



**HUMANISTINEN
AMMATTIKORKEAKOULU**

OPINNÄYTETYÖ

Esteetön matkailu

Matkailun merkitys vammaisen elämänlaadulle

Miia Valkonen

Kansalaistoiminnan ja nuorisotyön koulutusohjelma (210 op)

9 / 2016

HUMANISTINEN AMMATTIKORKEAKOULU

Kansalaistoiminnan ja nuorisotyön koulutusohjelma

TIIVISTELMÄ

Työn tekijä Miia Valkonen	Sivumäärä 49 ja 3 liitesivua
Työn nimi Esteetön matkailu. Matkustamisen merkitys vammaisen elämänlaadulle.	
Ohjaava opettaja Sanna Lukkarinen	
Työn tilaaja Elisa Hämäläinen	
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyössä tutkitaan vastauksia kysymyksiin vaikuttaako matkustaminen vammaisen kokemaan elämänlaatuun ja kohtaavatko liikuntarajoitteiset henkilöt matkatessa haasteita. Pyrkimyksenä on haastatteleamalla selvittää kokemusperäistä tietoa esteettömyyden toteutumisesta pyörätuolilla matkustaessa ja matkustamisen merkityksestä. Haastattelujen pohjalta esitellään matkailun merkitystä elämänlaatuun eri näkökulmista. Haastatteluista esiin nousseiden haasteiden pohjalta pohditaan vastauksia kysymyksiin miksi ja mitä tulisi kehittää, jotta vammaiset olisivat tasa-arvoisessa asemassa matkustettaessa.</p> <p>Tutkimuksen tavoitteena on tuottaa uutta tietoa matkailun merkityksestä toiminnaltaan rajoittuneen henkilön elämänlaadulle, ja lisätä tietoisuutta sen haasteista. Väestönrakenteen ikääntyminen tekee esteettömyydestä välttämättömän suuremmalle ihmisryhmälle kuin koskaan aikaisemmin. Palvelujärjestelmän taloudellista ja toiminnallista vastuuta ollaan siirtämässä kansalaisyhteiskunnan vastuulle. Näiden hyvinvointivaltiota ylläpitävien yhteiskunnallisten suhteiden muuttuminen tekee esteettömyyden toteutumisen tarkastelusta ajankohtaisen juuri nyt.</p> <p>Oma kiinnostukseni aiheeseen pohjautuu sekä ammatilliseen kokemukseen vammaistyössä sekä intohimooni matkustamista kohtaan. Yhteisöpedagogin ammatillisia vahvuuksia ovat osallisuuden tukeminen ja kansalaisvaikuttaminen. Nämä ammatilliset osaamiset yhdistettynä lukuisiin ongelmakohtiin, joita toiminnaltaan rajoitteiset henkilöt kohtaavat ja jotka estävät heidän yhteiskunnallisen osallistumisen, synnyttivät tarpeen lisätä tietoisuutta näistä korjattavissa olevista asioista. Työn tilaaja on Invalidiliiton asumispalvelut Oy:n palveluohjaaja Elisa Hämäläinen. Tutkimuksen viitekehiksenä toimivat vammaisten ihmisten ihmisoikeudet, matkailu ilmiönä ja henkilökohtainen avustus sekä esteettömyys. Työ etenee vuoropuhelun mukaisesti haastatteleamalla kerätyn tutkimusaineiston ja teoriaperustan kesken. Lopuksi esitetään tulkintoja aineistoista tehdyistä havainnoista. Vammaisten henkilöiden kokemuksia matkustamisen haasteista ja sen merkityksestä voivat hyödyntää lukuisat eri tahot esimerkiksi matkanjärjestäjät, henkilökohtaiset avustajat, matkailua harkitsevat vammaiset henkilöt ja kaikki tahot jotka haluavat osaltaan kehittää vammaisten yhdenvertaisuutta yhteiskunnassa.</p> <p>Haastateltavat kokivat matkustamisen antavan voimaannuttavan tunteen ja esteettömyyden painotettiin olevan yhteiskunnallisen osallistumisen mahdollistaja ja edellytys. Esteettömyyden toteutumisessa koettiin olevan puutteita, jotka johtuvat tietämättömyydestä esteettömyyden todellisista vaatimuksista. Parhaaksi tavaksi puutteiden korjaukseen koettiin mahdollisuus matalan kynnyksen palautteen antoon sekä asettuminen pyörätuolilla kulkevan asemaan palveluja suunnitellessa. Kulkuvälineiden esteettömyyteen oltiin pääosin tyytyväisiä. Esteettömässä matkustamisessa korostuu hyvissä ajoin asioiden selvittäminen ja se, kuinka kaikkeen on varattava paljon aikaa pyörätuolilla matkustaessa.</p>	
Asiasanat vammaisuus, matkustaminen, esteettömyys, elämänlaatu, ihmisoikeudet	

HUMAK UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Degree Programme in Civic Activities and Youth Work

ABSTRACT

Author Miia Valkonen	Number of Pages 49 and 3 Appx. pp.
Title Accessible traveling. The influence of traveling to disabled person`s life quality.	
Supervisor Sanna Lukkarinen	
Subscriber Elisa Hämäläinen	
Abstract <p>The aim of this thesis is to research the influence of traveling on a disabled person's quality of life and if challenges in travel are faced. Research is done by interviewing about wheelchair traveling and overall meaning of travel. The challenges found in the interviews are reflected over as to what should be developed so that people with disabilities would have equality in traveling. Research aims to produce new information about the meaning and issues of travel. Structural changes in the welfare state make the inspection of accessibility a current issue.</p> <p>The subscriber of my thesis is Elisa Hämäläinen who works as a service director in Validia Housing Services. Interest in the subject is based on experiences with disabled people and a passion for traveling. The challenges that disabled people face in their everyday life set off the need to raise awareness on the subject. The research revolves around the human rights of disabled people, travelling, personal assistance and accessibility. Dialogue is based on the research data collected in the interviews and a theory basis. Lastly, conclusions are made from the remarks collected from the material. Numerous parties, such as travel agencies and personal assistants, can make use of the research material.</p> <p>The interviewees felt that traveling gives a sense of empowerment. Accessibility was emphasized to be the enabler of social participation. There were some drawbacks considering accessibility, which are caused by ignorance of the actual requirements. A low threshold feedback system, as well as settling on a wheelchair user's position, would fix some accessibility flaws. Public transports were mostly accessible. The emphasis in accessible traveling is to research necessary information early and how time consuming wheelchair travel is.</p>	
Keywords disability, travel, non-impediment, quality of life, human rights	

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	2
1 JOHDANTO	5
2 LAADULLISEN TUTKIMUKSEN KULKU SEKÄ MENETELMÄT	7
2.1 Teemahaastattelu	8
2.2 Havainnointi	11
3 VAMMAISUUS	12
3.1 Ihmisoikeudet	12
3.2 Henkilökohtainen apu	13
4 MATKUSTAMISEN MERKITYS	17
4.1 Matkustaminen ilmiönä	17
4.2 Elämänlaatu	18
4.3 Psykkinen ja fyysinen hyvinvointi	19
4.4 Sosiaalinen hyvinvointi ja ympäristön merkitys	22
5 ESTEETTÖMYYS	24
5.1 Esteettömyys kulkuvälineissä	29
5.2 Vinkkejä esteettömään matkustamiseen	35
6 POHDINTAA JA ARVIOINTIA	37
6.1 Loppupäätelmät	37
6.2 Työn rajaus ja jatkotutkimusaiheet	41
6.3 Työn luotettavuus ja pätevyys	42
LÄHTEET	45
LIITTEET	50

1 JOHDANTO

Idea tutkimukseen syntyi työkokemuksestani henkilökohtaisena avustajana. Olen toiminut avustajana kolmena peräkkäisenä kesänä ja nämä kokemukset herättivät kiinnostuksen vammaisten asioita kohtaan. Intohimoni matkustamista kohtaan on toinen syy sille, miksi lähdin toteuttamaan tutkimusta. Halusin selvittää matkustamisen merkityksen vammaisen kokemaan elämänlaatuun, sekä sen, ovatko vammaiset tasa-arvoisessa asemassa matkailun maailmassa. Tasa-arvoisen aseman toteutumisesta tutkin esteettömyyden toteutumisena. Henkilökohtaisena avustajana törmäsin usein tilanteisiin, joissa ympäristö ei soveltunut pyörätuolilla kulkevalle. Esteettömyyden tärkeys konkretisoitui. Halusin selvittää, onko itselleni tärkeä harrastus, eli matkustaminen, tehty mahdolliseksi myös pyörätuolilla kulkevalle. Perehtyessäni matkailua käsitteleviin tutkimuksiin huomasin suurimman osan olevan tapaustutkimuksia ja keskittyvän vain joko matkustamisen taloudelliseen tai ekologiseen puoleen. Esteettömyyteen perehdyttyäni huomasin siitä tehtyjen tutkimusten myös olevan tapaustutkimuksia eli keskittyvän tietyn kohteen esteettömyyden kartoittamiseen. Osallisuuden tukeminen ja syrjäytymisen ehkäiseminen ovat ammatillisia vahvuksiani ja nämä toimivat myös työni arvopohjana ja laajempina kontekstina. Kansalaisvaikuttaminen on ammattitaitoni keskeinen sisältö ja sen hyödyntäminen innoitti tutkimaan kansalaisen vaikuttamisen mahdollisuuksia esteettömyyden toteutumisessa. Vaikuttamisen tavoista esittelen ne, jotka haastateltavat kokivat tärkeiksi ja kaipaavan kehittämistä.

Työni tilaaja Invalidiliiton asumispalvelut Oy:n palveluohjaaja Elisa Hämäläinen työskentelee Jyväskylän Validia-talossa, joka on asumisyksikkö vammaisille henkilöille. Vammaisuus tarkoittaa vaihtelua ihmisten toimintakyvyssä niin, että toimintakyky on rajoittunut. (Katsui 2016, 140). Palveluohjaajan työn luonne riippuu asiakasryhmästä; se voi olla esimerkiksi asiakkaiden oikeuksien korostamista edistämällä yhteistoimintaa eri organisaatioiden ja hallinnonalojen välillä (Hänninen 2007,14). Hämäläinen vastaa henkilökohtaisten avustajien hankinnasta yhdessä talon asukkaiden kanssa ja on asukkaiden tukena. Käsittelen henkilökohtaista apua koska kaikki haastateltavani tarvitsevat sitä, jotta ovat kykeneviä matkustamaan. Henkilökohtainen apu on vammaisen henkilön matkustamisen mahdollistaja ja siksi tilaajani oli paras mahdollinen tälle tutkimukselle. Työn tuottama kokemuseräintieto on tärkeää tilaajalleni ja kai-

kille tahoille, jotka haluavat edistää vammaisten tasa-arvoista asemaa yhteiskunnassa.

On arvioitu, että kaikki ihmiset ovat elinajastaan keskimäärin 40 prosenttia eri tavoin liikkumis- ja toimimisesteisiä, joten jossain elämän vaiheessa meistä jokainen joutuu tekemisiin ympäristön esteettömyyden kanssa (Ruskovaara, Rissanen, Rasa, Seppälä & Laakso 2009, 7). Siitä huolimatta suurelle osalle ihmisistä vammaisuus merkitsee jotain marginaalista (Vehmas 2005, 11–17). Työn tavoitteena on monipuolistaa aikaisempaa ymmärrystä esteettömän matkustamisen tärkeydestä levittämällä tietoisuutta haasteista joita toiminnaltaan rajoittuneet henkilöt kohtaavat matkustaessa.

Vammaisten henkilöiden subjektiiviset kokemukset ovat keskeisessä roolissa esteettömän matkustamisen laadun tutkimisessa ja kehittämisessä. Työssä avaan matkustuksen merkitystä havainnollistamalla, miten se vaikuttaa elämänlaatuun. Tuotan tiedollista tukea sille, miksi jokaisella tulisi olla oikeus matkustaa ja olla tasa-arvoisessa asemassa matkustaessa.

Vammaisuutta on monen asteista ja esteettömyyden vaatimukset vaihtelevat aina yksilön toimintakyvyn mukaan. Työssä tutkin esteettömyyttä pyörätuolilla liikkumisen näkökulmasta. Matkailun esteettömyydestä toin esiin kriteerit, jotka haastateltavat nostivat esiin. Matkustaminen käsittää sekä koti- että ulkomaan matkailun. Työssä pääpaino on kuitenkin ulkomaanmatkailussa koska vammaisten mahdollisuus ulkomaanmatkailuun ei ole itsestään selvää, vaan päinvastoin siihen liittyy monia haasteita. Esimerkiksi henkilökohtaisen avun kustannusten korvausten eriävät käytännöt kuntien välillä aiheuttavat monelle päänvaivaa.

Koska vastaavia tutkimuksia en löytänyt, en myöskään voinut hyödyntää niissä jo hyväksi todettuja menetelmiä. Tästä syystä halusin hyödyntää haastattelumenetelmän luomaa mahdollisuutta suunnata tiedonhankinnan tapoja ja muokata kysymyksiä itse tilanteessa. Keräämäni tutkimuksen teoreettinen tausta havainnollisti kyseessä olevan vähän tutkittu alue, jolloin on vaikea tietää etukäteen vastausten suuntia. Tällaisessa tilanteessa suositaan haastattelua tiedonkeruumenetelmänä. (Hirsijärvi & Hurme 2014, 34-35.) Haastattelua täydentävänä menetelmänä käytän havainnointia, mihin päädyin mahdollisuuden siihen tarjoutuessa.

2 LAADULLISEN TUTKIMUKSEN KULKU SEKÄ MENETELMÄT

Kun olin tilaajani kanssa sopinut tutkimukseni aiheen, oli seuraavana vuorossa valinta kahden tutkimusmenetelmän, joihin kaikki tutkiminen jaetaan, eli kvalitatiivinen ja kvantitatiivinen tutkimus. Nämä kaksi tutkimusmenetelmää ovat lähestymistapoja, jotka nähdään toisiaan täydentäviksi, eikä niitä ole tarkoitus asettaa toistensa vastakohtiksi, sillä niiden tarkkarajainen erottaminen on vaikeaa. Tutkimukseni aihe on esteettömän matkustamisen merkityksen ja toteutumisen tutkiminen. Toteutan sen tuomalla esiin niiden ihmisten kokemukset matkustamisesta, joille esteettömyyden toteutuminen mahdollistaa yhteiskunnassa tasa-arvoisen toimimisen. Tämä istui paremmin laadullisen tutkimuksen piirteisiin.

Tutkimukseni käsitteiden määritelmien avaamista varten hankin teoriapohjaa, jonka jälkeen pohdin, miten käsitteitä pyrin mittaamaan. Luonnollisimmalta tuntui haastattelu, koska koin sen mahdollistavan parhaiten tutkimuksen tavoitteisiin pääsyn. Ihmisten suosiminen on yksi laadullisen tutkimuksen tyypillisistä piirteistä. Vammaisten subjektiiviset kokemukset liittyvät oleellisesti esteettömän matkailun laadun ja toteutumisen tutkimiseen. Tästä syystä haastattelujen kohdejoukko valikoitui tarkoituksenmukaisesti, tavoite silmällä pitäen, joka on laadullisen tutkimuksen tyypillinen piirre. Tutkimus voi olla kartoittava, selittävä, kuvaileva sekä ennustava, riippuen siitä, mikä tutkimuksen tarkoitus on. Koen tutkimukseni sisältävän sekä kartoittavan että kuvailevan tutkimuksen piirteitä. Kartoitan tietoa esteettömyyden toteutumisesta, sekä kuvailen matkustamisen merkitystä elämänlaadulle. Kyseessä on tutkimuksellinen opinnäytetyö. Tutkimuksen tarkoitus on hyvä tiedostaa, sillä se ohjaa tutkimusstrategian valintaa. Tutkimusstrategia on yksittäisistä tutkimusmetodeista muodostuva kokonaisuus. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2015, 136-164.)

Palosen (1988, 139-140) mukaan laadullisen tutkimusprosessin eri osat lomittuvat monella tavalla toisiinsa sen sijaan, että ne voisi selvästi nähdä peräkkäisinä eri jaksoina (Hirsijärvi ym. 2015,125). Menetelmät on valittava sen mukaan, mihin tutkielmalla pyrkii, resurssit huomioon ottaen. Aineiston keruu menetelmänä käytän tee-

mahaastattelua, havainnointia sekä kirjallisuutta, että verkkokurssia. Aineiston keräämisen jälkeen litteroin sen, eli muunsin kaiken keräämäni aineiston tekstimuotoon. Tämän jälkeen lähdin etsimään vastauksia tutkimuskysymyksiini: miten esteettömyys toteutuu matkustaessa ja mitä matkustaminen merkitsee?

Vuoropuhelun mukaisesti tutkimuksessa etsitään haastatteluista saaduille vastauksille tukea eri lähteistä ja näin tarkistetaan eri materiaaleilla saatujen tulosten vastavuus, sekä vastaamattomuus. Invalidiliitto ry:n järjestämän julkista esteettömyyttä-verkkokurssin tarjoama yksityiskohtainen tieto julkisten tilojen ja rakennusten esteettömyys kriteereistä ja lainsäädännöistä sekä vaikuttamisen mahdollisuuksista on hyödynnetty tutkimuksessa. Ymmärryksen elämänlaadusta muotoutui perehtymällä aiheesta löytyvään kirjallisuuteen etenkin suomalaisten hyvinvointitutkimuksiin sekä kansalaisbarometriin. En halunnut haasteluissa ottaa yksityiskohtaisesti esille yksittäisiä elämänlaatuun vaikuttavia tekijöitä, sillä halusin saada haastatteluilla esiin kunkin yksilön määritelmän elämänlaadusta. Tarkoitus oli myös antaa heille mahdollisuus painottaa elämänlaadun eri osa-alueita sen mukaan, miten kukin kokee oleelliseksi, ei jonkin tietyn määritelmän mukaisesti.

Työ etenee vuoropuhelun mukaisesti niin, että aineisto avataan dialogina teoriaperustan ja haastatteluaineiston kesken ja suhteuttaen ne alkuperäisiin tutkimuskysymyksiin. Keskustelu haastatteluilla kerätyn aineiston kanssa on tärkeää, sillä sen tehtävä on kutsua tutkimuksen lukija mukaan tulkitsijaksi omilla ehdoillaan (Ruusuvoori, Nikander & Hyvärinen (toim.) 2010, 29.) Lopuksi pohditaan kehitysehdotuksia näiden haastattelujen pohjalta. Tavoitteena ei ollut saada suureen joukkoon yleistettäviä tuloksia vaan painottaa kokemustutkimuksella saatuja yksilöiden kokemuksia.

2.1 Teemahaastattelu

Haastattelun valikoituessa aineistonkeruumenetelmäksi, heräsi kysymys haastattelujen määrästä. Tutkimuksessa tavoiteltiin monesti kvalitatiivisessa tutkimuksessa sovellettua saturaatioajatteluun perustuvaa menetelmää. Haastattelua käyttäessä se tarkoittaa sitä, että jatketaan haastattelujen tekoa niin kauan, kunnes samat asiat alkavat kertautua haastatteluissa ja uutta tietoa ei tunnu kertyvän. Kvalitatiivisen tutki-

muksen ajatuksena on alun perin Aristoteelinen ajatus siitä, että yksityisessä toistuu yleinen. Haastattelulla saadun yksittäisen henkilön kokemuksen tarkalla tutkimisella löydetään se, mikä ilmiössä eli matkustamisen merkityksessä sekä esteettömyyden toteutumisessa on merkittävää sekä ne asiat, mitkä toistuvat usein myös ilmiötä yleisemmällä tasolla tarkasteltaessa. (Hirsijärvi ym. 2015,182.)

Haastattelupyyntöjä lähetettiin Facebookin välityksellä ja kohderyhmän tavoitaville ilmoitustauluille vietiin tiedote, jossa tuli ilmi opinnäytetyön tarkoitus, haastattelun teema sekä omat yhteystietoni. Ensimmäinen yhteydenotto tuli jo seuraavana päivänä ja aikataulullisten ongelmien vuoksi sovimme sen jo parin päivän päähän. Haastattelurungon hahmotteleminen oli alkanut vasta ajatuksen tasolla, mutta lyhyestä varoituksesta huolimatta teemahaastattelurunko hahmottui. Kuitenkin jo ensimmäisen haastattelun jälkeen tunnistin tarpeen sen kehittämiseen, kysymysten tarkentamiseen ja muotoiluun. Ensimmäisen haastattelun jälkeen minut valtasi ensimmäistä kertaa epävarmuus siitä, mihin tutkimuksellani pyrin. Pyörittelin tutkimushypoteesia ja tutkimuksen pääkysymyksiä jälleen mielessäni ja yritin saada tarkempia alakysymyksiä aikaiseksi. Tutkimukseni on muotoutunut prosessin aikana paljon enemmän kuin kuvittelin olevan mahdollista.

Tutkimuksessa haastateltiin kymmentä pyörätuolilla liikkuvaa henkilöä. Haastateltavien ikähaarukka on 20-60 vuotta. Kaikki haastateltavista ovat palveluasumisen piiriin kuuluvia. Haastateltavista viisi olivat matkustaneet pyörätuolissa liikkeessä ulkomaille. Neljä haastateltavista ei ollut koskaan matkustanut Suomen rajojen ulkopuolelle. Yksi haastateltavista oli matkustanut paljon ennen vammautumistaan, mutta ei kertaakaan vammautumisensa jälkeen. Haastatteluista kahdeksan toteutui haastateltavien kotona ja kaksi ulkona rauhallisessa paikassa. Haastatteluiden kesto vaihteli suuresti, jopa 40 minuutista jopa kolmeen tuntiin. Haastatteluista suurin osa nauhoitettiin ja osasta tehtiin käsin muistiinpanot haastateltavien toiveesta.

Jokaisen haastattelun jälkeen purin aineistoin tekstimuotoon, joko samana tai seuraavana päivänä. Aineistojen purkamisessa käytin tietokonetta tietojen kirjaamista varten, mutta tekstin analyysiohjelmaa ei ollut käytössä. En purkanut tekstiksi koko haastatteludialogia, vain haastateltavan puheen. Koin, ettei tutkimuksen onnistuminen edellyttänyt haastattelujen pikkutarkkaa purkamista, joten jätin puhtaaksikirjoit-

tamisessa pois yksityiskohtaisuuksia, kuten haastateltavien huokauksia ja taukoja. Lähestymistavaksi aineiston analysoinnissa valikoitui haastatteluissa esiin nousseiden merkitysten tulkinta, minkä vuoksi en tutkimuksen kannalta katsonut haastattelijan pikkutarkkojen yksityiskohtien litterointia tarpeellisiksi. Kun olin saanut kaikki kymmenen haastattelua tehtyä ja purettua, luokittelin ne teema-alueisiin tutkimusongelmien ja keskeisten käsitteiden mukaan. Tämän luokittelu auttoi vertailemaan kustakin aihe-alueesta saatuja vastauksia sekä etsimään yhtäläisyyksiä ja eroavaisuuksia vastausten välillä ja luomaan niistä johtopäätöksiä. Aineiston analysoinnissa on hyödynnetty induktiivista päättelyä, jossa keskeistä on aineistolähtöisyys. (Hirsijärvi & Hurme 2014, 136-149.)

Isossa-Britanniassa tehdyn haastattelututkimuksen mukaan, tyypillisimpiä syitä osallistua haastatteluun ovat esimerkiksi mahdollisuus vaikuttaa tutkimuksen kautta sekä tutkimusaiheen mieltäminen tärkeäksi tai sellaiseksi josta itsellä on kokemusta. (Ruusuvoori ym. 2010, 447.) Nämä olivat syyt myös tähän tutkimukseen osallistuneilla haastateltavilla. Kokemusten mukaan jaoin haastateltavat kahteen kategoriaan: toisessa ovat ne haastateltavat, joilla on kokemusta matkustamisesta ja toisen muodostavat haastateltavat, jotka haluaisivat matkustaa, mutta eivät syystä tai toisesta ole matkustaneet. Jälkimmäinen kategoria muodostui suunnittelematta. Alkuperäinen tarkoitus oli haastatella pyörätuolissa kulkevia henkilöitä heidän kokemuksistaan mutta haastattelusta kiinnostui myös henkilöt, joilla kokemusta ei ollut. Heidän motiivina toimi kokemus aiheen tärkeydestä. Laajempi haastateltavien ryhmä sai laajentamaan myös teemahaastattelun runkoa ja sitä kautta tutkimuksen aihepiiriä. Päätin hyödyntää uutta aspektia ottamalla selvää mitä henkilöt, joilla ei ole kokemusta, haluaisivat tietää esteettömyydestä matkustaessa, ja onko yleisiä pelkoja tai ennakkoluuloja, jotka heikentävät matkustushalukkuutta. Koska en voinut kysyä mitä matkustaminen heille merkitsee, kysyin mitä he matkustamiselta toivoivat. Kysyttiin myös mitkä tiedotuskanavat haastateltavat kokevat luotettavimmaksi, mutta myös parhaiten saavuttavan kohderyhmän esteettömästä matkailusta tiedottaessa. Tällainen aineistonkeruun säätely tilanteen edellyttämällä tavalla vastaajia myötäillen nähdäänkin juuri haastattelun etuna muihin tiedonkeruumenetelmiin verrattuna. (Hirsijärvi ym. 2015, 205.)

Teemahaastattelun valitsin kaikkien haastattelumuotojen joukosta, sillä aiheeni asiantuntijoita ovat haastateltavat, en minä haastattelijana. Tästä syystä tuntui absurdil-

ta kahlita vastaajat minun laatimiin kysymyksiin, jotka perustuvat olettamuksille. Toinen syy valintaani oli kvalitatiivisen tutkimuksen pyrkimys löytää ja paljastaa tosiasioita, eikä todentaa jo olemassa olevia totuuksia ja väittämiä, joka olisi pahimmassa tapauksessa käynyt, jos olisin laatinut strukturoidun haastattelun keräämiäni tietojeni pohjalta. (Hirsijärvi ym. 2015,161.) Haastattelulajit erotellaan sen mukaan, kuinka tarkasti säädelty haastattelutilanne on. Lajin valinnan jälkeen haastattelu voidaan toteuttaa joko yksilö-, pari- tai ryhmähaastatteluna. (Hirsijärvi ym. 2015, 208-210.)

Yksilöhaastattelujen lisäksi suoritin yhden ryhmähaastattelun jossa aiheena oli ainoastaan laivan esteettömyys. Tämä johtui siitä, että kyseessä oli paluumatka päivätoiminnan järjestämältä laivaristeilyltä, jolla olin mukana avustajana. Sain ryhmässä toteutetussa haastattelussa vain pintapuolisia kokemuksia matkan esteettömyyteen liittyen, mutta sovin tilanteessa yksilöhaastatteluja, joissa toteutimme teemahaastattelun. Ryhmähaastattelulla ja yksilöhaastattelulla kerätyn aineiston samanaikainen, vertaileva käyttö auttaa ymmärtämään uusia piirteitä molemmista aineistoista (Ruusuvoori ym. 2010,212). Yksi matkalle osallistunut henkilö kirjoitti minulle usean sivun mittaisen kertomuksen matkan tapahtumista ja hänen tuntemuksistaan.

2.2 Havainnointi

Havaintoja esteettömyydestä tein avustajan roolissa päivätoiminnan järjestämällä Ruotsin risteilyllä. Heti matkan alussa tein selväksi tekeväni tutkimusta, ja että teen havaintoja esteettömyyden toteutumisesta. Matkan jälkeen pohdin, millä tavoin matkan avulla opin ymmärtämään paremmin esteettömyyttä. Tällä menetelmällä tehdyt havainnot esiintyvät tutkimuksessa haastatteluista saatujen vastausten tukena. Henkilökohtaisen avustajan roolissa tein myös havaintoja esteettömyyden toteutumisesta pyörätuolissa liikkuessi. Myös avustettavilleni henkilöille kerroin työstäni. Apuna havainnoinnin käyttöön tutkimusmenetelmänä sain Hannan Vilkan kirjasta: tutki ja havainnoi. Tutkimushavaintojen tekemiseen liittyvät periaatteet erottavat sen arkihavaintojen tekemisestä. Näitä periaatteita ovat kriittinen ajattelu sekä tutkimusmenetelmien että teorian käyttö. (Vilka 2006,79.)

3 VAMMAISUUS

WHO:n mukaan vammaisuus tarkoittaa vaihtelua ihmisten toimintakyvyssä. Liikuntarajoitteisia ihmisiä on maailmanväestöstä arviolta 10-12 % (Katsui 2009, 140). Liikuntarajoitteisen ihmisen toimintakyky on heikentynyt joko tilapäisesti tai pysyvästi. Vammaisuus nähdään vuosi vuodelta vähemmän yhden henkilön ominaisuudeksi, sen sijaan katse on siirretty yhteiskunnallisiin rakenteisiin. Ajan myötä näkökulma on muuttunut yksilöstä ympäristöön niin, että vammaisuus nähdään ongelmana vain ympäristössä, joka ei mahdollista henkilön tasa-arvoista osallistumista eli ympäristön rajoittuneisuus määrittelee liikuntarajoittuneisuuden. (Invalidiliitto ry 2011.)

Painotus tässä tutkimuksessa ei siis ollut haastateltavien vammaisuudessa ja sen lääketieteellisessä diagnoosissa vaan henkilöiden tarpeiden ja halujen toteutumisessa, ulkoisten ja sisäisten ehtojen kohtaamisessa. Lähestyn vammaisuus käsitettä pääosin sen sosiaalisista lähtökohdista. Mahdollisuus osallistua tasavertaisena yhteiskunnan toimintaan ei ole aina ollut kaikille itsestäänselvyys, eikä se toteudu täysin vielä tänäkään päivänäkään. Sosiaalikonstruktionaalisen ajatuksen mukaan vammaisuus on aina sidottuna tiettyyn kulttuuriin ja sen arvoihin ja uskomuksiin. Vammaisuus nähdään ja koetaan erilaisena eri kulttuureissa. Vammaisuus saa niissä erilaisia painoarvoja. (Vehmas 2005, 122.)

3.1 Ihmisoikeudet

Ei ole varmaa tietoa siitä, että yksikään maa olisi vielä saavuttanut vammaisten täydellisen tasa-arvon toteutumisen. Vammaisten tasa-arvon toteutumista tarkasteltaessa ihmisoikeusperustaisella lähestymistavalla, kaikki maat ovat vielä kehittymässä ja kansainvälisen yhteistyön merkityksellisyys asian suhteen on tunnistettu. Eroavuuksia oikeuksien toteutumisessa on sekä maiden välillä, että maiden sisällä. Resurssien rajallisuus on usein syynä sille, ettei aseteta lakia takaamaan vammaisten ihmisoikeuksien toteutumista. (Katsui 2009,145.)

Monissa köyhissä maissa vammaisten elämä on täysin riippuvainen lähipiirin avusta ja näissä kulttuureissa vammaiset saavat arvokasta apua ilman että heiltä odotetaan vastapalveluksia. Palvelus palvelusta vastaan on kuitenkin yhteisön toimivuuden ehto. Vaikka hienoa näissä kulttuureissa onkin pyyteetön avun antaminen, mitä ei länsimaissa aina nähdä, on pelottavaa, että näissä maissa vammaisten elinehto on hyväntekeväisyyden varassa. (Katsui 2009,145.)

Yhdistyneiden kansakuntien tekemä kansainvälinen ihmisoikeussopimus ”convention on rights of persons with disabilities”, tuli voimaan vuonna 2008. Euroopan unioni velvoitti vuonna 2010 kaikki jäsenvaltiot noudattamaan sopimusta. Sopimuksen tavoitteena on taata lailla osapuolten toteuttavan vammaisten tasa-arvoisen kohtelun. (Katsui 2016, 143.) Suomi allekirjoitti sopimuksen vuonna 2007 mutta ratifioi sen vasta 10.6.2016 (Koski 2016).

Ihmisoikeuksien pääperiaatteena on, että prioriteettina ovat marginaaliryhmät. Vaikka kaikkien oikeudet ovat yhtä tärkeitä, ihmisoikeuksien asteittaisen kehityksen toteutumisen periaatteena on, ettei kaikkien oikeuksien voi odottaa toteutuvan kerralla, vaan asteittain resursseja mukailleen. Tämä ihmisoikeusjärjestelmä hyötyy siis varallisuudesta ja mitä varattomampi maa, sitä enemmän on tehtävä oikeuksien priorisointia. Joidenkin oikeuksien toteutumisen on odotettava vuoroaan ja tällöin oikeuksia joudutaan priorisoimaan niin, että jotkut on laitettava toisten edelle. Tätä tapahtuu etenkin resursseiltaan rajallisissa etelän maissa. Näissä kompromissitilanteissa usein alakynteen jäävät heikommassa asemassa olevat ja tämän hierarkkisen toteutumistavan nähdään olevan ihmisoikeuksien lähestymistavan heikkous. Ihmisoikeuksien toteutumisen lopputulokseen vaikuttavat vahvasti yhteiskunnan sisällä ja maiden välillä vallitsevat valtasuhteet ja siitä syystä priorisoidessa oikeuksia lähinnä vain vahvistetaan jo olemassa olevaa tilaa. (Katsui 2009, 143.) Suomessa vammaisten oikeuksia ajaa YK:n yleissopimuksen vammaisten henkilöiden oikeuksista lisäksi Suomen vammaispoliittinen ohjelma VAMPO.

3.2 Henkilökohtainen apu

Henkilökohtainen apu on subjektiivinen oikeus ja sen tarkoitus on mahdollistaa vammaisen henkilön itsenäinen elämä ja yhdenvertaisuus (Heta 2015, 6). Henkilökohtaisella avulla pyritään vastaamaan moniin vammaisen henkilön tarpeisiin. Ensisijaiset tarpeet ovat ne, joiden toteutumiseen laki takaa oikeuden. Jos kuitenkin henkilökohtainen apu, joka on monen vammaisen osallisuuden mahdollistaja, käsittää vain ensisijaiset tarpeet, puhutaan tällöin eksistenssiminimistä. Tarpeet, jotka eivät kuulu tähän lain määrittämään eksistenssiminimiin, ovat harkinnanvaraisia. Oikeustieteen tohtori Kaarlo Tuorin mukaan eksistenssiminimi on suppeaa tulkintaa, joka tyypistää perustuslain oikeuden tarkoittamaan pelkästään elämän biologisen jatkuvuuden vähimmäisehtoja, kuten esimerkiksi ravintoa. On kuitenkin mahdollista perustella elämän vähimmäisedellytyksiin kuuluvan muutakin kuin biologiselle olemassaololle välttämättömät toimet. Ihmisarvoinen elämä sisältää myös kulttuurisesti ja historiallisesti määräytyneitä ainesosia, johon matkustaminen voidaan nähdä kuuluvan. (Tuori 2005.)

Matkailu voidaan nähdä sisältävän kolmea eri tarvetta: oppimista, etsimistä ja kokemista. (Kostiainen 2006, 8.) Halu matkustaa voidaankin nähdä syntyvän mielihyvän tunteesta, joka saadaan näistä kolmesta tarpeesta. Tarpeiden tyydyttäminen tuottaa mielihyvää. Tarpeet voidaan jakaa ensisijaisiin ja toissijaisiin tarpeisiin. Ensisijaiset tarpeet ovat elossa säilymisen kannalta välttämättömiä. Toissijaiset tarpeet ovat syntyneet ensisijaisista oppimisen kautta niin, että niiden tyydyttäminen assosioituu ensisijaiseen tarpeeseen. Esimerkiksi toissijainen tarve rahanhimo, syntyy nälän ja turvallisuuden pelosta. (Lagerspetz 2000, 121.) Tuoreimman tutkimustiedon valossa nähdäänkin tarve matkustaa kuuluvan ihmisen biologisiin tarpeisiin. Tarve matkustaa löytyy ihmisen perimästä: dopamiinireseptoreihin vaikuttava geeni DRD4. Geeni on yleinen väestöissä, joiden esivanhemmat vaelsivat pitkien matkojen päähän lähdettyään Afrikasta kymmeniä tuhansia vuosia sitten. Ryhmään kuuluvat myös suomalaiset. (Virtanen 2016.)

Henkilökohtaisen avun merkityksestä on tehty paljon tutkimuksia, jotka osoittavat henkilökohtaisen avun merkityksellisyyden. Useiden vammais- ja lapsijärjestöjen tekemän tuoreen katsauksen mukaan etenkin lasten henkilökohtaisessa avussa on puutteita, minkä seurauksena esimerkiksi harrastustoimintaan osallistuminen estyy. Katsauksessa korostuu henkilökohtaisen avun välttämättömyys osallisuuden ja yh-

denvertaisuuden mahdollistajana. (Vammaisten lasten ja nuorten tukisäätiö, Suomen UNICEF ry, Lastensuojelun Keskusliitto, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos & Vammaisperheiden monitoimikeskus Jaatinen ry 2016.) Henkilökohtaisen avustajan ja vaikeavammaisen työnantajan välinen työsuhde on vuorovaikutussuhde. Vuorovaikutus työsuhteessa on arkipäiväistä jutustelua, ristiriitatilanteiden ennaltaehkäisemistä ja ratkaisemista sekä tietysti avustustilanteiden ohjeistamista. (Henkilökohtaisten Avustajien Työnantajien Liitto ry 2016.)

Kaikille haastatteluun osallistuneille on myönnetty oikeus henkilökohtaiseen apuun. Haastateltavat henkilöt painottivat yksimielisesti henkilökohtaisen avun tärkeyttä matkustamisen mahdollistajana. Esiin tuli monia eri piirteitä mutta yksi sama, tärkeänä koettu henkilökohtaisen avustajan ominaisuus toistui jokaisessa haastattelussa. Tämä oli luotettavuus. Haastateltavistani henkilöt, joilla ei ollut kokemusta matkustamisesta, pitivät henkilökohtaisen avustajan työkokemuksella kerrytettyä taitoa paljon tärkeämpänä, kuin henkilöt, joilla oli kokemusta matkustamisesta. Henkilöt, joilla ei ollut kokemusta matkustamisesta, mainitsivat avustajan löytymisen vaikeuden yhdeksi syyksi sille, miksi he eivät ole matkustaneet. Henkilökohtaisen avustajan löytäminen ulkomaa matkan ajaksi ei ole aivan yksinkertaista, sopivaa henkilöä saattaa joutua etsimään, ja siihen kannattaakin varata riittävästi aikaa. Henkilöt, joilla oli kokemusta matkustamisesta, painottivat pätevän avustajan sijaan omaa rohkeutta ja sitä, kuinka matkasta selviää avustajan kuin avustajan kanssa. Tosin myös he mainitsivat luottamuksen tärkeäksi tekijäksi.

Tällä hetkellä elämään kuuluvien koti- tai ulkomaille suuntautuvien loma- ja työmatkojen ajaksi saatava korvaus henkilökohtaisesta avusta on harkinnanvaraista. Matkojen osalta on arvioitava matkan tavanomaisuutta, verrattuna vammattomaan vastaavassa tilanteessa olevaan henkilöön, ja yleiseen elämäkokemukseen. Tämä tarkoittaa sitä, että ulkomaanmatkan pituus, sen tarkoitus ja ulkomailla oleskelun määrä tai toistuvuus vuodessa olisi arvioitava ja verrattava vastaavassa tilanteessa oleviin ja samaan ikäluokkaan kuuluvien kansalaisten käyttäytymiseen. Toisin sanoen vammaisen henkilön oikeus matkustaa on aina harkinnan varassa. (Heta 2015, 6-8.)

”Vuonna 2002 törmäsin ekaa kertaa sellaisiin papereihin missä oli haettu matkalle avustajaa ja sitä kautta sain tietää että tuommonen mahdollisuus on. Että siitä ei sillei yleisesti ole missään. Pitää ite osata etsiä.”

Kahdeksan haastateltavista olivat kuulleet oikeudesta henkilökohtaisen avun korvaukseen tutulta. Asiasta ei tiedoteta, vaan monelle tieto on tullut yllätyksenä. Puolet haastateltavistani olivat edes kerran hakeneet korvausta henkilökohtaisen avun kustannuksiin matkan ajalle. Vain yhdeltä heistä oli matka jäänyt kerran tekemättä korvauksen hylkäyksen takia. Henkilölle oli myönnetty oikeus korvaukseen henkilökohtaisesta avusta koituneista kustannuksista ensimmäisellä kerralla ongelmitta, mutta seuraavana vuonna tehty korvaus pyyntö oli hylätty. Perusteena oli se, että korvaus myönnetään vain joka toiselle vuodelle. Kyseinen henkilö piti päätöstä jatkoon kannalta hyväksyttävänä, sillä hänellä ei olisi normaalisti varaakaan kustantaa omaa osuuttaan tätä useammin. THL:n vammaispalvelujen käsikirjan esimerkkitapauksiin perehtymällä löysin vastaavan tapauksen, jossa Lääninoikeus kumosi sosiaalilautakunnan hylkäyspäätöksen katsoen, ettei sosiaalilautakunta voinut hylätä hakemusta mainitsemillaan perusteilla. Kuntakohtaisella yleisohjeella ei voida rajoittaa korvauksen myöntämistä vedoten siihen, että oikeus korvaukseen syntyisi vasta tietyn ajanjakson jälkeen edellisestä matkasta. Viranhaltijan on aina ratkaistava asia yksilöllisin perustein ja joka kerta arvioitava, onko kyseessä tavanomaiseen elämään kuuluvasta matkasta. (Terveystieteiden tutkimuskeskus 2016.) Yhden haastateltavani korvaushakemus meni lävitse vasta valituksen jälkeen.

Yhdeksän kymmenestä haastateltavistani koki korvauksen olevan välttämätön matkailun mahdollistaja. Suurimmalla osalla vammaisista henkilöistä ei ole työpaikkaa, joten tulot ovat alhaisia (Eriksson 2008,77). Raha nousee usein esiin esteettömästä matkailusta puhuttaessa, monestakin syystä. Haastateltavista kolme, jotka eivät olleet matkustaneet, sanoivat rahan yhdeksi syyksi sille miksi eivät ole matkustaneet. Esteettömyydestä joutuu monesti maksamaan kovemman hinnan tai ainakaan matkaa ei voi valita halvan hinnan perusteella, eikä äkkilähdölle pääse lähtemään. Invahuoneet ovat samaa hintaa samassa hotellissa olevien muiden huoneiden kanssa, mutta läheskään kaikista hotelleista invahuoneita ei löydy, vaan usein hintatasoltaan korkeammista hotelleista. Jo yhden henkilön kustannukset ovat korkeat, joten jos joutuisi maksamaan kahden henkilön hinnan, ei suurin osa yksinkertaisesti kykenisi matkustamaan.

Haastateltavista eniten matkustanut henkilö oli lähes kaikista matkoista maksanut itse kahden henkilön matkakustannukset, eli myös henkilökohtaisen avustajan matkakustannukset. Henkilö koki hakemusprosessin vaikeuttavan, rajoittavan ja pidentävän matkansuunnittelua. Puolet haastateltavista oli sitä mieltä, että korvaus kyllä myönnetään, jos hakemuksessa on esittänyt hyvät perusteet. Nämä henkilöt olivat niitä, jotka olivat korvausta jo hakeneet. Kuntakohtaiset erot aiheuttavat monelle päänvaivaa ja kaikki haastateltavista painottivat valtakunnallisen linjauksen tärkeyttä.

4 MATKUSTAMISEN MERKITYS

4.1 Matkustaminen ilmiönä

Matkailu voi olla sekä harrastus, että elinkeino. Matkailumuodot voidaankin jakaa matkailun tarkoituksen mukaan vapaa-ajan matkailuun, työmatkailuun, kannustematkailuun tai kokous- ja kongressimatkailuun. Se voidaan jakaa myös suuntautumisen mukaan kotimaan- ja ulkomaanmatkailuun. Yleisesti matkailu määritellään vapaa-ajana tapahtuvaksi toisella paikkakunnalla vierailuksi. (Kostiainen 2006,6-8.) Vapaa-ajanaan on ihmisellä oikeus riippumatta rodusta, uskonnosta, asemasta tai mistään muusta. Se on jokaisen kansalaisen lakisääteinen ja monien julistusten tukema ihmisoikeus, jota on puolustettava. (Kurki 2008, 22.)

Historiassa matkailu varhaisin muoto oli pyhiinvaellusmatkat. Niiden lisäksi muita matkustuksen syitä olivat ristiretket ja kaupankäynti. Matkailun muovautumiseen nykyisenlaiseksi on vaikuttanut länsimaiden kulttuurinen, yhteiskunnallinen, taloudellisen ja jopa poliittinen kehitys. Vaikka matkailun historia on yhtä pitkä kuin ihmisten historia, voidaan nykyajan matkailun muodon saaneen alkunsa Euroopassa 1700-1800-luvuilla. (Kostiainen & Korpela 1998, 15–16; Kostiainen, Ahtola, Koivunen, Korpela & Syrjamaa 2004, 7.)

4.2 Elämänlaatu

Jopa 83 % täysi-ikäisistä ihmisistä, eli suurin osa suomalaisista, kokee ulkomaanmatkat tarpeellisina (Siltaniemi, Hakkarainen, Londén, Luhtanen, Perälähti, Särkelä 2011, 48). Halusin pohjata esteettömän matkustamisen tärkeyttä ottamalla selvää mitä matkustaminen merkitsee vammaisen elämänlaadulle. Lähdin liikkeelle ottamalla selvää mitä subjektiivinen elämänlaatu merkitsee. Elämänlaatua voidaan mitata yksilön subjektiivisena hyvinvoinnin kokemuksena. Hyvinvointi on käsitteenä laaja. Sen tulkintaan vaikuttaa aika-, paikka- sekä kulttuuri. Hyvinvointi voidaan määritellä tilaksi, jossa ihmisellä on mahdollista saada oleelliset tarpeensa tyydytetyiksi. (Suontausta & Tyni 2005, 26 - 29.) Elämänlaatuun pyritään vaikuttamaan hyvinvointipolitiikalla ja tutkimalla kansalaisten hyvinvoinnintilaa erilaisilla kyselyillä ja mittareilla. Hyvinvointi ja terveys on huomattu jakautuvan epätasaisesti väestöryhmien kesken. (Varamaa, Karvonen, Kestilä & Moisio 2014, 119.) Kaikilla on oikeus yhtäläiseen elämälaatuun ja sen takaa niin Yhdistyneiden Kansakuntien määrittelemät ihmisoikeudet kuin Suomen perustuslakikin. Ihmisoikeuksien mukaan kaikilla ihmisillä on oikeus tulla oikeudenmukaisesti, inhimillisesti ja kunnioittavasti kohdelluksi. (Ristimäki 2013, 5.)

Elämän eri osa-alueet muodostavat elämänlaadun kokonaisuuden. Vauriissa teollisuusmaissa ihmisten koettuun hyvään elämänlaatuun liittyy sellaisia tekijöitä kuin ihmissuhteet, oikeudenmukaisuus yhteisössä ja mielekäs tekeminen. (Moisio & Karvonen & Simpura & Heikkilä 2008,26.) Elämänlaadun mittaamiseen on kehitelty erilaisia mittareita. Eri elämänlaatumittarit painottavat elämän osa-alueita hyvin eriasteisesti, joten valitsemalla tietyn elämänlaatumittarin tekee arvovalinnan elämän osa-alueiden väliltä. Etsin hyvinvoinnin kokonaisuuden lisäksi tietoa elämänlaatuun kohdistuvista riskitekijöistä. Näitä riskitekijöitä suomalaiselle elämälaadulle havaitsin olevan etenkin työttömyys, työkyvyttömyys, heikko toimeentulo ja yksinäisyys. (Vaaramaa, Karvonen, Kestilä, Moisio & Muuri 2014, 22; Vaaramaa, Siljander, Luoma & Meriläinen 2010, 126-149; Siltaniemi ym. 2011, 23.)

Koska hyvinvoinnin kokemus edellyttää omien toiveiden täyttymistä, tarvitaan siihen riittävää toimintakykyä. Ihminen, jonka toimintakyky on rajoittunut, voi joutua luopumaan joistain toiveistaan. Tästä syystä halusin ottaa huomioon sen, miten vammai-

sen ihmisen hyvinvoinnin kokemus voi poiketa ihmisen, jonka toimintakyky ei ole rajoittunut, hyvinvoinnista. Monet elämänlaatuun liittyvät tekijät ovat kaikille yhteisiä, niin vammattomille kuin vammaisille ihmisille. Tämä käy ilmi vertaamalla suomalaisten hyvinvointitutkimusten tuloksia kehitysvammaisten elämänlaatua koskeviin tutkimuksiin. (Nyman 1996, 15-18.) Kun tutkimuksissa on kysytty, mitkä asiat ovat tärkeitä, saadaan vastaukseksi samoja asioita niin vammaisilta kuin vammattomilta. Näitä ovat esimerkiksi ihmissuhteet ja turvallisuus. Erot tulevat esiin siinä, minkä korostetaan vaikuttavan elämänlaatuun, mille annetaan erityistä painoarvoa. Tällä tarkoitan asioita jotka ovat toisille tärkeitä mutta toisille itsestäänselvyyksiä. Vammaisten vastauksissa korostuvat itsemääräämisoikeus ja valinnanmahdollisuudet jotka eivät välttämättä nouse esiin vammattomilla ihmisillä. (Matikka 2000, 83.) Eroja löysin myös vapaa-ajan merkityksellisyydestä, sillä Suomalaisten hyvinvointitutkimusten mukaan työttömien ja työllisten mahdollisuudet saavuttaa hyvinvointi näyttävät erilaisilta. Esimerkiksi yksinäisyyden kokemus on työttömällä selvästi yleisempi kuin työllisillä. Työttömien todennäköisyys hyvään koettuun elämänlaatuun on noin kaksi kertaa pienempi kuin työllisillä. (Vaarama, Karvonen, Kestilä, Moisio & Muuri 2008,130.) Suurimmalla osalla vammaisista henkilöistä ei ole työpaikkaa, jonka takia suurin osa heistä ovat alttiita työttömyydestä aiheutuville riskitekijöille. Työttömyyden vuoksi vapaa-ajan ja mielekkään tekemisen rooli painottuvat vammaisten kokemassa elämänlaadussa. (Eriksson 2008,77).

4.3 Psyykinen ja fyysinen hyvinvointi

”Ainakin viime matka, joka onnistui niinkin hyvin, miten meni, niin siitä sai semmoisen fiiliksen, että vaikka on tuolissa, niin vielä pystyy menee ja jaksaa olla. Siitä sai voimia.”

Kaikki haastateltavista henkilöistä, jotka olivat matkustaneet, nostivat esiin matkustamisesta saadun voimaannuttavan tunteen. Hyvinvointi edellyttää toiminnan esteettömyyttä. Ihmisten toimintakyvyn ollessa rajoittunut on mahdollista poistaa osallistumisen esteitä erilaisilla yhteiskunnallisilla ratkaisuilla. (Tanskanen,& Suominen-Romberg 2009,59.) Itsemäärääminen on jokaisen ihmisen perusoikeus ja sillä on suora myönteinen vaikutus ihmisen itsetunnon kehittämisessä ja sitä kautta hyvinvointiin. Itsemääräämisestä saatu hallinnan tunne on voimaannuttava ja tärkeä mie-

lenterveyttä tukeva tekijä. (Vaarama, Karvonen, Kestilä, Moisio & Muuri 2014,119; Avanloo & Khakpoor 2015,1; Nyman 1996,22; Lagerspetz 2000,136.) Se tarkoittaa yksilön oikeutta päättää itseään koskevista asioista. Ristiriidassa tämän subjektiivisen oikeuden kanssa ovat tämän hetkiset harkinnanvaraisesti myönnettävät oikeudet, kuten oikeus henkilökohtaiseen apuun ulkomaanmatkojen ajaksi. Tämä perustuu ihmisoikeussopimukseen ja Suomen perustuslakiin.

” Se oli iso osa mun elämää ennen kuin halvaannuin tai harrastus, mulle se matkaaminen on vapautta.”

Haastateltavistani yksi, joka ei ollut pyörätuolilla päässyt matkustamaan halvaantumisensa jälkeen, mainitsi sen heikentäneen vapauden tunnetta. Tällainen tunne syntyy, jos ihminen tuntee, ettei hän voi tehdä valintoja joilla vaikuttaa omaan elämään (Juuti 1996, 152).

”Haluun matkustaa jotta pääsee väillä pois täältä. No nii ja se aurinko.”

Jokainen haastateltava mainitsi auringon ja valoisuuden tärkeyden matkaa varatesa. Valo vaikuttaa paljon energiatasoomme. Itseasiassa jopa kuudesosa väestöstä on erityisen herkästi reagoivia, jonka takia heillä on tavallistakin suurempi riski väsyä tai jopa masentua pimeinä vuodenaikoina. Niinpä kun kyse on etelään suuntaavista aurinkomatkoista, voidaan niillä nähdä olevan suoraan verrannollinen vaikutus energiatasoomme ja siten postiviinen vaikutus psyykkiseen ja fyysiseen hyvinvointiimme.(Terveyskirjasto 2016.)

”Voi mite paljon matkustus opettaa maailmasta ja oppii siinä ittestäki uusia puolia.”

Naispuoleiset haastateltavat nostivat esiin uusien asioiden oppimisen ja arvomaailman muovautumisen matkustaessa. Petrisalo (2006,18) kirjoittaa Muuttuvan matkailun teemanumerossa matkailusta siirtymäriittinä. Matkallelähdön motiivit nousevat arkioloista ja syyt ovat yksilökohtaisia. Syyt matkalle lähtöön voivat olla samanaikaisesti arkiympäristöstä työntäviä tekijöitä ja matkakohteeseen vetäviä tekijöitä. Henkilön halu toteuttaa itseään eri tavalla voi motivoida matkustamaan ja jokaisella tulisi olla oikeus siihen, toteuttaakseen itseään.

"Olin utelias ja kiinnostunut maailmasta."

Uuden oppiminen oli yksi tekijä, joka houkutteli matkustamaan. Se avartaa maailmankuvaa, mikä muovaa tapaamme suhtautua asioihin myös jatkossa. Menneisyyden kokemusten arviointi vaikuttavat kokemaamme elämänlaatuun ja siihen mitä tulevaisuudelta odotamme. Jos matkustaminen on toive tai tavoite, saa sen toteutumisesta mielihyvätunteen, kuten kaikkien asetettujen tavoitteiden toteutumisesta. (Eriksson 2008, 87-95.)

Yksi naispuoleinen haastateltava sanoi uuteen kulttuuriin tutustumisen olevan yksi matkustamisen parhaita puolia. Yksilön kokemukseen omasta elämänlaadusta vaikuttaa kulttuurin arvot. Kulttuuri määrittelee normit, jotka ohjaavat elämässä tehtyjä valintoja. Kulttuuri luo vertailupohjan johon yksilö suhteuttaa omaa elämäntilannettaan. Arvot ovat ihmisen tavoittelemia ja tärkeänä pitämiä asioita, jotka muodostavat ihmisen maailmankuvan. Ihminen perustaa arjessa tehdyt valintansa niihin. Arki ohjaa arvojen muodostumista niin, että se voi joko edistää tai estää niiden toteuttamisen. (Juuti 1996, 228-229.)

"Ei vastaavia kokemuksia olis mistään muusta saanut. Voi sitä tunteiden määrää."

Eräs haastateltava sanoi matkustamisen herättävän hänessä tunteita. Syynä tunteiden heräämisen voi olla esimerkiksi uusi kulttuuri, uusi ympäristö tai vaikkapa paikalliset elinolot. Olipa se tunteiden heräämisen syy mikä tahansa, on tunteilla suuri vaikutus kokemaamme elämänlaatuun. Tunnetaidot ovat kykyä käsitellä tunteita. Tämä taito on yksi tärkeimmistä mielenterveystaidoista ja sillä on suuri vaikutus niin omaan olotilaan kuin vuorovaikutukseen muiden kanssa. (Nuorten mielenteveystalo.fi 2016.)

Yksi miespuoleinen haastateltava koki olevansa aivan eri tavalla läsnä hetkessä matkustaessa. Läsnä olemalla saa enemmän irti hetkistä mutta se saattaa arjessa helposti kadota. Se näkyy muun muassa kiirehtimisellä sekä aina menneiden tai tulevan pohtimisella, sen sijaan, että keskittyisi nykyhetkeen. Silloin helposti aika kuluu nopeasti ja voi jopa tuntua, ettei se riitä. (Mämmi 2012, 24.)

Matkustaneet haastateltavat sanoivat arjen haasteista koituvan stressin lievittyvän matkustaessa. Kolme henkilöä, joilla ei ollut kokemusta matkustamisesta sanoivat, että stressiä taas varmasti liittyisi matkan suunnitteluvaiheeseen. Kaikki henkilöistä, jotka eivät olleet matkustaneet kokivat mahdolliset matkaan liittyvät vastoinkäymiset, kuten esteellisen ympäristön, stressaavina. Stressi on yleinen tila, jossa haasteita ja vaatimuksia kohdistuu ihmiseen niin, että ihminen ei kykene sopeutumaan tilanteeseen, vaan koettu hyvinvointi on koetuksella. Stressin aiheuttamat haitat ovat moninaiset ja ne vaikuttavat negatiivisesti sekä fyysiseen, että psyykkiseen hyvinvointiimme. Se, miksi haastateltavat kokivat stressiä, selittyy juuri sopeutumisongelmana. Sekä henkinen että fyysinen sopeutuminen on vaikeaa, sillä matkustamisessa on kyse tuntemattomaan astumisesta. (Terveyskirjasto 2010.) Kun on tutkittu sitä, mitkä tekijät houkuttelevat ihmisiä hyvinvointimatkailuun, on vastaukseksi saatu stressin lievittyminen (Illing 2014, 12). Tulos on ristiriidassa saamieni haastattelutuloksien kanssa, joissa kävi ilmi stressin lisääntyvän matkaa suunniteltaessa. Tämä ero selittyy sillä, että liikuntarajoitteisen henkilön toimiminen ja selviäminen ovat riippuvaisia ympäristön tarjoamista mahdollisuuksista, toisin kun ihmisen, jolla ei ole liikuntarajoitetta. Haastateltavat nostivat esiin matkustamisen muuttavan suhtautumista ja näkemystä asioista kuten omista rajoitteista. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että henkilö näkee aikaisemmin stressiä aiheuttaneet asiat uudella tavalla, ehkä jopa ei koe stressiä niistä.

4.4 Sosiaalinen hyvinvointi ja ympäristön merkitys

Elämälaatuun vaikuttaa merkittävästi ympäristö niin, että itselle sopivilla asuinolosuhteilla on toimintakykyä edistävä vaikutus, sillä yksilön kaikki toiminta on aina suhteessa hänen ympäristöönsä. (Haapala & Puolakka & Rannisto 2015, 175; Vehmas 2005,95; Eriksson 2008,19; Vaarama, Karvonen, Kestilä, Moisio & Muuri 2014,19.) Haastateltavista neljä viidestä, joilla oli kokemusta matkustamisesta, painottivat uuteen ympäristöön pääsemisen tärkeyttä. Myös kaikille haastateltaville, jotka eivät olleet matkustaneet, oli uuteen ympäristöön pääsy yksi syy sille, miksi he halusivat matkustaa.

Elämänlaatuun vaikuttaa vahvasti ihmisen oma minäkuva. Vaikka käsitys itsestä on hyvin subjektiivinen kokemus, muotoutuu se väistämättä niissä sosiaalisissa ympäristöissä joissa ihminen elää. Vuorovaikutuksessa ympäristön kanssa ollaan jatkuvasti ja näistä vuorovaikutuksista kehittyy ihmiselle merkityksiä. Vammaisen ihmisen toimintakyky on vahvasti riippuvainen ympäristöstä niin, että se joko mahdollistaa toimimisen, tai estää sen. Nämä vuorovaikutuksesta luodut merkitykset liitetään väistämättä osaksi identiteettiä ja vaikuttaa siten siihen millaisena yksilö ymmärtää itsensä. Toiminnaltaan rajoittuneille helposti muovautuu vuorovaikutuksen seurauksena vahva käsitys siitä, olenko kykenevä, vai kykenemätön ja toimii näiden olettamusten mukaisesti. Uuteen ympäristöön pääseminen voi murtaa näitä käsityksiä ja olettamuksia.

Konkreettisen ympäristön lisäksi sosiaalinen ympäristö käsittää muut kanssa ihmiset ja oikeastaan koko muun yhteiskunnan. Olemme lopulta hyvin sidottuja sosiaaliseen merkitysjärjestelmään, jonka osallisia olemme. Tästä syystä meille muodostuu kulttuurinen identiteetti mikä voi muuttua, edellyttäen, että ihminen pääsee kokeilemaan erilaisia asioita, saa mahdollisuuksia päästä uuteen ympäristöön ja pääsee valitsemaan oman sosiaalisen ympäristönsä. (Matikka 2000, 24; Juuti, 1996, 153; Eriksson 2008,51- 81; Petrisalo 2006, 14.) Matkailu on yksi tapa mahdollistaa nämä. Haastateltavat kokivat piristävänsä päästessään pois arkielämän rutiineista ja arkisesta ympäristöstä. Kysymys herääkin, kuinka paljon identiteetti kärsii siitä, ettei ole mahdollisuutta vaihtaa ympäristöä. Haastateltavistani henkilöt, joilla ei ollut kokemusta matkustamisesta, eivät maininneet sen vaikutusta omakuvaan mutta maailmankuvan avartuminen sekä uudenlaisen suhtautumisen saaminen nostettiin esiin. Haastateltavista henkilöistä yksi, joka ei ollut matkustanut, koki, että uuteen ympäristöön ja kulttuuriin tutustuminen voisi muuttaa omaa suhtautumista elämään ja etenkin omia rajoitteita kohtaan.

”Matkalla kun tulee tilanteita et tarvii apuu, vaikka eksyy, nii sitä on pakko jutella englanniksi ja tuntemattomille ni se tekee oikeestaan hyvää. Ku ei kotona tuu sellasii tilanteita”

Haastateltavista vain naispuoleiset eli kaksi painotti matkailun sosiaalista merkitystä. Matkaillessa joutuu olemaan vuorovaikutuksessa uusien ihmisten kanssa. Se voi vaikuttaa positiivisesti koettuun sosiaaliseen elämälaatuun, joka pitää sisällään ihmisen

kaiken vuorovaikutuksen ympäröivään maailmaan. Merkittävä rooli sosiaalisen elämänlaadun toteutumisessa on juuri vuorovaikutustaidoilla. Vuorovaikutus on opittu taito, jolla pyrimme tekemään itsemme ymmärretyksi, ilmaisemme tunteitamme, kuuntelemme toisia ja saamme vastakaikua muilta ihmisiltä. (Vainio 2009; Eriksson 2008,78.) Kulttuurinen vuorovaikutus on erilaisuuden hyväksymistä, kunnioittamista ja tulkitsemista omista arvoista käsin. Koska kulttuurien välillä on suuriakin eroja arvojen välillä, vaatii kulttuurinen vuorovaikutus suvaitsevaisuutta. Vuorovaikutus ympäristön kanssa on yksi hyvinvoinnin edellytyksistä. (Ojanen 2009, 21, 212–213; Eriksson 2008,19)

”Matkustan samaan paikkaan uudestaan et pääsen näkeä siellä tapaamia ihmisiä”

Kun haastatteluissa kysyin, onko tehdyillä matkoilla merkitystä kotiin palattua, naispuoleiset haastateltavat nostivat esiin matkoilla solmitut ystävyys-suhteet. Ystävyys-suhteet ovat monen voimavara ja niihin kuuluva luottamus ja osallisuus ovat merkittävästi yhteydessä yksilön kokemaan subjektiiviseen hyvinvointiin (Siltaniemi ym. 2011, 54; Kingdon & Knight 2007, 72). Läheisiä ihmissuhteita pitää 93 % suomalaisista erittäin tärkeänä tai vähintään tärkeänä. (Siltaniemi ym. 2011, 53). Tutkimuksessa ei selvinnyt matkalla solmittujen ystävyys-suhteiden laatu, eikä se kuinka läheisiksi haastateltavat ystävyys-suhteet kokivat.

5 ESTEETTÖMYYS

”Esteettömyys merkitsee ainakin sitä ettei pinna pala. Koen esteettömyyden sillä tavalla että minut otetaan huomioon.”

Tutkimuksessa käsitys esteettömyydestä perustuu kirjallisuuteen, ympäristöministeriön asetuksiin rakennuksen käyttöturvallisuudesta ja esteettömyydestä rakennuksesta sekä verkkokurssiin. Esteettömyys on kaikkien mahdollisuutta osallistua, oli yksilön toimintakyky millainen hyvänsä. Väestön ikääntymisen myötä vammaisten määrä lisääntyy vanhuuden tuomien toiminnanrajoitteiden vuoksi. Tähän on alettu kiinnittää huomiota myös turismissa, kehittämällä palveluita entistä enemmän esteettömäksi. (Poria, Reichel & Brandt 2010,1) Esteettömyys merkitsee myös tavaroiden ja palvelu-

jen saatavuutta, tarvittavien apuvälineiden toimivuutta, tiedon ymmärrettävyyttä sekä mahdollisuutta osallistua itseään koskevaan päätöksentekoon (Invalidiliitto 2010).

Invalidiliiton sivuilla todetaan osuvasti, kuinka rakennukset suunnitellaan ihmistä varten, ei ihmistä rakennuksia varten (Invalidiliitto 2016). Esteettömyys on kaikille eduksi. (Könkkölä 2003,11; Pesola 2009,13; Pesola 2015; Invalidiliitto ry 2016; Tanskanen & Suominen-Romberg 2009,36) Esteettömyyttä koskevat minimivaatimukset on kirjattu rakentamismääräyskokoelmaan. Tässä työssä en käsittele yksityiskohtaisesti kaikkia esteettömyyden vaatimuksia vaan kirjoitan haastatteluissa esiin nousseita esteettömyyteen liittyviä ongelmakohtia pyörätuolilla liikkuen.

Viimeksi kuluneiden neljän vuosikymmenen aikana esteettömyys on vuosi vuodelta otettu paremmin huomioon sekä uutta rakennettaessa, että vanhaa kunnostettaessa. Kehitys esteettömään rakentamiseen tapahtui ensin julkisten tilojen uudisrakennuksessa ja myöhemmin myös asuinrakentamisessa. Ennen tätä kehitystä rakennusten suunnittelun lähtökohtana olivat aikuisen miehen mitat ja toimintakyky. Vasta vuonna 1973 Suomessa alettiin ottaa rakennettaessa huomioon kaikkien toimintakyky. Rakennuslainsäädäntöön tuli pykälä, joka edellytti yleisön käyttöön tarkoitettujen tilojen sopeutuvan liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin. Juuri nyt ajankohtaisen esteettömyyden toteutumisen tarkastelusta tekee hyvinvointivaltiota ylläpitävien yhteiskunnallisten suhteiden muuttuminen niin, että palvelujärjestelmän taloudellista ja toiminnallista vastuuta ollaan siirtämässä kansalaisyhteiskunnan vastuulle. (Teittinen 2000,155.)

”Ihan tavalliset ihmiset tulee auttaa helpostikkini ja siitä tulee älyttömän hyvä mieli et mut huomioidaan.”

Haastateltavista naispuoleiset painottivat esteettömyydestä selviämässä avun saantia kanssa ihmisiltä. Se edellytti rohkeutta pyytää apua. Suurin osa mies vastajista painotti esteettömyyden ehdottomuutta osallistumisen mahdollistajana. Kaikki haastateltavat kuitenkin sanoivat avun saannin tuntuvan hyvältä.

”Keikoilla oon käyny suomessa. Jonkin verran kynnyksiä tulee paikoissa vastaan, mutta myös usein rampeja on asennettu, tosin joskus on hieman vääränlaisia rampeja. Esimerkiksi liian jyrkkiä, jolloin tarvitsee pari avustajaa, jotta

niistä pääsee kulkemaan. Selvästi rampin tekijä ei ole ollut tietoinen käytännön toimivuudesta.”

Yksi ongelma mihin kaikki haastateltavat ovat törmänneet, ovat vääränlaiset luiskat. Tähän törmäsin myös henkilökohtaisen avustajan roolissa. Sisäänkäynnin voidaan sanoa olevan esteetön, jos se on toteutettu ilman tasoeroa, tai portaiden oheen on rakennettu loivaluiska. Luiskien asennuksessa on huomioitava muutakin, kun sen jyrkkyys ja leveys. (Pesola 2009, 36). Luiskan enimmäiskaltevuus on 8 prosenttia ja sen enimmäispituus on tällöin 6000 mm, jonka jälkeen tarvitaan 2000 mm:n pituinen vaakasuora välitasanne. Ilman välitasanteita luiskan kaltevuus saa olla enintään 5 prosenttia. (Ympäristöministeriön asetus rakennuksen käyttöturvallisuudesta 2001, 6.) Haastateltavat sanoivat luiskien surullisen usein olevan mahdottomia yksin pyörätuolilla kulkea, ne ovat joko liian jyrkkiä tai ne on rakennettu johtamaan suoraan oveen, ilman oven edessä olevaa tasannetta. Havaitsin henkilökohtaisena avustajana toimiessa, että suoraan oveen johtavilla luiskilla, pyörätuolin ollessa luiskalla takakenossa, ovi on vaikea avustajana avata ja pyörätuolilla kulkevan yksin mahdoton avata. Pyörätuolilla kulkevan on mahdotonta sitä yksin käyttää. Luiskien suositeltavan kaltevuus on vaihdellut vuosien saatossa. Liian jyrkkä se ei saa olla, sillä pyörätuolissa painopiste on korkealla ja kaatuu liian suuressa kallistuksessa erittäin helposti. (Könkkölä 1994, 41.)

”Oviaukkoje kans ollu ongelmaa, kauppoissa oli maa mikä hyvässä varsinki kääntymine mahdotonta koska käytävät o piru ahtaita”

Kaikki haastateltavista nostivat esiin ahtaiden kauppojen aiheuttavan ongelmia. Pyörätuolin tarvitsema tila on suoraan kuljettaessa lyhyillä matkoilla, kuten luiskaa pitkin tai kalusteita ohittaessa on 900 mm. Jotta pyörätuolilla mahdutaan kääntymään ympäri, tarvitaan leveyttä vähintään 1500 mm. (Könkkölä 1994, 75.) Nämä olisi hyvä ottaa huomioon rakennusten suunnittelu vaiheen lisäksi myös tavaroita sijoiteltaessa. Usein ongelma haastateltavien mukaan onkin kulkuväylälle sijoitetut tavarat. Kaupassa käynnissä avustaessa olen huomannut, että vaikka kaupan käytävällä mahtuisi pyörätuolilla kulkemaan, estää kulkemisen usein käytävälle jätetyt tavarat.

Ongelmia oli tuottanut käytävästä kääntyminen toiseen huoneeseen. Jos esimerkiksi kaupassa käytävässä käännetään huoneeseen, tulee käytävän leveyden olla vähin-

tään 1400 mm silloin, kun ovi on minimileveyttä eli 850 mm. Mikäli käytävä on tätä kapeampi, tulee oviaukkoa vastaavasti leventää. Tai toisinpäin, eli oven ollessa kapeampi tulee käytävää leventää. (Könkkölä 1994, 75.) Avustaessa olen havainnut minimileveyttä pienemmän oviaukon ja käytävän suhteen aiheuttavan ympäristön ja pyörätuolin vaurioitumisen vaaran.

”Yksi mikä vähentää halua matkustaa on se kun pitäis etukäteen selvittää pääseekö tuolilla varmasti liikkumaan vai ei. Haluan tulla yksin toimeen esimerkiksi vessassa ja tällä hetkellä wc tilat on semmoiset ettei niissä pysty itse toimimaan. Ne on joko liian pieniä tai sitten puuttu tuet. Jos voisin luottaa varmaksi että kaikki asiat on kunnossa esteettömyyden osalta niin helpommin lähtisin jonnekin.”

Jotta Wc tiloissa mahtuu pyörätuolilla toimimaan, pätee siihen samat säännöt kuin muihinkin tiloihin. Wc-istuimen vieressä tulee olla vapaata tai helposti vapaaksi muunnettavaa tilaa vähintään 800 mm:n leveydeltä. Pesualtaan yläreunan korkeus tulisi olla 800 mm ja pesuallas on sijoitettava niin, että käsien pesu pyörätuolissa istuttaessa on mahdollista, eli riittävästi jalkatilaa. Suihkun yhteydessä on oltava laskutilaa. (Ympäristöministeriön asetus esteettömästä rakennuksesta 2005, 5; Pesola 2009,37)

”Kesäsin kaikki kaupungit on suomessa aika esteettämiä, on toki pikku poikkeuksiakin kuten kynnyksiä. Kyllä yleensä pääsee kaikkialle, jos ei muuta, niin sitten takaoven kautta pääsee sisälle.”

Jalkakäytävien reunakivetys on aiheuttanut päänvaivaa kaikille haastatelluille henkilöille. Rakennustietosäätiön julkaisussa ”Esteetön rakennus ja ympäristö” vuodelta 2007 esitettiin Sveitsiläinen uusi reunakivimalli, josta pääsee helposti sekä pyörätuolilla että rollaattorilla ja myös näkövammaisen henkilö pystyy hahmottamaan sen. (Könkkölä 2008.) Korkean reunakiven haasteellisuus konkretisoituu pyörätuolilla liikkumista avustaessa. Paikoissa, joissa korkean reunakiven joutuu ylittämään ilman luiskaa, voi se aiheuttaa pyörätuolin vaurioitumisen tai pahimmassa tapauksessa pyörätuolissa istuvan loukkaantumisen.

”Harvoin partureihin pääsee pyörätuolilla. Pyörätuolissa olevat työntökahvat estävät siihen pesualtaalle pääsyn. Kävin tatuointiliikkeitä kiertelemässä ja yksi ainut oli mihin pyörätuolilla pääsi, kaikkiin muihin oli raput. Siinä ei paljoo mieltä että milles tällä kertaa menis.”

Palveluiden väliltä pitäisi pystyä tehdä valintoja niiden laadun perusteella, ei niiden saavutettavuuden perusteella. Keskisuomalaisessa julkaistussa Amu Urhosen haastattelussa koskien vammaispalvelujen leikkauksia, tuli esiin tämä vähimmäisedellytyksen periaate, jonka myös kolme haastateltavistani henkilöistä oli kohdannut yrittäessä löytää saavutettavia palveluita. Urhonen koki tärkeäksi päästä irti ajatuksesta, että ihmiselle, joka tarvitsee apua tai tukea riittää minimi ja pyrkiä siihen, että vammaiselle turvataan itsenäinen ja omanlainen elämä. (Tervahartiala 2016, 47.) Korkeat kynnykset estävät pyörätuolilla liikkuvan sisäänpääsyn. Jotta kynnyksiä ei estä pyörätuolilla liikkumista saa kynnyksen korkeus olla enintään 20 mm ja kynnyksen reunan tulee olla pyöristetty. (Pesola 2009, 37.)

Esteettömään matkailuun tottumattomalle henkilölle matkalle lähtemiseen saattaa olla korkea kynnyksi, sillä jo pelkkä liikkumisen onnistuminen voi jännittää vieraassa ympäristössä. Myös ehkä epätietoisuus siitä, miten tuntemattomassa kulttuurissa suhtaudutaan vammaisiin, lisää kynnyksiä lähteä matkaan itsevarmoin tuntemuksin. Kaikki haastateltavat kokivat ilmapiirin liikuntarajoitteisia kohtaan hyväksi. Yksi sanoi sen olevan hyvä, mutta matkanjärjestäjien välillä olevan suhtautumisen eroja. Tiedon saavutettavuus vaikuttaa merkittävästi vammaisen asiakkaan matkustuskäyttäytymiseen. Tiedon puute aiheuttaa epävarmuutta esteettömyyden toteutumisesta paikan päällä, mikä saattaa aiheuttaa jopa kielteisiä asenteita matkustamista kohtaan (Buhalis & Darcy & Ambrose 2012,4).

”Tärkeät asiat esteettömyydestä tajuaa vasta kun joutuu pyörätuoliin.”

Haastateltavat sanoivat luotettavan tiedon esteettömyydestä lisäävän matkustushalua. Epävarmuuden esteettömyyden toteutumisesta nostivat esiin kaikki viisi haastateltavaa henkilöä, jotka eivät olleet matkustaneet ulkomaille. Myös osa henkilöistä, jotka olivat matkustaneet, sanoivat jännittävänsä sitä. Se, kuinka hyvin esteettömyys toteutuu matkustaessa, riippuu todella paljon matkustajan tarpeista. Haastateltavat painottivat esteettömyydessä olevan kyse pienistä yksityiskohdista joihin ihminen, jolla ei ole toimintaa rajoittavia vammoja, ei edes kiinnitä huomiota, kuten kynnyksen korkeus sekä oviaukon leveys. Yksi tapa oppia ymmärtämään pyörätuolilla kulkevan tarpeita on asettua hänen asemaansa. Tämä onnistuu istumalla pyörätuoliin. Van-

taalla sijaitsevaan Tiedekeskus Heurekaan avataan pyörätuolirata, jossa jokainen pääsee itse kokeilemaan, miten selviäisi pyörätuolilla kaupunkiympäristössä. Pyörätuolirata tehtiin yhteistyössä Invalidiliiton kanssa. (Kelo 2016.) Radan kokeilu havainnollistaa haasteet, joita pyörätuolilla kulkeva kohtaa ja ideaa voi soveltaa kaikkiin ympäristöihin.

Pyörätuoleissakin on eroja. Manuaalipyörätuolilla kulkevat pärjäävät useimmissa kohteissa ehkä jo pienillä muutoksilla, kun taas isolla sähköpyörätuolilla voi ongelmaksi muodostua pelkästään oviaukoista sisälle mahtuminen. Kokokin on tässä ratkaiseva. Mäkinen maasto taas tuo hankaluuksia itse manuaalipyörätuolia kelaavalle tai sitä työntävälle avustajalle, kun taas sähköpyörätuoli liikkuu usein jyrkissäkin mäissä. (Vehmas 2005, 127-129.) Haastateltavat suosittelivat lähtemään liikkeelle manuaalipyörätuolilla.

5.1 Esteettömyys kulkuvälineissä

”Bussissa esteettömyys toimii hyvin. Suosittelen kyllä pyörätuolilla liikkuja rohkeasti kokeilemaan busseilla kulkemista.”

Paikallisliikenteen linja-autoilla kulkeneet sanoivat pyörätuolilla kulkemisen onnistuvan ongelmitta. Kyytiin pääseminen edellyttää sen, että kuski huomioi pyörätuolilla liikkuvan niin, että pysäköi mahdollisimman lähelle korotettua linja-auto pysäkkiä. Muuten korotuksen ja linja-auton väliin jäävä rako estää kyytiin nousemisen. Rako ei aiheuta ongelmia pelkästään pyörätuolilla liikkuville vaan esimerkiksi vanhuksille kyytiin siirtyminen on silloin hankalaa. Linja-auto kuskien toivottiin kiinnittävän entistä enemmän huomioita asiakkaan tarpeisiin. Kokemuksia oli myös Onnibussista, jossa esteettömyys toimi hyvin.

”Junista mulla on kokemusta ja siellä toimii todella hyvin, olen valtavan tyytyväinen siltä osin Vr:n toimintaa”

Kaikki haastateltavistani, jotka olivat käyttäneet junaa kulkuvälineenä, olivat tyytyväisiä esteettömyyden toteutukseen kulkuvälineessä. VR on mukana kehittämis- ja tut-

kimushankkeissa, joilla parannetaan palveluiden esteettömyyttä. Pyörätuolipaikkoja on vain rajallinen määrä, joten pyörätuolilla matkaavan kannattaa tehdä varaus ajoissa. Yksikään haastateltavistani ei ollut joutunut tilanteeseen, jossa pyörätuolipaikkoja ei olisi ollut tarjolla. Avustuspalvelua tarvittaessa on oltava yhteydessä VR asiakaspalveluun 48 tuntia enne matkaa. Haastateltavat henkilöt kehottivat tarkistamaan asemasivuilta asemien vammaispalvelut sekä esimerkiksi sen, onko asemien laiturikorotettu vai ei. (VR 2016.)

”Invataksien hisseistä jotkut on aika takapainosia jopa vaarallisen takapainosia että tulee sähköpyörätuolilla mennessä, sellanen olo et kohta kiikkaa. Joissai hisseissä oikei näkyy se takakenoisuus ja jotkut on tosi kapeita.”

Kaikille haastateltavistani invataksien käyttö oli tuttua ja esteettömyyden toteutumisesta joukko oli yksimielinen. Ajoneuvolaissa ei ole varsinaista invataksin määritelmää. Invataksien kriteereinä ovat kuitenkin pyörätuolia varten oleva nostin tai riittävän loivat kulkusillat. (Trafi 2016.) Kehitysehdotuksena esiin nousikin invataksin hissi. Hissiä eli invanostinta ei aina koettu tarvittavan tukevaksi. Kaksi haastateltavistani sanoivat sen aiheuttaneen ongelmia. Tämän havainnon tein myös henkilökohtaisen avustajan roolissa. Nostimen takakenoisuus tuntuu hurjalta pyörätuolilla, jossa painopiste on korkealla. Toinen kritiikkiä saanut seikka oli palvelun ruuhkautuminen, jolloin taksia joutuu pahimmillaan odottamaan toista tuntia.

Puolet haastateltavista olivat käyttäneet lentokonetta kulkuvälineenä. Liikuntarajoitteisten henkilöiden lentomatkailua tukee EU-asetus, joka takaa ilmaisen avun saannin lentoasemilla EU-maista lähtevillä tai niihin saapuvilla lennoilla. Lisäksi liikuntarajoitteiset matkustajat voivat kuljettaa maksutta kaksi liikkumiseen käytettävää apuvälinettä. (Esteettömyystiedon keskus 2016b.) Kolmella haastateltavista henkilöistä on ollut ongelmia lento matkustaessa apuvälineiden suhteen. Ongelmia on ollut niiden ruumaan mahtumisessa. Apuväline on laite, jonka tarkoitus on edistää tai ylläpitää käyttäjänsä toimintakykyä silloin, kun se on vamman tai sairauden vuoksi heikentynyt (Terveyden ja hyvinvoinninlaitos 2014). Pyörätuolilla liikkuvan apuvälineisiin voi kuulua pyörätuolin lisäksi muitakin isoja apuvälineitä kuten suihkutuoli ja nostolaite. Liikuntarajoitteisten henkilöiden on tärkeää ilmoittaa, mikäli tarvitsevat apua lentokentällä jo matkaa varatessa. Tätä painottivat kaikki lentokoneella matkanneet haastateltavat. Kaikki lentoyhtiöt tarvitsevat ennakkotietoja pyörätuolista kuten mitat ja paino

sekä sen, onko tuoli kokoontaitettava vai sähkökäyttöinen. Tämä johtuu siitä, että pyörätuoli tarvitsee erityisjärjestelyitä kuormauksen, tilavarauksen ja turvallisuusmääritysten osalta. (Esteettömyystiedon keskus 2016b.)

”Haasteita on apuvälineiden mahtuminen ruumaan. Joissain on ettei korkeus saa olla yli 85 cm. Mukana olevia apuvälineitä minulla on nostolaite ja pyörätuoli ja kaikki tuolin jalkalaudat, nostoliina, vyöt. Näihin menee jo yksi matkalaukku. Ne on ehkä suurin haaste” .

Haastateltavat sanoivat kuulleen tilanteista, joissa apuvälineen lentokoneeseen vienti on kielletty paikan päällä, vaikka asian onnistuminen olisi varmistettu jo hyvissä ajoin puhelimitse. Yksikään haastateltavista ei ollut vastaavaan tilanteeseen itse joutunut. Kyse on näissä tapauksissa ollut lentokentän henkilökunnan tietämättömyydestä. Kaikille olisikin eduksi yhtenäisien, tasa-arvoa lisäävien sääntöjen selkeä tiedottaminen ja niiden toteutumisen tarkkaileminen. Lentokoneessa matkustaneet haastateltavat kehottivat aina kysymään tarkemmat tiedot lähtölentokentältä etukäteen. Haastateltavat painottivat tärkeyttä ilmoittaa lentoyhtiölle kaikki lääketieteelliset laitteet ja apuvälineet, jotka aikoo ottaa mukaan ja varmistamaan sen olevan mahdollista. Haastateltavat sanoivat palveluissa olevan lentoyhtiökohtaisia eroja. (Esteettömyystiedon keskus 2016b.)

”Lentokoneessa ei pyörätolilla matkaava pääse vessassa käymään mutta paljon reissanneena sen osaa ottaa huomioon. Enne koneen etupenkit olivat invapaikkoja mutta nykyään ne on lapsiperheille. Vaikka varaisi kyseiset paikat etukäteen, ei niitä saa”

Lentohenkilökunnan koulutuksissa tulisi ottaa esiin liikuntarajoitteisuus ja vammaisuus asiakaspalvelun näkökulmasta. (Poria, Reichel & Brandt 2010.) Tämän kehitysehdotuksen nostivat esiin myös lentokoneella matkustaneet haastateltavat henkilöt. Kaikki haastateltavat kokivat kuitenkin avun saannin hyväksi sekä lentokentillä että lentokoneessa. Hankalaksi asiaksi koettiin koneen kapea käytävä, johon kehoitettiin varautumaan pyörätuolilla matkustaessa. Tämä kannattaa huomioida siksi, ettei esimerkiksi vessassa käyminen lennon aikana yhdeltäkään haastateltavistani onnistunut. Matkustaja autetaan koneeseen kapeaan käytävään mahtuvalla siirtotuolilla. (Esteettömyystiedon keskus 2016b.) Kaikki haastateltavistani korostivat hyvissä ajoin

asioiden selvittämistä, sekä varautumista siihen, kuinka kaikki vie enemmän aikaa pyörätuolilla liikkeessä.

Laivan esteettömyydestä sain kokemuksesta tietoa yksilöhaastattelujen lisäksi päivätoiminnan järjestämälle risteilylle osallistuneilta asiakkailta. Liikuntarajoitteisten oikeuksia laivaliikenteessä ajaa joulukuussa 2012 voimaan tullut EU-asetus, joka ohjeistaa laivayhtiöitä ottamaan entistä paremmin huomioon eri tavoin liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden tarpeet. (Viking Grace 2012.)

Haastattelujen mukaan laivojen välillä on eroja esteettömyyden huomioimisessa. Kuitenkin kaikki olivat sitä mieltä, että kaikissa Suomesta lähtevillä risteilyaluksilla pärjää pyörätuolin kanssa. Yksi esteettömyyteen liittyvä asia, joka vaihtelee laivoittain, on invahyttien määrä. Pyörätuolilla risteilylle lähteville vinkiksi sanottiinkin hyvissä ajoin matkan varaamisen, sillä invahyttejä on rajoitettu määrä. Kaikki haastatteluun osallistuneista olivat kuitenkin aina saaneet invahytin, eikä matka ollut jäänyt tekemättä niiden vähäisen määrän takia. Liikuntarajoitteisen henkilön on matkaa varatessaan ilmoitettava liikuntarajoitteestaan. Laivayhtiölle tulee ilmoittaa myös, mikäli matkustajalla on henkilökohtainen avustaja mukana matkalla. Liikuntarajoitteisen matkustajan henkilökohtaiselle avustajalle pyritään varaamaan hytti läheltä avustettavan henkilön hyttiä (Tallink silja line 2016.)

Ongelmakohtiksi haastatteluissa nostettiin laivan materiaali valinnat. Turvallisuuden, toimivuuden ja terveellisyyden kannalta pintamateriaaleilla on suuri merkitys. Esteettömyyden toteutumiseen voidaan vaikuttaa jalankulkuväylien sekä lattioiden materiaalivalinnoilla. Pyörätuolilla on hankala liikkua pehmeällä pinnalla kuten kokolattiamatolla. Haastateltavat sanoivat, että jos käytävämattoa tai kokolattiamattoa käytetään, sen on oltava ohut ja pysyvä hyvin paikallaan. (Esteettömyystiedon keskus 2016a.)

Kaikki haastateltavista nostivat ongelmaksi invahyttien pienen koon. Vessan oven edessä oleva jyrkkä, töyssyn tapainen nousu oli tuottanut kaikille pyörätuolilla kulkeville ongelmia. Vessasta koettiin puuttuvan useita invavessalle oleellisia ominaisuuksia kuten bideesuihku sekä pöntön korotus. Pöntölle yltävä bideesuihku on oleellinen hygienian hoidon kannalta. Pöntön korotus on tärkeä, sillä se helpottaa siirtymistä

pyörätuolista pöntölle ja takaisin, vähentämällä niiden välistä korkeuseroa. Tukipylväiden ja telineiden puute nostettiin haastatteluissa esiin. Sängystä ylösousemisen ja sängyssä kääntymisen kannalta tärkeä on tukiteline. Telineinä toimivat sekä sängyn omat kaiteet tai viereen asennettava tukipylväs. Kehitysehdotuksena sanottiinkin kaiteelliset sängyt, joista kaide olisi nostettavissa. Sängyn korkeus koettiin ongelmalliseksi. Liian matalasta sängystä on vaikea siirtyä pyörätuoliin. Myös avustaminen matalalla sängyllä on hankalaa. Seinästä irrotettava sänky helpottaa avustamista, jos avustettava henkilö tarvitsee kahden ihmisen apua siirtymisissä. Tukitelineitä kehoitettiin lisäämään myös julkisiin tiloihin. Perusteena oli se, että niistä on pelkkää hyötyä, myös vammattomille.

”Laivan yleisillä tiloissa olevat väliovet ovat todella raskaita avata mikä tekee niistä kulkemisen hankalaksi ja kynnyksiä joka paikassa, vain kahdesta paikasta pääsi ulos pyörätuolilla.”

Voimattomuus liittyy usein ikään tai sairauteen ja se hankaloittaa esimerkiksi raskaiden ovien avaamista. Ovien avattavuutta voidaan helpottaa käyttämällä automaattiovia, kevyttöimisia heloituksia ja ovenaukaisulaitteita. (Ruskovaara, Rissanen, Rassa, Seppälä, Laakso 2009, 8.)

”Hisseihin olisi hyvä mahtua kaksi pyörätuolia ja ne olivat niin nopeita ettei pyörätuolilla oikein meinannut keretä sisälle.”

Hisseissä pyörätuoleilla kulku koettiin haastavaksi. Hissit kulkivat liian nopeasti, jotta pyörätuolilla olisi yksin, ilman apua, kerennyt sisälle. Avustajan kanssa hissien käyttö onnistui.

”Asioiden kehityksessä on tärkeää, että pyörätuolissa kulkevat uskaltaa olla rehellisiä omista tarpeistaan ja kohtaamistaan ongelmista.”

Haastateltavat kokivat tärkeäksi sen, että pyörätuolilla kulkevat henkilöt voivat antaa palautetta kohtaamistaan ongelmista esteettömyyteen liittyen. Internetissä osallistumisen kynnyksen nähdään olevan perinteistä osallistumista matalampi (Pessala 2009, 175). Epämuodollisten vaikuttamisen kanavien ja verkko-osallistumisen, kuten Facebookin ansiosta, kansalainen voi vaikuttaa lähes mihin tahansa asiaan, milloin

tahansa. Erilaisissa verkkoyhteisöissä on valtava kollektiivisen vaikuttamisen potentiaali, minkä vuoksi yksilön näkökulmasta vaikuttamisen mahdollisuudet ovat selvästi moninaisemmat ja paremmat. Tämä edistää yhteiskunnan avoimuutta ja koittelee historiasta juontavia hierarkioita. (Oikeusministeriö, Kankainen, Pessala, Siisiäinen, Stranius, Wass & Wilhelmsson 2009,162.)

Internetin lisäksi kansalaisella on useita vaikuttamisen keinoja, joista kaikki vaativat henkilön omaa aktiivista toimintaa. Tällaista yhteiskunnallisiin tavoitteisiin tähtäävää sosiaalista toimintaa kutsutaan kansalaistoiminnaksi (Hölttä 2013, 9). Yksilöllä tulee olla mahdollisuus vaikuttaa itseään koskevaan päätöksentekoon, kuten esimerkiksi siihen, että tehdyissä ratkaisuissa on otettu huomioon kaikkien toimintakyky. (mt., 25-26.) Osallisuudella tarkoitetaan tämän mahdollisuuden toteutumista. Ympäristön suunnitteluun osallistuminen on edelleen marginaalista. Osallistumisen esteinä ovat etenkin ympäristön rakentamiseen ja kehittämiseen liittyvät taloudelliset arvot. Historiastamme juontaa hallintotapa, jossa asioita hoidetaan hierarkkisesti ja virkamiesjohtoisesti. (Jukkala 2014.)

”Itelle helpoin tapa on sanoa sillä hetkellä kun ongelman kohtaa. Esimerkiksi kaupassa myyjälle. Tärkeää ois että palaute lähtee eteenpäin.”

Haastatteluiden mukaan helpoimmaksi vaikuttamisen keinoksi koetaan suora palautteen antamisen mahdollisuus, jonka on hyvä olla paikan päällä. Haastateltavat kokivat, että jos on mahdollisuus antaa palaute silloin, kun asia on vielä tuoreessa mielessä, tulee se todennäköisemmin annetuksi. Haastateltavat kokivat tärkeänä, että palautteen etenemisestä ilmoitetaan henkilölle, jonka sen on antanut. Se antaa tunteen, että palautteen annolla on merkitystä, ja kokee palautteenannon merkitykselliseksi myös jatkossa.

Suoran palautteenannon lisäksi, esteettömyyden toteutumiseen omassa ympäristössä ja kulkuvälineissä voi vaikuttaa myös järjestöjen avulla. Järjestöjen vaikuttamisen lähtökohtana toimivat jäsenten havainnot ja innovatiivisuus. Järjestöjen vaikuttaminen on viestintää ja toimintaa. Yhteiskunnallisiin asioihin kuten esteettömyyteen järjestöt voivat vaikuttaa ihmisten asenteisiin, arvoihin, mielipiteisiin ja arkielämään vaikuttamalla. Asenteilla ja arvoilla on suuri vaikutus esteettömyyden toteutumiseen.

Tämä tapahtuu esimerkiksi kertomalla sen, miksi esteettömyys on tärkeää. Vaikuttamista voi tehdä myös esteettömyyden tunnettavuutta lisäämällä sekä esteettömyyden esille nostamisen kautta. Järjestöt voivat osaltaan vaikuttaa päätöksentekoon sekä päätösten toimenpanaan, esimerkiksi valvoa esteettömyyden toteutumista. Järjestöjen toimintaan pääsee helposti mukaan ja ongelmana on ennemminkin niiden väliltä valitseminen. (Kaunismaa, Lind 2015.)

Oman lähiympäristön esteettömyyteen voi vaikuttaa suoraan kunnan kaavahakkeen ollessa vireillä. Kaavahankkeesta tiedotetaan kaavoituskatsauksessa, kunnan internet-sivuilla ja sanomalehdissä. Osallisille lähetetään henkilökohtainen kirje. Kuntalaisilla, joita kaavoitusratkaisu koskee, on mahdollisuus vaikuttaa kaavaan. Kaava on kuntalaisten nähtävillä kunnan nettisivuilla ennen sen hyväksymistä. Mikäli kuntalainen on tyytymätön kaavaratkaisuihin, esimerkiksi esteettömyyden osalta, vaikutusmahdollisuudet ovat muun muassa aloitteen tekeminen, osallistuminen keskusteluun, mielipiteen ilmaisu tai muistutuksen jättäminen kaavan ollessa nähtävillä. (Esteettömyystiedon keskus 2016c.)

5.2 Vinkkejä esteettömään matkustamiseen

Myös matkailupalveluissa on alettu kiinnittää aiempaa enemmän huomiota matkustamista helpottavaan esteettömyyteen. Matkatoimistojen nettisivuilta löytyy tietoa liikuntarajoitteisille sopivista hotelleista ja kaupungeja kunnostettaessa otetaan vuosi vuodelta paremmin huomioon esteettömyys. Esteetöntä matkustamista harrastavien ihmisten kokemuksia löytyy internetistä runsaasti, niin negatiivisia kuin positiivisiakin. Facebookissa on ryhmä, jonka jäsenet vaihtavat keskenään kokemuksia ja monia blogejakin aiheesta löytyy. Näihin tutustumista suositeltiin, kuitenkin muistamalla kriittinen suhtautuminen. Haastatteluissa nousi esiin useita vinkkejä esteettömään matkustamiseen liittyen.

”Hyvä ois kun matkanjärjestäjille pystyis olemaa rehellinen omista tarpeista ja pystyis kysyy suoraan matkanjärjestäjältä onko ne toteutettavia ja kysyä missä kohteessa ne on nimenoman huomioitu.”

Omien tarpeiden ja matkakohteen yhteen soveltuminen vaatii avoimuutta asiakkaalta ja oikeanlaista suhtautumista sekä luottamuksellisuutta matkanjärjestäjältä. Suositeltiin pitämään matkaa varatessa mielessä se, että kaikkien maiden standardit eivät vastaa Suomen standardeja. Matkanjärjestäjien sivuilla sanottiin olevan hyvin tietoa esteettömistä kohteista, mutta kehitystoiveena oli palautteen annon mahdollisuus. Toivottiin, että matkajärjestäjien sivut välittäisivät asiakkaiden kommentit hotellin esteettömyydestä. Aktiivista kokemusten jakoa toivottiin kaikilta. Laivamatkustamisessa vinkeinä sanottiin sään huomioiminen. Kova merenkäynti hankaloittaa pyörätuolilla liikkumista.

”Teneriffalla oli täysin esteetöntä. Kilometritolkulla isoja rampeja, lautoja laitettu ja laattoja.”

Ensimmäiselle matkalle kannattaakin lähteä liikuntarajoitteisten hyväksi havaitsemaan kohteeseen. Muiden vinkit ja kokemukset voivat hellittää omaa jännitystä ja kertoa sen, sopiiko kohde omiin tarpeisiin. Kaikki haastateltavista sanoivat kokemusperäisen tiedon olevan luotettavinta. Kaksi henkilöä mainitsivat haastatteluissa parhaaksi ensikohteeksi pyörätuolilla kulkevalle Teneriffan. Yksi haastateltavistani, joka on matkustanut pyörätuolissa paljon, kertoi pyörätuolilla kulkevien ihmisten usein kyselevän häneltä vinkkejä matkustamiseen liittyen ja kehotti muita rohkeasti kysymään vertaisten vinkkejä.

”Suomessa ihmiset ehkä pelkää auttaa tai jos o paljon ihmisiä, nii tuntuu et oletetaan, et apua antaa joku toinen nii ei ite tarvii.”

Matkustaessa ulkomailla ei kokemusten mukaan tarvitse jännittää sitä, saako apua, jos sitä tarvitsee. Haastateltavista kolme kokivat, että suomessa ihmiset ovat arempia tarjoamaan apua kuin ulkomailla. Syy tuskin on välinpitämättömyydessä vaan ennemminkin suomalaisten kynnyksessä tarjota apua. HelsinkiMission toiminnanjohtajan Olli Valtosen mukaan tietyissä tilanteissa, etenkin jos ollaan isommassa joukossa, välinpitämättömyys näyttää ikään kuin tarttuvan. Osa syy tähän käytökseen voi löytyä laitosvaltaisesta järjestelmästämmme. Mutta nyt kun olemme alkaneet purkaa näitä laitoksia, kasvaa kansalaistoiminnan rooli paljon, jolloin ihmisten välittämisen tärkeys korostuu. (Studio 55 2014.) Tämä vaatisi ihmisiltä uudenlaista uskallusta tarjota apua, myös tuntemattomalle.

”ihmiset kyllä auttaa tarvittaessa. Mutta täytyy olla rohkea pyytää sitä apua, ei sitä muuten saa.”

Vinkkinä muille painotettiin rohkeutta kaikessa toimissa. Niin avun pyytämisessä kuin matkaan lähtemisessä. Apua ovat kaikki sitä pyytäneet myös saaneet. Haastateltavista yksi painotti toiminnaltaan rajoittuneen asiakkaan erityistarpeiden huomioinnin tärkeyttä jo matkan suunnittelu vaiheessa. Myös kohteessa vastuuhenkilöiden tiedottaminen on tärkeää, sekä se, mihin ongelmien sattuessa otetaan yhteyttä ja keneltä voi kysyä apua.

6 POHDINTAA JA ARVIOINTIA

6.1 Loppupäätelmät

Pelkän tulosten analysoinnin lisäksi olisi pyrittävä laatimaan synteesejä eli kokoaamaan pääseikat ja antamaan selkeät vastaukset alussa asetettuihin ongelmiin (Hirsijärvi ym. 2015, 230). Olennaiset vastaukset tutkimuksen ongelmiin ovat se, että matkustamisen koetaan vaikuttavan elämänlaatuun mutta esteettömyyden toteutumises- sa on puutteita. Näihin puutteisiin koettiin tärkeäksi voida vaikuttaa ja esiin nousi useita vaikuttamisen keinoja.

Toiminnaltaan rajoittunut yksilö saa onnistuneesta matkakokemuksesta voimaannuttavan tunteen. Matkustamiselle annettiin sosiaalisia merkityksiä sekä ympäristön muutos koettiin tärkeäksi. Matkustaessa joutui sosiaalisiin tilanteisiin, joihin ei arkiympäristössä joudu. Näistä tilanteista saatu itsevarmuus ja matkan aikana tehdyt tuttavuudet muuttivat haastateltavien henkilöiden sosiaalista asemaa matkan aikana. Muutoksia henkilöiden sosiaalisessa asemassa kotiin palattua ei haastatteluita analysoitaessa ollut havaittavissa. Koska tutkimuksen yhtenä kohteena on elämänlaatu, joka on käsitteenä hyvin laaja-alainen, oli tutkimusaiheen esittäminen kootusti ja ytimekkäästi hyvin haastavaa. Tämä oli tiedossa heti tutkimuksen alkuvaiheessa. Elämänlaadun merkitys on monitasoinen ja moniulotteinen, ja tästä syystä tutkimus lähti

jo alussa rönsyilemään mutta rajaaminen tuntui vaikealta. Matkustamisen merkitykseen elämänlaadulle en luonnollisesti saanut montaa yksiselitteistä vastausta, sillä matkustus merkitsee eri asioita eri henkilöille. Siinä missä yksi painotti matkustuksen opettavaa puolta, toinen painotti lämpöä, jota etelään suunnatut matkat tarjoavat.

Sukupuolen vaikutuksesta koettuun matkustamisen merkityksellisyyteen oli nähtävissä kaksi selvää eroa. Tässä on huomioitava se, että haastateltavat eivät jakautuneet lukumäärältään tasaisesti naisiin ja miehiin. Kaksi haastateltavista oli naisia ja kahdeksan miehiä. Haastateltavista henkilöistä naiset painottivat matkustamisen sosiaalista merkitystä ja uusien asioiden oppimista, sekä arvomaailman muovautumista. Miehistä kaikki painottivat maiseman muutoksen merkitystä. Muuten vastaukset olivat hyvin yksilöllisiä, eikä niistä voi tehdä sukupuolikohtaisia yleistyksiä.

Mahdollisuus matkustaa koettiin monin eri tavoin merkityksellisenä. Kaikki, jotka olivat matkustaneet, painottivat sen voimaannuttavaa tunnetta. Vastaavasti henkilö, joka oli matkustanut, mutta ei halvaantumisen jälkeen ollut matkustanut, koki vapauden tunteen heikenneen. Toisaalta henkilöt, jotka eivät koskaan olleetkaan matkustaneet, eivät nostaneet esiin vapauden tunteen puutosta. Tästä syystä en usko, että kyse on pelkästään matkustamisesta itsessään, joka koetaan merkityksellisenä vapauden tunteen ja voimaantumisen kannalta, vaan merkityksellistä on mahdollisuus toteuttaa kaikkea itselle tärkeitä asioita, oli se sitten matkustaminen, tai mikä tahansa harrastus. Millä tahansa itse vapaaehtoisesti asettaman päämäärän saavuttamisella, on havaittu olevan yhteys yksilön kokemaan hyvinvointiin. Tämä edellyttää, että ihmisellä on vapaus toteuttaa ne. (Decin & Ryan 2000, 232.)

Valtakunnallinen yhtenevä linjaus henkilökohtaisen avun kustannusten korvaukseen matkan ajalta, auttaisi matkojen suunnittelussa, mikä varmasti lisäisi liikuntarajoitteisten matkustamista. Haastateltavien kokemukset henkilökohtaisen avun korvauksen saamisesta matkan ajalta vaihtelivat suuresti. He, jotka olivat korvausta hakeneet, olivat sitä pääsääntöisesti lopulta myös saaneet. Kokemuksia oli valitusten tekemisestä hylätyistä päätöksistä, sekä tyytymistä hylättyyn päätökseen. Korvauksen myöntämisen harkinnanvaraisuus koettiin hankaloittavan matkan suunnittelua, eivät-kä sitä sen vuoksi kaikki hae. Etenkin he, joilla ei ollut kokemusta henkilökohtaisen

avun kustannusten korvauksen hakemisesta kokivat stressiä asiasta. Stressiä koettiin sekä matkan suunniteluun, että esteettömyyden toteutumiseen liittyen.

Syyt matkustamattomuudelle olivat epävarmuus esteettömyyden toteutumisesta eli pelko siitä, kykenisivätkö he selviämään kohteessa. Raha nostettiin myös esiin ja etenkin henkilökohtaisen avun kustannusten korvauksen harkinnanvaraisuus koettiin ongelmalliseksi. Esiin nousi myös avustajan löytämisen vaikeus lomamatkalle. Tutkimuksessa selvisi, että henkilökohtaisen avustajan työssä henkilökemioiden kohtaaminen ja luottamus koettiin todella tärkeäksi.

Haastateltavat olivat tyytyväisiä esteettömyyteen kulkuvälineissä. Kiitoksia sai Onnibus ja VR. Henkilökohtaisen avustajan roolissa, olen huomannut invataksilla kulke-
misen olevan monelle enemmän kuin paikasta A paikkaan B siirtymistä. Kuljettajasta on tullut ajan myötä tuttu ihminen, jonka kanssa vaihdetaan matkan aikana kuulumi-
set. Matka on sosiaalinen tilanne.

Päivätoiminnan asiakkailleen järjestämä Ruotsin risteily auttoi minua ymmärtämään paremmin esteettömyyttä ilmiönä. Ymmärtämiseni muotoutui parhaiten konkreettisista haasteista, joita matkalla kohtasimme, sekä haastatteleamalla osallistujia retken toteutumisesta. Kaikki matkalla olleet kiittelivät päivätoiminnan järjestämästä risteilystä, ja toivoivat, että vastaavanlaisia retkiä toteutettaisiin myös jatkossa.

Hienoa olisi, jos esteettömyydestä tulisi itsestään selvä asia, jolloin kaikessa suunnittelussa otettaisiin se huomioon. Esteettömyys on laatutekijä, niinpä maailmanlaajuisesti esteettömyys tulisikin olla sääntö, eikä poikkeus. Maankäyttö- ja rakennuslaista löytyy hyvin yksityiskohtaista tietoa esteettömyyden edellytyksistä. Kyse ei siis ole siitä, etteikö tietoa ole saatavilla. Kyse voisi olla siitä, että laki luo liian väljät puitteet eli määräyksissä on liikaa tulkinnanvaraa ja kiertomahdollisuuksia. Tai vastaavasti siitä, ettei tieto saavuta kaikkia. Toivon, että tietoisuus erityistarpeista lisää esteettömyyden toteutumista ja sen rohkaisevan pyörätuolilla liikkuvia matkustamaan enemmän. Kyse ei ole vain pienestä marginaaliryhmästä.

Asenteen tulisi olla sellainen, että kaiken suunnittelussa huomioidaan kaikki käyttäjät. Tuotekehittelyn lähtökohtana on asiakaslähtöisyys niin, että tuote palvelee mahdoli-

simman monia. Opintojeni varrelta on mieleen jäänyt kohderyhmän huomioimisen tärkeys. Jos esimerkiksi rakennetaan lapsille esterataa, tulisi se rakentaa ryhmän pienimmän kykyjen mukaan. Tuotteen ollessa esteettömyys, tulisi ohjenuorana pitää ihmisiä joiden liikuntakyky on rajoittunein. Näin mahdollistetaan kaikkien tasa-arvoinen yhteiskunnallinen osallistuminen. Tämä edellyttää tietoisuutta esteettömyyden todellisista vaatimuksista. Yhtenä ratkaisuna palveluiden esteettömyyden laadun parantamiseen, ehdotettiin yksinkertaisesti pyörätuoliin istumista ja kokeilemista, miten hyvin sillä pärjää. Tällä tavalla ainakin havainnollistetaan esteettömyyden tärkeys ja haasteet joita pyörätuolilla kulkevat kohtaavat.

Mitä esteettömään matkustamiseen tulee, korostettiin hyvissä ajoin asioiden selvittämistä ja sitä, että kaikkeen on varattava paljon aikaa pyörätuolilla matkustaessa. Esteettömyyden todelliset vaatimukset ovat haastatteluilla saatujen tulosten mukaan monesti pimennossa, mikä synnyttää väärinymmärryksiä. Suurimassa osassa tilanteista, jossa esteettömyys ei ole toteutunut, on taustalla ollut vain tietämättömyys sen vaatimuksista, ei välinpitämättömyys. Kaikki kokivat yleisen ilmapiirin liikuntarajoitteisia kohtaan hyväksi. Miten sen saavutettavuutta voitaisiin parantaa? Voisiko kouluksissa ja ammattiin perehdyttämisen vaiheessa painottaa kaikille toimivan ympäristön tärkeyttä ja sen kriteerejä?

Haastateltava ehdotti vammaisjärjestöjen hyödyntämistä esteettömään matkustamiseen kannustamisessa ja esteettömien kohteiden mainonnassa. Kokemuksista kävi ilmi, ettei pelkkä nettisivuilla oleva merkintä esteettömyydestä riitä vakuutena, vaan vertaisten kokemuksia arvostetaan enemmän. Johtuuko tämä siitä, ettei puhelimesta tai nettisivuilta saadut tiedot ole vastanneetkaan todellisuutta paikan päällä? Vaikka hotelli on nettisivujen mukaan helppokulkuinen, ei se välttämättä käytännössä vastaa pyörätuolilla kulkevan tarpeita. Vammaisjärjestöt voivat mahdollistaa tällaisen vertaisten kokemusten vaihdon. Myös matkatoimistot voivat mahdollistaa keskustelun ja kommentoinnin esteettömyydestä nettisivuilla kunkin hotellin ja kohteen osalta. Vaikka yksittäiset elementit olisivatkin esteettömiä, kuten lentokone ja hotelli, voi esteettömyys katketa matkanvarrella lentokentältä hotellille. Usein on näin käynytkin, että jossain matkavarrella tulee vastaan esteitä ja hankaluuksia. (Buhalis & Darcy & Ambrose 2012,10.) Mutta näitä esteitä ja hankaluuksia ei tule pelätä, vaan kaikessa toi-

minnassa painotettiin rohkeutta ja sitä, että vain kokeilemalla ja palautteen annolla voi mahdollistaa palveluiden esteettömyyden laadun paranemisen.

6.2 Työn rajausta ja jatkotutkimusaiheet

Matkustamisen käsitteen selkeä rajaaminen ulkomaan matkailuun olisi tehnyt tutkimuksesta rajatumman, mutta myös jättänyt ulkopuolelle Suomen kulkuvälineet, jotka mahdollistavat matkustamisen. Esteettömyys on monitasoista, joten sen typistäminen tarkoittamaan pyörätuolille soveltuvaa ympäristöä voi antaa suppean kuvan käsitteestä. Typistäminen oli kuitenkin välttämätöntä resurssien ja työn selkeyden vuoksi.

Kriittisesti tarkasteltuna opinnäytetyöstä olisi voinut näkyä vahvemmin kehittävä ote. Keskittymällä haastatteluista esiin nousseisiin ongelmiin, olisin voinut pohtia niihin enemmän ratkaisuja ja kehitysehdotuksia. Aineistoni tiuhempi arviointi jo prosessin aikana olisi mahdollistanut tämän. Se olisi myös mahdollistanut työn muovautumisen arvioinnin perusteella selkeämmäksi kokonaisuudeksi. Tämän lisäksi on kaksi asiaa, jotka tekisin toisin; Suunnittelisin aikataulun tarkemmin ja pyrkisin suoriutumaan sen mukaisesti sekä perehtyisin tietoperustaan hyvissä ajoin ennen muun työn aloittamista. Itselläni heräsi työn tehtyä kysymyksiä siitä, miten yksilölliset ominaisuudet vaikuttivat matkustuksen koettuun merkityksellisyyteen. Tällä tarkoitan esimerkiksi henkilön ikää ja elämäntilannetta.

Nyt tutkin sekä matkustamisen merkitystä elämänlaadulle, että esteettömyyden toteutumista matkustaessa. Vaikka nämä kytkeytyvät tiiviisti yhteen niin, että matkustamisen merkityksellä painotan esteettömyyden toteutumisen tärkeyttä, olisi rajaaminen vain toiseen voinut antaa mahdollisuuksia yhden monipuolisempaan tarkasteluun.

Koin kuitenkin halua ja mielenkiintoa tutkia myös esteettömyyden toteutumisen kokemuksia ja vaikuttamismahdollisuuksia ammatillisen näkökulmani vuoksi. Esteettömyyden kriteereistä kirjoitin vain ne, jotka haastateltavani omista kokemuksistaan nostivat esiin, joiden kanssa heillä on ollut ongelmia. Koin, että työ olisi tullut liian laajaksi, jos olisin käsitellyt niiden lisäksi vielä tarkemmin esteettömyyden ohjeistukset. Toisaalta tietoa on jo hyvin ja kattavasti saatavilla esteettömyyden vaatimuksista,

joten olisin tällöin helposti vain toistanut jo olemassa olevaa tietoa. Vaikka käsittelin vain asiat, jotka haastateltavat nostivat esille, olisi vielä tarkempi rajaaminen tehnyt työstä selkeämmän. En tarpeeksi rohkeasti ja kriittisesti valikoinut tutkimuksen kannalta tärkeimpiä asioita haastatteluaineistosta vaan tulkitsin ja käsittelin kaikki haastattelussa esiin nousseet asiat.

Jos esteettömyyden toteutumisen tarkastelu olisi ollut itsenäinen työ, olisi sitä voinut tarkastella moninaisemmin, ottaen mukaan fyysisen esteettömyyden lisäksi ajankoh-
taisen verkkoesteettömyyden sekä psyykkisen esteettömyyden. Nämä voisikin olla mahdollisia jatkotutkimusaiheita.

6.3 Työn luotettavuus ja pätevyys

Tutkimus on pätevä eli validi jos se mittaa sitä, mitä sen on tarkoitus mitata. Laadullisessa tutkimuksessa validius merkitsee tämän sijaan enemmän tarkkaa ja yksityiskohtaista kuvausta tutkimuksen kulusta sekä sen kuvauksen yhteensopivuutta selitysten ja tulkintojen kanssa. Tarkka ja yksityiskohtainen selostus tutkimuksen kulusta oli haastavaa. Pohdin pitkään parasta tapaa osoittaa se, miten päädyin saamiini lopputuloksiin ja lopulta päädyin ripottelemaan suoria haastatteluotteita tekstiin käymällä vuoropuhelua niiden ja tietoperustan välillä. Tutkimuksen validiutta lisäsi tutkimusmenetelmien eli haastattelun ja havainnoinnin yhteiskäyttö eli triangulaatio. Tutkimusta voidaan pitää luotettavana eli reliaabelina, jos se kykenee antamaan ei-sattumanvaraisia tuloksia. (Hirsijärvi ym. 2015, 230-233.) Aineistonkeruu menetelmien ollessa havainnointi ja haastattelu on reliaabeliutta tulkittava eri tavalla. Haastattelun luotettavuutta heikentää se, että haastattelussa on taipumus antaa sosiaalisesti suotavia vastauksia ja tutkittavat saattavat puhua haastattelu tilanteessa eri lailla kuin normaalisti. Tästä syystä pohdin yleistämistäni. Pystynkö tekemään yleistyksiä, sillä saamani vastaukset olivat hyvin yksilöllisiä. Lähtökohtaisesti toivoin, että haastatteluilla kerätyllä kokemuseräisellä tiedolla voisin monipuolistaa aikaisempaa ymmärrystä esteettömän matkustamisen tärkeydestä. Jotta saavuttaisin tavoitteen, minun oli samanaikaisesti painotettava yksilön kokemuseräisen tiedon tärkeyttä ja pidettävä mielessä se, ettei tuloksia tulisi liikaa yleistää. Koin tämän tasapainottelun

hankalaksi, mutta päädyin näkemään yksilöhaastattelut ainutlaatuisina. (Hirsijärvi ym. 2015, 207.)

Stereotypioita on hyvä tutkia, koska se lisää ymmärrystä, mutta niihin ei pidä niin sanotusti kajota. (Pyykkö & Keinästä 2006, 33.) Pelkäsin tekeväni vahvoja lähtöoletta- muksia, jotka kyseenalaistavat työn luotettavuuden. Miksi matkailu merkitsisi eri asi- oita vammaiselle kuin vammattomalle? Luonko itse olettamuksen eroista vammai- suuden ja vammattomuuden välille? Useampaan otteeseen huomasin palaavani ky- symykseen siitä, mitä on hyvinvointi ja hyvä elämänlaatu ja mitä se edellyttää. Yllä- tyinkin siitä, kuinka monien arvokysymysten äärelle tämä tutkimus minut saattoi.

Arvioidessa opinnäytetyötä pohdin etenkin sitä, olenko kyseenalaistanut haastatte- lussa saatuja vastauksia ollenkaan, vai ainoastaan myötäillyt. Vaikuttaako työ puut- teelliselta kyseenalaistamisen osalta ja vaikuttaako se siihen, kuinka vakuuttuneeksi lukija tulee tulkinnoistani. Koen työn olevan kuitenkin luotettava, vaikka kyseenalais- tamista ei esiinny tutkimuksessa runsaasti. Perustelen tätä tutkimuksen analysoinnin lähestymistavalla, joka on tulkintojen luominen haastateltavien esiin nostamista mer- kityksistä (Hirsijärvi & Hurme 2014, 137). Koen ettei haastateltavien esiin nostamien merkitysten kyseenalaistaminen ole tämän tutkimuksen tehtävä. Yksi tutkimuksen osa-alueista on kansalaisen osallistumisen ja vaikuttamisen mahdollisuudet, mikä lisää työn vaikuttavuutta.

Koska tutkimus lähti liikkeelle ennakkohypoteesista, jonka mukaan matkailulla on merkitystä elämänlaadulle, joten sen tulisi olla kaikille mahdollista, ei lähtötilanne ollut täysin objektiivinen. Tätä puolustan sillä, että kaikki tutkimukset perustuvat oletta- muksiin (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2015, 129). Omien ennakkoluulojen ja miel- tymysten vaikutusta tutkimustuloksiin pyrin kuitenkin välttämään sillä, että en johdat- tele haastattelussa kysymyksillä haastateltavia. Ensimmäiseen haastatteluun laati- neistani kysymyksistä paistoi läpi omat ennakkoluuloni, mistä ohjaava opettajani an- toi palautetta tarkastaessaan ne. Muokkasin kysymyksiä niin, että johdattelua ei ta- pahtuisi. Pelkäsin tutkimukseni tuloksilla vain vahvistavani jo tiedossa asioita, mutta koen teemahaastattelun olleen juuri oikea menetelmä ja kysymykset, jotka eivät joh- dattele haastateltavia estäneen tämä tapahtumisen.

Pohdin myös tutkimuksen jatkuvan muovautumisen vaikutusta tutkimustuloksiin. Koska opin jokaisesta haastattelusta jotain, koin usean haastattelun jälkeen tarvetta muokata haastattelurunkoa saadakseni kattavampaa ja yksityiskohtaisempaa tietoa. Tämä väistämättä aiheutti sen, ettei kaikki haastattelut olleet tasalaatuisia. Tämä olisi ollut korjattavissa sillä, että olisin haastatellut henkilöitä uudestaan toteuttamalla uuden muokatun teemahaastattelurungon. Aikataulullisista ongelmista johtuen tämä ei ollut kuitenkaan mahdollista.

Koska haastateltavia on rajattu määrä, eivät haastattelut kuvaa koko todellisuutta matkustamisen merkityksellisyydestä. Haastateltaviksi suostui henkilöitä, jotka kokivat aiheen tärkeäksi, mikä heijastuu myös tutkimuksen tuloksiin. Pohdinkin sitä, että olisivatko vastaukset olleet moninaisempia ja tutkimustulokset samankaltaisia, jos olisin saanut haastatteluun satunnaisempia henkilöitä, jotka eivät lähtökohtaisesti kokeneet aihetta tärkeäksi.

Lopuksi vielä totean, että yhteiskunnan kaikki toimijat voivat osaltaan vaikuttaa kansalaisten osallistumisen tukemiseen, tai ainakin valinnoilla olla vaikeuttamatta sitä. Tämä tapahtuu esimerkiksi mahdollistamalla matalan kynnyksen palautteen annon. Vammaisten henkilöiden kokemuksia matkustamisen haasteista ja sen merkityksestä voivat hyödyntää lukuisat eri tahot esimerkiksi matkanjärjestäjät, henkilökohtaiset avustajat, matkailua harkitsevat vammaiset henkilöt. Oikeastaan kaikki tahot jotka haluavat osaltaan kehittää vammaisten yhdenvertaisuutta yhteiskunnassa.

”Moni ei uskalla lähteä liikenteeseen mukaan. Tietoa puutteista kaivataan enemmän, että rohkeasti mukaan vain. Tietoa kertyy kun annetaan palautetta siitä mikä toimii, ja mikä ei. Mitä enempi olis tietoo, sitä enempi tulis tuotekehitystä ja mitä kehittyneempi tuote, sitä laadukkaampi se on ja mitä laadukkaampi tuote, sitä rohkeammin ihmiset uskaltaisivat lähteä liikkeelle, ja siten tulisi taas enempi palautetta ja kehitys jatkuu. Nyt kun ollaan hiljaa, ei välttämättä jengi, eli terveet ihmiset, jotka suunnittelevat näitä, edes tiedä ongelmista. Eli rohkeasti liikkeelle ihmiset, jos haluatte muutosta”

LÄHTEET

- Avanloo, Davood & Khakpoor, Shieva 2015. Kohti asukkaiden itsemäärämisoikeuden toteutumista. Työntekijöiden näkökulmia itsemäärämisoikeudesta kehitysvammaisten asumisyksiköissä. Turun ammattikorkeakoulu. Sosiaalialan koulutusohjelma. Ammattikorkeakoulun perustutkinnon opinnäytetyö. Aaltola, Juhani & Valli, Raine (toim.) 2001. Ikkunoita tutkimusmetodeihin II. Jyväskylä: PS-Kustannus.
- Buhalis, Dimitrios & Darcy, Simon & Ambrose, Ivor 2012. Best practice in accessible tourism. Inclusion, Disability, Ageing population and Tourism. Viitattu 9.3.2016. https://books.google.fi/books?id=NwLPBQAAQBAJ&pg=PA15&lpg=PA15&dq=Buhalis,+D.+%26+Darcy,+S.+2011.+Accessible+Tourism+%E2%80%93+concepts+and+issues.+UK:+Bristol.&source=bl&ots=e9Mx4ziCKn&sig=wuv-BXYAa-VWCb9VsA_j0D2JbglAY&hl=fi&sa=X&ved=0ahUKEwi827fx5bjLAhUDCZoKHArxD24Q6AEIHzAA#v=onepage&q&f=true
- Deci, Edward L. & Ryan, Richard M. 2000. The “What” and “Why” of Goal Pursuits: Human Needs and the Self-Determination of Behavior. Viitattu 7.3.2016. https://selfdeterminationtheory.org/SDT/documents/2000_DeciRyan_PIWhatWhy.
- Duodecim. Terveyskirjasto 2016. Kustannus Oy Duodecim. Viitattu 5.3.2016. http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=seh00020
- Eriksson Susan. 2008. Erot, erilaisuus ja elinolot. Vammaisten arkielämä ja itsemääräminen. Helsinki: Kehitysvammaliitto. Kehitysvammaliiton tutkimuksia 3/2008.
- Esteettömyystiedon keskus 2016a. Materiaalit. Viitattu 13.4.2016. http://www.esteeton.fi/portal/fi/rakennettu_ymparisto/materiaalit/
- Esteettömyystiedon keskus 2016b. Matkailu. Viitattu 30.3.2016. <http://www.esteeton.fi/portal/fi/liikkuminen/matkailu/>
- Esteettömyystiedon keskus 2016c. Rakennettu ympäristö. Viitattu 19.6.2016. http://www.esteeton.fi/portal/fi/rakennettu_ymparisto/kaavoitus/kaavoitukseen_vaikuttaminen/
- Finnair 2016. Pyörätuolit. Viitattu 30.3.2016. <http://www.finnair.com/fi/fi/information-services/baggage/wheelchairs>
- Haapala, Arto & Puolakka, Kalle & Rannisto, Tarja 2015. Ympäristö, estetiikka ja hyvinvointi. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Haikarainen, Anne 2012. Terveysteksi. 3/2012. Viitattu 17.3.2016: <http://www.mindfulness.fi/terveydeksi3.pdf>
- Heta – Henkilökohtaisten Avustajien Työntekijöiden Liitto ry 2015. Lausuntopyyntö, sosiaali- ja terveysministeriö, 23.4.2015. Vammaislainsäädännön uudistamistöryhmän loppuraportti. Sosiaali- ja terveysministeriön raportteja ja muistioita 2015:21. Sosiaali- ja terveysministeriö, Helsinki, 2015. Viitattu 1.3.2016: http://www.heta-liitto.fi/Portals/35/HetaLiitto_VALAS_lausunto_16062015.pdf
- Henkilökohtaisten Avustajien Työntekijöiden Liitto ry 2016. Opetusvideot. Viitattu 2.4.2016. <http://www.heta-liitto.fi/Default.aspx?tabid=3332&language=fi-FI>
- Hirsijäri, Sirkka & Hurme, Helena 2014. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press

- Hirsijärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2015. Tuki ja kirjoita. 20. Painos. Helsinki: Tammi.
- Hänninen, Kaija 2007. Palveluohjaus. Asiakaslähtöistä täsmäpalvelua vauvasta vaariin. Helsinki: Stakes. Stakesin raportteja 20/2007. Viitattu 5.7.2016.
<https://www.thl.fi/documents/470564/817072/Palveluohjaus+vauvasta+vaariin.pdf/161267ac-63ee-416e-a1de-cc8b2283ae31>
- Hölttä, Kalevi 2013. Kansalaistoiminta. Lailliset oikeudet. Helsinki: Into kustannus Oy.
- Illing, Kai 2014. Health & Well-Being in Tourism Destination 2012-2014. WelDest Erasmus Lifelong Learning project. Viitattu 5.3.2016:
<http://www.slideshare.net/weldest/weldest-primary-research-report?ref=weldest.blogspot.fi/p/weldest-media.html>
- Invalidiliitto 2016. Esteettömyys. Viitattu 7.7.2016.
<http://www.invalidiliitto.fi/portal/fi/esteettomyys/>
- Jukkala, Tarja 2014. Osallisuus ja osattomuus. Mitä se on. Sosiaalinen vahvistaminen. Humanistisen ammattikorkeakoulun opetus diat.
- Juuti, Paul 1996. Suomalainen elämänlaatu. Espoo: JTO-palvelut. JTO-tutkimuksia, ISSN: 0784-6525 ; 10
- Katsui, Hisayo 2009. Towards Participation of person with disabilities from the South. Implications of article 32 of the Convention. Teoksessa Kumpuvuori, Jukka & Scheinin, Martin 2009. United Nations convention on the rights of persons with disabilities. Multidisciplinary perspectives. 5. Painos. Suomi: Vammaisten ihmisoikeuskeskus VIKE, 138-158.
- Kaunismaa, Pekka & Lind, Kimmo 2015. Yhteiskunnallinen vaikuttaminen järjestötyössä. Järjestösuuntautuminen. Humanistisen ammattikorkeakoulun opetus diat.
- Kelo, Amanda 2016. Helsingin Sanomat. Heurekaan avataan pyörätuolirata. Viitattu 28.6.2016. <http://www.hs.fi/lastenuutiset/a1466131232486>
- Kingdon, Geeta Gandhi & Knight, John 2007. Community, comparisons and subjective well-being in a divided society. Viitattu 7.3.2016:
http://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/19959/ssoar-jebo-2007-1-kingdon_et_al-community.pdf?sequence=1
- Koski, Sari 2016. Eduskunta. Vammaisten oikeuksien yleissopimuksen ratifiointi. Viitattu 11.6.2016.
https://www.eduskunta.fi/FI/tietoaeduskunnasta/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/LATI/Sivut/vammaisten-oikeuksien-yleissopimuksen-ratifiointi.aspx
- Kostiainen, Auvo 2006. Yksilöitä ja suuria joukkoja. Matkailun historialliset muutostekijät. Teoksessa Kostiainen, Auvo & Petrisalo, Katariina & Koivunen, Leila & Keinistö, Kari & Vääräkangas, Anja & Rossi, Leena & Syrjämaa, Taina. Muuttuva matkailu. Tietoa matkailusta ja matkailuelinkeinosta. Kulttuurilla vetoa matkailuun. 3-4/2006, 6-13. Viitattu 29.2.2016 http://epublications.uef.fi/pub/urn_nbn_fi_uef-20100069/urn_nbn_fi_uef-20100069.pdf
- Kostiainen, Auvo & Ahtola, Janne & Koivunen, Leila & Korpela, Katariina & Syrjämaa, Taina 2004. Matkailijan ihmeellinen maailma. Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme. Helsinki : Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

- Kostiainen, Auvo & Korpela, Katariina (toim.) 1998. Mikä maa, mikä valuutta? Matkakirja turismin historiaan. Turku: Turun yliopisto.
- Kurki, Leena 2008. Innostava matkailu. Sosiokulttuurinen innostaminen ja vapaa-aika. Helsinki : Finn Lectura.
- Könkkölä, Maija 2003. Accessible Homes. Finnish Association of People with Mobility Disabilities 0.17.
- Könkkölä, Maija 2008. Reunakivestä luiskareunatukeen. Viitattu 31.3.2016.
http://www.esteeton.fi/portal/fi/esteettomyys/artikkelit_ja_puheenvuorot/reunakivesta_luiskareunatukeen/
- Lagerspetz, Kirsti 2000. Mitä tulee mieleen. Psykologin esseitä. Helsinki:Tammi
- Matikka, Leena M. 2000. Subjektiviisen hyvinvoinnin asteikon kehittäminen kehitysvammopalvelujen laadunarviointiin. Helsinki: Kehitysvammaliitto ry. Valtakunnallisen tutkimus- ja kokeiluyksikön julkaisuja 79.
- Moisio, Pasi & Karvonen, Sakari & Simpura, Jussi & Heikkilä, Matti (toim.) 2008. Suomalaisten hyvinvointi 2008. Helsinki: Sosiaali- ja terveysalan tutkimus- ja kehittämiskeskus.
- Nuorten mielenterveystalo.fi. Mielenterveyden vahvistaminen. Tunteet haltuun. Viitattu 17.3.2016:
https://www.mielenterveystalo.fi/nuoret/tietoa_mielenterveydesta/mielenterveyden_vahvistaminen/Pages/tunteet_haltuun.aspx
- Nyman, Esa 1996. Tukihenkilötoiminta. Tie elämänlaatuun. Kehitysvammaisten tukiliitto ry. Tampere: Kehitysvammaisten tukiliitto.
- Oikeusministeriö & Kankainen, Tomi & Pessala, Heli & Siisiäinen, Martti & Stranius, Leo & Wass, Hanna & Wilhelmsson, Niklas 2009. Suomalaiset osallistujina. Kat-saus suomalaisten kansalaisvaikuttamisen tilaan ja tutkimukseen. Oikeusministeriön julkaisuja 2009:5.
- Ojanen, Markku 2009. Hyvinvoinnin käsikirja. Helsinki: Kirjapaja.
- Pesola, Kirsti 2009. Esteettömyysopas. Mitä, miksi, miten. Invalidiliiton julkaisuja. Tyyllipaino Oy. Viitattu 28.3.2016.
http://inport2.invalidiliitto.fi/esteettomyysopas_pdf.pdf
- Pesola, Kirsti 2015. Esteettömyystiedon keskus. Mikä vikana. Miksi esteetön ei kelpaa? Viitattu 28.3.2015.
http://www.esteeton.fi/portal/fi/esteettomyys/artikkelit_ja_puheenvuorot/mika_vikana_miksi_esteeton_ei_kelpaa/
- Petrialo, Katariina 2006. Onko matka siirtymäriitti? Teoksessa Kostiainen, Auvo & Petrisalo, Katariina & Koivunen, Leila & Keinästä, Kari & Vääräkangas, Anja & Rossi, Leena & Syrjämaa, Taina. Muuttuva matkailu. Tietoa matkailusta ja matkailuelinkeinosta. Kulttuurilla vetoa matkailuun. 3-4/2006, 14-20. Viitattu 29.2.2016
http://epublications.uef.fi/pub/urn_nbn_fi_uef-20100069/urn_nbn_fi_uef-20100069.pdf
- Poria, Yaniv & Reichel, Arie & Brandt, Yael 2010. The Flight Experiences of People with Disabilities: An Exploratory Study. SAGE Publications. Viitattu 11.4.2016.
<http://jtr.sagepub.com.ruka.humak.edu:2048/content/49/2/216.full.pdf+html>

- Ristimäki, Elina 2013. Oman elämänsä päämies. Tutkimus Tiedän mitä tahdon! – projektin vaikutuksesta siihen osallistuneiden henkilöiden itsemääräämisoikeuteen ja elämänlaatuun. Opinnäytetyö. Viitattu 5.3.2016: http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/56293/Ristimaki_Elina.pdf?sequence=1
- Ruskavaara, Anna & Rissanen, Hanna-Leena & Rasa, Jukka & Seppälä, Juha & Laakso, Jukka 2009. Rakennetun ympäristön esteettömyyskartoitus. Opas kartoituksen tilaajalle ja toteuttajalle. Invalidiliiton julkaisuja O.38/2009. Viitattu 5.7.2016. http://inport2.invalidiliitto.fi/Raken_Ympariston_Esteet_netti.pdf
- Ruusuvuori, Johanna & Nikander, Pirjo & Hyvärinen, Matti (toim.) 2010. Haastattelun analyysi. Tampere: Vastapaino.
- Siltaniemi, Aki & Hakkarainen, Tyyne & Londe`n, Pia & Luhtanen, Marjukka & Perälähti, Anne & Särkelä, Riitta 2011. Kansalaisbarometri 2011. Hyvinvointi, palvelut ja osallisuus kansalaismielipiteessä. Helsinki: Sosiaali- ja terveysturvan keskusliitto ry.
- Studio55.fi. Miksi suomalaiset eivät auta toisiaan? Asiantuntija arvioi. Viitattu 6.4.2016. <http://www.studio55.fi/hyvinvointi/article/miksi-suomalaiset-eivat-auta-toisiaan-asiantuntija-arvioi/3001594>
- Suontausta, Hannu & Tyni, Markku 2005. Wellness-matkailu. Hyvinvointi matkailun tuotekehityksessä. Helsinki : Edita. Matkailuyrittäjä sarja.
- Tanskanen, Iona & Suominen-Romberg, Tuija (Toim.) 2009. Esteettömästi saavutettavissa. Turku : Turun ammattikorkeakoulu. Turun ammattikorkeakoulun raportteja 82.
- Teittinen, Antti 2000. Miten tutkia vammaisuutta yhteiskunnallisena kysymyksenä. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. Jyväskylän yliopiston sosiologian julkaisuja, ISSN: 1239-2774 ; 65. Jyväskylän yliopisto. Väitöskirja.
- Tervahartiala, Anna 2016. Amu Urhoselle yhdenvertaisuutta on esimerkiksi se, että vammaisillakin on mahdollisuus yhden yön juttuihin. Keskisuomalainen (146) 90/2016, 47.
- Terveyden ja hyvinvoinninlaitos. 2014. Vammispalvelujen käsikirja. Viitattu 2.4.2015. <https://www.thl.fi/fi/web/vammaispalvelujen-kasikirja/itsenaisen-elamantuki/apuvalineet>
- Terveyden ja hyvinvoinninlaitos 2016. Käsikirjat / Vammaispalvelujen käsikirja / Laki & oikeuskäytäntö / Henkilökohtainen apu. Henkilökohtainen apu ulkomailla. Viitattu 31.5.2016. <https://www.thl.fi/fi/web/vammaispalvelujen-kasikirja/laki-ja-oikeuskaytando/henkilokohtainen-apu/henkilokohtainen-apu-ulkomailla>
- Terveyskirjasto 2010. Stressi. Viitattu 31.7.2016. http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=dlk00976
- Trafi 2016. Liikenteen turvallisuusvirasto. Invataxi. Viitattu 9.4.2016. http://www.trafi.fi/tieliikenne/verotus/ensirekisteroinnin_jalkeinen_autovero/invataksi
- Tuori, Kaarlo 2005. Vammaisten henkilöiden oikeus henkilökotaiseen avustajaan. Viitattu 1.7.2016. http://www.invalidiliitto.fi/files/attachments/lausunto_kaarlotuori.pdf

- Vaarama, Maria & Karvonen, Sakari & Kestilä, Laura & Moisio, Pasi & Muuri, Anu (TOIM.) 2014. Suomalaisten hyvinvointi 2014. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos. Helsinki: Terveyden ja hyvinvoinnin laitos.
- Vaarama, Marja & Siljander, Eero & Luoma, Minna-Liisa & Meriläinen, Satu 2010. Suomalaisten kokema elämänlaatu nuoruudesta vanhuuteen. Teoksessa Vaarama, Marja & Moisio, Pasi & Karvonen, Sakari (toim.) Suomalaisten hyvinvointi 2010. Helsinki: Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, 126-149.
- Vaino, Anneli 2009. Vuorovaikutustaidot. Terveyskirjasto. Viitattu 15.3.2016. http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=kha00101
- Vammaisten lasten ja nuorten tukisäätiö & Suomen UNICEF ry & Lastensuojelun Keskusliitto & Terveyden ja hyvinvoinnin laitos & Vammaisperheiden monitoimikeskus Jaatinen ry 2016. Katsaus lasten ja nuorten henkilökohtaiseen apuun. Helsinki. Viitattu 11.6.2016. <http://www.vamlas.fi/wordpress/wp-content/uploads/2016/06/Katsaus-lasten-ja-nuorten-henkilokohtaiseen-apuun.pdf>
- Vehmas, Simo 2005. Vammaisuus. Johdatus historiaan, teoriaan ja etiikkaan. Helsinki : Gaudeamus.
- Viking Grace 2012. Esteettömyys m/s Viking Gracella. Viitattu 31.3.2016. <http://www.vikinggrace.com/esteeton-laiva-upea-saavutus/>
- Virtanen, Sofia 2016. Kaukokaipuu on osittain geneettistä. Elämyshakuiset DRD4-geenin kantajat alttiimpia matkustamaan ja muuttamaan. Tekniikka & Talous. Viitattu 6.3.2016: <http://www.tekniikkatalous.fi/tiede/kaukokaipuu-on-osittain-geneettista-elamyshakuiset-drd4-geenin-kantajat-alttiimpia-matkustamaan-ja-muuttamaan-6308136>
- VR 2016. Vammaispalvelut. Viitattu 9.4.2016. <https://www.vr.fi/cs/vr/fi/vammaispalvelut>
- Ympäristöministeriön asetus rakennuksen käyttöturvallisuudesta 2001. F2 Suomen rakentamismääräyskokoelma. Rakennuksen käyttöturvallisuus. Määräykset ja ohjeet. Viitattu 5.4.2016. <http://www.finlex.fi/data/normit/6376-F2.pdf>
- Ympäristöministeriön asetus esteettömästä rakennuksesta 2005. F1 Suomen rakentamismääräyskokoelma. Esteetön rakennus. Määräykset ja ohjeet. Viitattu 6.4.2016. <http://www.finlex.fi/data/normit/28203-F1su2005.pdf>

LIITTEET

Liite 1: Teemahaastattelukysymykset matkustaneille.

Sukupuoli:

Ikä:

1. Millaisia kokemuksia Teillä on matkustamisesta? Kuinka usein matkustatte ja kuinka usein haluaisitte matkustaa?
2. Minne matkustatte ja minne haluaisitte matkustaa?
3. Mitä esteettömyys on? Mitä esteettömyys merkitsee teille?
4. Oletteko kohdanneet esteettömyyteen liittyviä haasteita matkustaessanne Suomessa tai ulkomailla? Koetko voivasi vaikuttaa niihin ja minkä koet parhaaksi tavaksi?
5. Mitä matkustamine teille merkitsee, mikä siinä on parasta? Koetko matkustamisen vaikuttavan: psyykkiseen hyvinvointiin, fyysiseen hyvinvointiin, sosiaaliseen hyvinvointiin?
6. Millaisia kokemuksia teillä on liikkumisesta junissa, bussissa, lentokoneissa tai laivalla, toteutuuko esteettömyys?
7. Miten koette matkustaessanne siirtymiset liikennevälineistä toiseen?
8. Koetteko saavanne tietoa riittävästi esteettömistä matkoista Suomessa ja ulkomail-la?
9. Mitä arvostat matkaa varatessa ja mitä vaihteita siihen liittyy? Millaista tietoa haluaisitte tietää matkasta ja kohteesta ja hotellista ennen matkaa ja mitkä vaikuttavat teidän matkakohde valintaan?
10. Mitä kautta haluaisitte saada tietoa esteettömistä matkoista? Mikä olisi mielestänne paras tiedotusväline?
11. Koetteko, että matkailuyritykset huomioivat liikuntarajoitteiset? Millaisiin asioihin olette tyytyväinen ja millaisia asioita ei oteta tarpeeksi hyvin huomioon?
12. Koetteko, että matkustaisitte enemmän ulkomaille, jos esteettömiä vaihtoehtoja ja tietoa niistä olisi enemmän tarjolla?

13. Mitä asioita arvostatte matkoiltanne? Millaiset asiat tekevät matkasta onnistuneen?

14. Millaiset asiat heikentävät matkustushalukkuuttanne?

15. Millaiset asiat lisäävät matkustushalukkuuttanne?

16. Tarvitsetko henkilökohtaista apua matkustaessa ja mitä henkilökohtainen apu teille merkitsee?

17. Mitä vinkkejä antaisitte pyörätuolilla kulkevalle henkilölle, joka ei ole koskaan matkustanut?

19. Millaisen koette yleisen ilmapiirin liikuntarajoitteisia kohtaan, onko paikka kohtaisia eroja?

20. Mikä sai sinut osallistumaan tähän haastatteluun?

Liite 2: Teemahaastattelukysymykset matkustamattomille

Sukupuoli:

Ikä:

1. Mitä esteettömyys on? Mitä esteettömyys merkitsee?
2. Onko teillä kokemuksia liikkumisesta junissa, bussissa tai taksilla? Toteutuuko esteettömyys?
3. Oletko kohdannut esteettömyyteen liittyviä haasteita Suomessa? Miten koette siirtymiset liikennevälineistä toiseen? Koetko voivasi vaikuttaa niihin ja minkä koet parhaaksi tavaksi?
4. Mitkä asiat ovat vaikuttaneet siihen, että et ole matkustanut?
5. Koetko että matkustamattomuudella on ollut jotain merkitystä elämänlaatunne?
6. Koetteko että matkanjärjestäjät huomioivat liikuntarajoitteiset?
7. Koetko saavasi tietoa riittävästi esteettömistä matkoista Suomessa tai ulkomailla? Matkustaisitko ulkomaille, jos esteettömiä vaihtoehtoja ja tietoa niistä olisi enemmän tarjolla?
8. Mitä arvostaisit matkaa varatessa? Millaista tietoa haluaisitte tietää matkasta ja kohteesta ja hotellista ennen matkaa ja mitkä vaikuttaisivat teidän matkakohde valintaan?
9. Millaiset asiat lisäävät matkustus halukkuuttanne?
10. Millaiset asiat heikentävät matkustus halukkuuttanne?
11. Mitä kautta haluaisitte saada tietoa esteettömistä matkoista? Mikä olisi mielestänne paras tiedotusväline?
12. Haluaisitko vinkkejä pyörätuolissa matkaamiseen liittyen? Onko sinulla joitain kysymyksiä tai pelkoja aiheeseen liittyen, joihin haluaisit vastauksen?
13. Tarvisitko henkilökohtaista apua matkustaessa? Mitä henkilökohtainen apu merkitsee teille?

14. Millaisena koette yleisen ilmapiirin liikuntarajoitteisia kohtaan? Onko paikkakohtaisia eroja?

15. Mikä sai sinut osallistumaan tähän haastatteluun?