sekä asfaltin ja viheralueen välinen materiaaliero, auttavat reitillä pysymisessä. Itsenäisen liikkumisen kannalta tasaiset alueet, joissa ei ole minkäänlaisia kiinnekohtia, ovat sokealle hankalia. Esimerkiksi tasaisella risteysalueella jalkakäytävän ja ajoradan erottaminen toisistaan on hankalaa. Toreilla ja aukioilla suunnan hahmottaminen on vaikeaa, jos siellä ei ole äänimajakoita tai kepillä seurattavia johteita. Tunto- ja kuuloaistin lisäksi haju- ja kinesteettinen aisti auttavat sokeaa ympäristön hahmottamisessa. Eri aistein kaupungista tehdyt havainnot muodostavat kokonaisuuden, jossa niiden keskinäisiä suhteita ja vaikutusta kokemukseen ei voida yksiselitteisesti erottaa toisistaan (Sepänmaa 1998: 14).

Kukaan haastatelluista ei liiku erityisen mielellään yksin pelkän kepin varassa kotinsa ulkopuolella. Opaskoiran omistavat sokeat henkilöt vaikuttavat tekemiensä haastattelujen perusteella käyttävän kaupunkitilaa opaskoirattomia itsenäisemmin. Tutkielmani otanta oli kuitenkin niin pieni, että yleistyksiä ei voida tehdä. Kaupunkitilassa liikuttaessa oppaan tukea kaivataan eten-

kin tungoksissa, joihin yksikään haastateltavista ei omien sanojensa mukaan mene yksin. Ruuhkassa liikkumisessa ongelmana on reitillä pysymisen hankaluus ja mahdollinen tönityksi tuleminen. Oppaan apua tarvitaan myös asioiden hoidossa. Kaupan suuryksiköt, joissa itsepalvelu korostuu, ja asiointipaikat, joissa vuoronumerolaitteet ovat käytössä, eivät ole sokeille fyysisesti esteellisiä. Niiden käytettävyys on sokeiden kannalta kuitenkin niin huono, että asioiden hoitaminen ei onnistu yksin.

Haastattelemieni sokeiden kaupunkitilassa kohtaamia sosiaalisia esteitä ovat välttely, asiaton kommentointi ja holhoava suhtautuminen. Parin haastateltavan vastauksista ilmeni, että sosiaaliset esteet rajoittavat jonkin verran heidän kaupunkitilan käyttöönsä. Kaupunkitilaan liittyvän tiedon saavutettavuus ei ole sokeille esteetöntä. Muuttuneista liikennejärjestelyistä ja uusista vaaranpaikoista kuullaan usein tuttavilta. Rakennustyömaiden aitaukset ovat sokeille tärkeitä viestimiä vaarallisista paikoista, mutta työmaiden merkitseminen on välillä puutteellista. Huonosti merkittyjen rakennustyömaiden lisäksi erilaiset mainostelineet ja muut kulkuväylillä sijaitsevat esineet, joihin sokea voi kompastua, lisäävät kaupungin vaarallisuutta sen sokeille käyttäjille.

Esteetön ympäristö mainitaan Joensuun kaupungin strategiassa erääksi ympäristön kehittämisen tavoitteista (Joensuun kaupunki 2013b). Haastatteleman kaupunkisuunnittelijat kertoivat, että kaupunkisuunnittelun lähtökohtana on suunnitella kaupunkia kaikille kaupunkilaisille. Esteettömyys on siis Joensuussa sekä poliittisesti että kaupunkisuunnittelun parissa työskentelevien joukossa tunnustettu tärkeäksi ja tavoiteltavaksi arvoksi. Kuitenkin keinot, joilla esteetöntä ympäristöä pyritään Joensuussa toteuttamaan, ovat melko suppeita. Erityishuomiota esteettömyyteen kiinnitetään lähinnä keskustamaisesti rakennettavilla alueilla sekä Marjalan kaupunginosassa, jossa aikoinaan järjestettiin asuntomessut esteettömyysteemalla. Muualla kaupungissa esteettömyys huomioidaan yksityiskohtaisen suunnittelun, kuten puisto- ja katusuunnittelun, rakennusteknisissä ratkaisuissa.

Joensuussa sokeat otetaan kaupunkisuunnittelussa huomioon valtakunnallisia esteetöntä yhdyskuntarakentamista koskevia ohjeita, kuten Suraku-kortteja, noudattamalla. Lisäksi paikalliselta näkövammaisten yhdistykseltä on pyydetty palautetta liikennevaloissa käytetyistä äänimerkeistä ja uusista liikennevaloilla varustetuista risteyksistä. Yhdistyksen kokouksiin tehtävillä vuosittaisilla vierailuilla kerrotaan tulevista rakennustyömaista.

Esteettömyyden huomioimisesta on Joensuussa vuosien varrella pyritty saamaan osa suunnittelukulttuuria, joten yksityiskohtaisia suunnitelmia tekeviä suunnittelijoita ei sen erityisemmin ohjata esteettömyysasioissa ylemmän tason suunnitelmissa. Paljon jää siis yksittäisten suunnittelijoiden ammattitaidon varaan. Jos esteettömyys jää ainoastaan yksittäisten suunnittelijoiden harteille, vaarana kuitenkin on, että kukaan ei kiinnitä huomiota kaupunkitilan esteettömyyteen eri suunnittelukohteiden liittymäkohdissa (Tapaninen ym. 2002: 111).

Esteettömyys on kuitenkin paljon muutakin kuin pelkkiä rakennusteknisiä ratkaisuja. Esimerkiksi reittien selkeys ja helppo hahmotettavuus on sokeille tärkeää itsenäisen liikkumisen kannalta. Verhe (1996: 30) ohjeistaa, että muun muassa turhien suunnanvaihdosten välttely pohjaratkaisuissa sekä suorakulmainen koordinaatisto helpottavat näkövammaista suunnistamisessa. Kaavoituksella voidaan siis luoda esteettömälle ympäristölle hyvä pohja, jota yksityiskohtaisella suunnittelulla tarkennetaan ja parannetaan entisestään. Olennaisten asioiden kuulemista haittaava melu voi saada sokean välttelemään tietyillä alueilla liikkumista. Melun estevaikutukseen voidaan vaikuttaa ainoastaan tarkastelemalla kaupunkia ja sen suunnittelua kokonaisuutena. Esteettömyyden kokonaisvaltaisen toteutumisen kannalta olisikin tärkeää, että sen huomioiminen läpäisisi periaatteena koko kaupunkisuunnittelun ketjun yleispiirteisestä maankäytön suunnittelusta rakennusteknisiin yksityiskohtiin strategiatyötä unohtamatta.

Joensuussa reittien esteettömyyteen panostetaan eniten ydinkeskustassa. Kuitenkin tekemissäni haastatteluissa ilmeni, että monet sokeat liikkuvat mieluummin keskustaa rauhallisemmilla alueilla. Monet haastateltavista mainitsivat liikkuvansa keskustassa vain tarpeen tullen. Jos kaupunkisuunnittelulla halutaan tukea sokeiden arkiliikkumisen sujuvuutta, esteettömyyttä tulisi tarkastella kriittisesti myös keskustan ulkopuolisilla alueilla. Monet haastateltavat kertoivat liikkuvansa mielellään luonnossa ja kaupungin viheralueilla, joten esimerkiksi luontoreittejä voitaisiin tarkastella suunnittelussa esteettömyyden ja moniaistisen kokemisen näkökulmista.

Dearin ja Häklin (1998: 60) mukaan yhteiskunnalliset instituutiot, kuten lainsäädäntö ja muu normisto, ja toimijat ovat vuorovaikutussuhteessa keskenään. Joensuun kaupunkisuunnittelussa keinot, joilla esteetöntä ympäristöä pyritään luomaan, nojaavat pääosin Suraku-korttien kaltaiseen, yhdyskuntarakentamista koskevaan yksityiskohtaiseen ohjeistukseen. Vaikka kaupunkisuunnittelijat tiedostavat ohjeistuksessa olevan ongelmia ja ristiriitoja, instituutiona toimiva ohjeistus luo kehikon sille, miten toimijat määrittelevät esteettömyyden. Esteettömyyden eri ulottuvuuksien etsiminen ja tunnistaminen on kuitenkin tärkeä osa esteetöntä suunnittelua (Fried

2011: 56). Suunnittelussa tulisi tunnistaa objektiivisen, normien mukaan määritetyn esteettömyyden ja subjektiivisesti koetun käytettävyyden välinen ero. Fyysinen esteettömyys ei vielä takaa tilan hyvää käytettävyyttä. Esimerkiksi Joensuun keskusta-alueelle rakennettavat kiertoliittymät saattavat huonontaa keskusta-alueen käytettävyyttä sokeilla henkilöillä, jos kiertoliittymät koetaan pelottaviksi ja hankalasti hahmotettaviksi. Lisäksi kaupunkitilaa koskevan tiedon saavutettavuus on osa esteettömyyttä.

Yhteistyöllä vammaisneuvoston ja paikallisten vammaisjärjestöjen kanssa saataisiin suunnitella tukevaa subjektiivista tietoa kaupunkitilan käytettävyydestä sekä ihmisten kohtaamista erilaisista esteistä. Tämä toteuttaisi myös viime vuosina pinnalla olleen kommunikatiivisen suunnittelun ihannetta, jossa suunnittelu ja ihmisten elämismaailma kohtaavat (Staffans 2004: 101; Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 61). Tällä hetkellä joensuulaisten suunnittelijoiden tavat huomioida esteettömyys vaikuttavat melko kaavamaisilta. Keskustelut kaupunkitilan käyttäjien kanssa auttaisivat suunnittelijoita hahmottamaan esteettömyyden moniulotteisuutta ja tarkastelemaan esteettömyyttä myös totutusta poikkeavilla tavoilla.

Kaupunkitilaa suunniteltaessa tulisi miettiä, millaista toimintakykyä tilan käyttäjältä vaaditaan. Ottamalla esteettömyys huomioon suunnittelun jokaisessa vaiheessa koko kaupungin alueella osoitetaan, että kaupunki halutaan kokonaisuudessaan luoda kaikille käyttäjilleen soveltuvaksi. Samalla se on osoitus ihmisten erilaisuuden hyväksymisestä. Näin kaupunkisuunnittelulla voidaan osaltaan pyrkiä poistamaan vammaisten arjessa kohtaamia sosiaalisia esteitä vaikuttamalla välillisesti ihmisten ajattelutapoihin.

Ryhtyessäni tutustumaan maantieteelliseen vammaistutkimukseen ja sokeiden maailmaan kandidaatintutkielmani yhteydessä syksyllä 2012 minulla ei ollut pohjatietoja aiheesta. Niinpä kandidaatintutkielman ja pro gradu -työn myötä aiheen parissa viettämäni puolitoista vuotta on opettanut minulle valtavasti. Työn sisällön kannalta on olennaista huomata, että siitä olisi varmasti muotoutunut erilainen, jos minulla olisi omakohtaisia kokemuksia vammaisuudesta. Eniten uusia oivalluksia tutkielma tarjoaakin varmasti heille, jotka ovat samassa tilanteessa kuin itse olin taannoin: ummikkona, mutta kiinnostuneena oppia tarkastelemaan kaupunkitilaa itselle tuntemattomalta kannalta.

Kiinnostavia jatkotutkimusaiheita löytyy niin sokeiden kaupunkikokemuksen kuin kaupunkisuunnittelun saralla. Esimerkiksi opaskoirallisten ja opaskoirattomien näkövammaisten kaupun-

kitilan käytön eroavaisuuksista olisi kiinnostavaa tehdä lisätutkimusta. Suomalaisen suunnittelukulttuurin kannalta olisi mielenkiintoista tietää, painottuuko esteettömyyden huomioiminen kaupunkisuunnittelussa myös muissa Suomen kunnissa rakennusteknisiin yksityiskohtiin. Kaupunkisuunnittelun parissa työskenteleville olisi luultavasti hyödyllistä, jos muidenkin vammais- ja vähemmistöryhmien kaupunkitilan käytössä kohtaamia esteitä vertailtaisiin kaupunkisuunnittelun nykikäytäntöjen kanssa. Eri ryhmien kokemuksia tutkimalla voitaisiin tunnistaa uusia esteellisyyden ilmentymiä. Esteellisyyden eri muotojen tunnistaminen sekä tunnustaminen ovat edellytyksiä sille, että niihin pystytään kaupunkisuunnittelulla tietoisesti vaikuttamaan.

LÄHTEET

- Agnew, John (2005). Space: Place. *Teoksessa* Cloke, Paul & Ron Johnston (toim.): *Spaces of geographical thought*, 81–96. Sage, London.
- Alastalo, Marja & Maria Åkerman (2010). Asiantuntijahaastattelun analyysi: faktojen jäljillä. *Teoksessa* Ruusuvuori, Johanna, Pirjo Nikander & Matti Hyvärinen (toim.): *Haastattelun analyysi*, 372–393. 2. painos. Vastapaino, Tampere.
- Aldred, Rachel & James Woodcock (2008). Transport: challenging disabling environments. *Local Environment* 13:6, 485–496.
- Andersson, Harri (2009). Kaupungin julkisen tilan ulottuvuus. *Teoksessa* Ridell, S., P. Kymäläinen & T. Nyyssönen (toim.): *Julkisen tilan poetiikkaa ja politiikkaa. Tieteiden otteita kaupunki-, media ja virtuaalituloissa*, 41–59. Tampereen yliopistopaino, Tampere.
- Ashmead, Daniel H., David Guth, Robert S. Wall, Richard G. Long & Paul E. Ponchillia (2005). Street Crossing by Sighted and Blind Pedestrians at a Modern Roundabout. *Journal of Transportation Engineering* 131:11, 812–821.
- Berger, Sue (2012). Is my world getting smaller? The challenge of living with vision loss. *Journal of Visual Impairment & Blindness* 106:1, 5–16.
- Butler, Ruth & Sophia Bowlby (1997). Bodies and Spaces: an exploration of disabled people's experiences of public space. *Environment and Planning D. Society and Space* 15:4, 411–433.
- Bäcklund, Pia & Raine Mäntysalo (2009). Yhdyskuntasuunnittelun teorioiden kehitys ja asukkaiden osallistumisen tarkoitus. *Terra* 121:1, 19–31.
- Chouinard, Vera, Edward Hall & Robert Wilton (2010). Introduction: towards enabling geography. *Teoksessa* Chouinard, Vera, Edward Hall & Robert Wilton (toim.): *Towards enabling geographies*, 1–21. Ashgate, Farnham.
- Clarke, Philippa & Linda K. George (2005). The role of built environment in the disablement process. *American Journal of Public Health* 95:11, 1933–1939.
- Dear, Michael & Jouni Häkli (1998). Tila, paikka ja urbanisimi – uuden kaupunkitutkimuksen metodologiaa. *Terra* 110:2, 59–68.
- Ekholm, Elina (2009). *Monimuotoisuus ja esteettömyys: näkövammaisten asiantuntijoiden työelämäkokemuksia*. Ennora, Espoo.
- Eskola, Jari (2007). Laadullisen tutkimuksen juhannustaiat. Laadullisen tutkimuksen analyysi vaihe vaiheelta. *Teoksessa* Aaltola Juhani & Raine Valli (toim.): *Ikkunoita tutkimusmeto-*

deihin II. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin, 159–183. 2. korjattu painos. PS-Kustannus, Juva.

Eskola, Jari & Jaana Vastamäki (2010). Teemahaastattelu: opit ja opetukset. *Teoksessa* Aaltola, Juhani & Raine Valli (toim.): *Ikkunoita tutkimusmetodeihin I. Metodien valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle*, 26–44. 3. uudistettu painos. PS-kustannus, Juva.

Fried, Suvi (2011). Ostarista paikalliskeskukseksi. Lähiön kauppapaikan muodonmuutos eläkeikäisten kuvaamana ja kokemana. *Alue ja ympäristö* 40:2, 49–60.

Gleeson, Brendan (1999). *Geographies of disability*. Routledge, London.

Golledge, Reginald G. (1993). Geography and disabled: A survey with special reference to vision impaired and blind populations. *Transactions of the Institute of British Geographers* 18:1, 63–85.

Golledge, Reginald G. (1997). On resembling one's life: overcoming disability in the academic environment. *Environment and Planning D. Society and Space* 15:4, 391–409.

Hahn, H. (1986). Disability and the urban environment: a perspective on Los Angeles. *Environment and Planning D. Society and Space* 4:3, 273–288.

Haila, Anne (2002). Suunnittelu ja kaupunkirakentaminen. *Teoksessa* Bäcklund, Pia, Jouni Häkli & Harry Schulman (toim.): *Osalliset ja osaajat – kansalaiset kaupungin suunnittelussa*, 92–109. Gaudeamus, Helsinki.

Hall, Tim (2006). *Urban Geography*. 3. painos. Routledge, London.

Hirsjärvi, Sirkka & Helena Hurme (2011). *Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Gaudeamus, Tallinna.

Honkanen, Leena & Eero Vartio (1998). *Sanoilla maalattu maisema. Tutkimus syntymäsokeiden visuaalisesta maailmankuvasta*. Gummerus, Saarijärvi.

Horelli, Liisa & Heikki Kukkonen (2002). Osallistuminen, ympäristö, vuoropuhelu. *Teoksessa* Bäcklund, Pia, Jouni Häkli & Harry Schluman (toim.): *Osalliset ja osaajat – kansalaiset kaupungin suunnittelussa*, 243–259. Gaudeamus, Helsinki.

Häkli, Jouni (1999). *Meta Hodos. Johdatus ihmismaantieteeseen*. Vastapaino, Tampere.

Imrie, Rob (2010). Disability, embodiment and the meaning of the home. *Teoksessa* Chouinard, Vera, Edward Hall & Robert Wilton (toim.): *Towards enabling geographies*, 23–44. Ashgate, Farnham.

- Imrie, Rob & Claire Edwards (2007). The geographies of disability: reflections on the development of a sub-discipline. *Geography Compass* 1:3, 623–640.
- Imrie, Rob & Thomas Huw (2008). The interrelationships between environment and disability. *Local Environment* 13:6, 477–483.
- Iwarsson, S. & Ståhl, A. (2003). Accessibility, usability and universal design – positioning and definition of concepts describing person-environment relationship. *Disability and Rehabilitation* 25:2, 57–66.
- Jauhiainen, Jussi S. (2002). Kaupunkiliikkeet ja kamppailu osallisuudesta kaupunkitilaan. *Teoksessa* Bäcklund, Pia, Jouni Häkli & Harry Schluman (toim.): *Osalliset ja osaajat – kansalliset kaupungin suunnittelussa*, 125–140. Gaudeamus, Helsinki.
- Jauhiainen, Jussi S. & Vivi Niemenmaa (2006). *Alueellinen suunnittelu*. Vastapaino, Tampere.
- Jokiniemi, Jukka (2007). *Kaupunki kaikille aisteille. Moniaistisuus ja saavutettavuus rakennetussa ympäristössä*. Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosaston tutkimuksia 2007/29.
- Joensuun kaupunki (2012a). Vammaispalvelulain mukainen kuljetuspalvelu. Hakuohjeet 1.9.2012 alkaen. Luettavissa internet-sivulla <http://www.joensuu.fi/myk-pohjois-karjalan-matkojen-yhdistelykeskus> (luettu 28.2.2014)
- Joensuun kaupunki (2012b). Joensuun keskustan osayleiskaavan selostus. Luettavissa internet-sivulla <http://www.joensuu.fi/keskustan-osayleiskaava> (luettu 8.3.2014)
- Joensuun kaupunki (2013a). Joensuu lukuina. <http://www.joensuu.fi/joensuu-lukuina> (luettu 13.12.2013)
- Joensuun kaupunki (2013b). Rajaton tulevaisuus. Joensuun kaupungin strategia 2013–2016. Luettavissa internet-sivulla <http://www.joensuu.fi/strategiat> (luettu 8.3.2014)
- Joensuun kaupunki (2013c). Kaupunkirakennepohjelma 2013–2016. Luettavissa internet-sivulla <http://webdynasty.jns.fi/djulkaisu/kokous/2013245-9.HTM> (luettu 8.3.2014)
- Juntunen, Tiina (2013). *Näkymätön kaupunki – Joensuun kaupunki sokean kokemana*. Julkaise-maton yhteiskuntamaantieteen kandidaatintutkielma. Itä-Suomen yliopisto.
- Kaspar, Heidi & Elisabeth Bühler (2009). Planning, design and the use of public space Wahlenpark (Zurich, Switzerland): functional, visual and semiotic openness. *Geographica Helvetica* 64:1, 21–29.

- Komardjaja, Inge (2001). New cultural geographies of disability: Asian values and the accessibility ideal. *Social & Cultural Geography* 2:1, 77–86.
- Korpivaara, Aila (2008). Kaavoituksen oheen tarvitaan uusia kaupunkisuunnittelun välineitä. *Yhdyskuntasuunnittelu* 46:2, 53–57.
- Koskela, Hille (1994). ”Tila on kuin tuhat lävistävää silmää” – ajatuksia tilakäsityksistä, kaupunkipeloista ja tilan kokemisesta. *Naistutkimus* 7:4, 23–33.
- Koskela, Hille (2009). *Pelkokierre. Pelonpolitiikka, turvamarkkinat ja kamppailu kaupunkitilasta*. Gaudeamus, Tampere.
- Kuoppa, Jenni & Mäntysalo (2010, toim.). *Kestävä yhdyskuntarakenne ja elinympäristö. Ympäristöklusterin neljännen ohjelmakauden tuloksia*. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B97, Espoo.
- Kymäläinen, Päivi (2000). *Kaupunkisuunnittelun maisemia. Arvovalintoja Ankkurin kaupunginosan suunnittelussa*. The Publication Series of the Institute for Regional Economics and Business Strategy, Lahti.
- Laakso, Seppo & Heikki A. Loikkanen (2004). *Kaupunkitalous. Johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen*. Tammerpaino, Tampere.
- Lackman, Marjatta (2013). Pohjois-Karjalan näkövammaiset ry:n puheenjohtaja. Suullinen tiedoksianto. Joensuu, 30.10.2013.
- Laitinen, Matti & Kari E. Nurmi (2013). Vapaan sivistystyön esteettömyyden kehitysnäkymät. *Teoksessa* Laitinen, Matti (toim.): *Miksi joka paikkaan pitää päästä*, 20–42. Kansanvalistusseura, Vantaa.
- Lapintie, Kimmo (2003). Suunnittelun paradigman muutokset ja tieto/valta. *Yhdyskuntasuunnittelu* 41:2, 9–25.
- Lynch, Kevin (1971). *The image of the city*. 7. painos. The M.I.T. Press, Massachusetts.
- Lönnqvist, Henrik (2012). Monopoli ahtaalla. Taloustieteen näkökulmia kaupunkisuunnitteluun. *Yhdyskuntasuunnittelu* 50:2, 52–67.
- Mannila, Johanna (2013). Mainostelineiden kiellosta ei päätöstä Helsingissä. *Helsingin Sanomat* 13.8.2013

- Mäntysalo, Raine (2007). Yhdyskuntasuunnittelun teorioiden kehitys osallistumisen näkökulmasta. *Teoksessa* Ilmonen, Mervi, Panu Lehtovuori & Terttu Pakarinen (toim.): *Prospectûs. Kirjoituksia kaupungista ja suunnittelusta*, 69–108. Frenckellin kirjapaino, Espoo.
- Mäenpää, Pasi (2005). *Narkissos kaupungissa. Tutkimus kuluttaja-kaupunkilaisesta ja julkisesta tilasta*. Tammi, Helsinki.
- Neuvonen, Aura (2011). Kaupungissa omin korvin. *Yhdyskuntasuunnittelu* 49:1, 59–73.
- Näkövammaisten keskusliitto ry (2013a). Näkeminen ja näkövammaisuus. <http://www.nkl.fi/fi/etusivu/nakeminen> (luettu 17.9.2013)
- Näkövammaisten keskusliitto ry (2013b). Näkövammaisuuden määrittäminen. <http://www.nkl.fi/fi/etusivu/nakeminen/maaritys> (luettu 17.9.2013)
- Näkövammaisten keskusliitto ry (2014). Luontopolku Puumerkki. <http://www.nkl.fi/fi/etusivu/esteettomyysratkaisut/ymparisto/luontopolku> (luettu 17.4.2014)
- Ojamo, Matti (2011). Näkövammarekisterin vuosikirja 2010. Trio-Offset, Helsinki. Luettavissa internet-sivulla www.nkl.fi/fi/etusivu/tietoa/nvrek (luettu 17.9.2013).
- Pacione, Michael (2005). *Urban Geography. A Global Perspective*. 2. painos. Routledge, London.
- Pohjois-Karjalan näkövammaiset ry (2014). Esittely. <http://www.pknv.fi/esittely.html> (luettu 22.1.2014)
- Puustinen, Sari (2004). *Yhdyskuntasuunnittelu ammattina: suomalaiset kaavoittajat ja 2000-luvun haasteet*. Edita, Helsinki.
- Puustinen, Sari (2006). *Suomalainen kaavoittajaprofessio ja suunnittelun kommunikatiivinen käänne. Vuorovaikutukseen liittyvät ongelmat ja mahdollisuudet suurten kaupunkien kaavoittajien näkökulmasta*. Frenckellin kirjapaino, Espoo.
- Ridell, Seija, Päivi Kymäläinen & Timo Nyysönen (2009). Julkinen tila tänään – kuhinaa loittuvilla rajapinnoilla. *Teoksessa* Ridell, Seija, Päivi Kymäläinen & Timo Nyysönen (toim.): *Julkisen tilan poetiikkaa ja politiikkaa. Tieteidenvälisiä otteita kaupunki-, media- ja virtuaalituloissa*. Tampereen yliopistopaino, Tampere.
- Rodaway, Paul (1994). *Sensuous geography. Body, sense and place*. Routledge, London.
- Roininen, Janne (2012). *Alue- ja yhdyskuntasuunnittelun arvioinnin fragmentoitunut luonne ja eheyttäminen*. Aalto-yliopiston julkaisusarja Tiede+Teknologia 2/2012.

- Ruusuvuori, Johanna & Liisa Tiittula (2009). Johdanto. *Teoksessa* Ruusuvuori, Johanna & Liisa Tiittula (toim.): *Haastattelu: tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*, 9–21. 2. painos. Gummerus, Jyväskylä.
- Ruusuvuori, Johanna, Pirjo Nikander & Matti Hyvärinen (2010). Haastattelun analyysin vaiheet. *Teoksessa* Ruusuvuori, Johanna, Pirjo Nikander & Matti Hyvärinen (toim.): *Haastattelun analyysi*, 9–36. Vastapaino, Tampere.
- Schillmeier, Michael (2007). Dis/abling spaces of calculation: blindness and money in everyday use. *Environment and planning D: Society and Space* 25:4, 594–609.
- Semi, Jussi (2010). *Sisäiset sijainnit. Tutkimus sukupolvien paikkakokemuksista*. Joensuun yliopistopaino, Joensuu.
- Semi, Jussi (2011). Kaikille avoin, kaikille vapaa? Tilallisen ulossulkemisen kolme säiettä. *Alue ja ympäristö* 40:2, 61–67.
- Sepänmaa, Yrjö (1998). Moniaistisuus ja kaupunki. *Teoksessa* Knuuti, Liisa (toim.): *Aistien kaupunki*, 10–22. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja C47.
- Sheller, Mimi (2008). Mobility, freedom and public space. *Teoksessa* Bergmann, Sigurd & Tore Sager (toim.): *The ethics of mobilities. Rethinking place, exclusion, freedom and environment*, 25–38. Ashgate, Cornwall.
- Sheller, Mimi & John Urry (2003). Mobile transformations of ‘public’ and ‘private’ life. *Theory, Culture & Society* 20:3, 107–125.
- Staffans, Aija (2004). *Vaikuttavat asukkaat. Vuorovaikutus ja paikallinen tieto kaupunkisuunnittelun haasteina*. Yliopistopaino, Helsinki.
- Staffans, Aija & Erja Väyrynen (2009a). Johdanto. *Teoksessa* Staffans, Aija & Erja Väyrynen (toim.): *Oppiva kaupunkisuunnittelu*, 15–25. Painotalo Casper, Espoo.
- Staffans, Aija & Erja Väyrynen (2009b). Oppivaan kaupunkisuunnitteluun. *Teoksessa* Staffans, Aija & Erja Väyrynen (toim.): *Oppiva kaupunkisuunnittelu*, 195–207. Painotalo Casper, Espoo.
- Sumu, Ilkka (1998). Maistuva, tuoksuva, tuntuva, näkyvä – kaupunki, aistillinen visio. *Teoksessa* Knuuti, Liisa (toim.): *Aistien kaupunki*. Libella painopalvelu, Espoo.
- Sundman, Mikael (1991). Urban Planning in Finland after 1850. *Teoksessa* Hall, Thomas (toim.): *Planning and urban growth in the Nordic countries*, 60–115. Taylor & Francis, New York.

- Syrjänen, Olavi (2012). Suunnittelumonopolilla toteutetaan kunnan strategiaa. *Yhdyskuntasuunnittelu* 50:2, 44–51.
- Tani, Sirpa (2011). Oikeus oleskella? Hengailua kauppakeskuksen näkyvillä ja näkymättömillä rajoilla. *Alue ja ympäristö* 40:2, 3–16.
- Tapaninen, Annika, Tapani Kauppinen, Kirsti Kivinen, Helinä Kotilainen, Marja Kurenniemi & Marja Pajukoski (2002). *Ympäristö ja hyvinvointi*. WSOY, Porvoo.
- Teräs, Marianne (2013). Kulttuurinen esteettömyys. *Teoksessa* Laitinen, Matti (toim.): *Miksi joka paikkaan pitää päästä*, 95–112. Kansanvalistusseura, Vantaa.
- Tiittula, Liisa & Johanna Ruusuvuori (2009). Tutkimushaastattelu ja vuorovaikutus. *Teoksessa* Ruusuvuori, Johanna & Liisa Tiittula (toim.): *Haastattelu: tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*, 22–56. 2. painos. Gummerus, Jyväskylä.
- Tuomi, Jouni & Anneli Sarajärvi (2013). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. 10. uudistettu painos. Tammi, Helsinki.
- Urry, John (2000). City life and the senses. *Teoksessa* Bridge, Gary & Sophie Watson (toim.): *A companion to the city*, 388–397. Blackwell, Cornwall.
- Vaiou, Dina & Ares Kalandides (2009). Cities of 'others': public space and everyday practices. *Geographica Helvetica* 64:1, 11–20.
- Valentine, Gill (2010). Prejudice: rethinking geographies of oppression. *Social and Cultural Geography* 11:6, 519–537.
- Valentine, Gill (2013). Living with difference: proximity and encounter in urban life. *Geography* 98:1, 4–9.
- Verhe, Irma (1996). *Selkeä ympäristö. Näkövammaisille soveltuvan toimintaympäristön suunnittelu*. Rakennusalan kustantajat, Helsinki.
- Visanti, Matti (2003). Suomalainen kaupunki? *Yhdyskuntasuunnittelu* 41:4, 36–43.
- WHO (1973). *The prevention of blindness*. Technical report series no. 518.
- Zeitler, Ullrich (2008). The ontology of mobility, morality and transport planning. *Teoksessa* Bergmann, Sigurd & Tore Sager (toim.): *The ethics of mobilities. Rethinking place, exclusion, freedom and environment*, 233–239. Ashgate, Cornwall.

LIITTEET

LIITE 1. Sokeille osoitetut haastattelukysymykset

Joensuu yleisesti

- Millaiseksi kuvailisitte Joensuun keskustaa omasta näkökulmastanne?
- Miten esteettömyys on mielestänne huomioitu Joensuun keskustassa?

Keskustassa liikkuminen

- Kuinka usein liikutte keskustassa?
- Minkälaiden syiden takia menette keskustaan?
- Liikutteko mielellänne keskustassa?

Tunteita herättävät paikat

- Mitkä ovat teille erityisen mieluisia paikkoja Joensuussa?
Onko keskustassa tällaisia paikkoja?
- Onko Joensuussa teidän mielestänne epäviehättäviä paikkoja? Mitkä?
- Onko julkisissa paikoissa liikkuessanne tiettyjä tilanteita, jotka koette epämiellyttäväiksi?
- Onko Joensuussa paikkoja, jotka koette suoranaisesti pelottaviksi? Onko keskustassa tällaisia paikkoja?
- Mitkä tekijät ovat teille tärkeitä kokeaksenne olonne turvalliseksi kaupungissa?
- Aiheuttavatko jotkin tietyt tekijät kaupungissa teille turvattomuuden tunnetta?

Yksin ja muiden kanssa liikkuminen (opaskoirattomat haastateltavat)

- Kuinka usein liikutte yksin kotinne ulkopuolella?
- Käytättekö valkoista keppiä tai muita apuvälineitä liikkuessanne ulkona?
- Millä tavalla kaupungissa liikkuminen jonkun kanssa eroaa yksin liikkumisesta?
- Liikutteko mieluummin jonkun kanssa kuin yksin?
- Onko teillä ollut opaskoiraa tai oletteko liikkuneet opaskoiran kanssa kaupungilla?
Jos kyllä, miten opaskoiran kanssa liikkuminen erosi yksin liikkumisesta?
- Käytättekö julkista liikennettä?

Yksin ja muiden kanssa liikkuminen (opaskoiralliset haastateltavat)

- Kuinka kauan teillä on ollut opaskoira?
- Liikutteko yksin kotinne ulkopuolella/kaupungilla vai onko koira aina mukanaan?
- Kuinka usein liikutte kotinne ulkopuolella?
- Jos muistelette aikoja, jolloin teillä ei vielä ollut opaskoiraa, miten kaupungilla liikkuminen erosi koiran kanssa liikkumisesta? Tuntuiko kaupungissa liikkuminen jotenkin erilaiselta?
- Liikkuessanne yksin, käytättekö valkoista keppiä tai muita apuvälineitä?
- Millä tavalla kaupungissa liikkuminen jonkun kanssa eroaa yksin liikkumisesta?
- Liikutteko mieluummin jonkun kanssa kuin yksin?
- Käytättekö julkista liikennettä?

Julkiset tapahtumat

- Osallistutteko mielellänne kaupungissa järjestettäviin tapahtumiin?
- Onko muiden ihmisten määrällä vaikutusta siihen, millaiseksi koette kaupungilla liikkumisen?
- Millaiseksi koette kaupungin silloin, kun ihmisiä on paljon?
Entä kun ihmisiä on vähän tai ei ollenkaan?

Kaupungin äänet ja äänimaisema

- Millaisia ovat miellyttäviä ääniä kaupunkialueella?
- Onko kaupungissa häiritseviä ääniä?
- Haittaako esimerkiksi autojen aiheuttama melu teitä ruuhka-aikoina?

Kaupungin tunteminen ja eksyminen

- Koetteko tuntevanne hyvin Joensuun keskustan?
- Liikkuessanne yksin, käytätkö tiettyjä reittejä vai liikutteko vapaasti ympäri keskustaa?
Miksi juuri kyseisiä reittejä?
Entä liikkuessanne jonkun kanssa?
Eroavatko reittivalinnat koiran kanssa liikkuessa yksin liikkumisesta?
- Tutustutteko mielellänne uusiin ympäristöihin? Miksi/miksi ette?
- Oletteko eksyneet keskustassa tai Joensuussa ylipäätään? Missä eksyitte?
Millaisia tuntemuksia eksyminen herätti?

Erot vuoden- ja vuorokaudenajoissa

- Koetteko kaupungin jotenkin erilaisena eri vuodenaikoina? Miksi näin?
- Onko jotakin tiettyä vuorokaudenaikaa, jolloin liikutte mieluiten kaupungilla? Miksi näin?
- Entä sellaista vuorokaudenaikaa, jolloin vältätte liikkumasta kaupungilla? Miksi näin?
- Onko sillä väliä, onko kyseessä valoisa vuorokaudenaika vai ei?

Muut ihmiset

- Millaisiksi koette muut joensuulaiset?
- Koetteko muut ihmiset helposti lähestyttäviksi?

Kaupungin kehittäminen

- Miten kehittäisitte Joensuun keskustaa?
- Jos kuvittelette unelmienne keskusta-alueen, millainen se olisi?
- Mitä mieltä olette Joensuun kaupungissa rakenteilla olevista ja suunnitteilla olevista kiertoliittymistä?
- Onko mielessänne vielä jotain, jota haluaisitte kertoa?

Tausta

Ikänne?

Kuinka kauan olette asuneet Joensuussa?

Missä päin Joensuuta asutte?

Minkä ikäisenä menetitte näköenne?

LIITE 2. Kaupunkisuunnittelijoille osoitetut haastattelukysymykset

Joensuun kaupunki ja kaupunkisuunnittelu

- Mitkä ovat Joensuun kaupungin kaupunkisuunnittelulle asettamat tavoitteet?
- Korostuvatko jotkin arvot joensuulaisessa kaupunkisuunnittelussa?
- Kuinka tavoitteiden toteutumista seurataan?
- Mitkä kaikki tahot vaikuttavat tavoitteiden määrittelyyn?
- Kuinka valmiiden hankkeiden onnistumista arvioidaan jälkikäteen?

Erilaisten liikkujien huomioiminen

- Miten eri aistit pyritään ottamaan huomioon kaupunkisuunnittelussa?
- Miten sokeiden itsenäistä kaupunkitilan käyttöä (liikkumista ja elämää) pyritään tukemaan kaupunkisuunnittelulla?
- Millä muilla keinoin sokeat pyritään ottamaan huomioon Joensuun kaupunkisuunnittelussa?
- Kuinka palveluiden ja tiedon saavutettavuus pyritään ottamaan huomioon kaupunkia suunniteltaessa?
- Miten kaupunkilaisilta saatu palaute otetaan huomioon kaupungin suunnittelussa?
- Miten eri väestöryhmät pyritään ottamaan huomioon suunnittelussa?
- Ollaanko erilaisiin etujärjestöihin yhteydessä suunnittelun aikana?

Henkilökohtaiset arvot ja työ

- Mikä sinun mielestäsi on kaupunkisuunnittelun tarkoitus?
- Mikä sinulle on suunnittelussa tärkeää?
- Pyritkö työlläsi edistämään joidenkin arvojen toteutumista?
- Kuinka vapaasti saat suunnitella, vai rajoittaako esim. kunnallispolitiikka työtäsi?
- Koetko suunnittelijana olevasi jonkun tahon puolella?
- Miten arvioisit mahdollisuuksiasi vaikuttaa kaupunkisuunnittelun sisältöön ja siinä korostuviin arvoihin?
- Kuinka tärkeäksi koet kaupunkilaisten mielipiteet kaupunkitilasta?

Tausta

Koulutuksesi?

Kauanko olet työskennellyt kaupunkisuunnittelun parissa?

Työnkuvasi?

Miksi ja miten päädyit alalle?