



Mukulakiveykseltä rotvallin reunalle

Kohti esteetöntä Tamperetta

Tiia Anttila

Elina Stüber-Asikainen

OPINNÄYTETYÖ
Kesäkuu 2019

Rakennusarkkitehdin koulutus

TIIVISTELMÄ

Tampereen ammattikorkeakoulu
Rakennusarkkitehdin koulutus

ANTTILA, TIIA & STÜBER-ASIKAINEN, ELINA:
Mukulakiveykseltä Rotvallin reunalle
Kohti esteetöntä Tamperetta

Opinnäytetyö 161 sivua, joista liitteitä 0 sivua
Toukokuu 2019

Opinnäytetyön tarkoituksena oli tarkastella, kartoittaa ja kehittää Tampereen kaupungin rakennetun ympäristön esteettömyyden tilannetta rakennusarkkitehdin näkökulmasta. Työssä tarkasteltiin laajasti Tampereen kaupunkirakenteen, ympäristön, liikenteen ja palveluiden esteettömyyttä sekä mahdollisuuksia parantaa näiden tilaa tulevaisuudessa. Tampereen kaupungin päätös hakea Esteetön kaupunki -kilpailuun vuonna 2021 toimi liikkeelle sysäävänä voimana lähteä tarkastelemaan kaupungin mahdollisuuksia osallistua kilpailuun. Euroopan komissio järjestää vuosittaisen Access City Award, Esteetön kaupunki -kilpailuun yhdessä Euroopan vammaisfoorumin kanssa. Palkinto jaetaan joka vuosi eurooppalaisille kaupungeille, jotka pyrkivät parantamaan kaikkien kansalaisten esteettömyyttä kehittämällä kaupunkia innovatiivisilla ideoilla ja hankkeilla.

Kaupunki on tehnyt pitkään töitä kaupungin esteettömyyden parantamiseksi, ja useita hankkeita on käynnissä edelleen. Opinnäytetyöraportissa esitellään yleisluontoinen katsaus kaupungin onnistuneisiin, kehitettäviin ja tulevaisuuden hankkeisiin. Opinnäytetyössä tarkasteltiin myös esteettömyyden huomioimista suurten kaupunkikuvaa muokkaavien hankkeiden kautta. Tutkimustyötä tehtiin pääasiassa käyttäjälähtöisyyden näkökulmasta. Tiedonhankinta tapahtui aiempien esteettömyyskartoitusten ja -hankkeiden materiaalien keräämisellä, käyttäjien ja kaupungin työntekijöiden haastatteluiden perusteella sekä omien havaintojen kautta.

Kerätyn aineiston pohjalta koostettiin kaupungin vahvuuksia esittelevä tietopaketti. Lisäksi työssä tarkasteltiin myös mitä olisi vielä kehitettävissä ja parannettavissa kaupungin saavutettavuuden lisäämiseksi ja mitkä olisivat Tampereen valttikortit kilpailuun osallistumisessa. Opinnäytetyössä todettujen onnistuneiden hankkeiden lisäksi esitettiin parannus- ja kehitysehdotuksia kaupungin tilan viihtyvyyden parantamiseksi ja tasa-arvoisemman käytön takaamiseksi. Työhön koottiin myös hyvät ideat jo aikaisemmin kilpailuun osallistuneiden voittaneiden kaupunkien aineistosta ja pohdittiin ideoiden soveltamista Tampereen kaupungin hyväksi. Tulokseksi saatiin varsin kattava katsaus Tampereen historiaan, rakentamiseen ja rakentumiseen sekä nykypäivän tilanteen esteettömyyden toteutumisen onnistumisesta ja sen mahdollisuuksista tulevaisuudessa.

Asiasanat: Esteettömyys, Esteetön kaupunki -kilpailu, Maankäytön suunnittelu

ABSTRACT

Tampereen ammattikorkeakoulu
Tampere University of Applied Sciences
Degree Programme in Construction Architecture

ANTTILA, TIIA & STÜBER-ASIKAINEN, ELINA:
From Cobblestone Market to High Kerbstones
Aiming for an Accessible City
Bachelor's thesis 161 pages, appendices 0 pages
May 2019

Today it is vital for cities to be under constant development in order to grow and keep their attractiveness. Today's rapidly changing city structure and fluctuations of supply and demand require much from land use planning. What has also challenged city structures to renew and develop is a better knowledge of accessibility. Today's global values of human equality and anti-discrimination have made accessibility an important area in designing a better environment for all users.

The European Union, together with the European Disability Forum, organizes the annual Access City Award. Every year, a few European cities which have succeeded in improving the state of their accessibility are awarded. An accessible environment enables independent life for everyone and offers possibilities to participate equally as a citizen. The decision of the City of Tampere to apply for the Access City Award in 2021 acted as a driving force for two construction architect students to take a closer look at the situation of accessibility in Tampere.

The City of Tampere has conducted surveys and programs to improve the state of accessibility. Tampere has invested and worked to improve this situation for a better environment during the past years. Today the city is undergoing several massive construction projects which are a turning point for the city's image and status. These projects also have a major improving effect on the city's public transportation and for accessible travelling around the city. The purpose of this thesis was to examine issues related to accessibility and how they are considered in the vision and future plans of the City of Tampere.

Research for the thesis was mainly done from the perspective of city residents. The objective was to compile an informative package of Tampere's strengths as an accessible city. This thesis also discusses what could be further developed and improved in order to increase the accessibility of the city, as well as the strong points of the city as a participant in the competition.

Ideas were also gathered from past competition entries and their suitability was considered for their future use in the city's accessibility plans. The result was a comprehensive review of Tampere's history, structure and construction and an analysis of how the city has succeeded in the field of accessibility and what the fields to improve in the future are.

Key words: Accessibility, Access City Award, land use planning

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	11
1.1	Esteetön kaupunki -kilpailu	12
1.2	Taipuuko vanha kaupunkirakenne esteettömäksi	13
1.3	Millainen on esteetön Tampere	15
2	Työskentelytavat ja prosessi	18
2.1	Tiedonkeruu	18
2.2	Haastattelut	18
2.3	Eteneminen	19
3	Esteetön kaupunki –kilpailussa aiemmin menestyneet kohteet	20
3.1	Esteetön kaupunki 2015	21
3.1.1	Voittaja, Borås (Ruotsi)	21
3.1.2	Toinen palkinto, Helsinki (Suomi)	23
3.2	Esteetön kaupunki 2016	24
3.2.1	Voittaja, Milano (Italia)	25
3.2.2	Toinen sija, Wiesbaden (Saksa)	26
3.2.3	Kolmas sija, Toulouse (Ranska)	28
3.2.4	Eritysmaininta, Vaasa	30
3.3	Esteetön kaupunki 2017	31
3.3.1	Voittaja, Chester (Iso-Britania)	31
3.3.2	Toinen sija, Rotterdam (Alankomaat)	33
3.3.3	Eritysmaininta, Skellefteå (Ruotsi)	34
3.4	Esteetön kaupunki 2018	36
3.4.1	Voittaja 2018, Lyon (Ranska)	36
3.4.2	Toinen sija, Ljubljana (Slovenia)	38
3.4.3	Eritysmaininta Viborg (Tanska)	39
3.5	Kategoriat ja voittajien valtit	41
4	Rakennetun ympäristön esteettömyys	44
4.1	Vaatimuksena esteettömyys	44
4.2	Asennemuutos	45
4.3	Esteettömyyttä määrittelevät lait, asetukset ja ohjeet	47
4.3.1	Maankäyttö- ja rakennuslaki	48
4.3.2	VNA – Valtioneuvoston asetus esteettömyydelle	49
4.3.3	ESKEH ja SuRaKu-ohjeet	50
4.3.4	EU:n esteettömyysdirektiivi	50
4.4	Historia	51
4.5	Käsitteet	52

4.6	Vammaisjärjestöiden vaikutus Tampereella.....	53
4.6.1	Invalidiliitto.....	54
4.6.2	Kynnys.....	55
5	Tampereen syntyhistoria.....	57
5.1	Kohti uutta aikakautta.....	58
5.2	Kaupunki tänään	60
5.3	Kaavoituksen vaikutus kaupunkirakenteessa.....	61
5.3.1	Kaupungin syntyvaiheet	61
5.3.2	Uusi mittakaava.....	61
5.3.3	Ihanteet vaihtuvat	62
5.3.4	Rakentaminen tehostuu.....	64
5.3.5	Tiivistyvä kaupunki	66
5.4	Tilojen synty	67
5.4.1	Kaavoituksen tasot ja vaikutus esteettömyyden suunnittelussa	68
5.4.2	Osallistuminen ja vaikuttaminen	70
5.4.3	Kaavoitusohjelma ja kaupungin strategia	71
5.4.4	Viiden tähden keskusta –tulevaisuuden kaupunki	72
5.4.5	Haasteet kaupungin strategian mukaisessa kehityksessä..	76
6	Tampereen tilanne esteettömänä kaupunkina	78
6.1	Lähtötilanne	78
6.2	Tampereen kaupungin esteettömyysohjelma, 2009 – 2016 pähkinäkuoressa	79
6.3	Tilanne nyt ja jatkossa.....	82
6.3.1	Yhdenvertaisuussuunnitelma	83
6.3.2	Tasa-arvo	85
6.4	Tampereella erityisasema tasa-arvon edistäjänä	85
6.5	Isoja edistyshankkeita Tampereella	86
6.5.1	Case Kansi & Areena	86
6.5.2	Ratikka on helppo kulkuväline kaikille	92
6.5.3	Muita isoja kehityshankkeita kaupungissa	95
7	Esteettömyys käyttäjän näkökulmasta	97
7.1	Ihmisen elinkaaren vaikutus esteettömyyteen.....	97
7.2	Esteettömyyden monet kasvot	98
7.2.1	Allergiat ja sisäilmaoireet.....	100
7.2.2	Valon haasteet.....	100
7.2.3	Lasten ja nuorten huomioiminen rakennetun ympäristön suunnittelussa	101
7.2.4	Vanhukset	104

7.3	Tamperelaisena vai turistina	105
8	Tampereen valtiit kilpailussa.....	107
8.1	Kohti esteetöntä kaupunkia.....	109
8.2	Esteiden poistamisesta tasa-arvoiseen saavutettavuuteen.....	111
8.3	Tiedottaminen ja tiedon saatavuus.....	112
8.3.1	Vammaiskortti.....	113
8.3.2	Opastaminen	113
8.3.3	Palautekanavat esteellisyydestä.....	114
8.4	Elämysten esteettömyys	115
8.4.1	Tampere Suomen saunapääkaupunki.....	115
8.4.2	Nähtävyydet	116
8.4.3	Ulkoilureitistö	118
8.5	Kulttuuri.....	121
8.5.1	Museot.....	122
8.5.2	Teatteri	123
8.5.3	Musiikki.....	124
8.5.4	Kirjastopalvelut	125
8.6	Arkkitehtuuri	128
8.6.1	Keskustorin mukulakivet ja kulttuurirakennukset kivijalkoineen.....	129
8.6.2	Tampereen Keskustori	130
8.6.3	Kirkot	132
8.7	Liikkumisen esteettömyys	137
8.7.1	Kevyt liikenne	137
8.7.2	Julkiset liikennevälineet	141
8.7.3	Liikenteen solmukohdat.....	141
8.7.4	Maanalainen pysäköinti	144
9	Oma koti kullan kallis	146
9.1	Asumisen esteettömyyden merkitys.....	146
9.2	Elinkaarikortteli osa Oma Tesoma hanketta.....	147
9.3	Asunnon muutostoimenpiteiden tukeminen	147
10	POHDINTA	149
	LÄHTEET.....	152

LYHENTEET JA TERMIT

ARA	Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (lyhenne ARA) on Suomen ympäristöministeriön hallinnoima virasto, joka vastaa valtion asuntopolitiikan toimeenpanosta. Sen tehtäviin lukeutuu rakentamiseen ja asumiseen liittyvien avustusten ja takauksien myöntäminen. ARA myös ohjaa ja valvoo omaa asuntokantansa käyttöä ja on mukana asuntokannan kehityksessä ja asuntomarkkinoiden asiantuntijana hankkeeseen liittyvissä.
Dfa	Desing for all. Tarkoittaa pyrkimystä suunnitella ympäristöt, tuotteet ja palvelut siten, että ne ovat helppokäyttöisiä, esteettömiä ja houkuttelevia mahdollisimman monimuotoiselle käyttäjäjoukolle.
EHYT -ohjelma	Yhdyskuntarakenteen eheyttämisprojekti Tampereella. Tarkoituksena on kartoittaa asuntorakentamiseen soveltuvia alueita olevaa kaupunkirakennetta täydentäen ja jatkaen. Keskeinen näkökulma on arjen asuin- ja elinympäristön parantamisessa. Tarkoituksena on luoda edellytyksiä palvelujen säilymiselle ja kehittymiselle, toimivalle joukkoliikenteelle, liikkumistarpeen vähentämiselle sekä luonnonalueiden ja –varojen säästämiseksi.
ESKEH	Rakennetun ympäristön esteettömyyden kartoittamiseen kehitetty työmenetelmä. Kehitetty Invalidiliiton ESKEH-projektissa vuosina 2007–2009. Menetelmä on päivitetty vuoden 2018 aikana muuttuneen lainsäädännön myötä.

Lapsiasiamies	on kunnallinen asiamies, jonka tehtävänä on huolehtia lasten ja nuorten asioiden huomioon ottaminen kunnatasolla (Tampereen kaupunki 2018). Virka ei ole lakisääteinen.
Nuorisovaltuusto	Kuntalain 26 § mukaan kuntien on asetettava nuorisovaltuusto varmistamaan nuorten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien toteutuminen. Nuorisovaltuustot edustavat kunnan nuoria kunnallisessa päätöksenteossa. (Nuva ry 2019)
RakMK	Maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999, MRL) määritellään rakentamista koskevat yleiset edellytykset, olennaiset tekniset vaatimukset sekä rakentamisen lupamenettely ja viranomaisvalvonta. Rakentamismääräyskokoelman määräykset ovat perinteisesti koskeneet uuden rakennuksen rakentamista. Rakentamista koskevat asetukset uudistettiin vuoteen 2018 mennessä vuonna 2013 voimaan tulleen maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen (958/2012) mukaisesti.
Rotvalli	Tampereen seudulla käytetty ilmaisu jalkakäytävän reunakiveys, kanttikivi.
SuRaKu	Suunnittelu, Rakentaminen ja Kunnossapito -kortisto, jossa ohjeita erityisesti rakennetun ympäristön esteettömien ratkaisuiden toteuttamiselle.
Vammais- ja esteettömyysasiamies	Kunnalliset esteettömyysasiamiehet edistävät palveluiden ja rakennetun ympäristön esteettömyyttä ja saavutettavuutta. Vammaisasiamiehen tehtävänä on edistää vammaisten ja liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden edellytyksiä elää ja toimia muiden kanssa yhden-

vertaisena kaupunkilaisena. Tampereella on ensimmäisenä Suomessa yhdistetty edellä mainitut virat saman viranomaisen tehtäviksi vuonna 2017. Kumpikaan asiamiesvirka ei ole lakisääteinen ja tehtävien painotukset vaihtelevat paikkakuntaakohtaisesti. (Terveiden ja hyvinvoinninlaitos 2019)

Vanhusasiamies	toimii kaupungin vanhusneuvoston yhteistyökumppanina. Vanhusasiamiehen tehtäviin kuuluu edistää ja seurata ikäihmisten yhdenvertaisuuden, osallisuuden, tasa-arvon ja perusoikeuksien toteutumista sekä osallistua palvelujen kehittämiseen tiedottamalla päätöksentekijöille esille tulleista kehittämiskohtaista (Tampereen kaupunki 2018)
Vanhusneuvosto	Kuntalain 27 §:n mukaan kunnalla on oltava vanhusneuvosto. Neuvoston tehtävä on varmistaa ikääntyneen väestön osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet. Vanhusneuvoston tehtäväkenttä ulottuu kaikkiin niihin tehtäviin, joilla on merkitystä ikääntyneen väestön elinolosuhteiden ja palvelujen kannalta. (Kuntaliitto 2019)
Vammaisneuvosto	Vammaisneuvosto on kunnallinen yhteistyöfoorumi, joka koostuu vammaisyhdistysten, viranomaisten ja päätöksentekijöiden edustajista. Sen tehtävänä on vaikuttaa kaikilla kunnan hallinnonalueilla suunnitteluun, päätöksentekoon ja seurantaan. Neuvosto antaa lausuntoja ja kannanottoja sekä tekee aloitteita. Tavoitteena on varmistaa, että vammaisten henkilöiden oikeudet toteutuvat. (VANE 2019)
Vertaissuunnittelu	Vertaissuunnittelu on uudenlainen kansalaisten ja organisaatioiden aktivoimisen tapa. Tätä kautta saadut ide-

oinnit ja aineistot hyödynnetään suoraan alueen kehittämiseen. Vertaissuunnittelu kehittää suunnittelukulttuuria keskustelelevammaksi. (Kauppi-Niihama 2019)

1 JOHDANTO

Suomessa arvioidaan olevan liikkumis- ja toimintaesteisiä yli 10 % väestöstä. Euroopan Unionin jäsenmaissa eri tavoin vammaisia henkilöitä arvioitiin olevan 1990-luvun alkupuolella 36 – 48 miljoonaa ihmistä, joka on noin 11% alueen väestöstä. (Ruskovaara, Rissanen, Rasa, Seppälä & Laakso 2009, 7) Tämä on merkittävä määrä ihmisiä, joiden erityistarpeet tulisi huomioida itsenäisen toimimisen mahdollistamiseksi.

Eliniän arvioitu pidentyminen, entistä pidempi asuminen omassa kodissa sekä ikääntyvien osuuden kasvu tulevina vuosina aiheuttaa entistä enemmän vaatimuksia ja ratkaisuja ympäristön esteettömyyteen ja sen rakentamiseen. Vuoteen 2030 mennessä suomen väestöstä on yli 65 -vuotiaita neljännes väestöstä (Tilastokeskus 2018). Esteettömyys ei ole kuitenkaan tarkoitettu vain palvelemaan ikääntyvää väestöä; jokainen meistä joutuu jossain elämänsä vaiheessa koskeuksiin esteettömyyden kanssa. Esteellinen ympäristö aiheuttaa ihan jokaiselle harmia lyhyinä ja pieninä lapsina; ikävän loukkaantumisen aiheuttaman vamman vuoksi; vanhemmuuden myötä lastenvaunujen kanssa tai iän tuomien vaivojen vuoksi.

Opinnäytetyön kautta on haluttu tarkastella ja parantaa kaupungin esteettömyyttä. Aihe on jäsentynyt vuosittain järjestettävän Esteetön kaupunki -kilpailun ympärille. Tavoitteena työssä on tutkia Tampereen kaupungin mahdollisuuksia palvella käyttäjiä esteettömänä kaupunkina mahdollisimman monipuolisesti ja innovatiivisesti. Aihetta on pyritty tarkastelemaan niin tamperelaisten kuin kaupungissa vierailevien erilaisin rajoittein kulkevien ihmisten tarpeiden näkökulmasta. Pohdinnan pohjana onkin käyttäjälähtöinen lähestyminen esteettömyysaiheeseen. Erityistä huomiota haluttiin kiinnittää palveluiden saavutettavuuteen sekä sujuvaan liikkumiseen. Esteetön kaupunki -kilpailun aiempien voittajien ominaisuuksista on pyritty nostamaan esiin sellaisia vaihtoehtoja ja sovelluksia, joiden avulla Tampere voisi kehittää tilojensa, ympäristönsä ja palveluidensa esteettömyyttään.

1.1 Esteetön kaupunki -kilpailu

Euroopan komissio on jo kahdeksan vuoden ajan järjestänyt esteetön kaupunki -kilpailun. Kilpailu on osa Euroopan unionin tavoitteista edistää vammaisten yhtäläisiä mahdollisuuksia sekä esteettömien elinympäristöjen aikaansaamista. Tarkoituksena on parantaa väestön elämänlaatua ja varmistaa, että kaikilla iästä, liikkuvuudesta tai kyvyistä riippumatta olisi yhtäläiset mahdollisuudet käyttää perusoikeuksia tai hyödyntää kaupungin palveluita. (Access City Award 2019.)

Vuosittain pidettävässä kilpailussa palkitaan kaupunkia, joiden pyrkimys on parantaa tasa-arvoista elämää kehittämällä esteettömyyttä. Tähdätään siihen, että kaikki ihmiset voivat asua, liikkua ja käyttää palveluita ilman ongelmia. Esteetön kaupunki -kilpailu 2018 julkaisussa kuvaillaan esteetöntä kaupunkia seuraavasti:

- *mennä bussilla tai metrolla töihin.*
- *ostaa lippuautomaatista matkalipun.*
- *kulkea kaduilla ja mennä sisään julkisiin rakennuksiin.*
- *saada tietoa, jota he ymmärtävät.*

Tämä on tärkeää kaikille ihmisille ja erityisesti vammaisille ja vanhuksille. Usein näissä asioissa on heille esteitä. Jos asiat eivät ole esteettömiä, he eivät voi osallistua yhteisön toimintaan, kuten kaikki muut ihmiset. He jäävät ulkopuolelle. (Access City Award 2018, 6)



Kuva 1 Itsenäinen liikkuminen on olennainen osa esteetöntä elämää. (Access City Award 2015)

Esteetön kaupunkirakenne ei ole pelkästään vammaisen väestön huomioimista vaan sujuvan liikkumisen mahdollistamista kaikille. Väestön keskittyessä kaupunkialueille, korostuu näiden esteettömyyden tarve. Liikkumisen sekä palveluiden saavutettavuuteen on kaupunkien tiivistyessä ja ikääntyvän väestön määrän kasvaessa kiinnitettävä entistä tarkemmin huomiota.

1.2 Taipuuko vanha kaupunkirakenne esteettömäksi

Keskusta-alue ei välttämättä ole ideaali esteetöntä ympäristöä ajateltaessa. Tiheä kaupunkirakenne tekee varsinkin vanhoista suurista kaupungeista sokkeloisia ja kapeakatuisia. Kaupungit ovat syntyneet ajan saatossa liikenteen solmu-kohtiin, vesistöjen lähelle ja korkeille paikoille, joita on ollut helppo puolustaa. Nykyinen kaupunkirakenne Tampereella on peruja teollisen vallankumouksen ajoilta, jolloin kaupunkirakenne kasvoi tiiviisti syntyneiden työpaikkojen ympärille.

Väestön tiheä keskittyminen kaupunkikeskuksiin ja kaiken kattava kiire värittää nykyistä katukuvaa, mikä tekee kaupungissa liikkumisen monille väestöryhmille epämiellyttäväksi. Kaupungit ovat palveluiden ja kaupallisen toiminnan keskittymiä; kaupunki on täytynyt toimistotiloista, palveluiden ja liiketoiminnan rakentamisesta sekä asunnoista laajentuen ja tiivistyen. Ajan saatossa kapeat kadut on otettu moottoriajoneuvojen käyttöön ja supistuneet käytöltään entisestään. Samalla väylällä kulkee parhaimmillaan kevyenliikenteen väylä, ajoneuvoliikenne ja raideliikenne. Toimintojen ja liikkumismuotojen sekoittuminen lisää entisestään epävarmuuden tunnetta liikkumisessa.

Suosittu rakennusmateriaali varsinkin vanhoissa kaupungeissa on ollut kivi sen kestävyys vuoksi. Kadut ovat kivettyjä ja muhkuraisia; rakennukset tiheitä nauhoja ja näkyvyys yleensä rajoitettua; nykyiset metropolit on häikäisty valomainoksilla ja tavallisen autoliikenteen seassa kulkee julkinen liikenne tiukkoine aikatauluineen. Kaupunkien toteuttamisessa esteettömäksi on siis erilaisia haasteita ja vaatii monen eri tahon ja vaikuttajan panostusta, jotta kaupungit kasvaessaan myös muuttuisivat jokaiselle vaivattomaksi paikaksi asua ja liikkua.

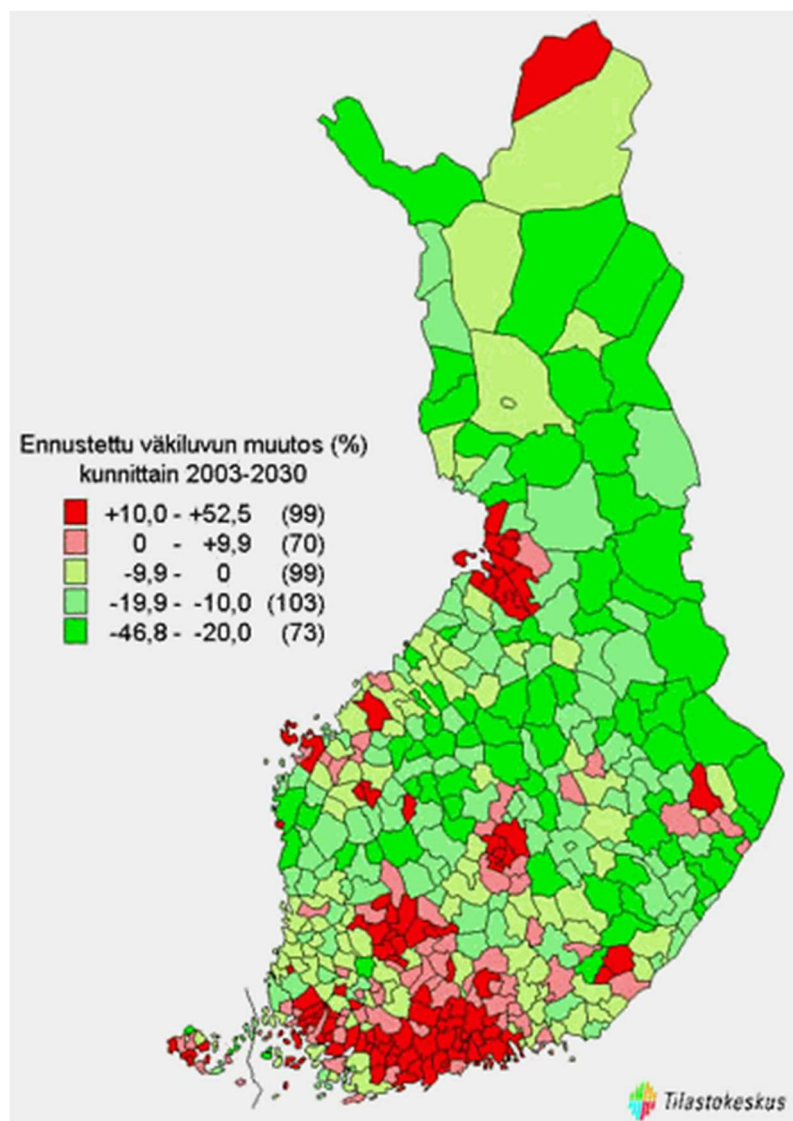


Kuva 2 Esimerkkikuva kaupunkiympäristön valosaasteesta New Yorkin Times Squarella (University of Connecticut. 2016).

Kaupungeissa sijaitsee terveydenhuollon, kulttuurin ja koulutuksen toimintoja kaiken kaupallisen palvelun rinnalla. Kaupungit ovat siis keskittymiä, missä on tarjolla meille jokaiselle jotakin elintärkeää ja jokaisen meistä on siellä joskus vieraillava ja siksi jokaisen tulisi sinne myös vaivattomasti päästä ja kyetä liikkumaan siellä sujuvasti ja itsenäisesti. Kaupunkiympäristö tulisi olla viihtyisä ja monipuolinen ja monen käyttäjäryhmän saavutettavissa. Tavoitteena tulevaisuudessa on kaupunkiympäristön saattaminen mahdollisimman esteettömäksi. Jokainen vanha ja niin uusikin kaupunki uusiutuu ja ympäristöä muokataan kaupunkirakenteen tiivistyessä ja vanhaa korjattaessa. Samalla kuin rakennettuympäristö muokkaantuu, tulisi pitkäjänteisten suunnitelmissa huomioida myös perusparannukset ja esteetön ympäristö.

1.3 Millainen on esteetön Tampere

Tampere on yksi maamme suurista kasvukeskuksista ja vuoteen 2030 mennessä on ennustettu, että Tampereen väestö ylittää 250 000 asukkaan rajapyykin. Kasvavaan kaupunkiin rakennetaan koko ajan uutta ja vanhaa rakennuskantaa muunnetaan uuteen käyttöön. Kaupungin tiivistyminen ja väkimäärän kasvaminen teettää työtä myös esteettömän ympäristön toteuttamisessa.



Kuva 3 Ennustettu väkiluvun muutos kunnittain 2003-2030 (Tilastokeskus 2004).

Vanhan kaupunkirakenteen muokkaaminen esteettömäksi on samalla tavalla haasteellista kuin vanhan rakennuksen saattaminen esteettömäksi verrattuna uudisrakennukseen. Uusilla rakennettavilla asuinalueilla, jossa esteettömyys pystytään huomioimaan jo varhaisessa vaiheessa osana suunnittelua, ohjaavat maankäytön suunnittelun ohjeistukset ja vaatimukset rakentamista kohti

esteettömyyttä. Monissa kaupungeissa haasteena ovat pinnanmuotojen vaihtelevuuden lisäksi tiivis kaupunkirakenne: kapeat kivetyt kadut, tasoerot, historialliset suojellut rakennukset. Kaiken tämän säilyttäminen vaatii luovuutta, resursseja ja ennen kaikkea strategisen suunnitelman puhalttaa yhteen hileen ja saattaa kaupunki saavutettavaksi ja kaikkia palvelevaksi.

Tampereen kaupungin vammaisneuvosto on tehnyt päätöksen vuonna 2018 tavoitella Access City Award palkintoa keskusta alueen suurten muutostöiden valmistuessa 2021. Tampereella on tehty esteettömyyskartoitus 2006 ja aikaisempi esteettömyysohjelma on jo laittanut alulle esteettömyyden huomioon niin uudisrakentamisessa, liikenteessä kuin saneerauskohteissakin. Kaupunkiympäristöä on työstyetty esteettömämmäksi määrätietoisesti ja pitkäjänteisesti useamman vuoden ajan.

Suomen väestörakenne on muuttumassa nopeasti ja tämä heijastuu myös Tampereen asukasjakaumassa. Jälleenrakennuskaudella syntyneiden suurten ikäluokkien ikääntyminen yhdessä laskevan syntyvyyden kanssa nostaa erityisesti ikääntyvän väestön osuutta väestörakenteesta. Ympäristöministeriön tekemän ikääntyneiden asumisen kehittämisohjelman toteuttamissuunnitelman mukaan ikääntyvän väestön tarpeet, yhteisöllisyys, toimiva arki ja palvelujen saavutettavuus on siksi otettava nykyistä paremmin huomioon asumisessa, yhdyskuntasuunnittelussa ja elinympäristöjen kehittämisessä. Ikääntymisen aiheuttamat muutokset ihmisen fyysisessä, sosiaalisessa ja kognitiivisessa toimintakyvyssä edellyttävät kaupunkirakenteiden ja asuinympäristön muokkaamista helposti saavutettaviksi. (Ympäristöministeriö 2016.)

Uusi joukkoliikenne muoto, raitiovaunu, on vaatinut olevan katu ympäristön täydellistä uudistamista, mikä mahdollistaa myös esteettömyyden parantamista liikumisen osalta keskusta-alueella. Tavoitteena on ennen Esteetön kaupunki –kilpailuun osallistumista, seuraavien kahden vuoden aikana tehdä määrätietoisesti töitä ja kerätään hyviä käytäntöjä palkinnon tavoittelemiseksi vuonna 2021 (Vammaisneuvosto 2018).

Euroopan parlamentin vuonna 2016 hyväksymän saavutettavuusdirektiivin tarkoituksena on varmistaa verkkopalveluiden saatavuus ja käytettävyys valtion kaikissa kunnissa sekä kansalaisten käytettävissä. Verkkopalveluiden laatua, luotavuutta ja ymmärrettävyyttä on kehitettävä, niin että kaikilla on mahdollisuus niiden käyttöön. Direktiivin vaatimukset vaadittiin vietäväksi EU:n jäsenmaiden kansalliseen lainsäädäntöön 2018 syyskuuhun mennessä. Uusien verkkopalveluiden pitää noudattaa vaatimuksia 23.9.2019 alkaen. (Poutapilvi 2019.)

2 Työskentelytavat ja prosessi

2.1 Tiedonkeruu

Aiheeseen tutustuminen on aloitettu perehtymällä aiempien vuosien Esteetön kaupunki -kilpailussa palkittujen kaupunkien toimintamalleihin ja käytäntöihin. Lisäksi on selvitetty Tampereen linjauksia toimenpiteistä, joilla kaupunki pyrkii parantamaan esteettömyyden tilannetta. Tampereella tehtyjä toimia ja suunnitelmia on verrattu Helsingin kaupungin esteettömyysohjelmaan. Helsinki sijoittui esteetön kaupunki -kilpailussa vuonna 2015 toiselle sijalle ja arvosteluperusteluissa nostettiin vahvasti esiin kaupungin tekemä pitkäjänteinen ja suunnitelmallinen työ esteettömyyden parantamiseksi. (Access City Award 2019.)

Tampereella esteettömyysasioita koordinoi kaupungin vammais- ja esteettömyysasiamies Hanna Karojärvi, joka on nähty opinnäytetyön aiheen kannalta keskeisessä asemassa. Vammais- ja esteettömyysasiamiehen tehtävänä on edistää toimintaesteisten henkilöiden yhdenvertaisia mahdollisuuksia kaupunkilaisina. Palveluiden esteettömyyden sekä rakennetun ympäristön saavutettavuuden edistäminen kuuluu myös hänen toimenkuvaansa.

Suomen rakentamisen lainsäädäntöä ja ohjeistusta on uudistettu ja selkeytetty vuoden 2018 aikana. Tässä työssä ei käsitellä yksityiskohtaisesti säädöksiä, mutta nostetaan esiin perusperiaatteita, joilla velvoitetaan huomioimaan rakennetun ympäristön soveltuvuus kaikille.

2.2 Haastattelut

Saadakseen käsityksen Tampereen kaupungin tämän hetkisestä tilanteesta ja meneillään olevista toimenpiteistä työtä vasten on haastateltu vammais- ja esteettömyysasiamies Hanna Karojärveä.

Työhön on saatu pohjustusta myös haastatteleamalla Amu Urhosta, joka toimii Tampereella aktiivisesti mukana kunnallispolitiikassa pyrkien vaikuttamaan esteettömyyden parantamiseen terveyttä ja toimintakykyä edistävien palvelujen lautakunnan jäsenenä. Tämän lisäksi Urhonen on toiminut Kynnys ry:n nuorisosihteerinä sekä myöhemmin järjestön puheenjohtajana. Omakohtaista kokemusta

Urhosella on ympäristön esteettömyyden haasteista kertynyt syntymästään saakka, sillä hän liikkuu pyörätuolilla CP-vamman vuoksi.

Sähköpostitse on myös lähestytty lasten ja nuorten asioista vastaavaa lapsiasiamiestä sekä vanhusten asioista vastaavaa vanhusasiamiestä, jotta näiden väestöryhmien erityistarpeet on saatu huomioitua osana työtä. Lisäksi asianomaisia on kuultu Esteetön kaupunki -kilpailua ajatellen, minkälaiset toimintamallit ja onnistumiset he kokevat olevan Tampereen vahvuuksia tasavertaisen osallistumisen ja elämisen luomiseksi.

2.3 Eteneminen

Opinnäytetyön sisältö on muovautunut pitkälti työn edetessä. Vaikka esteettömyys on esiintynyt aina vain vahvemmin rakennetun ympäristön perustason vaatimuksissa, on huomio tasa-arvoisen ympäristön rakentamiseen vahvistunut vasta viime vuosikymmenenä huomattavasti. Esteettömyys toteutunee hankkeissa vielä vaihtelevasti, mutta tietoa esteettömyyden vaatimuksista ja sen toteutuksesta löytyy runsaasti jo kirjallisuudesta, internetistä sekä erilaisina kortistoina ja ohjeistuksina. Pelkkä tiedonkeruu ja lähdeaineiston kasaaminen on vienyt työssä paljon aikaa ja sen jäsentäminen olisi ollut todella haasteellista ilman tehtyjä haastatteluita. Haastatteluiden myötä moni ajatus sisällöstä muuttui ja sen myötä myös työn rakenne ja käsiteltävät otsikot saivat uuden järjestyksen. Paljon huomionarvoisia asioita on jouduttu rajaamaan myös opinnäytetyön ulkopuolelle.

3 Esteetön kaupunki –kilpailussa aiemmin menestyneet kohteet

Tampere pyrkii kohti esteetöntä kaupunkia ja ehkä kannustimena pyrkii osallistumaan Esteetön kaupunki – kilpailuun vuonna 2021. Perusteluna ajankohdalle haastattelemamme Tampereen vammais- ja esteettömyysasiamies Hanna Karojärvi (2019) mainitsi ainakin kahden pohjoismaisellakin mittakaavalla suuren hankkeen valmistuvan sopivasti vuoteen 2021 mennessä: esteettömän raitiotiehankkeen ja tapahtumakeskus Kansi Areenahankkeen. Siihen mitä muuta voimme kilpailuun tarjota ja mitä Tampereella on jo tarjota, voimme hakea inspiraatiota aikaisemmin Esteetön kaupunki – kilpailun voittaneista kaupungeista.

Kilpailuun on vuodesta 2010 osallistunut jo yli 250 kaupunkia. Kilpailu on avoin kaikille Euroopan kaupungeille, jotka haluavat helpottaa kaikkien asukkaidensa elämää, asumista ja toimintaympäristössä liikkumista. Kilpailun avulla kaupungit tarjoavat innovatiivisia ratkaisuja ja toimintamalleja päättäjille, joiden avulla EU:n kaupungeista tulisi parempia paikkoja asua ja toimia kasvavalle vammais- ja vanhusväestölle. Kilpailuun osallistuneet kaupungit toimivat samalla esimerkkinä ja malleina muillekin kaupungeille. Pyritään tuomaan esille innovatiivista ajattelua ja käytännön ratkaisuja esteettömyyden toteuttamiseksi. (Access City Award 2019.)

Kaiken esteettömyyden parantamisen lähtökohtana kohti esteetöntä kaupunkia on poliittinen sitoutuminen asetettujen vähimmäisvaatimusten toteutumiseen. Suomessa mm. on esteettömyyden toteutumisesta uudisrakentamisessa säädetty laissa, mutta säädökset ovat minimivaatimuksia, mutta niistä usein tulee maksimaalinen suoritus. Kaupungin oma sitoutuminen on kuitenkin kaiken toteutuvan ja alulle laitettavan pohja ja esimerkillinen kantava voima.

Kilpailussa otetaan huomioon seuraavilla alueilla tehdyt suunnittelutoimet:

- rakennettu ympäristö ja julkiset alueet
- liikenne ja siihen liittyvä infrastruktuuri
- tieto ja viestintä, mukaan lukien tieto- ja viestintäteknologiat
- julkiset tilat ja palvelut

Jokaista näistä osa-alueista arvioidaan erikseen viiden kriteerin kautta. Tuomari arvioi toimien laajuutta sekä kaupungin sitoutumisen tasoa, tehtyjen toimenpiteiden vaikutusta, tulosten laatua ja kestävyyttä sekä vammaisten ja asiaan liittyvien osapuolien osallistumista. (Access City Award 2017.)

Tiedon ajankohtaisuuden, soveltuvuuden ja löytämisen helppouden vuoksi olemme rajanneet tässä opinnäytetyössä tarkasteltavat Esteetön kaupunki – kilpailun voittaneet kilpailuohjelmat viimeiseen neljään vuoteen. Vuosien 2015 – 2018 kilpailun voittaneet ja kunniainnoin saaneet esteettömyysohjelmat ovat helposti saatavilla ja voittaneiden kohteiden arvioinneissa painotettujen osa-alueiden ajankohtaisuus sekä tekninen soveltuvuus on vielä vertailukelpoista.

3.1 Esteetön kaupunki 2015

Tarkastelimme tarkemmin vuoden 2015 voittajista ensimmäisen sijan saanutta Boråsia sekä toiseksi tullutta Helsinkiä. Kolmanneksi kisassa sijoittui Slovenian Ljubljana ja erityisainnoin saivat Luxemburg, Budapest ja Espanjan Logroño sekä Teneriffalla sijaitseva Arona, joka on noussut merkittäväksi vammaisten turistien matkakohteeksi hyvän esteettömyytensä ansioista. (Access City Award 2015.)

3.1.1 Voittaja, Borås (Ruotsi)

Vuoden 2015 voittaja oli Boråsin kaupunki Ruotsissa. Voittoon kaupungin kilpailussa siivitti pitkäaikainen sitoutuminen ”Kaikkien saavutettavissa oleva Borås” -hankkeeseen. Tulosten kestävyys on varmistettu tiiviillä yhteistyöllä kaupungin toimijoiden sekä vammaisten neuvottelukuntien välillä. (Access City Award 2015, 4-6.)

Kaupunki on myös linjannut, että rakennutun ympäristön osalta noudatetaan normeja, jotka ylittävät lainsäädännön vaatimustason. Yksityisiä yrityksiä rohkaistaan parantamaan esteettömyyttä esteettömyyskilpailun kautta. Lisäksi kaikki kaupungin esteettömyyden täyttävät rakennukset on kirjattu omaan erikseen perustettuun tietokantaan. Listalla on lueteltuna esteettömyysvaatimukset täyttävät julkiset rakennukset, mutta myös kauppoja, ravintoloita sekä yksityisiä palveluita

tarjoavat toimijat, joiden tilat on tarkastettu sekä luokiteltu. Esteettömistä koh- teista ollaan tehty tietokanta, joka on saatavilla kuunneltavana versiona sekä helppolukuisena tekstiversiona. (Access City Award 2015, 4-6.)

Borås:ssa tuetaan vammaisten sekä iäkkäiden asukkaiden asuntojen esteettö- myyden parantamistöitä, jotta heillä olisi tasavertaiset mahdollisuudet elää itse- näisesti omassa kodissa. Myös hyvinvoinnin ja harrastamisen tasapuoliseen saa- vutettavuuteen on panostettu. Kaupungissa löytyy esteettömiä kuntosaleja, luis- tinratoja, leikkikenttiä sekä useita luontopolkuja. Vammaisille ja ikääntyville ilmai- nen julkinen liikenne mahdollistaa erilaisten palveluiden ja toimintojen käyttämi- sen. Sekä bussit että pysäkit on suunniteltu esteettömiksi. (Access City Award 2015, 4-6.)



Kuva 4 Borås on 1990-luvulta asti kehittänyt kaupunkia esteettömäksi lisäten myös luonnossa liikkumisen mahdollisuuksia liikkumisrajoitteisille (Access City Award 2015, 6).

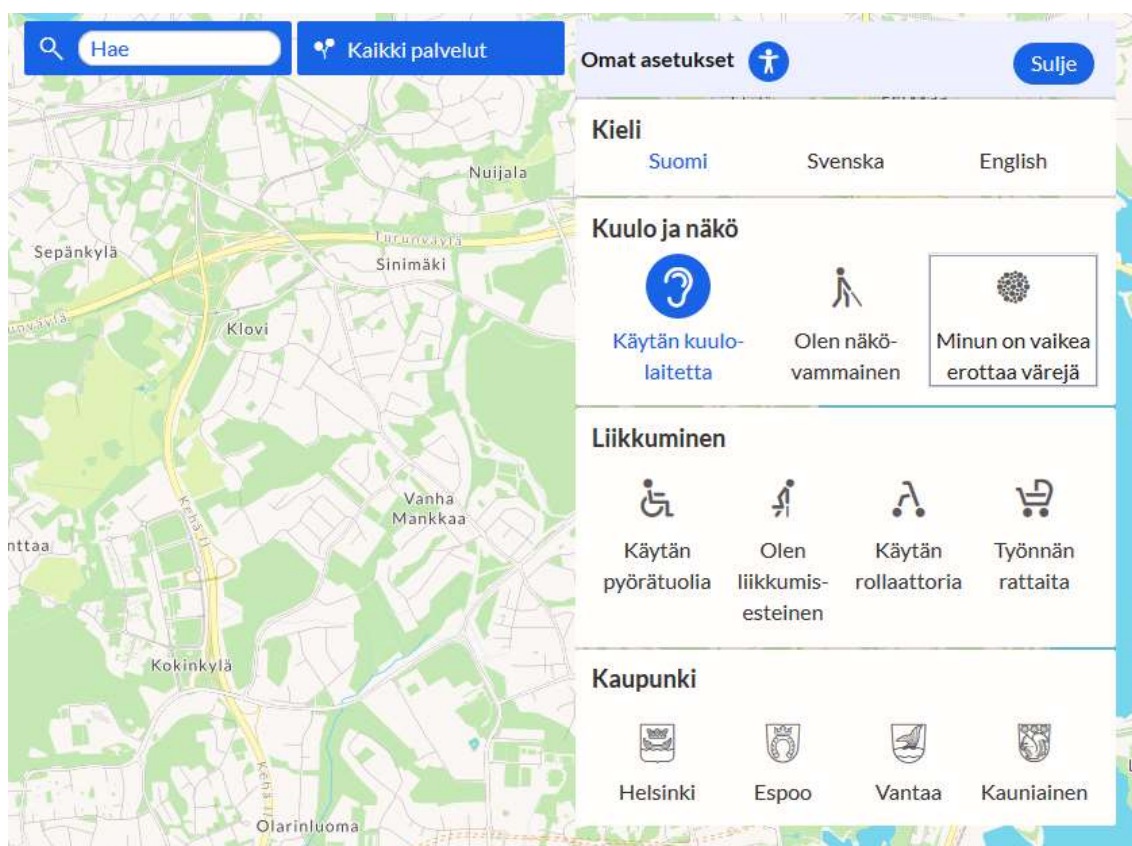
Esteettömyyttä kehitetään esteettömyysstrategin johdolla. Tämä työskentelee kaupungin esteettömyysneuvojan, kunnan vammaisten neuvottelukunnan ja ikäihmisiä edustavien organisaatioiden kanssa tiiviissä yhteistyössä esteettömyyden saavuttamiseksi. Kun kaupunki laatii esteettömyyteen liittyvää toimintasuunnitelmaa, tarjoaa yhteistyöhön perustuva toimintamalli kattavan informaation suunnitelmien pohjaksi ja auttaa määrittelemään toimenpiteiden priorisointia. (Access City Award 2015, 4-6.)

3.1.2 Toinen palkinto, Helsinki (Suomi)

Toinen palkinto vuonna 2015 kilpailussa annettiin Helsingille. Helsinki on Tampereen kannalta mielenkiintoinen tarkastelukohde, sillä ilmastolliset olosuhteet ovat pohjoisen sijainnin puolesta hyvin samankaltaiset. Etenkin talvikunnossapito haastaa molemmissa kaupungeissa esteettömyyden ylläpitoa. Yhteneväisyyttä tukee myös sama noudatettava lainsäädäntö sekä rakentamisen ohjeet.

Kilpailulautakunta nostaa Helsingin menestymistekijäksi usean vuoden pitkäjänteisen kehitystyön esteettömyyden hyväksi. Erityisen vaikuttavana pidettiin kaupungin systemaattista lähestymistapaa suunnitteluun ja toteutukseen esteettömyyden luomiseksi. Kaupungissa on laadittu esteettömyyssuunnitelma jo vuonna 2005, jonka pohjana on käytetty muiden suomalaisten kaupunkien kanssa yhteistyössä valmistuneita SuRaKu-ohjekortteja. Myös esteettömyyden kartoituksen työkaluja on kehitetty määrätietoisesti, jotta saadaan määriteltä tarvittavat toimenpiteet esteettömyyden toteuttamiselle sekä arvioitua toimenpiteiden tärkeysjärjestys. (Access City Award 2015, 7-9.)

Kaupungin katu-, viher- ja puistoalueille on määritetty vaadittava esteettömyyden taso, riippuen niiden sijainnista kaupunkirakenteessa. Korkeampien vaatimusten keskustavyöhykkeellä tarkasteluun kuuluu lisäksi julkisen liikenteen esteettömyys. Perustason esteettömyys koskee kaikkia muita kaupungin alueita. Perustason alueella noudatetaan hyviä käytäntöjä rakennetun ympäristön ratkaisuisissa, mutta esimerkiksi katujen lämmitys tai näkövammaisten opaslaatat kuuluvat vain korkeampien vaatimusten alueille. Julkinen liikenne kaupungissa on saatu suurelta osin esteettömäksi; metro on täysin esteetön ja bussit 99-prosenttisesti, junien ja raitiovaunujen esteettömyyttä oltiin kilpailun ajankohtana parantamassa. (Access City Award 2015, 7-9.)



Kuva 5 Kuvakaappaus Helsingin kaupungin palvelukartasta, jossa käyttäjä voi muokata karttanäkymää omien tarpeidensa huomioimiseksi (Helsingin kaupungin palvelukartta 2019)

Helsingin kaupungin kotisivut täyttävät esteettömyysvaatimukset. Sivustolta löytyy kaupunkialueen palvelukartta, jonka näkymä on muokattavissa käyttäjälle soveltuvaksi. Palvelukartan kautta on saatavilla tietoa kaupungin palveluiden sekä toimistoiden esteettömyydestä. Karttapalvelun kautta myös pyydetään antamaan palautetta esteettömyyden kehittämiseksi kaupungissa. Palautteen lisäksi Helsinki on kehittänyt myös esteettömyyden kartoituksen työkaluja, jotta saadaan tarpeellista tietoa tarvittavista toimista. (Access City Award 2015, 7-9.)

3.2 Esteetön kaupunki 2016

2016 vuoden kilpailussa otettiin arvosteluissa käyttöön kaksi uutta kategoriaa. Toinen näistä oli "Älykäs kaupunki". Palveluiden ja tiedon siirtyminen enenevässä määrin sähköiseen muotoon internettiin sekä sovelluksiksi älypuhelimiin on lisännyt tarvetta kehittää tiedon saatavuuden helppoutta näkö- ja kuulovammaisille sekä ikääntyvälle väestölle. Älykäs kaupunki -erityismaininta annettiin kaupungille, joka on panostanut teknologian käyttöön ikääntyneiden ja vammaisten henkilöiden elämän parantamisessa. Toinen uusi erityismaininta Esteetön kaupunki

-kilpailussa palkitsee vammaisten työnsaannin mahdollisuuksien parantamisesta. Kategoriassa arvioidaan kaupungin toimet, joilla parannetaan työmahdollisuuksista tiedottamista sekä vammaisten henkilöiden töihin pääsemistä.

Tarkemmin perehdyimme vuoden 2016 voittajista ensimmäiselle sijalle nousseen Milanoon (Italia), toiseksi tulleeseen Wiesbadeniin (Saksa) sekä kolmannelle sijalle yltäneeseen Toulouseen (Ranska), joka sai myös Älykäs kaupunki -erityismaininnan sijoittumisensa lisäksi. Lisäksi tutustuimme erityismaininnan sitoutumisesta työympäristön parantamiseen saaneeseen Vaasan kaupunkiin.

3.2.1 Voittaja, Milano (Italia)

Voittajaksi kilpailussa julistettiin vuonna 2016 Milano. Yli 1,50 miljoonan asukkaan kaupungissa kapeat mukulakivikadut ovat edelleen osa kaupungin rakennettua kulttuuriympäristöä kertoen sen pitkästä historiasta. Kaupunki on Italian rautateiden tärkein solmukohta, jonka kautta kulkee runsaasti liikennettä. Liikenneverkon esteettömyyden parantamiseen on panostettu ja kaupungin julkista liikennöintiä hallitseva yhtiö käyttää ”Full Handicap Compliance”-indeksiä mittaamaan reittien sekä kulkuvälineiden esteettömyyttä. Liikenneverkossa ei ole panostettu pelkästään käytön esteettömyyteen vaan myös tiedon saamisen selkeyteen ja helppouteen. Reitistön esteettömyydestä on kattavasti tietoa niin asemien kuin pysäkkienkin kohdalta, näin käyttäjä voi itse suunnitella ja arvioida itselleen sopivan reitin. (Access City Award 2016, 4-7.)

Milano on panostanut myös kaupungin verkkosivustoihin, jotka ovat kansainvälisten esteettömyyttä koskevien ohjeistusten mukaiset. Sivustolta on saatavilla yksityiskohtaisesti tietoa julkisen liikenteen lisäksi myös jalankulkureiteistä tai esteettömistä matkailureiteistä. Sivustolla esiteellään myös alueen kiinnostavia kohteita ja muistomerkkejä. (Access City Award 2016, 4-7.)

Johtavana tavoitteena Milanolla on kehittää yhtenäistä strategiaa ”kaupunki kaikkia varten” -ajatuksen toteutumiseksi. Pohjaa kilpailulle on alettu rakentamaan jo viisi vuotta ennen voittoa, kun kaupunki sitoutui julkisissa töissä nostamaan ensisijaiseksi aihealueeksi esteiden poistamisen. Suunnitelmia kehitetään yhdessä vammaisten sidosryhmien kanssa ja yhteistyön seurauksena kaupungissa perustettiin vammaisfoorumi. Tämä auttaa vammaisasioiden parantamiseksi tarpeelli-

sien toimenpiteiden määrittämisessä. Kaikki toimenpiteitä vaativat kohteet kartoitetaan, jonka jälkeen määritetään tarvittavat toimenpiteet ja vastuuhenkilöt. Kartoituksen yhteydessä toteutetaan myös tarveanalyysijä eri käyttäjäryhmille, jotta toimenpiteet voidaan suunnitella palvelemaan mahdollisimman kattavasti eri käyttäjäryhmiä. Toimenpiteiden vaikutusta myös arvioidaan, jotta voidaan varmistua muutosten onnistumisesta. (Access City Award 2016, 4-7.)



Kuva 6 Historiallisissa kohteista on toteutettu opasteita myös sokeille. Kohokuvioitu kartta on sijoitettu paneelin keskiosaan. Opasteista löytyy myös QR-koodi, jonka kautta on mahdollista katsoa viittomakielinen opastusvideo. (Accessible Milan 2019).

Vuonna 2014 esteiden poistamiseen otettiin käyttöön erilliset suunnitteluohjeet, joiden avulla voidaan suunnitella sekä valvoa eri esteettömyyden osa-alueiden toteutumista kaupungissa. Milanon esteettömyys ei rajoitu pelkästään liikuntarajoitteiden poistamiseen vaan huomiota kiinnitetään tämän lisäksi muun muassa turvallisuuden kokemiseen sekä vammaisten ihmisten sosiaaliseen integraatioon. Erityinen "ProgettaMi"-palvelu on kehitetty tukemaan vammaisten itsenäistä asumista sekä työskentelyn mahdollisuuksia. Koulutuksen sekä tukipalveluiden kautta autetaan vammaisia henkilöitä pääsemään työelämään kiinni. (Access City Award 2016, 4-7.)

3.2.2 Toinen sija, Wiesbaden (Saksa)

Wiesbadenia kuvataan huomattavaksi kongressikeskukseksi, jossa on säilynyt runsaasti historiallisia rakennuksia 1800-luvulta alkaneen taipaleensa ajalta. Kaupungissa on panostettu erityisesti siihen, että kaikki sen julkiset rakennukset

ovat esteettömiä, niissä oleviin tilaisuuksiin on esteetön pääsy vammoista riippumatta. Rakennusten esteettömyydestä on saatavilla yksityiskohtaisia tietoja kaupungin verkkosivustolla ja esteettömät rakennukset saavat kaupungilta sertifikaatin. Yksityissijoittajille ja rakentajille tarjotaan suunnitteluohjeita esteettömyyden huomioimiseen. (Access City Award 2016, 8-11.)

Erityistä huomiota on kiinnitetty myös siihen, että kaikilla on esteetön pääsy kaupungin keskustaan sekä puistoihin tai leikkialueille. Uudet liikennevaloristeykset varustetaan äänisignaalein ja huomioidaan koho-opastein sekä madalletuin reunakivin esteettömyyden erilaiset tarpeet. Julkisen liikenteen kaikki linja-autot ovat matalalattiallisia. Esteettömyyttä on huomioitu niissä myös värikontrastein sekä näkyvin ja kuuluvuin pysäkki-ilmoituksin. Keskusta-alueen pysäkit on muutettu esteettömiksi ja muualla kaupungin alueella muutostyö on käynnissä. Yksityisautolla liikkuvat on huomioitu erillisellä sovelluksella, joka ohjaa GPS:n avulla kaupungin LE-pysäköintipaikoille. (Access City Award 2016, 8-11.)



Kuva 7 Wiesbadenin esteettömiksi sertifioitua kohteita tunnistaa erityisestä tarrasta, jossa on myös tunnustelu "Me tulemme mukaan" (Access City Award 2016, 8-11).

Kaupunki on yhdessä vammaisjärjestöiden kanssa työstänyt toimintasuunnitelman, joka perustuu YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksiin. Toimivan viestinnän katsotaan olevan avainasemassa, jotta myös vammaiset voivat osallistua aktiivisesti kaupungin tapahtumiin ja elämään. Informaatiota on saatavilla verkkosivuston, sovelluksen sekä painetun kaupunkikartan muodossa. Wiesbaden on huomionnut myös ikärakenteensa kehityksen ja panostanut ikääntyvien itsenäisen elämisen tukevien neuvontapalveluiden selkeyteen. (Access City Award 2016, 8-11.)

Vammaisten ihmisten näkökulma ollaan huomioitu julkisten alueiden suunnittelussa. Lisäksi käyttöön oltiin kilpailuvuonna ottamassa vierailuohjelma, jossa yhdessä vammaisten henkilöiden kanssa tehdään käyntejä kaupungin eri osiin ongelmien havaitsemiseksi ja muutostoimenpiteiden määrittämiseksi. Vuosittain sovitetaan myös sosiaali- ja terveysasioiden toimikunnan puolesta toteutettavista esteettömyyden parantamistoimista ja valvotaan näiden toteuttamista. Vammaisilla henkilöillä on edustus poliittisissa toimikunnissa ja kaikissa kaupunginvaltuuston tekemissä päätöksissä on jo vuodesta 2011 pitänyt ottaa huomioon väestön ikääntymisen vaikutukset ja kasvava esteettömän ympäristön tarve. (Access City Award 2016, 8-11.)

3.2.3 Kolmas sija, Toulouse (Ranska)

Kaupunki sai sijoittumisensa lisäksi myös Älykkään kaupungin erityismaininta Esteetön kaupunki -kilpailussa. Älykäs kaupunki heijastelee alueen tekniikan huippuosaamista Euroopan avaruusteollisuuskeskuksena. (Access City Award 2016, 12-17.)

Kaupungin arvosteluperusteissa nostettiin vahvasti esille joukkoliikenteen hyvä esteettömyyden taso. Jo vuoden 2014 loppupuolelta saakka keskeinen osa Toulousen joukkoliikenneverkosta on ollut esteetöntä. Sekä metro, raitiovaunu, että bussit ovat fyysiseltä käytettävyydeltään muutettu liikuntaesteisille soveltuviksi. Pysäkkitiedotukset tulevat näkyvässä sekä kuuluvassa muodossa ja pysäkki-infra on esteetöntä. Erityishuomiota on kiinnitetty myös poikkeusolosuhteiden esteettömyyden varmistamiseen niin, että vammaisten matkustajien tarpeet tyydytetään silloinkin, kun linjoilla tai palveluissa on häiriöitä. (Access City Award 2016, 12-17.)

Itsenäisen liikkumisen helpottamiseksi kaupunki on panostanut tietotekniikan sovelluksiin. Pysäkeillä on saatavilla tieto seuraavista saapuvista joukkoliikennevälineistä sekä kuuluvana että näkyvänä tietona. Erilliseltä verkkosivustolta on katsottavissa lisäksi tietoa korjauksista, jotka vaikuttavat väliaikaisesti esteettömyyttä heikentävästi, jotta vammaiset voivat huomioida muutokset liikkumisen suunnittelussa. (Access City Award 2016, 12-17.)

Liikkumisesteisille on varattu kaupungin keskustassa merkittävästi vaatimuksia enemmän pysäköintipaikkoja. Kaupungin pysäköintipaikoista kolme prosenttia on varattu vammaisille, kun vähimmäisvaatimus on yksi paikka 50 normaalipaikkaa kohden. Nämä liikkumisesteisille varatut pysäköintipaikat ovat käytettävissä ilman aikarajaa täysin ilmaiseksi. (Access City Award 2016, 12-17.)



Kuva 8 Kulttuurikohteiden esteettömyyden eri tasot on merkitty karttasovelluksessa väritunnistein. Punainen vähäisen saavutettavuuden kohde, sininen kohtalaisen saavutettavuuden kohde sekä vihreä erinomaisen saavutettavuuden kohde (Univers-cités 2015).

Vuodesta 2008 on kaupungissa ollut toiminnassa esteettömyyskomitea, johon kuuluu viisi edustajaa viidentoista vammaisjärjestön lisäksi. Komitean tehtävänä on tunnistaa esteettömyyden parantamista vaativia kohteita ja valvoa että tarvittavat toimet toteutetaan. Julkisille alueille sekä katualueille laaditaan esteettö-

myyssuunnitelma, jossa määritetään ongelmallisia kohteita sekä selvitetään, millaisin toimin niitä voitaisiin parantaa. Kaupungin esteettömyyttä arvioidaan vuosittain ja kirjataan sekä saavutukset että puutteet toimintakauden raporttiin. (Access City Award 2016, 12-17.)

3.2.4 Erityismaininta, Vaasa

Vaasan 67 000 asukkaasta noin viidennes on saavuttanut 65-vuoden iän. Lisäksi vammaispalveluita kaupungissa käyttää lähes 2000 asukasta, joille esteettömyys on välttämättömyys. Vaasan erityismaininta annettiin vahvasta sitoutumisesta vammaisten ja ikääntyvien työympäristön parantamiseen. Kaupungilla on vahva tahtotila luoda puitteet, joissa vammaiset voivat tasavertaisesti elää arkea muiden lailla. Vaasan silloisen vammais- ja esteettömyysasiamies Tiina Mäen mukaan, kaupunki panostaa siihen, että (vammaispalveluiden) asiakkaat osallistuisivat kaupungin kehittämiseen sekä tilojen ja palveluiden suunnitteluun heille soveltuviksi. (Access City Award 2016, 18-20.)

Sen lisäksi, että kaupungilla on oma vammais- ja esteettömyysasiamies, on eri hallintoyksiköihin nimetty esteettömyydestä vastaavat henkilöt. Lautakuntien jäsenten ja vammaisjärjestöiden edustajat muodostavat myös oman vammaisneuvostonsa, joka vaikuttaa kaupungin esteettömyyden parantamiseksi. Vuosittain neuvosto palkitsee esteettömyyttä tukevan mielipidevaikuttajan kaupungissa. (Access City Award 2016, 18-20.)

Myös liikkumisen mahdollistamiseen on panostettu. Julkisen liikenteen esteettömyyden lisäksi kaupungissa on käytettävissä ovelta ovelle -palvelu vammaisia ja ikääntyviä henkilöitä varten. Kuljetuspalvelun kautta halutaan tukea selviytymistä asioinnissa kodin ulkopuolella. (Access City Award 2016, 18-20.)

Vuonna 2016 Vaasan kaupunki työllisti 16 vammaista henkilöä ja selvitti alueensa toimistoiden esteettömyyttä kyselyn kautta, jotta voidaan kartoittaa ylipäättään mahdollisia työympäristöjä vammaisille henkilöille. Vaasa osallistui myös Euroopan laajuiseen Job Shadow Day:hin, jonka aikana vammainen henkilö voi varjostaa toista henkilöä työssään (<https://www.vaasa.fi/tiedote/vaasa-sai-kunniamaininnan-esteeton-kaupunki-kisassa>). Tutustumispäivien kautta on tarkoitus muokata asenteita sekä tarjota vammaisille mahdollisuus tutustua työelämään.

Tutustumispäivien ohella kaupunki työskentelee lisätäkseen ihmisten tietoisuutta esteettömyysasioissa sekä vaikuttaakseen ihmisten suhtautumiseen vammaisuuteen. Lisäksi Vaasa sai kiitosta siitä, että se aikoi kilpailun jälkeisenä kesänä huomioida esteettömyyden kesätöissään. (Access City Award 2016, 18-20.)

Henkilökuntaa koulutetaan kohtaamaan erityistarpeisia asiakkaita ja kaupunki tarjoaa myös neuvontaa esteettömyyden parantamiseen liittyen rakennusten omistajille. Palveluntuottajia kannustetaan kilpailemaan vuosittain järjestettävässä esteettömien palveluiden kilpailussa. (Access City Award 2016, 18-20.)

3.3 Esteetön kaupunki 2017

Vuoden 2017 voittajaksi valikoitui Chester (Iso-Britania), toisen palkinnon lunasti Rotterdam (Alankomaat) ja kolmanneksi ylsi Jūrmala (Latvia). Älykäs kaupunki erityismaininnan lunasti Lugo (Espanja) ja työympäristön parantamisesta palkittiin Skellefteå (Ruotsi). Vuonna 2017 kilpailussa palkittiin lisäksi erityismaininnalla Alessandria (Italia) sitoutumisesta esteettömyyden parantamiseen haastavassa taloudellisessa tilanteessa sekä Funchal (Portugal) sitoutumisesta esteettömyyden parantamiseen maantieteellisesti vaikeassa paikassa. (Access City Award 2017.)

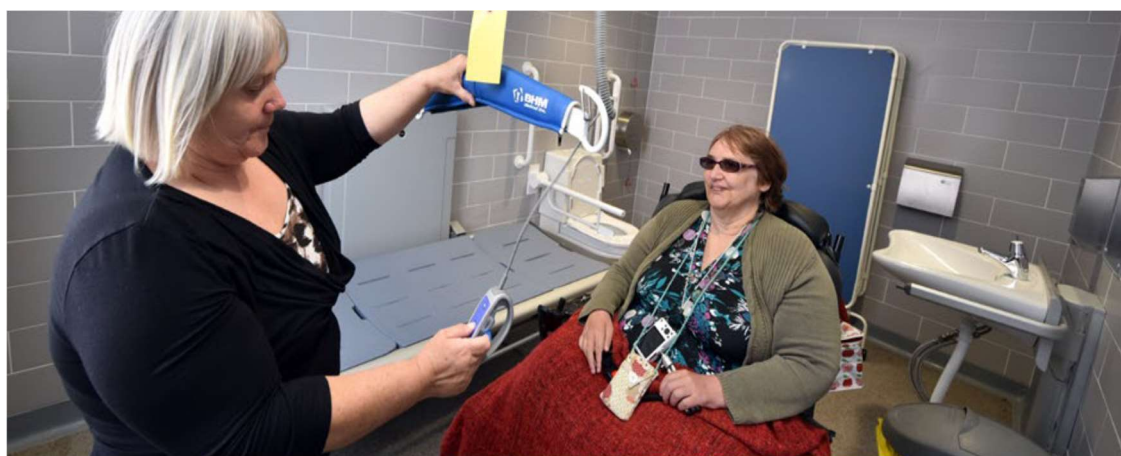
Painotimme tarkastelun vuoden 2017 kohdalla ensimmäisen ja toisen sijan saaneisiin kaupunkeihin sekä työllistämisen toimenpiteistä erityismaininnan saaneeseen Skellefteå:n kaupunkiin.

3.3.1 Voittaja, Chester (Iso-Britania)

Historiallinen kaupunki tunnetaan 3,2 km pitkästä kaupunginmuurista, joka on peräisin roomalaisajalta. Tunnettu maamerkki on haluttu tuoda myös esteettömien vierailijoiden nautittavaksi ja muurin eri kohtiin on onnistuttu rakentamaan ramppeja ja luiskia muinaismuiston historiallista arvoa varjellen. Kohteeseen on myös lisätty koho-opasteita sekä lisäkädensijoja itsenäistä kulkemista tukemaan. (Access City Award 2017, 4-7.)

Kaupungin kauppakadut ”Rows” kulkevat liikenteen yläpuolella ja näillekin on pääsy mahdollistettu rampeilla, luiskilla, hisseillä ja liukuportailla. Tietoa esteet-

tömistä reiteistä löytyy laajalti ympäri kaupungissa olevilta kylteiltä. Ja jotta liikumisrajoitteisten tai erikoisvarusteisia tiloja tarvitsevat henkilöt voisivat hyödyntää kaupungin palveluita kiireettä, on kaupungin alueelle toteutettu neljä laadukasta tavanomaista suurempaa wc-tilaa. Näiden varustukseen kuuluvat nostimet, korkeussäädettävä sänky sekä pesuallas ja suihku. Käytössä on myös Shopmobility-järjestelmä, jonka kautta on vuokrattavissa pyörätuoleja tai skoottereita ostoksilla käyntiä helpottamaan. Ostosten tekemiseen on saatavilla myös apua Ability Angels -avustajien kautta. (Access City Award 2017, 4-7.)



Kuva 9 Laadukas liikkumisesteisille suunniteltu wc-tila mahdollistaa vammaisten henkilöiden ajanvieton kaupungin palveluiden ääressä (Access City Award 2017, 4-7).

Kaupunki on laatinut One City Plan -suunnitelman, joka kattaa 15 vuoden strategian kaupungin uudistamiselle ja kehittämiselle. Esteettömyys on yksi osa tätä suunnitelmaa, mutta vammaiset ja heitä edustavat järjestöt pääsevät vaikuttamaan kaikkiin vireille tuleviin hankkeisiin erillisen Corporate Disability Access -foorumin kautta. Lisäksi esteettömyyttä hoitamaan on valittu erillinen viranomais, joka käsittelee kaikkia esteettömyyden parantamiseen tähtääviä hankkeita sekä kaupungin että yksityisen sektorin kanssa. Esteettömyyttä hoitava virkamies Graham Garnet kertoo käytössä olevan foorumin toimivan yhteistyössä niin suunnittelijoiden kuin myös rakennusliikkeiden kanssa, jotta vammaisten tarpeet saadaan huomioitua ja vähimmäisvaatimukset ylitettyä, kun se vain on mahdollista. (Access City Award 2017, 4-7.)

Kaupungin joukkoliikenteen linja-autot ovat esteettömiä ja käytössä on tavallisten vuorojen lisäksi myös kutsubussijärjestelmä, jonka ajoneuvot tarjoavat kuljetusta ovelta ovelle periaatteella. Chester edellyttää myös kaikilta taksiliikennöitsijöiltä,

että ajoneuvot soveltuvat vammaisten ihmisten palveluun. Kyytiin on voitava ottaa pyörätuoli ja autoissa tulee olla lisävarusteena induktiosilmukat sekä värikontrastein erottuvat kädensijat. (Access City Award 2017, 4-7.)

Uudet julkisen palvelun tilat suunnitellaan esteettömiksi ja lähes kaikki olemassa olevat julkiset rakennukset kaupungissa on saatu muutettua esteettömiksi. Kirjastoihin on lisätty videokioskeja, jossa voi kaupungin asiakaspalvelijoiden kanssa puhua kasvojen kautta. Saatavilla on myös viittomakielen tulkkipalveluita ja kirjoitetussa muodossa olevaa tietoa löytyy sekä pistekirjoituksella että äänimuodossa. (Access City Award 2017, 4-7.)

Kaupungin verkkosivusto on toteutettu kansainvälisten esteettömyyttä koskevien normien mukaan. Sivustolta löytyy erillinen hakemisto, joka tarjoaa tietoa kaupungin esteettömyydestä. Vuodesta 2011 lähtien DisabledGo-organisaatio (nyk. AccessAble) on tuottanut ja ylläpitänyt tietoa kaupungin palveluiden ja kohteiden esteettömyydestä. Paikallisen iTravelSmart-sovelluksen kautta tarjolla on ajantasaista matkustustietoa, interaktiivisia karttoja sekä joukkoliikenteen aikatauluja. Palvelun kautta autetaan myös ihmisiä löytämään työpaikkoja ja helpotetaan matkalle lähtemistä. (Access City Award 2017, 4-7.)

3.3.2 Toinen sija, Rotterdam (Alankomaat)

Rotterdam on nuorehko kaupunki, joka on pitkälti uudelleen rakennettu toisen maailmansodan jäljiltä. Kaupunki luonnehtii olevansa ”asukkaiden itselleen rakentama”. (Access City Award 2017, 8-11.)

Alankomaiden laki edellyttää, että vuoteen 2019 mennessä julkisen liikenteen pysäkeistä 80% on oltava esteettömiä. Rotterdam on ylittänyt lain vähimmäisvaatimuksen jo vuonna 2015 ja tähtäimenä kaupungilla on ollut saavuttaa pysäkkien kohdalla täysi esteettömyys vuoteen 2018. Julkisen liikenteen ohella kaupungissa toimii vapaaehtoisvoimin linja-autopalvelu, joka on suunnattu yli 55-vuotiaille. Palvelun kautta pyritään edistämään ikäihmisten osallistumista yhteiskunnan toimintaan. Tarjolla on myös kutsutaksi henkilöille, jotka eivät voi käyttää julkista liikennettä. (Access City Award 2017, 8-11.)

Julkisen liikenteen lisäksi liikkumista jalankulkuväylillä halutaan parantaa. Vuonna 2014 kaupungissa laadittiin ulkotiloja koskevat suuntaviivat yhdessä eri

sidosryhmien kassa. Näissä määriteltiin raja-arvot kävelyreittien korkeuseroille (2cm) sekä epätasaisuuksille (3cm). Kaupunki myös huolehtii kulkuväylien käytettävyydestä siivoamalla säännöllisesti hylätyt pyörät pois väyliltä. Kun suurempia rakennustöitä liittyen kulkuväyliin lähdetään suunnittelemaan, otetaan työhön mukaan esteettömyysasiantuntijat. Näin halutaan varmistaa, että suunnitelmat täyttävät myös vammaisten tarpeet ja mahdollistavat kulkemisen. (Access City Award 2017, 8-11.)

Esteettömyyteen liittyvistä ongelmista ilmoittaminen on tehty kaupungissa helppoksi. Palautteen voi antaa puhelimitse, verkkosivuston tai Better Outdoors sovelluksen kautta. Kaupungilla on käytössä myös pikakorjausjärjestelmä, jonka kautta tulleet kiireelliset esteettömyyteen liittyvät valitukset kunnostetaan 24 tunnin kuluessa. (Access City Award 2017, 8-11.)

Kaupunki on myös perustanut neuvontakioskeja ja avustajatiimit järjestävät apua sekä neuvovat apua tarvitsevia kaupunkilaisia mm. kunnan tarjoamien tukien suhteen. Rotterdam on kehittänyt asukkaidensa kanssa sivuston tarjoamaan tietoa kunnan asioista, muuta tietoa ja neuvontaa on saatavilla myös puhelimitse sekä neuvontakioskien kautta kasvokkain. Kunnalla on myös omia liikuntaneuvoja, jotka tarjoavat vammaisille tietoa eri urheilumahdollisuuksista. (Access City Award 2017, 8-11.)

Fyysinen ja sosiaalinen esteettömyys ja toiminnan osallistavuus ovat kaupungin poliittisella asialistalla kärkipäässä. Kaupungissa seurataan säännöllisesti tyytyväisyyttä sekä fyysisen ympäristön suhteen, että kaupunkilaisten kokemukseen omista vaikutusmahdollisuuksista. (Access City Award 2017, 8-11.)

3.3.3 Erityismaininta, Skellefteå (Ruotsi)

Skellefteån erityismaininta kilpailussa annettiin sitoutumisesta työympäristön parantamiseen. Työelämään pääsy on asetettu yhdeksi tärkeimmistä poliittisista painopisteistä. Kaupunki tarjoaa nuorille vammaisille kesäharjoittelupaikkoja ja tukee kunnan kokopäivätyötä erityisen koulutaustan omaaville 20 ihmiselle. Räätelöidyt työ- ja harjoittelupaikat mahdollistavat noin 250 vammaisen henkilön työllistymisen kaupungissa. (Access City Award 2017, 9-21.)

Integroituminen yhteiskunnan toimintaan ja sen mahdollistaminen työelämän soveltuvien paikkojen kautta on osa Skellefteån esteettömyyttä ja osallistumista koskevaa strategiaa vuosille 2015-2025. Tavoitteeseen pyritään lisäämällä ihmisten tietoisuutta ja parantamalla koulutus- sekä työllistymismahdollisuuksia. Kaupungin eri osastoiden virkamiehistä koottu työryhmä työskentelee vastatakseen vaikeasti työmarkkinoille pääsevien ihmisten tarpeisiin. (Access City Award 2017, 9-21.)

Julkisen liikenteen esteettömyyden katsomaan olevan myös oleellinen osa mahdollistamassa itsenäistä elämistä. Kaupungin linja-autot ovat esteettömiä ja kuljettajia on koulutettu kohtaamaan erityistarpeisia asiakkaita. Vuonna 2017 meillä kaupungissa oli kehittää julkisia alueita koskevia käytäntöjä ja luoda kaupunkisuunnitteluun yhtenäiset periaatteet mallit tukemaan suunnittelua. Yhtenä tavoitteena oli varmistaa esimerkiksi pysäkkialueiden ja suojateiden yhtenäinen toteutus. Näin halutaan taata helppo ja turvallinen liikkuminen niin pyörätuolin käyttäjille, näkövammaisille sekä kognitiivisista häiriöistä kärsiville. (Access City Award 2017, 9-21.)



Kuva 10 Skellefteån kaupunki on työstänyt suojatiealueita esteettömiksi sekä yhtenäistänyt suunnittelua ja toteutusta katu ja pysäkkialueilla (Skellefteå kommun 2017).

Tiedonkulun parantamiseen on kiinnitetty huomiota, jotta ajantasainen informaatio olisi kaikkien saatavissa. Kaupungin verkkosivusto on rakennettu kansainvälisten normien mukaan esteettömäksi; käytössä on äänisynteesi, viittomakieli ja helppolukuiset osiot. Tietokantaa kulttuuri- ja urheilutoiminnan esteettömistä vaihtoehtoista ollaan rakentamassa. Käyttöön on myös otettu julkisilla alueilla

olevista rakennustyömaista ja muista esteistä ilmoittavat tekstiviestit näkövammaisille ilmoittamaan alueen muuttuneista järjestelyistä. (Access City Award 2017, 9-21.)

3.4 Esteetön kaupunki 2018

2018 kisaan otti osaa 26 Euroopan kaupunkia, joista raati palkitsi neljä: Ljubljana (Slovenia), Luxembourg (Luxembourg), Lyon (Ranska), Viborg (Tanska). Erityismaininta annettiin tänä vuonna esteettömyyden tarpeiden ja historiallisen keskusta-alueen säilyttämisen kekseliäästä yhteensovittamisesta. (Access City Award 2018.)

Vuoden 2018 palkituista tarkastelimme erityisesti ensimmäisen ja toisen sijan saaneita kaupunkia sekä erityismaininnan saanutta Viborgia.

3.4.1 Voittaja 2018, Lyon (Ranska)

Voittajaksi vuoden 2018 kilpailussa valikoitui Ranskan Lyon. Kaupunki sijaitsee kahden kukkulan ympärille ja Rhône- ja Saône-joet halkovat sitä. Kaupungissa on historiallisesti hyvin monikerroksisia säilyneitä osia, kuten keskiajalta sekä renessanssiajalta säilyneet vanhan kaupungin alueet. Esteettömyys on otettu kantavaksi teemaksi läpi kaupungin kaikkien toimien ja siihen on investoitu merkittävästi. Kaupungin saavutettavuuden teemoihin keskittyvä ohjelma on alkanut vuonna 2016 ja se on voimassa vuoteen 2024 asti. (Access City Award 2018, 12-15.)

Lyonin julkinen liikenne on 100%:sti esteetöntä. Tämän lisäksi kulkemista helpottamaan on perustettu Optibus-palvelu vammaisille. Tarjolla on myös Optiguide-palvelu, jonka kautta on mahdollista saada ovelta ovelle palvelua. Julkisella liikenteellä on myös oma sovelluksensa, jonka kautta käyttäjän on helppo valita omiin rajoituksiin soveltuvien kulkureitti. Sovellus myös hälyttää, mikäli kulkureitin varrella oleva hissi tai liukuporras on poissa käytöstä häiriön tai korjauksen vuoksi. (Access City Award 2018, 12-15.)

Kaupunki on kehittänyt sähköisiä palveluita mm. vikailmoitusten tekemistä varten. Erillisellä mobiilisovelluksella voi esimerkiksi ilmoittaa liikennevalojen toimintahäiriöistä. Koska samalla saadaan paikannustiedot ilmoitetusta kohteesta, on

kunnossapidon nopea tартtua ilmoitettuihin ongelmiin. Lisäksi verkkosivustolta löytyy kootusti hyödyllistä tietoa esteettömyydestä ja kaupungin oma tiedotuslehti tuotetaan myös pistekirjoituksella ja äänimuotoisena. (Access City Award 2018, 12-15.)

Osa julkisista rakennuksista ja kulttuurista on saneerattu saavutettaviksi, kuten täysin esteetön kaupungin kirjasto. Kirjaston varustelusta löytyy mm. suurentavia näyttöjä ja kuunneltavia kirjoja, lukemista helpottavia sovelluksia ja laitteita. Kaupunki on myös kehittänyt digitaalisia laitteitaan vammaisten elämisen ja työskentelyn helpottamiseksi. (Access City Award 2018, 12-15.)



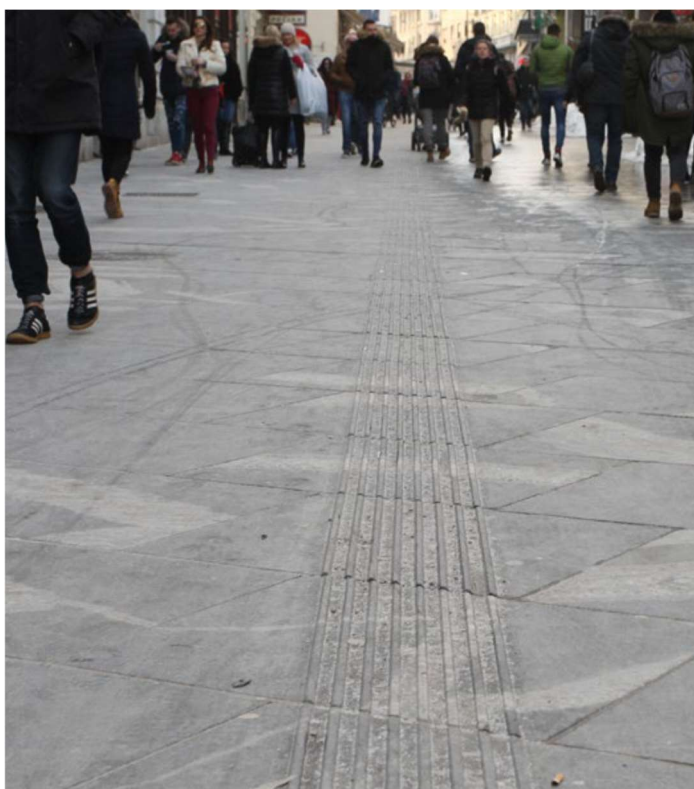
Kuva 11 Optiguide-palvelussa on mahdollista saada henkilökohtaista apua matkasta selviytymiseen (Access City Award 2018).

Vammaisten lasten integrointi osaksi yhteiskuntaa on nostettu kaupungin toimilistalla sen kärkipäähän. Jokaiselle lapselle halutaan taata esteetön pääsy niin liikunnan pariin kuin myös kouluruokailuun. Lasten ja nuorten parissa työskenteleviä henkilöitä koulutetaan huomioimaan esteettömyys. Uusille työntekijöille kaupunki tarjoaa lisäksi erityisen vammaistietoisuuskoulutuksen, koska kaupunki katsoo tietoisuuden lisäämisen parantavan ihmisten asenteita ja suhtautumista vammaisiin. (Access City Award 2018, 12-15.)

3.4.2 Toinen sija, Ljubljana (Slovenia)

Kilpailussa toiselle sijalle sijoittui Slovenian pääkaupunki Ljubljana. Kukkuloiden ympäröimä kaupunki levittäytyy Ljubljanica-joen varren alaville marskimaille. Kaupunki on jo aiemmin voittanut Euroopan vihreä pääkaupunki -kilpailun vuonna 2016 vihreän ja hyvin hoidetun viherympäristönsä ansiosta. Keskusta-alueesta on muodostettu vihreä ekovyöhyke, jonka alueella moottoriliikenne on rajoitettua. Liikkumista vanhoilla mukulakivikaduilla on helpotettu täyttämällä ja tasaamalla kiveyksiä, katukiveysten reunoja alentamalla sekä lisäämällä ramppeja. Koska joki halkoo kaupungin keskustaa, on sen ylitse tehty useampia siltoja yhdistämään kaupunkia. Näiltä on myös luiskia alemmille venelaitureille joen rantaan. (Access City Award 2018, 16-19.)

Kaupungin kaikki bussit ovat matalalattiallisia ja niissä on tila pyörätuolilla liikkuville. Pysäkki-ilmoitukset ovat sekä näkyvässä että kuuluvassa muodossa ja keskustan pysäkeillä on reaaliaikaisesti nähtävissä tieto saapuvista linja-autoista. Vammaisille asukkaille ja heidän avustajilleen matkustaminen kaupungin joukko-liikenteellä on ilmaista. Lisäksi tarjolla on myös ovelta ovelle kuljetusta, joka on tilattavissa aina tarvittaessa. (Access City Award 2018, 16-19.)



Kuva 12 Katuympäristön taktiiliopasteita Ljubljanan keskusta-alueella (Access City Award 2018, 16-19).

Matkailussa on haluttu erikoistua vammaisiin ja yli 65-vuotiaisiin vierailijoihin. Kaupungista on toteutettu erillinen kartta, johon on merkitty esteettömiä käyntikohteita. Myös kulttuurielämän saavutettavuutta parantamaan on kehitetty erilaisia ratkaisuita; esimerkkinä viittomakielinen tulkkaus teattereissa tai moniaistinen opastus nähtävyyksissä. (Access City Award 2018, 16-19.)

Esteettömyyden parantamiseksi on suunnitteilla myös nettisivuston päivityksiä, jotta sen sisältö olisi tasapuolisemmin kaikkien saavutettavissa. Myös kohde-opsiteiden lisäämistä ollaan toteuttamassa katujen pintoihin. Kaupungin strategia on seurata kattavasti asukkaiden tyytyväisyyttä ja reagoida nopeasti annettuihin palautteisiin. Poliittisena tahtotilana on asettaa haavoittuvimmat ryhmät ja esteettömyys etusijalle kaupungin palveluissa. (Access City Award 2018, 16-19.)

Kaikista kaupungin esteettömyyteen liittyvistä ongelmista voi ilmoittaa joko soittamalla, internetissä tai Better Outdoors -sovelluksen kautta. Kaupungilla on käytössä oma pikakorjausohjelma, jolla halutaan varmistaa, että esteettömyyteen vaikuttavat ongelmat saadaan korjattua vuorokauden kuluessa ilmoituksesta. (Access City Award 2018, 16-19.)

3.4.3 Erityismaininta Viborg (Tanska)

Viborgin saama palkinto antaa tunnustusta erityisestä esteettömyyden parantamisesta historian tuomien haasteiden keskellä. Kaupunki on perustettu jo 900 eaa. ja on Tanskan vanhimpia kaupunkeja. Maantieteellisesti sijainti on haasteellinen kaupungin asettuessa järveä ympäröivälle jyrkälle rinteelle. Tyypillistä ympäristöä Viborgissa onkin kapeat, jyrkät väylät, jotka on päällystetty mukulakivin. (Access City Award 2018, 24-27.)

Kaupungissa on haluttu hakea uusia tapoja kulttuuriperinnön vaalimiseen siten, että ympäristöön voidaan yhdistää myös esteettömyys. Vuosina 2010-2016 kaupungissa on ollut neljän tanskalaisen säätiön yhteistyöprojekti, jonka kautta on haettu ratkaisuja esteettömyyden parantamiseen. Ratkaisuista on haluttu tehdä hillittyjä ja huomaamattomia. Ajatuksena on ollut saada aikaan ympäristöä, joka ei erottele vammaisia muista. (Access City Award 2018, 24-27.)

Katuympäristössä muutoksia on tehty helpottamaan kapeilla ja jyrkillä kujilla kulkemista lisäämällä jyrkimpiin kohtiin levähdyspaikkoja sekä rakentamalla uusia tasapintaisia jalkakäytäviä. Näkövammaiset on huomioitu katupinnan koho-opastein. Lisäksi kolmiulotteinen, kosketeltava malli auttaa hahmottamaan kaupunkia. Materiaalivalinnoissa on kiinnitetty erityistä huomiota uusien pintojen yhteensovittamiseen kaupungin historialliseen ympäristöön. (Access City Award 2018, 24-27.)



Kuva 13 Kolmiulotteinen malli helpottaa näkövammaisia saamaan kokonaiskuvaa historiallisen kaupungin miljööstä. Kartan yhteydessä on myös kerrottu sen historiallisista kohteista sekä pistekirjoituksella että tavallisen tekstin muodossa. (Access City Award 2018, 26.)

Käyttäjät on otettu aktiivisesti hankkeisiin mukaan. Kunnan visiona on, että kaikilla olisi mahdollisuus elää aktiivisesti voiden osallistua kulttuuri-, vapaa-ajan tai muihin kokemuksiin. Erilaisten työpajojen kautta on kerätty käyttäjäpalautetta ja lisäksi kunnan julkisten kohteiden rakennushankkeissa konsultoidaan vammaisneuvostoa, jotta tiloista saadaan myös vammaisväestöä palvelevat. Tulevaisuuden tavoitteina on laajentaa esteettömien kohteiden valikoimaa parantamalla museoihin, teatteriin ja erilaisiin nähtävyyksiin pääsyä yhä laajemmin. (Access City Award 2018, 24-27.)

3.5 Kategoriat ja voittajien valtit

Aikaisemmin voittaneiden kaupunkien esteettömyysohjelmassa ovat arvostusta saaneet seuraavat aiheet:

Kaupunki kaikkia varten

- Kaupunki kuuluu kaikille ja se tulisi ottaa kaupungin kehitysohjelmissa huomioon. Suunnitelmissa pitäisi saada yksi kaupunki kaikille, joka kohtaa kaikkien tarpeet ja vaatimukset ilman esteitä.

Parempi itsenäinen elämä kotona, töissä ja vapaa-ajalla

- Yksityinen ja itsenäinen elämä omassa asunnossa on monelle itsestäänselvyys, mutta ei kaikille mahdollista. Jotta kaupungit olisivat mahdollinen paikka asua ja elää kaikille, tulisi elämisen mahdollisuutta omassa asunnossa tukea.

Kouluttautumisen mahdollisuuksien lisääminen ja niistä tiedottaminen

- Suomen korkea koulutuksen aste on viimeaikaisten uutisten mukaan laskussa. Entistä pienempi osuus valmistuu korkeakouluasteelta. Huono-osaisten asema heikkenee, kun kouluttautumisen mahdollisuudet heikkenevät. Oppivelvollisuus päättyy Suomessa toistaiseksi peruskouluun ja kaikille halukkaille ei ole tarjolla jatkokoulutus mahdollisuuksia, jotka saattaisivat työelämän pariin. Pitäisi saada enemmän erilaisille ryhmille suunnattua koulutusta ja tiedottamista koulutus tarjonnasta, jotta estettäisiin syrjintä ja syrjäytyminen.

Vanhusten ja vammaisten itsenäisen asumisen edesauttaminen

- Vanhusasuminen on jo nyt kaupungeille suuri kulu ja säästöpainneiden alla hankala toteuttaa. Vanhusväestön lukumäärän kasvaessa paineet esteettömän tai tuetun asumisen puolella kasvavat entisestään. Vanhusten asumista tukevat apuvälineet ovat useasti kömpelöitä jälkiasennuksia. Asennus monesti hankalaa, kun tiloissa ei ole huomioitu apuvälineiden tarvetta ja puutteellinen huolto saattaa viedä lopunkin käytettävyyden. Vanhusten asumisen valvomiseen ei riitä resursseja ja vanhusten asuntoloita on varsin vähän.

Saavutettavat palvelut

- Kaupunki on rakentunut palvelemaan ja tarjoamaan palveluita. Mikäli asuminen palveluiden vieressä ei ole mahdollista, on pyrittävä tarjoamaan saavutettava reitti ja kulkuvälineet palveluiden pariin. Saavutettavuus ei kuitenkaan tarkoita pelkkää fyysistä saavuttamista, vaan myös tiedon saantia ja palvelun olemassaolosta saatua tietoa ja palvelun luo saapumista avustavia ohjeita ja opasteita. Palvelun saavutettavuus on myös turvallisuuden tuntua, eikä kenenkään tule kokea syrjityksi tulemista palvelua tavoiteltaessa.

Esteetön julkisen liikenteen verkko

- Kaupungissa liikkumiseen, kaupunkiin saapumiseksi ja sieltä poistumiseksi on erityisen tärkeää tarjota mahdollisuus julkiseen liikenteeseen. Kaupungit tiivistyvät ja kasvavat keskittyvän muuttoliikkeen vuoksi, mikä johtaa ruuhkautumiseen, asumisen tihentymiseen ja liikenteen sujuvuuden kärsimiseen. Kaupunki ei ole auton paikka, ja harvassa kaupungissa autopaikotus tänä päivänä on edes mahdollista toteuttaa sillä kapasiteetilla, mitä käyttäjät tarvitsisivat. Tästä johtuen kaupungit pyrkivät autottomuuteen ja vahvistavat julkisen liikenteen verkostoaan entisestään. Sujuvan reitistön ja esteettömän julkisen liikenteen väylästön tarjoava kaupunki tarjoaa kävijälleen mahdollisuuden vaivattomaan liikkumiseen, mikä onkin kaupungin vahva imagon vahvistaja. Sujuvuus luo mukavuutta ja uusia vierailuja kaupunkiin.

Esteettömyyshankkeet edistämään julkisten tilojen ja rakennusten toteutumista

- On laissa säädettyä, että julkisen rakennuksen tulisi palvella kaikkia ja olla saavutettava. Suomessa nykyisin jokainen uusi niin julkinen, kuin asuinrakennuskin tulisi tarjota jokaiselle mahdollisuuden vierailla ja asua vaivattomasti. Suunnitelmien ennakkotarkastamisen, rakennusaikaisen valvonnan ja loppukatselmusten lisäksi tulisi olla selkeitä sanktioita toteuttamatta jättämisistä sekä puutteellisista toteutuksista, että näiden kautta voitaisiin osaltaan ohjata esteettömän ympäristön toteuttamista.

Turvallisuuden ja elämänlaadun ohjaamista kohti parempaa kaupunkiympäristöä

- Helppo, viihtyisä ja turvallinen ympäristö luo elämänlaatua ja mahdollisuuksia ympäristön käyttämiseen. Viihtyisä ympäristö on huomaamaton. Ympäristön häiritessä, huomio kiinnittyy epäolennaiseen: selviämiseen esteistä ja liikkumisesta, mikä taas luotaan työntää ympäristön haluttavuutta. Viihtyisään ympäristöön, joka ei kohtele käyttäjiään eri tavoin, on helppo palata.

Esteettömien sovellusten kehitys ja palveluiden lisääminen - älykäs kaupunki

- Palvelut ovat entistä enemmän nykyään verkossa ja sovelluksissa käytettäviä. Informaatio ja opasteet kulkevat meidän jokaisen mukana ja tarjoavat applikaatioillaan nopeita vastauksia. Esteettömien sovellusten ja palveluiden kehitys ja tarjonta laahaa perässä. Tiedon saavutettavuuden ja sovellusten käytettävyyden ongelmien ratkaisemiseksi on Esteetön kaupunki- kilpailussa nostettu esille innovatiivisia uusia sovelluksia. Uudet innovaatiot sekä esteettömät applikaatiot tuovat helpotusta monen käyttäjän arkeen.

Opasteiden monipuolinen käyttö ja laaja näkyvyys katukuvassa

- Sujuvassa ympäristössä liikkumista nopeuttaa ja helpottaa runsas opastus ja informaation tarjonta.
- Opasteiden sijoittamiseen, värikontrasteihin sekä myös luettavuuteen on kiinnitettävä huomiota. Tekstin tulee erottua selkeästi taustastaan eivätkä materiaalit saa olla peilaavia.
- Huomioitava on myös, että opaste ei saa aiheuttaa törmäysvaaraa, mutta sen on oltava helposti huomattavissa. Opasteita tulisi suunnitella myös näkövammaisille soveltuviksi.

Mahdollisuus vammaisten, nuorten ja vanhusten vaikuttaa kaupunkipolitiikkaan ja omien etujensa ajamiseen

- Tampereen kaupungilla muun muassa on oma vanhusasiamies, esteettömyysasiamies, sekä nuorten ja lasten etuja ajava asiamies, joiden apuna ja tueksi toimii monia järjestöjä ja käyttäjiä, jotta kaikkien edut tullaan kuulluksi ja jokaisen etuja ajatellaan kaupunkirakenteessa.

4 Rakennetun ympäristön esteettömyys

Esteetön ympäristö ei erottele ihmisiä heidän toimintakykynsä perusteella, vaan luo vaivattomuutta ja saavutettavuutta. Se näkyy kaikille sopivana toimintaympäristönä ja sen helppokäyttöisyytenä. Esteettömyys parantaa ympäristön viihtyisyyttä ja sen tapahtumien laatua. Esteettömyys tarkoittaa rakennetun ympäristön suunnittelua ja toteuttamista niin, että kaikki palvelut, toiminnot ja kohteet ovat jokaisen saavutettavissa ja käytettävissä vaivattomasti. Esteettömän ympäristön tulisi parhaimmillaan olla sekä fyysisen, psyykkisen, sosiaalisen, kulttuurisen että taloudellisen ympäristön toteutumista meille kaikille yhdenvertaisella tavalla.

Perinteinen ja ehkä tavanomaisempi käsite esteettömyydestä kuuluu osaksi rakennettua ympäristöä ja tarkoittaa, ettei tilassa ole liikkumista vaikeuttavia esteitä: turvallinen ja helppo reitti kohteeseen ja sisälle rakennukseen.

4.1 Vaatimuksena esteettömyys

Esteettömyyskäsite mielletään ehkä pääasiassa fyysisen ympäristön liikkumisen vapaudeksi ja helppoudeksi. Ja pitkälti saavutettavuus nojaakin fyysisen ympäristön esteiden eliminoimiseen, mutta yhtä tärkeää olisi myös huomioida viestinnän esteettömyys, tiedon saatavuus sekä ymmärrettävyys osana esteetöntä toimintaa ympäristössä. Esteetön ympäristö jää hyödyntämättä, mikäli tieto sen olemassa olost ei tavoita kohdetta.

Vielä viime vuosikymmenellä esteettömyys on osittain nähty erillisenä extrana, mikä on pitänyt toteuttaa vammaisten vaatimuksesta kaiken muun suunnittelun ja rakentamisen päälle. Sanana esteettömyys antaa ehkä edelleen hieman negatiivisen sävyn tavoitellusta lopputuloksesta; asettaa vaatimuksia ja koettelee tahtotiloja. Yleisenä asenteena tuntuu olevan, että esteettömyys aiheuttaa toteuttamisessa runsaasti lisäkustannuksia laajempina märkätiloina, tasoerojen poistamiseen tarvittavina erillisinä luiskina, oviautomaationa tai pistekirjoitus ja ääniopasteina.

Uudisrakentamisessa nykyinen lainsäädäntö ottaa esteettömyyteen kantaa antaen mitoitukseseen vähimmäisvaatimukset. Myös korjausrakentamisessa taloyhtiöitä houkutellaan Asumisen rahoittamis- ja kehityskeskus, Ara:n myöntämien avustusten voimalla parantamaan esteettömyyttä esimerkiksi kunnostamalla tai

jälkiasentamalla hissejä liikkumisen helpottamiseksi. Jälkikäteen tehtävät ratkaisut ovat kuitenkin monesti kompromisseja olemassa olevien tilojen ja rakenteiden puitteissa. Uudisrakentamisessa olisikin viisautta ottaa esteettömyys huomioon heti hankkeen suunnittelun varhaisimmissa vaiheissa, jolloin sen toteuttaminen olisi huomattavasti helpompaa.

Esteettömyyttä pyritään toteuttamaan rakennetun ympäristön suunnittelussa, noudattamalla Suomen Maankäyttö- ja rakennuslaissa määriteltyjä yleisiä rakentamista koskevia edellytyksiä. Tarkemmin rakentamista koskevat säännökset on annettu asetuksina ja koottu Suomen rakentamismääräyskokoelmaan. Lopputulos ei ole ehkä niin valvottu ja esteetön kaikissa kohteissa, kuin toivottaisiin; sillä säädökset antavat ainakin vielä toistaiseksi vapauden tehdä säädösten vaaditun minimin mukaan, vaikka ohjeistukset kehottaisivat panostamaan enemmän. Vaadittua esteellisempi uudisrakennuksen lopputulos ei saa sanktioita samalla tavalla, kuin moni muu rakennustyömaan valvottu aihe, kuten paloturvallisuuden toteutuminen. Esteettömyyden suunnittelussa tulisikin olla enenevässä määrin käyttäjien kuuntelua ja ratkaisujen tutkailua toimivuuden näkökulmasta, valvontaa ja sanktioita toteutumattomista suunnitelmista.

4.2 Asennemuutos

Kuten aiemmin todettiin, Suomessa esteettömyys käsite mielletään osin negatiivissävytteisenä sisältäen monia vaatimuksia. Monissa muissa kielissä esteettömyydelle on vakiintunut käyttöön positiivissävytteisempiä ilmauksia ympäristön kuvaamiseksi. Tällainen on esimerkiksi englanninkielen ”accessability” ja ”design for all”, joita suomen kielellä voitaisiin kuvailla sanalla ”saavutettava”. Saavutettavuus tarkoittaa vielä hieman laajemmin elinympäristön ja palveluiden käytettävyyttä, kuin esteettömyys; mikä on lähinnä rakennetun ympäristön asetuksissa säädetty vähimmäisvaatimus. Esteettömyys ja saavutettavuus yhdessä voisivat ehkä kuvailla jokaisen täydellinen vapaus toimia omassa elinympäristössään itsenäisesti esteettä. Elinympäristön ei tulisi erotella tai rajoittaa ketään heidän toimintakykynsä perusteella.

Esteettömyys on toivon mukaan pikkuhiljaa vakiintumassa käsitteenä ja sisältyisi suunnitteluun ja rakentamiseen muutenkin, kuin pakollisen minimin verran: es-

teettömän WC:n, luiskan tai LE-paikoituksen verran. Pyrkimyksenä on inklusiivisempi paikka asua ja elää, missä jokainen pystyy vapaana yksilönä suoriutumaan työnteosta, nauttia arjesta ja vapaa-ajasta ilman esteitä ja turvallisesti – ei iäkkäille ja vammaisille erikoiskohtelua, vaan meille kaikille sujuvaa arkea. Esteettömyys palvelee meitä kaikkia, mutta on kuitenkin osalle välttämättömyys toimimisen onnistumiselle.

Invalidiliiton esteettömyysprojektin entisen työryhmän puheenjohtajan Kirsti Pesolan mukaan esteettömyys on pitkälti kiinni asenteesta. Ympäristö, joka mahdollistaa ihmisen itsenäisen ja yhdenvertaisen toiminnan yhteiskunnassa, vähentää syrjintää sekä ihmisten syrjäytymistä. Samalla luodaan edellytykset ihmisoi-
keuksien toteutumiselle myös vammaisten tai toiminnallisesti rajoittuneiden henkilöiden kohdalla. (Pesola 2009, 4-6).

Esteettömyydessä on kyse laajasti ottaen siitä periaatteesta, että rakennettu ympäristö, palvelut, viestintä, liikenne jne. ovat esteettä kaikkien saavutettavissa ja että tuotteet, laitteet ja niiden käyttöliittymät ovat sellaisia, että niitä pystyy käyttämään (apuvälineillä tai ilman) yhdenvertaisesti riippumatta henkilön toimintakyvystä. Kyse on myös asenteista. (Pesola 2009, 4.)

Esteettömyydessä on kyse siis:

- Palveluiden, tilojen ja toimintojen käytettävyydestä
- Viestinnästä ja informaation tarjonnasta ja niiden monipuolisuudesta
- Saavutettavuudesta
- Rakennetun ympäristön helppokulkuisuudesta ja viihtyisyydestä
- Havaittavuudesta
- Liikenneverkon käytettävyyden helppoudesta
- Asumisen tukemisesta

Kyseessä on siis monien asioiden yhteisvaikutus ja toimiminen yhdessä. Rakennetussa ympäristössä suuret linjat ja päätökset tehdään jo kaavoitusvaiheessa ja rakennusten asemoinnissa. Rakennuksen suunnittelussa siirrytään yksityiskoh-
taisempiin valintoihin, detaljeihin ja materiaalivalintoihin. Esteettömyys alkaa kuitenkin jo tiedottamisesta ja viestinnästä. Palveluiden tarjoaminen esteettömyys

toteutuen ei riitä, jos se ei ole käyttäjien tiedossa. Viestintä ja viestintäpalvelut ovatkin nykyään tärkeässä roolissa, tiedottaessaan palveluiden, reittien, kulkuvälineiden, rakennusten ja tapahtumien esteettömyydestä ja mahdollisuuksista jokaisen saapua paikalle vaivattomasti. On kyse mahdollisuuksien luomisesta kaikille osallistua, asua, harrastaa, käydä töissä, matkustaa ja sairastaa yhdenvertaisessa ympäristössä; on kyse ihmisoikeudesta ja itsemääräämisestä.

”On todella poikkeuksellista, että esteettömyyssuunnittelija pyydetään mukaan hankkeeseen jo suunnittelun alkuvaiheessa. Yleensä esteettömyyttä aletaan miettiä aivan liian myöhään, ja siten monissa asioissa pystytään tekemään vain päälle liimattuja ratkaisuja, jotka eivät koskaan ole parhaita mahdollisia. YIT:n näkemyksellisyys esteettömyyden edistämiseksi on mielestäni ainutlaatuista”, Triplan esteettömyyssuunnittelija Sirpa Laitinen WSP Finland Oy:stä kertoo (YIT 2019)

Kaikessa tietenkin on kyse loppujen lopuksi rahasta ja sijoittamisen valinnoista ja ennen kaikkea asenteesta. Yksityiskohtaisempi suunnittelu ja rakentaminen; enemmän tilaa vaativa lopputulos ja laadukkaammat materiaalivalinnat saattavat tuntua alkuvaiheessa investointina liian kalliilta ja minimaalisen vaatimustason mukaan rakentaminen mahdollisuudelta säästää, vaikka esteetön lopputulos saattaisi olla kaikkia palveleva, muuntojoustavampi, huoltovapaampi ja pidemmällä aikavälillä sijoituksenakin kannattavampi kokonaisuus. Rakennetun ympäristön tulee kestää ihmisikä ja monesti pidempäänkin, jotta se palvelee monia ja kaikkia. Hyvin suunniteltu ja laadukkaista materiaaleista rakennettu rakennus kestää aikaa, huoltoa ja saneerauksia paremmin kuin jälkeenpäin asennetut - ”toistaiseksi” ratkaisut ja mahdollisimman halvalla toteutettu lopputulos.

4.3 Esteettömyyttä määrittelevät lait, asetukset ja ohjeet

Esteetön ympäristö on vammaiselle ihmiselle ihmisoikeus. Ihmisiä ei saa asettaa eriarvoiseen asemaan terveyden tilan tai vamman tuoman rajoituksen vuoksi ilman asianmukaista perustetta ympäristöministeriössä työskentelevä yliarkkitehti Nina Kilpelä (2019) selventää vuonna 2015 voimaan tullutta yhdenvertaisuuslain tarkoitusta. Sen lisäksi että lain tarkoituksena on edistää yhdenvertaisuutta, ehkäisee se myös syrjintää ja parantaa syrjinnän kohteeksi joutuneen oikeusturvaa.

4.3.1 Maankäyttö- ja rakennuslaki

Maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään alueiden ja rakennusten suunnittelusta sekä rakentamisesta. Lain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle, joka ottaa huomioon myös eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet. Lisäksi laissa Maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään rakentamisen yleisistä edellytyksistä, rakennusten olennaisista teknisistä vaatimuksista sekä rakentamiselle asetettavista vaatimuksista, myös rakennushankkeeseen ryhtyvää koskevasta velvoitteesta huolehtia esteettömyyden huomioon ottamisesta. (Maankäyttö ja rakennuslaki 2019.)

Maankäyttö- ja rakennuslain (5 §) mukaan alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on, vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen, edistää mm. turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista. (Maankäyttö ja rakennuslaki 2019.)

Erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, että rakennus palvelee sitä käyttötarkoitusta, johon se on suunniteltu. Esimerkiksi palveluasumiseen tai vanhusten hoitoon tarkoitettu rakennus suunnitellaan astetta tarkemmin kriteerein esteettömyyden näkökulmasta, jotta rakennus palvelisi käyttötarkoitustaan mahdollisimman hyvin. Yliarkkitehti Kilpelä (2019) nostaa esiin myös sen, että rakennusten lisäksi laki edellyttää niihin liittyvien ulkotilojen suunnittelua ja toteutusta ottaen huomioon erityisesti lasten, vanhusten ja vammaisten henkilöiden kannalta alueiden esteettömyys ja käytettävyys.

Ensimmäinen liikkumiseteisiä koskeva säädös tuli rakennuslainsäädäntöön vuonna 1973: ”Yleisön käyttöön tarkoitettuja tiloja rakennettaessa on riittävää huomiota kiinnitettävä siihen, että niitä voivat käyttää myös henkilöt, joiden liikuntakyky tai kyky suunnistautua on iän, vamman tai sairauden takia rajoittunut”. Mitään ei ollut pakko kuitenkaan tehdä. Tuolloiset ja nykyään kumotut Suomen rakentamismääräykset saivat vuonna 1978 F1 – osan, joka sisälsi kaksi määräystä koskien yleisön käyttöön tarkoitettujen tilojen suunnittelua. Tasa-arvo ajattelu oli

1990 – luvulle tultaessa jo enemmän yleistynyt ja määräyksiä ja ohjeita laajennettiin käsittelemään tarkemmin ja laajemmin rakennetun ympäristön tasa-arvoistamista ja kaikkien käyttäjien edun ajattelua. 1997 uudessa F1:ssä oli jo 14 määräystä koskien esteettömyyttä. (Invalidiliitto, 2019.)

Maankäyttö ja rakennuslaki tuli voimaan 1.1.2000, ja sen voimassaolon aikana siihen on tehty lukuisia muutoksia. Muutettuja, lisättyjä tai kumottuja pykäläitä on peräti kaksi kolmasosaa lain runsaasta 200 pykälästä; lähes koko rakentamismääräysjärjestelmä on uusittu. Vuonna 2000 voimaan tullut Suomen rakentamismääräyskokoelma - RakMK lakkasi olemasta 1.1.2018. Sen on korvannut uudet määräykset ja ne on annettu pykälämuotoon kirjoitettuna asetuksina. Niitä täydentävät perustelumuiiot. Aikaisemmin rakentamismääräysjärjestelmä sisälsi ohjeistuksia, joilla oli vaikea asettaa noudatettavia vaatimuksia rakentamisen tasoon.

Asetustasolla ei enää ole ohjeita, joten vaatimukset erottuvat entistä selkeämmin ja lyhyemmin. Asetuksille on laadittu perustelumuiiot, jotka tukevat asetusten sovellusta käytäntöön ja auttavat ymmärtämään vaatimuksia. Yksittäisten vaatimusten määrä väheni ja määräysten sisältö on aiempaa suppeampaa. Muutokset koskevat muun muassa rakennuksen esteettömyyttä, paloturvallisuutta, kosteusteknistä toimivuutta, ääniympäristöä, energiatehokkuutta ja energiamuotoja, sisäilmastoa ja ilmanvaihtoa, käyttöturvallisuutta sekä vesi- ja viemärilaitteistoa. (Mölsä 2018)

4.3.2 VNA – Valtioneuvoston asetus esteettömyydelle

Laki tarkentuu asetuksiksi ympäristöministeriön laatimassa rakentamismääräyskokoelmassa, jossa käsitellään rakennuksen kriittisimpiä kohtia asettaen vähimmäisvaatimukset esteettömyyden toteutumiselle. Tammikuussa 2018 astui voimaan Valtioneuvoston asetus rakennuksen esteettömyydestä, jota sovelletaan sekä hallinto-, palvelu- ja liikerakentamisessa rakentamisessa kuin myös asuinrakentamisessa sekä korjaamisessa, laajentamisessa ja muutostoissa. (Kilpelä 2019, 11)

4.3.3 ESKEH ja SuRaKu-ohjeet

Erillisiä esteettömyysprojekteja, joiden pohjalta on syntynyt esteettömyyttä ohjaavia tietopaketteja ovat mm. SuRaKu – kortit ja ESKEH –opas. Edellä mainitut oppaat on työstetty yhteistyössä eri yhdistysten ja liittojen kanssa, täydentämään rakennetun ympäristön esteettömyyden toteutumista. SuRaKu-kortit ohjaavat erityisesti ulkona liikkumiseen liittyvien osa-alueiden esteetöntä rakentamista. Näistä esimerkkinä katu- ja viheralueiden, työmaiden aiheuttamien tilapäisten liikennejärjestelyiden, pysäkkialueiden, leikki- ja liikuntapaikkojen erilaiset suunnitteluohjeet ja esteettömyyden huomioivat ratkaisut. ESKEH-opas puolestaan antaa hyvät valmiudet tarkastella rakennuksen ja sen saavutettavuuteen liittyviä osatekijöitä esteettömyyden näkökulmasta.

4.3.4 EU:n esteettömyysdirektiivi

EU:n esteettömyysdirektiivi asettaa vaatimukset keskeisille tuotteille ja palveluille EU:ssa. Direktiivi koskee sekä julkisia, että yksityisiä sektoreita. Direktiivissä on huomioitu myös palveluita ympäröivän rakennetun ympäristön esteettömyyden toteuttaminen, mutta se ei kuitenkaan määrittele, miten ympäristö tulee toteuttaa, muuten kuin palvelun saavutettavuudella. (European Accessibility Act 2019)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2016/2102) julkisen sektorin elinten verkkosivustojen ja mobiilisovellusten saavutettavuudesta tuli voimaan 22.12.2016. Euroopan parlamentin hyväksymän saavutettavuusdirektiivin tarkoituksena on varmistaa, että valtion ja kuntien verkkopalvelut ovat kaikkien kansalaisten käytettävissä – myös verkkovierailuun tarvittavien apuvälineitä käyttävien henkilöiden.

Saavutettavuusdirektiivin tavoite on:

- edistää kaikkien mahdollisuutta toimia täysivertaisesti digitaalisessa yhteiskunnassa
- luoda Euroopan laajuiset yhdenmukaiset minimitaso vaatimukset julkisen sektorin verkkosivustojen ja mobiilisovellusten saavutettavuudelle
- parantaa digitaalisten palveluiden laatua
- parantaa Euroopan unionin saavutettavuuden toteuttamisen sisämarkkinoita.

Suomessa valtiovarainministeriö valmisteli saavutettavuusdirektiivin lainsäädännön ja laki astuu voimaan 1.4.2019. Digitaalisten palveluiden saavutettavuuden lisäksi laissa säädetään viranomaisten digitaalisten palveluiden järjestämisestä niin, että julkisen hallinnon asiakkaat pystyvät viestimään viranomaisten kanssa sähköisesti. (Valtiovarainministeriö 2019.)

Ympäristöministeriö on myös julkaissut ohjeen rakennetun ympäristön esteettömyydestä, johon on koottu esteettömyysasetuksen säännökset ja niiden soveltamistavat. Kuntien rakennusvalvonta tekee kaikkien asetusten ja säännösten pohjalta omaa yhteistä tulkintaansa esteettömyyden toteutumiselle ja sitä valvotaan kunnittain ja rakennuskohteittain. Rakennuksen tarve esteettömyydelle määräytyy pitkälti sen käyttäjien tarpeiden mukaan. Esteettömyyden tasolle on määritetty laeissa ja säädöksissä siis vähimmäisvaatimukset, mutta vaatimustaso ja esteettömyyden laajuus määräytyvät rakennuskohtaisesti.

4.4 Historia

Esteettömyys on ensimmäisen kerran mainittu ihmisoikeutena YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevassa yleissopimuksessa vuonna 2006. Sopimuksessa vammaisuutta käsitellään ennen muuta ihmisoikeusnäkökulmasta eikä lääketieteellisenä yksilön ongelmana. Sen keskeisimpiä tavoitteita on taata tasavertainen kohtelu eri elämäalueilla sekä puuttua syrjivään kohteluun.

Syrjimättömyys toteutuu mm. esteettömyyden myötä. Syrjintäkiellon lisäksi keskeinen edellytys sopimuksen tavoitteiden toteutumiselle on yleinen asennemuutos, minkä aikaansaamiseksi jäsenvaltiot sitoutuvat edistämään stereotyyppien ja ennakkoluulojen poistamista sekä lisäämään tietoisuutta eri vammoista ja vammaisten henkilöiden positiivisesta vaikutuksesta yhteiskunnan monimuotoisuuteen. (Pesola 2009.)

Suomi allekirjoitti YK:n vammaisten oikeuksia koskevan sopimuksen jo vuonna 2007, mutta vasta vuonna 2016 sopimus viimein saatiin voimaan. Ratifiointi on

vienyt aikaa, kun lainsäädäntöä on jouduttu työstämään sopimuksen edellyttämälle tasolle. Suomi oli Euroopan maista viimeisien joukossa sopimuksen voimaan tulon kanssa. (Kilpeläinen 2015)

4.5 Käsitteet

Esteettömyydellä tarkoitetaan ihmisten yhdenvertaisuutta osallistua itsenäisesti yhteiskunnan kaikkeen toimintaan ilman ympäristön asettamia esteitä. Esteettömyys mahdollistaa turvallisen liikkumisen itsenäisesti eri toimintaympäristöissä, työnteon ja kouluttautumisen sekä itsenäisen kotona asumisen. Yleisimmät haasteet rakennetun ympäristön suunnittelussa, mitkä otettava huomioon esteettömyyden ympäristön toteuttamiseksi:

- Tasoterot: fyysinen vaikea liikkumisen este
- Tilantarve: oikeanlainen mitoitus (pyörätuolit, lastenrattaat)
- Etäisyydet (palveluiden sijoittuminen, levähdyspaikat, julkinen liikennereitistö)
- Orientoituminen
- Tasapaino (luistamattomat pintamateriaalit, käsijohteet)
- Ulottuminen (lapset, pyörätuolin käyttäjät, lyhytkasvuiset)
- Voimattomuus (korkeat reunakivet, raskaat ovet)
- Monimutkaisuus (opastus, symbolit, kontrastit)
- Hahmotettavuus/ymmärrettävyys
- Turvallisuus (talvikunnossapito, katutyömaat, suojatiet, eriarvoiset liikkujat)
- Kommunikaatio
- Yhdenvertaisuus

(Ruskovaara ym. 2009)

Esteettömyys on tavanomaista suunnittelua siinä, missä muukin rakennushankkeen suunnittelu; se vain vaatii oikean asenteen toteutukselle ja perehtymistä rakennushankkeen käyttäjien vaatimuksille. Esteetön suunnitelma on laadukas ja tarkoituksen mukainen ja tavoittaa monen ihmisen vaatimukset liikkumisen helpottamiseksi: aina rakennuksen saavutettavuudesta, tontin rajalta, esteetöntä kulkuväylää pitkin opastettuna rakennuksen sisäänkäynnille ja sisälle rakennukseen. Rakennuksen sisällä toimiminen tulee olla helposti hahmotettavaa, miellyttävää, kaikkia aisteja palvelevaa ja vaivatonta. Esteettömyys palvelee kaikkia

ikään, kokoon tai terveydentilaan katsomatta. Rakennus on esteetön ja muuntojoustava, jos se toimii läpi ihmisiän ja huolto on vaivatonta ja suunniteltua.

4.6 Vammaisjärjestöiden vaikutus Tampereella

Tampereen kaupungin vammaisneuvosto on kaupunginhallituksen asettama yhteistyöelin, jossa ovat mukana vammaisten, heidän omaistensa, vammaisjärjestöjen ja kaupungin edustajat. Vammaisneuvostoon kuuluu kuusi vammaisjärjestöjen ja neljä kaupungin edustajaa, sekä puheenjohtaja. Heillä kaikilla on kokemusta ja asiantuntemusta vammaisuuteen ja vammaisen ihmisen arkipäivään liittyvissä asioissa. (Tampereen kaupunki 2019.)

Tampereen vammaispolitiikan tavoitteena on varmistaa vammaisten henkilöiden oikeudenmukainen asema ja kohtelu kaupungin asukkaana. Vammaisneuvosto pyrkii vaikuttamaan asenteisiin. Vammaisilla kuntalaisilla on oikeus osallistua ja vaikuttaa kaupungin päätöksentekoon sekä käyttää kunnan tarjoamia palveluita. Neuvosto seuraa kaupungin vammaispalvelujen, terveydenhuollon ja kuntoutusmahdollisuuksien kehitystä. Vammaisneuvosto vaikuttaa yhdyskuntasuunnitteluun ja esteettömään rakentamiseen; tekee aloitteita ja antaa lausuntoja niin suunnittelijoille kuin päätöksentekijöillekin. (Tampereen kaupunki 2019.)

Tampereen kaupunki myöntää aktiivisille, suunnitelmallista toimintaa harjoittaville ja voittoa tavoittelemattomille järjestöille toiminta-avustuksia. Suunniteltu avustettava toiminta on oltava kaupungin strategiaa tukevaa ja palvelevaa toimintaa. Avustuskokonaisuudet sosiaali- ja terveyslautakunnan toiminta-avustuksissa ovat: ikäihmisten palvelujen toiminta-avustukset, terveyden, hyvinvoinnin ja mielenterveyden edistämisen toiminta-avustukset, potilas- ja vammaisjärjestöjen toiminta-avustukset, ehkäisevän päihdetyön toiminta-avustukset sekä eläinsuojelutyön avustukset. (Sosiaali- ja terveyslautakunta 2018.)

Toiminta-avutuksia hakeneiden järjestöjen monipuolisuus tulee hyvin ilmi Taulukossa 1 listatuista avustusta hakeneista tahoista. Samalla esiin tulee myös esteettömyyden runsas kirjo ja haasteet. Rajoitteet ja vammat ovat monen tasoisia, mutta yhtä kaikki haittaavat arjessa selviytymistä. Osa järjestöistä on vammaisten itsensä aktiivisesti pyörittämiä toimijoita, osa taas enemmän kuntoutuksen ympärille kasvaneita tahoja.

Taulukko 1 Tampereen Potilas- ja vammaisjärjestöjen toiminta-avustuksia hakaneet yhdistykset vuodelle 2018 (Sosiaali- ja terveystalokunta 2018).

Yhteisön nimi	Haettu summa	Ehdotettu summa 2018
Crohn ja Colitis ry	1000	400
Pirkanmaan kilpirauhasyhdistys ry	500	500
Tampereen Kuuloyhdistys ry	5000	1600
POLIOINVALIDIT ry TAMPEREEN OSASTO	600	600
Aivovammayhdistys ry / Tampereen Seudun Toimintaryhmä	2000	600
Pirkanmaan epilepsiaiyhdistys ry	3300	3300
Suomen Kuurosokeat ry	2000	600
Kynnys ry Tampereen toimikunta	2500	800
Tampereen Seudun Invalidit Ry	12000	10000
Pirkanmaan munuaisvaivoissa -ja maksayhdistys -PirMu ry	2000	1200
Tampereen vammais- ja terveydenhuollon neuvottelukunta	3000	2000
Tampereen Seudun Selkäyhdistys	4000	2600
Tampereen seudun Näkövammaiset ry	15000	13500
Tampereen Reumayhdistys ry	6000	6000
Mielenterveysomaiset Pirkanmaa FinFami ry	53000	23000
Pirkanmaan Vammaistyö ry	5000	500
Lapsettomien yhdistys Simpukka ry	1000	600
Pirkanmaan CP-yhdistys ry	3000	3000
Suomen Kurkku- ja Suusyöpäyhdistys ry, Tampereen osasto	2000	700
Suomen Kielipolku SLI ry (entinen Pirkanmaan Kielipolku ry)	1200	700
Tampereen-tapaturma ja sairausinvalidit ry	2000	500
Positiiviset ry	3500	2500
Tampereen Parkinson-yhdistys ry	6000	3800
Pirkanmaan lihastautiyhdistys ry	800	400
Pirkanmaan keliakyhdistys ry	1500	400
(Suomen Dystoniaiyhdistys ry)/ Tampereen Seudun Dystonia-kerho (800	200
Tampereen Sydänyhdistys ry	7000	4900
PIRKKA-HÄMEEN PSORIASISYHDISTYS RY	2000	1000
Tampereen Viittomakieliset ry	37535	19000
Summa	185235	104900

4.6.1 Invalidiliitto

Invalidiliitto on perustettu suomessa 1938 -luvulla invalidien etujen valvomiseksi, lainsäädännön kehittämiseksi, ammattikasvatuksen edistämiseksi ja valistustoimintaan. Yhdistys ei perustettaessa ollut nimeltään Invalidiliitto, vaan liitto sai nimekseen tuolloin Suomen Siviili – ja Asevelvollisuusinvalidien Liitto. Mukana perustamassa liittoa oli 22 eri yhdistyksen nimeämää virallista edustajaa. Perustamistilaisuudessa edustettuina olivat Tampere, Viipuri, Oulu, Turku, Helsinki, Kuopio, Kemi ja Lahti. (Invalidiliitto 2019.)

Ennen internetiä esteettömyydestä julkisissa rakennuksissa ja asuntosuunnittelusta oli mm. Invalidiliiton tuottamia oppaita. Rakennussuunnittelun lähtökohtana 1970-luvulle saakka oli aikuisen miehen fyysiset mitat, ulottuvuus ja toimintakyky. Kaavoitusta määräsi 1960 – luvulle saakka auto; mihin ja miten autolla tuli päästä ja miten sen sai pysäköityä. Esteettömyydelle ei löytynyt lainsäädäntöä.

Invalidiliiton tavoitteet eivät ole vaihtuneet perustamisajasta; halu ja aikomus muuttaa suomalaisen yhdyskunnan yhdenvertaiseksi myös vammaisille. Perustamisestaan lähtien yhdistys on pyrkinyt parantamaan vammaisten henkilöiden asemaa ja oloja Suomessa. Invalidiliitto on järjestänyt koulutusta, kiinnittänyt erityistä huomiota lääkinnällisiin hoitoihin ja kuntoutuksen puutteeseen, sekä puuttunut vaikeavammaisten asumispalveluiden kehittämiseen. Invalidiliiton Esteetömyyskeskus ESKE on perustettu 1960-luvulla liikuntaesteettömyyden huomioon ottamiseksi julkisissa rakennuksissa. Nykyisen nimensä liitto sai 70-luvulla. Liiton toiminnan painopiste on ollut aina järjestötoiminnassa ja sen kehittämisessä. Toimintaa on kohdistettu myös kansainvälisille vesille ja se on ollut aktiivisesti mukana mm. EDF:n (European Disability Forum) kautta Euroopan vammaispolitiikassa. Liiton toiminnan tavoitteena on yhdenvertainen ja esteetön Suomi. (Invalidiliitto 2019.)

4.6.2 Kynnys

Kynnys ry perustettiin vuonna 1973 vammaisten yliopisto-opiskelijoiden toimesta. Kynnys ry on vammaisjärjestö, jonka 25 jäsenestä suurin osa kuuluu itse vammaisten vähemmistöön. Omakohtainen kokemuksen tuoma ammattitaito pyrkii puuttumaan ja edistämään vammaisten etuja ja oikeuksia. (Kynnys ry 2019.) Haastattelemamme Amu Urhonen on toiminut järjestössä aktiivisesti sekä ollut mukana kaupunginvaltuuston lautakuntatyöskentelyssä vaikuttamassa kaupungin katuympäristön esteettömyyteen.

Kynnys ry:n toimipisteet ovat Helsingissä, Kuopiossa, Oulussa, Tampereella ja Turussa. Toimintaryhmiä on pääkaupunkiseudulla, Kymenlaaksossa, Etelä-Karjalassa, Mikkelissä, Porissa ja Rovaniemellä. Kynnys työskentelee sekä suomalaisen yhteiskunnan hyväksi että kansainvälisellä tasolla, parantaakseen vammaisten henkilöiden oikeuksien ja yhdenvertaisen aseman puolesta. (Kynnys ry 2019.)

Kynnys aktivoi ja tukee vammaisia henkilöitä toimimaan itse omien etujensa ja oikeuksiensa puolesta ja kannustaa heitä osallistumaan mm. vaikuttamalla viranomaistoimintaan ja päättäjiin niin, että myös vammaisten ihmisten tarpeet otetaan yhteiskuntarakenteessa huomioon. Haastattelemamme Amu Urhonen on itse ol-

lut aktiivisesti mukana mm. Tampereen kaupungin neuvostossa esteettömyysryhmän kanssa kuulemassa ja puuttumassa esteettömyyttä koskeviin asioihin ja niiden edistämiseen. (Urhonen 2019.)

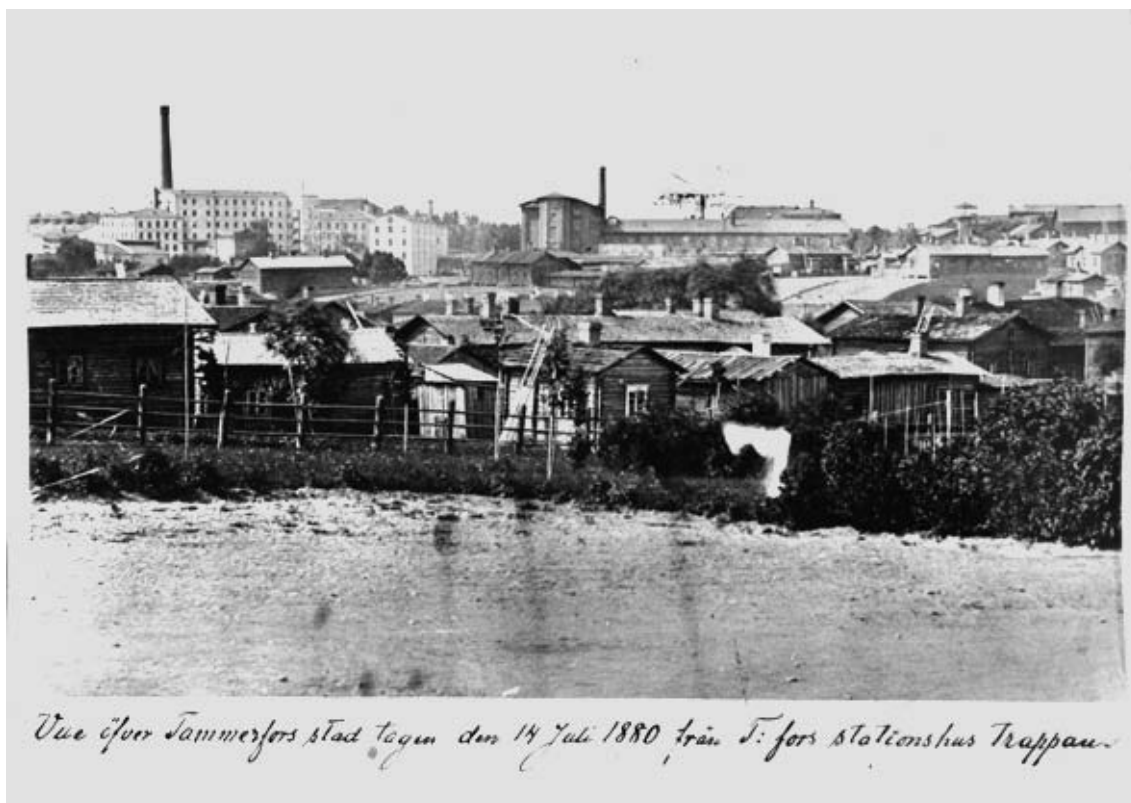


Kuva 14 Yhdessä Taideteollisen korkeakoulun opiskelijoiden kanssa Kynnys ry toteutti ajatuksia herättelävän näyttelyn vammaisten henkilöiden kohtaamista ennakkoluuloista ja haasteista (Kynnys ry 2019)

Kynnys ry on myös osa kansainvälistä vammaisten itsenäisen elämän (Independent living) liikettä ja tekee yhteistyötä esimerkiksi Maailman vammaisliiton DPI:n kanssa. Järjestön nettisivuille on nostettu Independent living -liikkeen perustajan Judy Heumanin kommentti: "Kaikki ihmiset – olivatpa he kuinka vaikeavammaisia tahansa, pystyvät tekemään päätöksiä". (Kynnys ry 2019.) Ajatukseen kiteytyy hyvin yhdistyksen ajama asennemuutos. Itsenäinen elämä on jokaisen perusoikeus, mikä ei tarkoita kuinkaan sitä, että kaikki pitäisi pystyä tekemään itse. Itsenäisyys tarkoittaa enemmän vapautta valita omasta elämästään.

5 Tampereen syntyhistoria

Kaupunki on saavuttanut jo 240-vuoden iän. Kaupunkirakenteeseen on muodostunut jo useita vuosirenkaita eri aikakausilta ja ajanjaksoilta. Toisaalta verrattuna Keski- tai Etelä-Eurooppaan, voidaan Tampereen historian todeta olevan vasta alkumetreillään.



Kuva 15 Kaupunkikuva vuodelta 1880. Kuva otettu rautatieaseman edustalta kohti keskustoria. Taustalla Finlaysonin sekä Pellavatehtaan rakennukset, etualalla kaupunkiin vasta liitetty Kyttälän alue. (Koskesta voimaa.)

Näsijärven ja Pyhäjärven väliin jäävälle kannakselle on syntynyt Tampereen historiikin mukaan asutusta jo 600-luvulla. Asutus kasvoi ja laajeni ja muodostui tärkeäksi kauppapaikaksi 1200-luvulta alkaen. 1700-luvulla pikkuhiljaa alettiin ymmärtää kosken merkitystä vesivoiman tuottajana. Kuningas Kustaa III:n päätöksellä paikalle perustettiin Tampereen kaupunki vuonna 1779. Kaupunki sai vapaakauppa-oikeudet, joka osaltaan tuki erilaisten tuotantolaitosten syntyä kosken rantamille. (Tampereen kaupunki 2019.)

Tampereen, kuten koko Suomen rakentumista on vahvasti säädellyt kulloinkin valtaapitävien tahojen päätöksenteko. Vuoteen 1809 Ruotsin kuningaskunta ohjasi vahvasti kaupankäynnin sijoittumista sekä sitä myöten kaupunkien rakentamista kauppapaikkojen ympärille. Uuden isäntävallan, Venäjän vaikutus näkyy

yhtä lailla Suomen kaupunkien kehityksessä sekä kasvussa. Itsenäistyminen, sisällissota sekä talvi- ja jatkosodat muokkasivat koko Suomen rakentumista ihmisten muuttaessa teollisuuden, uusien kotien ja mahdollisuuksien perässä.

Uudet mullistavat keksinnöt, kuten sähkövalo, linja-autoliikenne tai rakentamisen materiaalien ja työtapojen kehittyminen näkyi kaupungin kasvussa. Linja-autoliikenteen aloittaminen 1920-luvulla mahdollisti sen, että asuminen laajeni entistä kauemmas tehtaista. (Lind 2015, 15) Syntyi uusia esikaupunkialueita, jotka kuitenkin olivat lähellä kantakaupunkia sekä sen tehtaita, joista valtaosa asukkaista sai elantonsa.

5.1 Kohti uutta aikakautta

1960-luvulla tehtaات alkoivat siirtyä keskustasta kaupungin laiduille, kun toiminta kävi keskustassa alati kasvavan kaupungin puristuksessa hankalaksi (Mukala 1999, 25). Nykyisin toiminnassa on enää alarannassa sijaitseva Takon kartonkitehdas. Teollisuuden korvaajaksi uutta kaupunkia nousi vuonna 1960 synnyttämään Tampereelle saatu uusi yliopisto vuonna sekä hieman myöhemmin aloittanut Teknillinen korkeakoulu.

Tänä päivänä opiskelijoita on Tampereella jo enemmän kuin teollisuuden huipuvuosina tehtaiden työntekijöitä 1970-luvulla (Haapala 2011, 68-69). Yritystoiminta ja teollisuus Tampereella on elänyt Euroopan ja muun maailman ekonomin virtausten tahtiin, mutta monipuoliseksi kasvaneella koulutuksella on säilytetty kaupungissa vahva osaamisen taso, josta on kummunnut uusia innovatiivisia talouden vetureita.

1960-luvulla koettiin merkittäviä muutoksia elementtirakentamisen nopeuttaessa rakentamista. Uusia kaupunginosia rakennettiin kasvavan kaupungin tarpeeseen. Syntyi betonisia lähiöitä, Multisilta, Peltolampi, Kaukajärvi, Lentävänniemi ja Tesoma sekä hieman näiden jälkeen Hervannan satelliitti kaupunginosa. (Kaupunkiympäristön kehittäminen 2010, 20) Myös uusia nähtävyyksiä kaupunkiin saatiin, kun Näsinneula valmistui 1971 (Mukala 1999, 139).

Yhdessä Euroopan muun teollisuuden alasajon kanssa 1980-luvulla alkoivat Tampereen keskustan tehdasrakennukset autioitua. Kilpailu ajoi tuotantoa halvemman työvoiman maihin, mutta myös toiminnan muutokset ja kehitys vaativat tarkoituksenmukaisempia tiloja. Tyhjentyvät tilat toivat uusia haasteita kaupunkisuunnitteluun. Selkeitä toimintamalleja tai ratkaisuita ei ollut. (Kosunen 2011, 99.) Siinä missä tehtaات olivat lähes 120 vuoden ajan laajentuneet ja kasvaneet, tulitiinkin tilanteeseen, jossa vailla käyttötarkoitusta olevat rakennukset muuttuivat hyödyttömiksi ylläpidoltaan kalliiksi kulueriksi.



Kuva 16 Uusia kerrostaloja Hervannan alueella. Alue rakentui suurelta osin 1970- ja 80-lukujen aikana. (Arkkitehdit MY 2017.)

Ajatuksellisesti murros tapahtui pahaan aikaan. Elementtirakentaminen oli päässyt vahvaan vauhtiin, elettiin nousukautta. Vanhan rakennuskannan katsottiin voivan väistyä uusien nykyaikaisten rakennusten tieltä. Kiinteistönpito muuttui erilliseksi liiketoiminnaksi, jolle asetettiin myös tuotto-odotuksia. Olemassa oleville rakenteille ei nähty olevan arvoa. Halu uudistaa vanhanaikaisia ja turhaksi käyneitä tiloja johti siihen, että matalampaa puurakenteista kaupunkia raivattiin pois korkeamman elementtirakentamisen tieltä. Myöskään kosken ranta ei säästynyt uudistuksilta, vaan vanha Verkatehdas purettiin. Purkaminen oli kuitenkin shokki. Mari Lind (2015, 39) vertaa sitä haavaan, joka syntyi koskenrannan teollisuusmaisemaan. Järkytys synnytti laajan kansalaisliikkeen suojelun puolesta.

5.2 Kaupunki tänään

Nykyisessä kaupunkirakenteessa on paljon kerrostumia eri aikakausilta. Tehtaiden punatiiliset rakennukset hallitsevat keskustan miljöötä ja Hämeenkadun varrelta löytyy vielä useita jugendin ajan kivitaloja muistona kaupungin kasvusta. Yhtä lailla Pispala on muistona kaupungin teollisuuden sekä työväestön määrän kasvusta ja siitä seuranneesta huutavasta asuntopulasta. Pispalassa kaupungin rakennussäännöt eivät rajoittaneet rakentamista, joka osaltaan on ollut synnyttämässä alueen omaleimaista, edelleen näkyvissä olevaa ilmettä (Kankkonen 2011, 157).

Paljon vanhaa rakennuskantaa on purettu uudistuvan ja muuttuvan kaupungin tieltä. Edelleen on silti kaupungissa havaittavissa selkeitä aluekokonaisuuksia, jotka ovat oman aikakautensa rakennustekniikan ja suunnitteluihanteiden hyvin säilyneitä kokonaisuuksia. Näiden suojeluun ollaan kaupunkikuvan historian säilymisen puolesta havahduttu ja kaavoituksen keinoin rajoitettu täydennysrakentamista sekä voimakasta saneerausta. Säilyttämisen myötä joudutaan pohtimaan myös esteettömyyden toteutumista kohteissa, joiden arkkitehtuurista arvoa halutaan varjella.



Kuva 17 Kaupungin rakennuskanta jaoteltuna valmistumisvuoden mukaan (Oskari-kartat, 2019)

5.3 Kaavoituksen vaikutus kaupunkirakenteessa

5.3.1 Kaupungin syntyvaiheet

Ensimmäisissä kaavoissa kaupungin rakentumista on ohjattu paloturvallisuuden sekä torille tuotavien tuotteiden myyntiverojen maksamisen näkökulmasta. Vuonna 1827 tapahtunut Turun palo vaikutti aikanaan suuresti kaupunkikaavoitukseen; erityistä huomiota aloitettiin kiinnittämään siihen, ettei vastaavassa mittakaavassa tapahtuva tuho pääsisi toistumaan. Kaupunkia jaettiin puurivien reünstamien leveämpien katujen avulla kortteleihin. Puusto toimi palon etenemistä hidastaen. (Helen & Seppänen 2015, 63.)

Tehdasrakennusten nousu muokkasi kaupunkikuvaa ensimmäisten muutosten joukossa, kun yksi- ja kaksikerroksisten puutalojen viereen nousi muurattuja aiempaa rakennuskantaa huomattavasti korkeampia tehdasrakennuksia. Uusi mittakaava tuli kaupunkikuvaa hallitsevaksi elementiksi. Tehtaat edustivat uudenlaista rakennustekniikkaa, ollen aikakautensa edelläkävijöitä. (Mukala 2011, 172.)

Alkava teollistuminen toi uudenlaiset haasteet keskustan toimintojen yhteensovittamiselle. Siinä missä tänä päivänä arvostetaan ranta- ja vesimaisemia virkistyskäytössä, oli aiemmin nähtävillä energianlähde, jonka äärelle oli viisainta rakentaa toimintaa. Rakentaminen oli tiheää, yrityksiä nousi kosken partaalle seuraten maaston muotoja. Arkkitehti Jorma Mukala (1999, 10-25) nostaa esiin mielenkiintoisen seikan kaupungin rakentumisesta; yhdessäkään kaavassa ei ohjata teollisuuden rakentumista tai laajenemista kosken partaalla. Kosken varrella oleva punatiilinen teollisuusmaisema, joka on luokiteltu tänä päivänä myös yhdeksi kansallismaisemistamme, on rakentunut orgaanisesti tuotantoprosessiansa vaatimusten mukaan.

5.3.2 Uusi mittakaava

Kasvavan kaupungin tarpeisiin on laadittu useita entistä laajempia alueita koskevia kaavoja, joilla on pyritty mahdollistamaan tarvittavan työvoiman saatavuus tehtaille. Kasvava teollisuus vaati uusia työntekijöitä. Tästä aiheutunut muuttoliike synnytti kasvupaineita myös kaupungille. Asutus laajeni länteen, johon syntyi Amurin työläiskorttelit. (Mukala 2011, 174.) Uusista rakennuksista huolimatta asuntopulan seurauksena kaupunkien reunoille alkoi kasvaa hökkelikyliä, joihin

kaupunkien yleinen rakennusjärjestys ei pitänyt (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2017, 8).

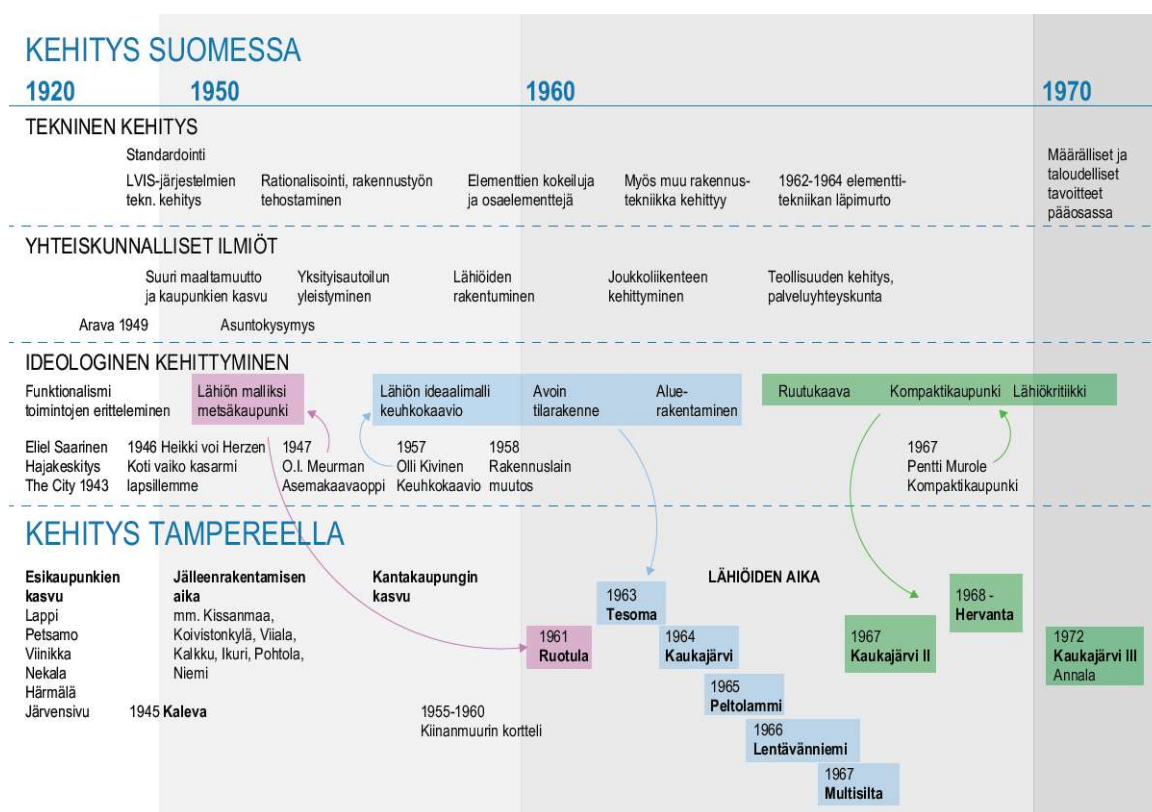
Vuonna 1875 loppupuolella kaavoitus siirtyi valtiolta kuntien vastuulle. Tämän seurauksena kaupunkien oli vastattava tarmokkaammin asutukseen kaavoittamalla tontteja (Jalkanen ym. 2017, 8). Tämän myötä 1800-luvun lopussa kaupunkikuva muuttuikin merkittävästi. Aiemmin tehtaat olivat nousseet vallitsevaa puutalo asutusta korkeammaksi, mutta nyt myös asuintaloista tehtiin korkeampia. Aiemmin maisemaa suvereenisti hallinneet tehdasrakennukset alkoivat sulautua muuhun rakennettuun ympäristöön. Jugendin ja klassismin kautta siirryttiin kohti modernimpaa suunnittelua ja ihanteita. Keskustan korttelit uudistuivat ja rakennusten korkeudet kasvoivat. (Mukala 2011, 176-181.)

5.3.3 Ihanteet vaihtuvat

Politiikan lisäksi erilaiset ihanteet ja suuntaukset ohjasivat aikakausinaan vahvasti kaupunkisuunnittelua. Sosiaalisiiin kysymyksiin alettiin kiinnittää entistä enemmän huomiota 1800-luvun loppupuolella. Teollistumisen ja kaupungin nopean kasvun myötä syntyneet epäkohdat kuten huono hygienia, ahtausta ja levottomuus työläisalueilla nousivat esiin. Näihin pyrittiin löytämään ratkaisua myös kaupunkisuunnittelun keinoin. 1900-luvun alussa ruutukaava ajattelua muuttamaan nousivat Ebenezer Howardin puutarhakaupunki aate sekä Camillo Sitten kaupunkirakentamisen taiteellisuutta ja vaihtelevia muotoja tavoitteleva kaupunkimalli. (Jalkanen ym. 2017, 9-10) Tampereella puutarhakaupunki aatteen solumaisia esikaupunkialueita syntyi muun muassa Petsamon, Viinikan ja Nekalan alueelle.

Itsenäistymisen jälkeen rakentamisen ja kaupunkisuunnittelun painopiste oli pitkään asuntotuotannossa. Tarvittiin uusia koteja tuhoutuneiden tilalle sekä evakoon joutuneille. Matalat omakotialueet saivat rinnalleen uutta kaupunkisuunnittelua edustavia kerrostalo alueita. Ilmava ja avoin rakennusten sijoittelu umpikortteleiden sijaan maksimoi valon määrää asunnoissa ja puistomaista miljöötä. Uudet näkemykset perustuivat vallalla olleeseen funktionaaliseen suunnitteluun. (Mukala 2011, 176-181.)

Kotimaisia suuntaviivoja haettiin asuinalueiden suunnitteluun Otto I. Meurmanin kehittelemästä asumalähiöstä. Funktionalismin mukaisesti riviin aseteltujen lamellitalojen sijaan rakennukset sijoiteltiin seuraamaan maaston muotoa. Lisäksi käytettiin useampia rakennustyyppejä, jotta alueista vaihtelevia. Myös väljyyteen ja viheralueiden säilymiseen kiinnitettiin huomiota. Meurmanin asumalähiön periaatteena oli tuottaa peruspalvelut lähellä asumista, jolloin kauemmas jäävään keskustaan lähdettiin asioimaan vain erityistarpeiden vuoksi, kuten virastoihin. (Kaupunkiympäristön kehittäminen 2010, 9-13)



Kuvio 1 Tampereen asuinalueiden kehitys suhteessa muuhun rakentamisen suunnitteluun ja tekniikan kehitykseen Suomessa (Stüber-Asikainen, 2019)

Sijoittelun lisäksi myös rakennusten korkeudesta käytiin keskustelua, sillä uusia kerrostaloja pidettiin mittakaavaltaan epäinhimillisinä. Taloudellisesti kerrosten lisääminen olisi ollut houkuttelevaa, mutta Tampereella keskustelu on kuitenkin hillinnyt vahvasti rakentamisen korkeutta, sillä hyvin harva aikakauden asuinrakennus on yli kuusi kerrosta korkea. Korkeus toi mukanaan omat haasteensa. Yleisesti arvioitiin, että kolmikerroksinen kerrostalo voidaan rakentaa ilman hissiä. Tänä päivänä näiden rakennusten hissittömyys muodostaa kuitenkin ongelman lapsiperheiden ja vanhusten asumiselle. (Kaupunkiympäristön kehittäminen 2010, 9-15.)

Liikenteen lisääntyminen on omalta osaltaan ollut vaikuttamassa kaupungin muotautumiseen. Autojen määrä on kasvanut sotien jälkeisistä pulavuosista lähtien. Uusille väylille on tehty varauksia ja yritetty ennakoida kasvun määrää. Liikenteen kasvu käy hyvin ilmi 1960-luvulla laadituissa kaavamuutoksissa lisääntyneinä autokatos- ja parkkipaikka määrinä. Kaupungin kasvu herätti myös lisäämään kaavoihin määräyksiä pihojen parkkipaikoista. Aiemmin väljiksi mitoitettut piha-alueet joutuivat taipumaan muutoksen edessä, kun lisääntyvät auto määrät vaativat uusia pysäköintipaikkoja. (Kaupunkiympäristön kehittäminen 2010, 17.)

5.3.4 Rakentaminen tehostuu







Uusia lähiöitä nousi 1960- ja 70-lukujen aikana vauhdilla. Tesoman, Kaukajärven ja Lentävänniemen alueet ovat syntyneet Olli Kivisen keuhkokaavion periaatteiden mukaisesti. Keuhkokaaviomalli perustui hajakeskitettyihin lähiöihin, joissa eri toimintoja on jäsennelty omille alueilleen. Pysäköintialueet ovat useampien tonttien yhteisiä laajoja kenttiä, jotka ovat puskurina asutuksen ja liikenteen välissä. Aiempaan verrattuna rakennusten kerrosmäärä ja rakennusoikeus kasvoivat. Kivinen edusti rationaalisempaa ja tehokkaampaa rakentamista, joka sopi paremmin kehittyvän elementtirakennustekniikan hyödyntämiseen. (Pöyry 2010)

Tehokkaalle rakentamiselle oli toisaalta tarve, sillä muuttoliike kaupunkeihin oli suurimmillaan 1960- ja 70-luvun vaihteessa. Nopeimmin kasvavilla alueilla ei kunnan kaavoitus pysynyt asuntotuotannon tarpeen perässä. Suunnittelijoita uusien alueiden kaavoittamiseen ei yksinkertaisesti riittänyt. Syntyi tilaa uudelle toimintamallille rakennusliikkeiden ostaa tonttimaata ja laadituttaa niille suunnitelmat. Tässä aluerakentamisen menettelyssä kunta lupasi alueelle tietyn rakennusoikeuden ja rakennusliike sitoutui asuntojen lisäksi tuottamaan palvelut ja kunnallistekniikan. (Jalkanen ym. 2017, 23)

Lähiörakentamista kohtaan alkoi nousta kuitenkin vastalauseita. Tehokkuus edellä tehdyt aluerakentamissopimukset tuottivat monotonista ja rationaalisuutta korostavaa asuinympäristöä. Erityistä tyytymättömyyttä kohdistettiin rakennusten yksitoikkoiseen ulkoarkkitehtuuriin lisäksi lähiympäristön heikkoon laatuun. (Pöyry 2010, 18)



LENTÄVÄNNIEMI ALUERAKENTEEN PERIAATEKAAVIO

-  Aluerakenteen rungon muodostava katu
-  Kauppa
-  Koulu
-  Koulu (ei rakennettu asemakaavan mukaisesti, tontti muutettu kerrostalokortteliksi)
-  Alueen keskeinen viheralue
-  Kevyen liikenteen reitti

Kuva 18 Lentävänniemen alueen katuverkko reunustaa asuinalueita. Ulkosityöttöinen liikenne rauhoittaa korttelin asumiselle ja oleskelulle. Alueen keskellä on puistoakseli ja kauppa. (Pöyry 2010, 82)

Nämä aikanaan kritisoidut asuinalueet ovat saavuttaneet peruskorjausiän. Monen talon kohdalla on syntynyt pohdintaa huonokuntoisen rakennuksen purkamisesta sekä korvaamisesta uudella nykyaikaisemmalla, mahdollisesti suuremmalla rakennuksella sekä tonttien tiivistämisellä lisärakentamisen kautta. Toisaalta nämä asuinalueet ovat myös herättäneet keskustelua vaalittavasta rakennusperinnöstä. Moni asuinalue on kuitenkin yhtenäisyytensä vuoksi merkittävä aikakautensa edustaja ulkonäkökysymyksistä huolimatta.

Tiivistämisellä ja saneerauksilla on vaarana, että alueiden ominaispiirteet muuttuvat. Kaavoituksessa laaditun Tampereen keskustan ulkopuolisten 1960- ja 1970-luvun asuinalueiden inventointi ja arvottaminen -selvityksen (Pöyry 2010, 3) mukaan aluerakentamiskohteiden arvojen ja muutoksensietokyvyn selvittäminen tulisi selvittää, jotta täydentyvän kaupungin vaatimukset voidaan sovittaa luontevasti ja vanhaa kunnioittaen kaupunkirakenteeseen.

5.3.5 Tiivistyvä kaupunki

2000-luvulla kaavoitus on joutunut arvioimaan kaupungin laajenemista sekä tiivistämistä siinä missä edeltäjänsäkin. Tampere on säilynyt muuttovoittoisena kaupunkina eikä kasvu näytä hidastuvan edelleenkään. Tärkeimpiä valintoja lieeneekin kuinka kasvavaa ihmisjoukkoa saadaan edelleen liikutettua kaupungin sisällä ja asutettua ympäristössä, joka on viihtyisä ja tarjoaa tarvittavat palvelut.

Suomen ympäristökeskuksen tutkijan Maija Tiitun mukaan vuosina 2000-2012 Tampereen seudun uusien asuinrakennusten kerrosalasta kolmannes on saatu sijoitettua hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle jo rakennetun ympäristön yhteyteen (2014, 32). Kaupunkien laajenemista tarkastelleessa tutkimuksessa selvitettiin erikseen asuinrakentamisen sijoittumista suhteessa yhdyskuntarakenteeseen ja eri maankäytön alueille. Sama suuntaus jatkunee kaupungin tiivistäessä keskustan sekä sen lähiympäristön maankäyttöä. Santalahden, Hiedanrannan sekä Tammelan suunnitelmat tuovat huomattavan määrän lisää kerrosneliöitä jo olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja palveluiden ääreen.

5.4 Tilojen synty

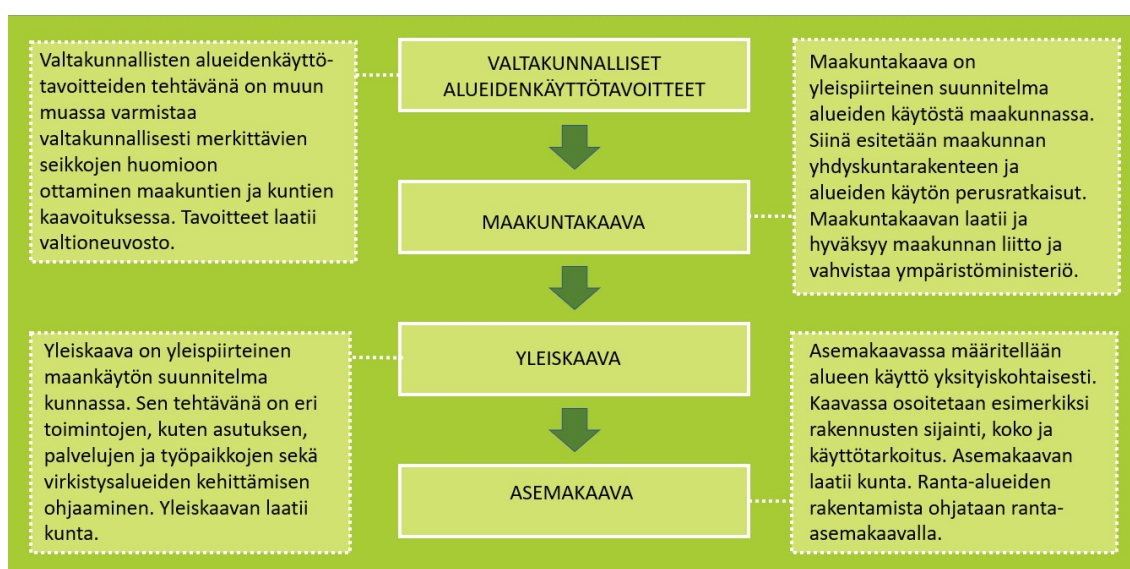
Kaupunki ei synny tyhjästä, mutta kaupunkoja on perustettu tyhjään paikkaan. Ihminen muokkaa tarpeidensa mukaan ympäristöä; sen muotoa ja reitistöä. Tarpeet nousevat kulloinkin vallalla olevista intresseistä; Liike-elämä muovaa olemassa olevaa kaupunkitilaa tai synnyttää uutta, kaupunki kasvaa muuttovoiton myötä, valtio ohjaa liike-elämää ja liikkumista, kuntien kaavoitus asumisen sijoittumista. Ajan saatossa helposti käyttöön otettava maa-alue on täytetty, kasvu asettaa paineita ottaa käyttöön vaikeakulkuisempia ja rakennettavuudeltaan haasteellisempia alueita tai rakennetun ympäristön väliin jääneitä puusto ja puistoalueita. (Seppänen 2007.)

Muutospaineiden ja kasvun keskellä tulisi kiinnittää erityistä huomiota siihen, että kaupunkitilaa luodaan muistaen käyttäjien erilaiset tarpeet tai rajoitteet. Tiivistämällä saatetaan poistaa yhteyksiä, jolloin välimatkat kasvavat ja palveluiden tavoitettavuus heikkenee. Arviointia tulisi tehdä mahdollisimman laaja-alaisesti, vaikka kasvupaineet luovatkin päättäjille sekä suunnittelijoille haasteita vastata uusien asuntojen sekä palveluiden tarpeeseen. Uudistuminen on kaupungeille elinehto, jotta voidaan vastata yhteiskunnan kuin myös yksilöiden intresseistä nouseviin tarpeisiin ja toiveisiin. Mikään ei lienekään niin varmaa kuin jatkuva muutos. Kaupunkikeskusta voitaneenkin verrata painekattilaan ja reaktoreihin, joissa fuusioituu erilaiset tavat elää ja toimintakulttuurit. Uudet virtaukset ja trendit sulautuvat varhaisempiin kerrostumiin.

Kokonaisuuden onnistumisen edellytyksenä on, että eri tahojen toimioilla ja suunnittelijoilla on riittävä ymmärrys sekä yhteinen tahtotila saada aikaan esteetöntä ympäristöä. Päämääränä tulisi olla pyrkimys yhdenvertaisuuteen ja tasa-arvoon, jota myös laki edellyttää. Suomen DfA-verkoston (Desing for all) koordinaattorina toiminut Päivi Tahkokallio (2004) on nostanut jo yli kymmenen vuotta aiemmin esiin, kuinka oleellista suunnitteluun osallistuvien riittävä tiedonsaanti monimuotoisuudesta on. Monimuotoisuudessa on kysymys erilaisten käyttäjien ominaisuuksista, tarpeista, toiveista ja prioriteeteista. Erilaisiin käyttäjiin kuuluvat myös ikääntyvät ihmiset tai ne käyttäjät, joilla on jokin toimintakykyyn vaikuttava vamma. Edelleen voidaan hyvin allekirjoittaa Tahkokallion ajatus tiedonsaannin merkityksestä sekä esteettömyyden luomiseksi suunniteltaessa niin kaupunki- kuin verkkotoimintaympäristöjä.

5.4.1 Kaavoituksen tasot ja vaikutus esteettömyyden suunnittelussa

Kaavoitus on maankäytön suunnittelua ja Suomessa se on jaettu kolmeen edellisen pohjalta tarkentuvaan portaaseen. Ylimpänä hierarkiassa on maakuntakaava. Tämä tarkentuu yleiskaavaksi, joka puolestaan tarkentuu asemakaavaksi. Kaupungin sisällä asemakaavoja on useita ja ne koskevat aina rajattua aluetta. Tampereen alue kuuluu Pirkanmaan maakuntakaavan alueelle. Tästä ylemmän tason kaavoituksesta vastaa ympäristöministeriö yhdessä maakunnan liiton kanssa. Yleiskaava sekä asemakaava sen sijaan ovat kunnan omalla vastuulla, mutta sitä valvoo ympäristöministeriö sekä ELY-keskus. (Kaavoituksen tasot 2019.)



Kuvio 2 Maankäytön suunnittelu tarkentuu portaittain. (Stüber-Asikainen 2019)

Kaavoitusvaiheessa ei vielä oteta kantaa itse rakennusten esteettömyyteen, mutta luodaan puitteet ja mahdollistetaan esteetön toteuttaminen. Näkyvimpänä osana kaavoituksessa voidaan vaikuttaa toimintojen sijoittamisen ja etäisyyksien hallinnan kautta esteettömyyteen ja mahdollistaa palveluiden saavutettavuus. Lisäksi kaavoitusvaiheessa voidaan vaikuttaa ympäristön muodostumiseen ääni- ja värimaailman sekä pienilmaston vaikutusten hallinnan kautta. Huomioimalla talvikunnossapidon haasteet jo väylien tilavarauksissa, voidaan huolehtia riittävästä esteettömyyden tasosta myös lumiseen aikaan. "Kaupunkitilan esteettömyydessä on ennen kaikkea kysymys rakennetun ympäristön käyttöä rajoittavien seikkojen poistamisesta, kaupungin tekemisestä mahdolliseksi mahdollisimman

monille.” tiivistää arkkitehti Saara Siik (Siik 2006, 27) kaavoituksen vaikutusmahdollisuuksista kaavoituksen esteettömyyttä käsittelevässä opinnäytetyössään ja painottaa erityisryhmien huomioimista niin kaavan suunnitteluvaiheessa kuin myös siitä tuotetun materiaalin soveltuvuudesta eri käyttäjäryhmille.

Maakuntakaavoituksen vaikutusmahdollisuudet esteettömyyden huomioimiseen rajautuvat pitkälti kaavaselostuksen puolelle. Tällä tasolla voidaan lähinnä muistuttaa esteettömyyden ja saavutettavuuden tärkeydestä. (Siik 2006, 29.) Mahdollistamalla erilaiset liikennemuodot ja niiden sijoittuminen yhteiskuntarakenteessa saadaan kuitenkin jo luotua etäisyyksien hallinnalle pohjaa seuraavalle kaavoituksen tasolle.

Yleiskaava toimii asemakaavaa ohjaavana, mutta asemakaavattomilla alueilla se on myös ylin rakentamista ohjaava taso. Yleiskaavan tasolla luodaan runko esteettömälle reitistölle. Vaikka työskentely tapahtuu edelleen melko yleispiirteisellä tasolla eikä ota kantaa yksityiskohtaiseen suunnitteluun, voidaan esimerkiksi loogisen katuhierarkian avulla helpottaa orientoitumista ja luoda pohjaa sitä kautta esteettömän ympäristön syntymiselle. Siik (2006, 33) laajentaa ajattelemaan esteettömyyttä myös alueiden turvallisuuden parantamisen kautta; sekoittamalla alueille erilaisia toimintoja saadaan lisättyä niille elämää ja liikettä. Yleiskaavan tärkeimpiä tehtäviä taata alueiden toiminnallinen monipuolisuus, ympäristön perusrakenteiden loogisuus sekä varmistaa yhdyskuntarakenteellisten toimintojen (koulut, päiväkodit, kirkot, kaupat ja julkisen palvelun palvelupisteet) helppo saavutettavuus.

Asemakaava on kaavoituksen tasoista tarkin: se on asiakirja, jolla ohjataan alueen käytön yksityiskohtaista järjestämistä, rakentamista ja kehittämistä. Asemakaavassa voidaan ohjeistusta antaa jopa tonttikohtaisella tarkkuudella, kun aiemmat kaavatasot käsittelevät alueita hyvin yleisellä otteella. Asemakaavoituksessa määritellään rakennusten sijoittumisesta tontilla ja huomioidaan viihtyisien oleskelupihojen muodostuminen. Huomioon otettavia asioita ovat myös liikenteen melun vaikutukset sekä niiden pienentäminen kaavan asettamien rakentamista koskevien määräysten avulla.

5.4.2 Osallistuminen ja vaikuttaminen

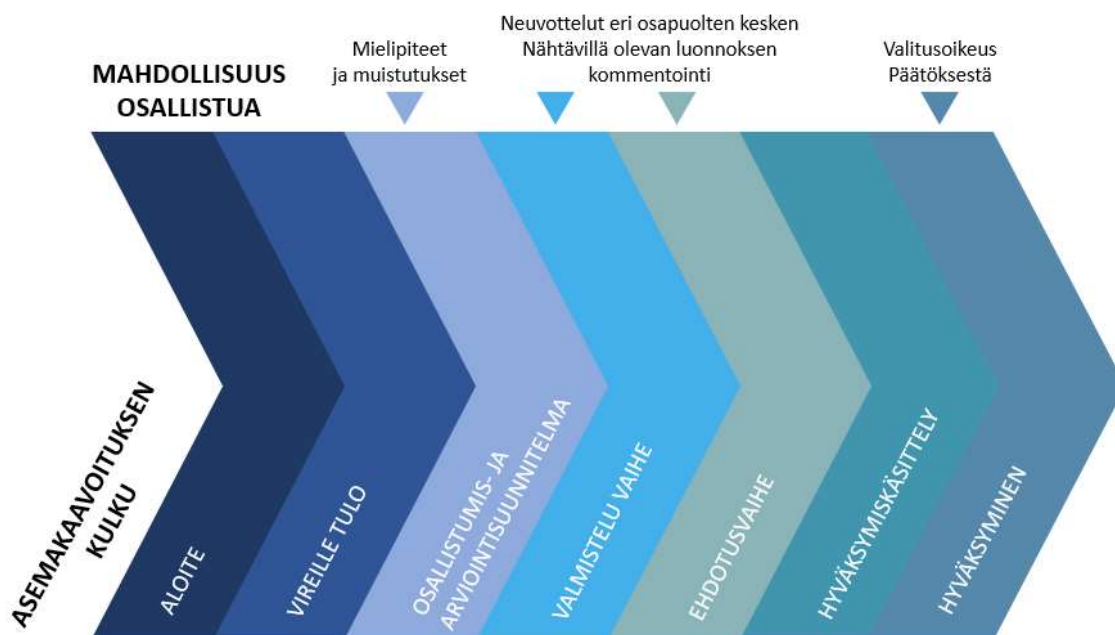
Asemakaavoituksessa suunnitelmien vaikutuksen arvioiminen on jo konkreettimpaa ja vaikutuksen kohdentuvat selkeästi rajatuille alueille. Tämä herättää monesti huolen muutoksien vaikutuksista omaan elinympäristöön. Kaavan vaikutuspiirin henkilöillä tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaan olla mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua mielipiteensä asiasta. Tähän tarjotaan mahdollisuutta asemakaavoitusprosessin aikana useamman kerran. Osallistumismenettelyn kautta halutaan varmistaa, että kaavaa suunnittelevilla virkahenkilöillä on monipuolisesti tietoa suunnitteluun vaikuttavista asioista.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetään, millä tavalla tiedottaminen ja osallistuminen kaavan suunnitteluun on mahdollista sekä kuinka kaavan vaikutusten arviointi järjestetään. Jokaiseen kaavaan laaditaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma kaavoituksen alkaessa. Kaavan valmistelun aloittamisesta eli viireille tulosta, sen nähtävillä olosta sekä hyväksymisestä tiedotetaan alueen paikallisissa sanomalehdissä ja kunnan omilla nettisivuilla. Tärkeimpänä tavoitteena osallistumisen ja arvioinnin (OAS) prosessissa on informoida ihmisiä, joiden oloihin suunnitelmat vaikuttavat, ja tarjota mahdollisuus vaikuttaa muutoksiin. Yksittäisten kaavojen lisäksi kunnat tiedottavat ajankohtaisista kaavahankkeista vuosittain julkaistavassa kaavoituskatsauksessa tai -ohjelmassa. (Kaavoituksen eteneminen 2019.)

Kaavoitushankkeissa esteettömyyden onnistuminen varmistetaan kuulemalla myös vammaisasiamiestä osana kaavoitusprosessin viranomaisneuvotteluita. Vammaisasiamies antaa oman lausuntonsa hankkeen esteettömyyden tilasta ja nostaa esiin, mikäli luonnoksessa on huomautettavaa.

Alueen asukkaat tai käyttäjät voivat omalla paikallistuntemuksellaan lisätä tietoa kaavoituksen tueksi. Tätä kautta pyritään siihen, että aikaansaatu lopputulos olisi parempi myös käyttäjän näkökulmasta. Osallistumisen tarjoaman vuorovaikutuksen kautta kyetään myös monesti avaamaan suunnitteluratkaisujen taustoja sekä perustelemaan valittuja linjauksia. Kaavoittajan tehtävänä on monesti yhteensovittaa usein ristiriitaisiakin tavoitteita ja muodostaa niistä toimiva kokonaisuus.

(Kaavoituksen kulku 2019.) Teknisen toteutettavuuden, luonnon monimuotoisuuden säilymisen ja suojelullisten näkökulmien lisäksi sovitettava on yhteen maankäytön tehostamisen ja poliittisten linjausten vaatimukset.



Kuvio 3 Asemakaavoitusprosessin kulku. (Stüber-Asikainen 2019)

5.4.3 Kaavoitusohjelma ja kaupungin strategia

Kaavoitusohjelman lähtökohtana on mahdollistaa rakentamiselle asetetut kaupunkistrategian tavoitteet. Vuosien 2019-2023 tavoitteissa Tampereella on varauduttu 1,4% kasvutavoitteeseen. Tämä tarkoittaa vähintään 3000 asukkaan vuosittaista lisäystä Tampereen väkilukuun. Asemakaavoitusohjelmassa on tavoitteena suunnitella asuntokerrosalaa yhteensä liki 1,5 miljoonaa kerrosneliometriä sekä yli 0,6 miljoonaa kerrosneliometriä muuta rakentamista. Pää tavoite on sijoittaa 84% suunnitellusta rakentamisesta joukkoliikennevyöhykkeille ja mahdollistaa sitä kautta hyvä palveluiden saavutettavuus. Myös kaupunkirakenteen täydentäminen keskustassa on merkittävä painopiste kauden kaavoitusohjelmassa. (Kaavoitusohjelma 2019.)

Kaupungin uutta strategiaa on työstetty pormestariohjelman pohjalta yhdessä kaupungin henkilöstön sekä asukkaiden ja sidosryhmien kanssa. Kaupunginvaltuuston hyväksymä strategia antaa Tampereen kehittämiselle suuntaviivat ja se ulottuu vuoteen 2030. (Linnamaa 2017.) Kaupungin hallituksen vuonna 2018 kirjaama visio on, että "tulevaisuus on kaupunkien ja Tampere Sinulle paras" (Viiden tähden keskusta 2018, 6).

5.4.4 Viiden tähden keskusta –tulevaisuuden kaupunki

Viiden tähden keskusta hanke esittelee konkreettisesti tulevien vuosien kaupunkistrategian muutoksia. Muuttovoittoisena kaupunkialueena Tampereella on haasteena tarjota riittävästi asuntoja kasvuennusteiden kattamiseksi. Tämän puitteissa kaupunkirakenne tuleekin edelleen tiivistymään, mutta samalla myös eheytymään erityisesti keskusta-alueella. Keskustassa katsotaan olevan valmius rakentaa asuntoja noin 15 000 asukkaalle ja myös uusia työpaikkoja arvioidaan parhaimmillaan syntyvän saman verran. Kaupungin yhteisenä tahtotilana on tuottaa hyvää yhteistä kaupunkia. (Viiden tähden keskusta 2018, 6.)

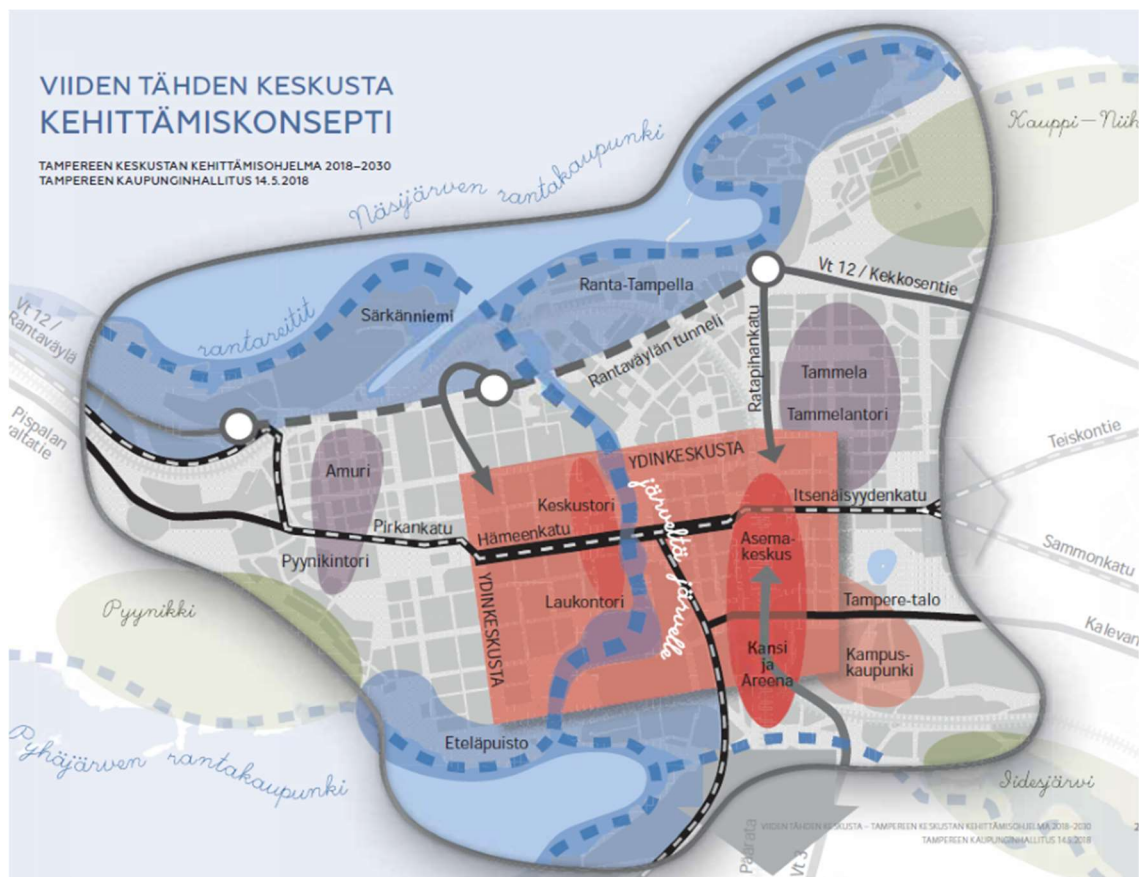
Visio on jaoteltu viiteen tarkennettuun tavoitteeseen, jotka käsittelevät elinkeinoelämää, palveluita ja elämyksiä, kansainvälisyyttä ja toisaalta paikallista tunnistettavuutta, yhteistä hyväksi koettavaa paikkaa sekä saavutettavuutta. Erityisesti nostetaan esiin liikkumisen sujuvuus, esteettömyys sekä turvallisuus.

Viiden tähden keskusta saapuminen ja siellä liikkuminen on sujuvaa ja mukavaa kaikilla kulkumuodoilla. Kaupunkirakenne ja liikkumisen verkostot ovat rakentuneet yli tai ali aiemmin esteinä olleiden ratojen, liikenneväylien ja kosken. -- Kävelyn ja pyöräilyn pääreitit ovat sujuvia, esteettömiä ja turvallisia. Tarvittaessa voi hypätä nopeaan ratikkaan, perinteiseen bussiin, junaan, kutsutaksiin, yhteiskäyttöautoon tai muuhun joukkoliikenteenkulkupeliin. Hämpin, Kunkun, Asemakeskuksen ja torien pysäköintilaitokset palvelevat omaa autoa käyttäviä ydinkeskustan kehällä. (Viiden tähden keskusta 2018, 26.)

Kehittämishjelman kanssa samanaikaisesti on työstetty keskusta-alueelle strategista osayleiskaavaa, joka osoittaa alueelle liittyvät maankäyttö ja liikennetarkaisut. Kapea kannas järvien välissä haastaa rajallisen tilan takia liikkumisen väylästäiden sekä rakentamisen yhteensovittamista. Toimiva joukkoliikenne onkin kehittämisen yksi vahvimpia tavoitteita, jotta yhä kasvavat ihmisvirrat kyettäisiin siirtämään tehokkaasti työpaikkojen, harrastusten ja kodin välillä. Erityisesti kehittämishjelmaan on kirjattu, että erilaisten kaupunkirakennetta halkovien liikenneväylien, kuten raideliikenteen ja suurempien liikenneväylien, aiheuttamia estevaikutuksia poistetaan. Huomiota halutaan myös kiinnitettävän siihen, että liikenneväylästäiden ja liikkumistarkaisujen kehittämistä tehdään harkitusti ja resurssit

kohdennetaan viisaasti. Kun väylästä saadaan kehitettyä, vapautuu liikenteeltä tilaa, joka hyödynnetään täydennysrakentamiseen sekä kehitetään monipuolista kaupunkiympäristöä oleskeluun. (Viiden tähden keskusta 2018, 8-10.)

Liikkumisen lisäksi viiden tähden keskustan -kehittämisohjelmassa on tavoitteena panostaa viihtyisyyden sekä turvallisuuden lisäämiseen. Puistoja sekä julkisia ulkotiloja kuten aukioita ja puistokatuja, halutaan kehittää kaupunkilaisten yhteisinä olohuoneina. Keskustan läheisten ulkoilumetsien, järviolueiden, rantojen ja vesistövirikistyskohteiden saavutettavuutta parannetaan. Vaikka Pyhäjärven ja Näsijärven ranta-alueiden asuntorakentaminen on voimakasta, sisältyy alueisiin yhtenäinen kaupunkilaisille avoin reitistö virkistymään rantamaisemissa ja nauttimaan luonnosta. Myös väylien esteettömyyteen halutaan panostaa keskeisillä reiteillä, jotta ne palvelisivat mahdollisimman yhdenvertaisesti käyttäjiä. (Viiden tähden keskusta 2018, 27-28.)



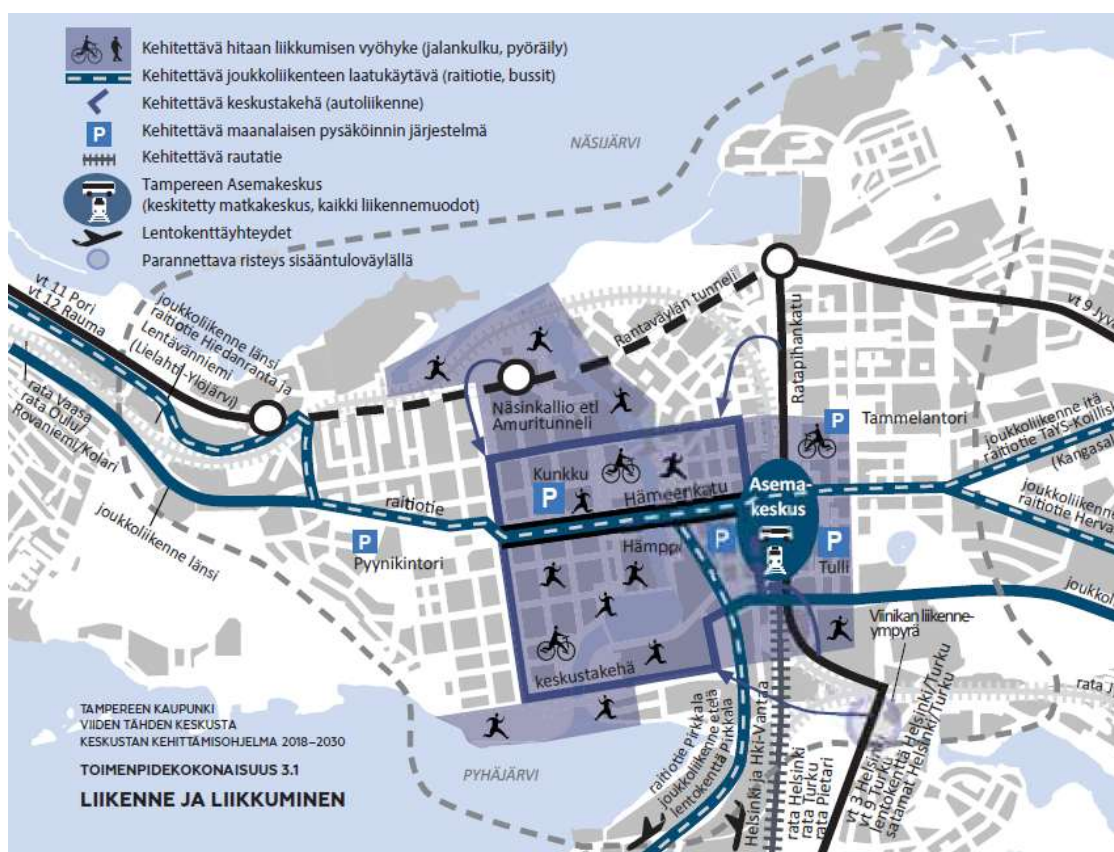
Kuva 19 Kartta yhtenäisestä rantareitistöstä muuttuvassa ja täydentyvässä keskustassa (Viiden tähden keskusta 2018).

Merkittäviä muutoksia keskustan alueella viime vuosien aikana ovat olleet Ratinan alueen täydennysrakentaminen ja uuden kauppakeskuksen sekä kulkuyhteysien luominen alueella, keskustan maanalainen pysäköintihalli Hämpin parkki, Rantatunneli sekä siihen liittyvät uudet reittijärjestelyt kuten Ratapihan kadun alue. Ranta-Tampella asuinalue sekä Tammerkosken uudet sillat ja rantarakenteet. Kosken alueen rannoista muun muassa Vuolteentori on palkittu Rakennustuoteteollisuuden ja Puutarhaliiton taholta vuoden 2018 ympäristörakenteena (Saarinen 2019, 20-23). Selkeä toimintojen jäsentely aukiomaisessa tilassa sekä runsaat istuskelupaikat ja tasaiset pinnat helpottavat myös liikuntaesteisten henkilöiden kulkemista.



Kuva 20 Yhdyskäytävä Ratinan ja keskustan välillä kulkee Tampereen valtatie alitse. Valaistuksella on luotu selkeä ohjaava elementti. Jalankulku ja pyöräily on erotettu toisistaan, mikä tekee kulkemisesta turvallisempaa. (Stüber-Asikainen 2019)

Keskustan alueella on myös useita kehittämisohjelman kohteita työnalla. Kaupunki tähtää vahvasti keskustan saavutettavuuden parantamiseen sekä monipuolisesti elinvoimaisuuden lisäämiseen. Tulevien vuosien suurimpia muutoksia ovat raitiotien ensimmäisen vaiheen rakentuminen, toisen vaiheen yhteys Hiedanrannan kautta Lentävänniemeeseen, varautuminen Ratinan sekä Hatanpään kautta Pirkkalaan sekä ensimmäisen ja toisen vaiheen reitistön jatkaminen myöhemmin Ylöjärven ja Kangasalan suuntiin. Asemakeskuksen alueesta kehitetään liikenteen solmukohtaa, josta saadaan sujuvat yhteydet lähialueen lisäksi lentokentälle. Yksityisautoilun näkökulmasta keskusta-alueen tavoitettavuutta parannetaan Näsinkalliolta tulevan liittymän ja Amuritunnelin kautta sekä Hämpin parkin laajentumisen ja Tammerkosken länsipuolisen Kunkun parkin rakentamisen kautta. Lisäksi Ratapihan kadun valmistuminen viimeistelee keskustakehän sujuvan liikenteen. (Viiden tähden keskusta 2018, 5.)



Kuva 21 Liikenteen ja liikkumisen toimenpidekokonaisuus keskustan kehityssuunnitelmassa (Viiden tähden keskusta 2018, 30).

Liikkumisen näkökulmasta keskustahankkeessa korostuu alueen hyvä saavutettavuus eri kulkumuodoilla. Ydinkeskustan liikkumisympäristöä kehitetään vahvasti kävelijän tarpeiden näkökulmasta. Pääpaino toimenpiteissä on liikkumisen

sujuvuudessa sekä siinä, että liikkumisympäristö sulautuu luontevaksi osaksi kaupunkirakennetta. Kaupungin visio on tehdä ympäristöstä kävelyyn ja pyöräilyyn selkeästi houkuttelevaa. Kävelykeskustan rinnalla kulkee vahvasti myös älykkään liikenteen (smart mobility) kehittäminen. (Viiden tähden keskusta 2018, 30.)

Tampere on saavuttanut jo nyt kansainvälisestikin mitattuna arvostusta ja on tunnettu edelläkävijä liikkumisen ja älyliikenteen ratkaisuiden saralla. Kaupunki panostaa vahvasti itsenäisesti toimivaan sähköiseen syöttöliikenteeseen raitiotiehankkeen rinnalla. Liiketoimintaekosysteemi ITS Factory on tukenut eri toimijoiden välistä yhteistyötä ja on ollut mukana synnyttämässä uusia liikkumisen ratkaisuita. Hankkeessa on mukana laajasti erilaisia toimijoita julkisen puolen toimijoista tutkimuslaitoksiin ja yrityksiin. (Smart Tampere 2019.)

5.4.5 Haasteet kaupungin strategian mukaisessa kehityksessä

Uusilla asuinaluekeskuksilla ympäristö ja tilat kyetään suunnittelemaan nykyvaatimusten mukaisesti, jolloin liikkumisesteisten henkilöiden itsenäinen toiminta on helpompi huomioida jo ennen rakentamisen aloittamista. Toisaalta Tampereen kaupungilla on selkeä suuntaus sijoittaa julkiset toiminnot asuinalueilla omiin keskuksiinsa, jolloin välimatkat alueen sisällä kasvavat paikoin pidemmiksi. Tällöin tärkeää olisikin huomioida kohteiden saavutettavuus ja sijoittuminen joukkoliikenne reittien varteen. Esteettömän joukkoliikenteen kautta mahdollistetaan palveluiden saavutettavuus, vaikka ne keskittyisivätkin yleiskaavassa esitettyihin kaupunginosakohtaisiin aluekeskuksiin.

Kaupungin ydinkeskustan haasteet liittyvät vahvasti tiivistymisen ja tilatarpeiden ristiriitoihin sekä historiallisen rakennuskannan suojeluun. Esteet ovat pitkälti fyysisiä; reitistöjen tasoeroja, raskaita ovia tai orientoitumisen vaikeutta. Myös siirtymävaihe raitiotien alati muuttuvan työmaan keskellä vaikeuttaa liikkumisesteisten henkilöiden kulkemista. Selkeä kehityskohde olisikin parantaa työmaa-aikaista esteettömyyden huomioimista. Kulkuväylien epätasaisuus ja kapeus tekee lähes mahdottomaksi pyörätuolilla liikkumisen Hämeenkadulla.

Keskustorin vanha mukulakivinen on haasteellinen myös vammattoman ihmisen kulkea: pyöreä pinta-aset kivet vaativat tasapainoa ja tarkkuutta. Epätasaisuuden

lisäksi pinta on monesta kohdin kalteva, mikä vaikeuttaa entisestään kulkemista. Tori toimii kuitenkin kaupungin monen tapahtuman keskuksena tarjoten erilaisia elämyksiä sekä myös välittäen informaatiota – kuten vaalien aikaisina puolueiden esittelypisteinä.

Tiivistyvä kaupunkirakenne aiheuttaa myös sen, että rakennukset kasvavat ja vapaa tila vähenee. Vaarana on, että miellyttäväksi koettava mittakaava katoaa. Korkeaksi nousevat tornitalot eivät itsessään luo huonoa kaupunkitilaa, mutta katutasolla on kyettävä säilyttämään vaihtelevuutta ja yksityiskohtia, jotta ympäristö säilyy kutsuvana. Arkkitehti Jan Gehl (2018, 59) kehottaa kiinnittämään erityistä huomiota katutason suunnitteluun, jotta sen ympäristössä viihdytään, tullaan viettämään aikaa ja hyödyntämään palveluita. Kaupungin elävyys muodostuu juuri-kin siitä, että se houkuttelee ihmisiä viettämään aikaa eikä torju tai syrji kulkijoita.

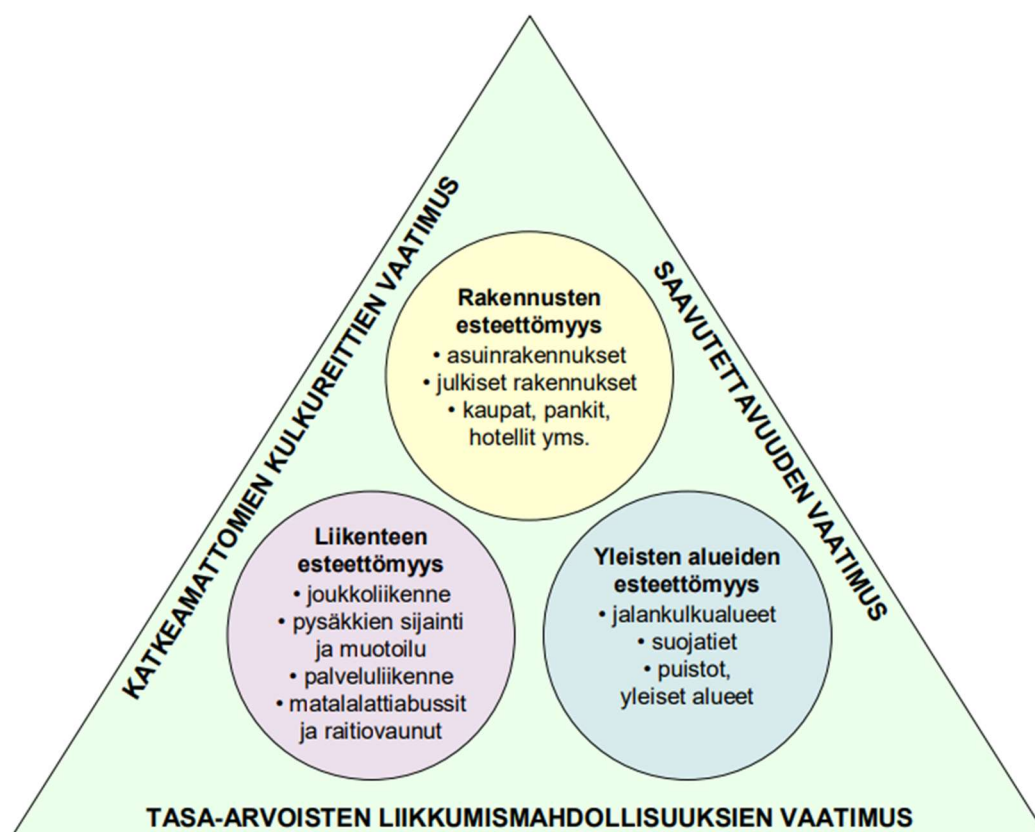


Kuva 22 Massiiviset katualueet ja rakennukset klinisine lasipintoineen tekevät ympäristöstä kylmän ja luotaantyöntävän. (Architect 2018)

6 Tampereen tilanne esteettömänä kaupunkina

Toimiva kaupunkiympäristö ei erota meitä ihmisiä toimintakykymme, rotumme, ikämme tai sukupuolemme perusteella. Hyvä ja toimiva kaupunkiympäristö on toimiva meille kaikille.

Esteetön kaupunkiympäristö tarkoittaa katkeamattomia kulkureittejä, rakennusten, pysäkkien ja julkisten alueiden saavutettavuuden parantamista sekä tasa-arvoisia, kaikille käyttäjille soveltuvia liikkumismahdollisuuksia. Esteettömyyden toteuttaminen edellyttää kaupungin toiminnan analysointia mahdollisimman laajasta näkökulmasta. (Helsinki kaikille 2005, 9)



Kuvio 4 Esteetön ympäristö on monen eri osatekijän summa (Helsinki kaikille 2005, 7)

6.1 Lähtötilanne

Tampereella on ollut esteettömyysohjelma vuosille 2009-2016. Suunnitelma pohjautui silloiseen kaupungin valtuuston hyväksymään kaupungin kehittämisstrategiaan. Vuosien 2005 – 2006 aikana tehtiin esiselvitys Tampereen kaupungin tilanteesta varsinaisen esteettömyysohjelman laatimista varten. Vuonna 2008 kau-

pungin pormestari Timo P. Nieminen nimitti työryhmän tekemään esteettömyysohjelman kaupungille tehdyn esiselvitykseen pohjalta. Samalla päätöksellä pormestari asetti myös seurantaryhmän valvomaan esteettömyyden toteutumista. Kaupungin esteettömyyden edistymistä seurasi ja koordinoi seurantaryhmän ohella esteettömyysasiamies. Esteettömyysohjelmassa esitetyt visiot pyrkivät tarjoamaan, hankeen päätyttyä vuoden 2016 loppuun mennessä Tampereen kaupungin asukkaille esteettömän asuin, elin- ja toimimisympäristön. (Esteettömyys ohjelma 2009-2016, 2009.)

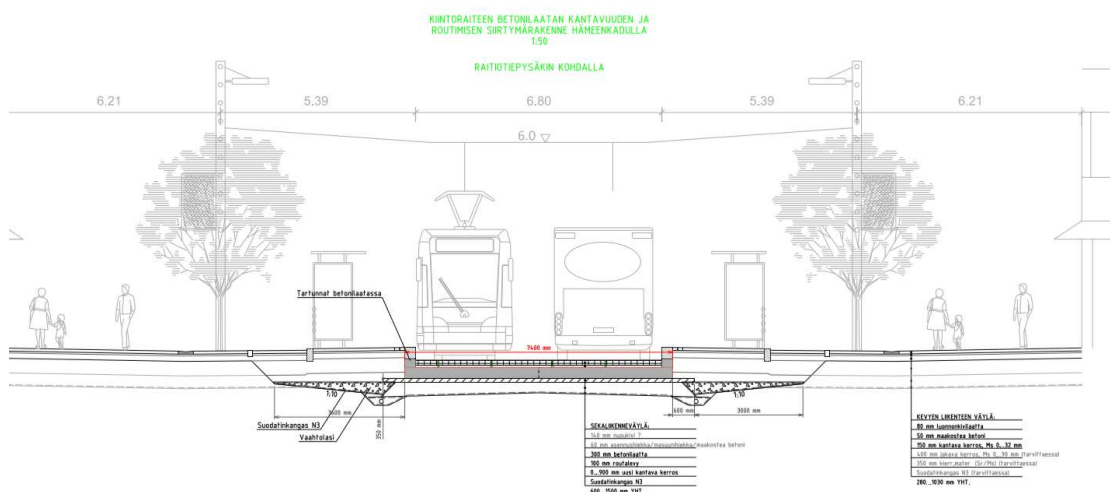
Ohjelmassa esitetyt toimenpiteet pyrkivät edistämään mm. fyysisen ympäristön esteettömyyden toteutumista, kuten katujen, julkisten alueiden, asuntojen ja kiinteistöjen perusparannusten ja saneerausten yhteydessä tehtäviä parannuksia. Myös palveluiden saavutettavuus oli osa esteettömyysohjelman kehityskohteita. Eri tavoin toimintaesteisten henkilöiden osallistumiseksi ja tiedonsaannin helpottamiseksi sähköisen viestinnän sekä tieto- ja viestintäteknologisten ratkaisujen kehittäminen ovat edelleen esitettynä esteettömyysohjelmassa niiden puutteiden ja puutteellisen toteutuksen parantamiseksi. Kaiken parannusten ja kehityksen perustana kuitenkin on esteettömyyden sisällyttäminen pysyväksi osaksi kaupunkioorganisaatiota asiakirjoihin ja suunnitteluohjeistukseen käytettäväksi jatkossa luontevasti ja osana muutakin suunnittelua ja ohjeistusta.

6.2 Tampereen kaupungin esteettömyysohjelma, 2009 – 2016 pähkinänkuoressa

Julkisten katu- ja viheralueiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon esteettömyys:

Tampereen kaupungin palvelualueiden jalankulku- ja kevyenliikenteen väylien esteettömyys tarkastetaan, määritetään eri tasoiset kohteet ja laaditaan toimenpide-esitys osana esteettömyyssuunnitelmaa. Kartoitetut ja toimenpiteitä vaativat jalankulku- ja kevyenliikenteen väylät pyritään kunnostamaan. Osana julkisen palvelualueen esteettömyyssuunnitelmaa, suunnitteluohjeisto ja tyyppipiirustuksia valvotaan ja tarkastelemaan ja viheraluesuunnitelmaan (VAS) liitetään esteettömyyden näkökulma. (Esteettömyysohjelma 2009-2016, 2009, 18-19.)

Jalankulku- ja kevyenliikenteen väylien esteettömiksi toteuttamista jatketaan edelleen osana kaupungin saneerausta. Muun muassa raitiotieväylän yhteydessä katujen auki kaivaminen ja uudelleen rakennus edesauttavat keskusta-alueiden kevyenliikenteenväylien perusparannusta. Tulevat raitiotien pysäkit ovat suunniteltu esteettömiksi, sekä katu- ja pysäkkilaiturialueiden katukiveys on tulevassa valmiissa katukuvassa tasaisempi vanhaan mukulakivikatuun verrattuna. Uudisalueilla, kuten Vuoreksessa, Tampellassa ja Lentävänniemessä esteettömien väylien toteutus on onnistuneesti toteutettu.



Kuva 23 Raitiotiepysäkin periaateleikkauskuva Hämeenkadulta. Liikennöitävä alue kaventuu neljästä ajokaista kahdeksi joukkoliikenteen käyttämäksi kaistaksi, jolloin jalankulku voidaan toteuttaa väljemmin (Raitiotie suunnitelmat ja selvitykset 2019)

Haasteena edelleen keskusta-alueen korkeat suojateiden reunakivet - rotvallit.

Pyöräilyväylästäön kehittyminen kaupungissa on edesauttanut reunakivien madalluksessa ainakin pyöräilyreiteillä. Keskustan ydinkatujen talvikunnossapidosta ja sen tasosta keskustellaan edelleen joka talvi kärkevästi. Ohjaavat ja opastavat materiaalit jalkakäytävillä, jalankulun ja pyörätien yhdistetyt reitit sekä huonosti merkityt suojatiet haittaavat edelleen näkövammaisia liikkuja. (Arviointiraportti 2017,8.)

Iso parannus Tampereen joukkoliikenteen käytettävyyteen ja esteettömyyteen on 2021 valmistuva raitiotiehanke. Tampereen raitiotien on väitetty olevan Pohjois-Euroopan mittakaavalla esteetön, mikä viittaa erityisesti pohjoisen vaativampiin ilmasto-olosuhteisiin vuodenaikojen suuren vaihtelevuuden vuoksi. Osana Tampereen EHYT-kehitysohjelman, Tampere pyrkii myös parantamaan erityisesti keskusta-alueen liikenneverkon sujuvuutta ja muun muassa bussikaluston esteettömyys vuoteen 2020 mennessä pyrkii täyttämään EU:n bussidirektiivin esteettömyysmääräykset koko kaluston osalta. Esteettömyysohjelmakauden aikana joukkoliikenteeseen hankittiin noin 140 direktiivit täyttävää bussia. Bussipysäkkien korotusta jatketaan edelleen kaupungin bussiliikenteen varsilla ja bussien luiskat bussin käyttöä helpottamaan on automatisoitava tulevaisuudessa. (Arviointiraportti 2017,13.)

Joukko- ja palvelubussiliikenteen sekä kuljetuspalvelujen esteettömyys:

Joukkoliikenteen tulisi olla avoin, toimiva ja turvallinen käyttää kaikille eri tavoin toimiville ihmisille. Joukkoliikenteen asiointi- ja palvelubussiliikenteen sekä yksilöllisten kuljetuspalveluiden kehitetään arvioimalla nykyinen tilanne ja laatimalla toimenpide-esitykset sen pohjalta. (Arviointiraportti 2017,13.)

Kaupungin hallinnoimien tilojen esteettömyys ja palvelujen saavutettavuus:

Osana kaupungin palveluiden esteettömyyssuunnitelmaa kaupungin hallinnoimien kiinteistöjen esteettömyys kartoitetaan ja laaditaan vaadittavat toimenpiteet kohteiden esteettömyyden tason parantamiseksi.

Vammaisjärjestö palkitsee vuosittain esteettömän rakennuksen, joiden joukossa on niin saneerauskohteita kuin uudisrakennuksiakin. (Esteettömyysohjelma 2009-2016, 2009, 21.)

Asuinrakennusten esteettömyys:

Tampereella on edelleen useita vanhoja 3 – 4 kerroksisia hissittömiä kerrostaloja. Käynnistetään hanke hissien rakentamisen edistämiseksi hissittömiin asuinkerrostaloihin. Hankkeilla on toimintamalli ikääntyvien ihmisten kaupunkikodissaan asumisen tueksi kotien esteettömyyttä ja turvallisuutta parantamalla. (Arviointiraportti 2017,12.)

Kerrostalo hissien rakentamiseen voidaan hakea avustusta ARA:lta. Hissiavustuksen kohteena on uuden hissien asentaminen kerrostaloon, jonka porrashuoneessa ei ole ennestään hissiä. Ohjelmakauden aikana Tampereelle valmistui 8000 esteettömäksi luonnehdittavaa uudisasuntoa. Vammaispalvelulain mukaisia asuntojen esteettömyyskorjauksia kohdistettiin ohjelmakauden aikana noin 2500 asuntoon; ja esteettömyyskorjauksia vanhusten ja vammaisten asuntoihin myönnettiin noin 200 asuntoon. Vuosien 2000 – 2006 aikana avustuksia jälki-asennushissien asentamiseen myönnettiin 117 hissille. (Arviointiraportti 2017,12.)

Yksityisten liikehuoneistojen ja toimipaikkojen esteettömyys:

Esteettömyysmääräykset ulottuvat vanhojen rakennusten liiketiloihin, myymälöihin ja ruokailupaikkoihin ainoastaan saneerauksen ja peruskorjauksen tai käyttötavan muutoksen yhteydessä. Uusissa kohteissa esteettömyys on lähivuosina otettu jo hyvin huomioon. Yhteistyöhankkeita yksityisen sektorin ja muiden tahojen kanssa käynnistetään liikehuoneistojen ja toimipaikkojen esteettömyyden edistämiseksi. (Esteettömyysohjelma 2009-2016, 2009, 23.)

Sähköisen viestinnän saavutettavuus Kaupungin tieto- ja viestintäteknologian esteettömyys ja käytettävyys:

Verkkopalveluiden ja verkon kautta viestintään käytettävien sovellusten saattaminen kaikkia ikäryhmiä ja eri tavoin toimintaesteisiä palvelemaan (Esteettömyysohjelma 2009-2016, 2009, 24).

Esteettömyys kaavoituksessa ja rakennusvalvonnassa:

Kaavoituksen suunnittelijoille ja valvontaviranomaisille järjestetään koulutusta, jotta heidän valmiutensa huomioida tehtävissään eri tavoin toimintaesteisten ihmisten esteellisyyden tasoja ja esteettömyysvaatimuksia (Esteettömyysohjelma 2009-2016, 2009, 22).

6.3 Tilanne nyt ja jatkossa

Tampereen kaupungin esteettömyysohjelma on päättynyt vuoden 2017 aikana. Tampere on esteettömyyden osalta luopumassa erityisohjelmista, mutta esteettömyyden tason ylläpitämisen ja parantamisen jatkumisen takaamiseksi kaupunkirakenteen suunnittelussa ja kehitystyössä edelleenkin tarvitaan eri tasoisia ”ohjelmia”, arvioi Tampereen vammais- ja esteettömyysasiamies Karojärvi (2019).

Tietoisuus esteettömyydestä ja esteettömän elinympäristön merkityksestä on viime vuosien aikana kasvanut ja Tampereella myös johtanut esteettömyyttä edistäviin toimenpiteisiin. Merkittävimpiä edistysaskelia Tampereella ovat olleet, vammaisjärjestöjen vaatimuksesta vammaisten laitoshoidon alasajo sekä henkilökohtaisen avun päätösten voimakas lisääntyminen, arvioi kaupungin entinen esteettömyysasiamies Jukka Kaukola ”Vammaispolitiikassa ja esteettömyydessä otettu edistysaskelia Tampereella” – artikkelissa. Kaukola pitää keskeisimpinä tulevien vuosien vammaispoliittisina haasteina kehitysvammaisten henkilöiden asumispalveluiden lisäämistä ja sen laatua, sekä vammaisten työllistymisen mahdollisuuksien parantamista. (Tampere ajankohtaista 2017)

Kaupungin tulee näyttää sitoutumisensa muutokseen ja ottaa kehityksen ja muutoksen ensiaskeleet: toimia esimerkkinä ympäristön esteettömyyden parantamiseksi; itsenäisen asumisen ja koulutuksen monipuolisen tarjonnan mahdollistamiseksi; työllistymisen mahdollisuuksien sekä vapaa-ajan ja kulttuurin tarjonnan ja asennemuutosten edistäjänä. Tärkeintä on tehdä sitoumus muutoksen vuoksi ja noudattaa laadittujen kehitysohjelmien mukaisia suunnitelmia ja vaatimuksia.

Esteettömyys on Tampereella tulevaisuudessa osana kaupunkistrategiaa 2025, pormestariohjelmaa ja yhdenvertaisuussuunnitelmaa. Tulevaa erillistä esteettömyysohjelmaa Tampereella ei ole, vaan esteettömyys tullaan sisäenkirjoittamaan kaupunkistrategiaan ja osaksi yhdenvertaisuusohjelmaa. Edellä mainittuja esteettömyyden parantamiseksi listattuja toimenpiteitä ja kehityshankkeita pyritään toteuttamaan edelleen. (Karojärvi 2019).

6.3.1 Yhdenvertaisuussuunnitelma

Vuonna 2015 voimaan astui yhdenvertaisuuslaki, jonka mukaan viranomaisten on arvioitava toimintansa yhdenvertaisuutta ja sen toteutumista. Yhdenvertaisuuden toteutumiseksi on ryhdyttävä toimenpiteisiin toimintaympäristön ja voimavarojen huomioon ottaen, lain velvoittamana. Ensimmäinen lain mukainen yhdenvertaisuussuunnitelma tuli laatia 1.1.2017 mennessä. Yhdenvertaisuussuunnitelma koskee Tampereen kaupunkitasoista toimintaa ja kaupungin toimenpiteitä

edistää yhdenvertaisuuden toteutumista, ehkäistä syrjintää ja mahdollistaa hyvien väestösuhteiden kehittymisen. (Tampereen kaupungin yhdenvertaisuussuunnitelma 2017.)

Yhdenvertaisuus on jokaiselle kuuluva ihmisoikeus. Lain mukaan ketään ei saa syrjiä iän, alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, poliittisen toiminnan, ammattiyhdistystoiminnan, perhesuhteiden, terveydentilan, vammaisuuden, seksuaalisen suuntautumisen tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. (Yhdenvertaisuuslaki 2014.)

Yhdenvertaisuussuunnitelma on laadittu kaupungin eri neuvostojen ja hallintokuntien kanssa. Yhdenvertaisuuden toteutumista arvioidaan asukaskyselyillä ja arvioimalla edellisen yhdenvertaisuussuunnitelman toteutumista. Yhdenvertaisuussuunnitelmassa esitettävät edistämistoimenpiteet arvioidaan ja päivitetään toimintakausittain. Toimenpiteet vastuutetaan ja liitetään soveltuvin osin lautakuntien palvelu- ja vuosisuunnitelmiin sekä kaupungin johtamisjärjestelmän asiakirjoihin. Suunnitelman hyväksyy kaupunginhallitus. (Tampereen kaupungin yhdenvertaisuussuunnitelma 2017, 2.)

Kaupunginhallitus hyväksyi Tampereen kaupungin edellisen yhdenvertaisuussuunnitelman vuonna 2011. Sen mukaan yhdenvertaisuuden näkökulma sisällytetään palvelusopimukseen ja strategiaan asiakirjoihin, kerätään palautetta yhdenvertaisuuden toteutumisesta, kehitetään ilmiöön liittyviä palautejärjestelmiä, järjestään koulutusta yhdenvertaisuuskysymyksistä sekä vaikutetaan asenneilmapiiriin ja lisätään syrjintäasioiden neuvontaa. Kaupungin asiamiehet (vammais- ja esteettömyysasiamies, vanhusasiamies, sosiaaliasiamies, potilasasiamies, maahanmuuttajatyön pääkoordinaattori ja lapsiasiamies) seuraavat oman toimialueensa kehitystä ja raportoivat toiminnastaan vuosittain toimialueensa lautakunnalle. Seminaareja yhdenvertaisuudesta on järjestetty vuosittain henkilöstölle ja kuntalaisille, samoin useita koulutuksia vammaispalveluista ja esteettömyyden edistämisestä. Syrjintää koskevan palautteen ja neuvonnan osalta kaupunki on tehnyt yhteistyötä Rikosuhripäivystys Rikun kanssa. (Tampereen kaupungin yhdenvertaisuussuunnitelma 2017, 4.)

6.3.2 Tasa-arvo

Tasa-arvo toteutuu, kun kaikilla on samat oikeudet. Tasa-arvo perustuu opittuun käytökseen, yleiseen asenteeseen ja maailmantilanteeseen. Asenteita muita ihmisiä kohtaan pidetään hyvien suhteiden olennaisena ja tärkeimpänä osana. Eri-ikäisten väestöryhmien väliset suhteet ja rinnakkain asumisen turvallinen ja miellyttävä asuminen edellyttävät myönteisiä asenteita. Asenteet vaikuttavat hyvien suhteiden ja hyvän ympäristön muihin osa-alueisiin, turvallisuuteen, vuorovaikutukseen sekä osallistumiseen ja vaikuttamiseen. Hyvien väestösuhteiden edistäminen edellyttää toimintaa, jonka tavoitteena on torjua syrjintää ja suvaitsemattomuutta sekä häivyttää vihamielisiä ja negatiivisia ennakkoluuloja eri väestöryhmien väliltä.

Pyrkimyksenä on tietysti myös häivyttää negatiivisävytteiset asenteet, esteettömyyden asettamien ”vaatimusten” lista ja rakentaa yhdessä tasa-arvoista, turvallista ja miellyttävää asuinympäristöä kaikille. Mikäli kaupungilla on tähtäimessä tasa-arvoinen elinympäristö, on toiminnan ja siihen sitoutumisen lähdettävä päätävistä ja näkyvistä kaupungin elimistä. Tasa-arvon toteutumiseksi on otettava kaikki näkökohdat huomioon kaikessa kaupungin toiminnassa.

Tampereen kaupunki on laatinut erillisen tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelman koskien kaupungin henkilöstöpolitiikkaa. Sen tarkoituksena on tuoda yhdenvertaisuus osaksi työyhteisöjen säännöllistä kehitystoimintaa. Yhdenvertaisuuden nykytilanteesta kaupungissa ja työyhteisöissä on saatu paremmin tietoa ja palautetta asukaskyselyiden avulla. Kaupungin asiamiehet: vammais- ja esteettömyysasiamies, sosiaaliasiamies, vanhusasiamies, maahanmuuttajatyön pääkoordinaattori, potilasasiamies ja lapsiasiamies, jotka seuraavat oman toimialueensa kehitystä ja raportoivat toiminnastaan vuosittain toimialueensa lautakunnalle. (Tampereen kaupungin yhdenvertaisuussuunnitelma 2017, 2.)

6.4 Tampereella erityisasema tasa-arvon edistäjänä

Suomella on maailmalla merkittävä asema tasa-arvon edistäjänä. Suomi oli ensimmäinen maa maailmassa, joka antoi naisille täydet poliittiset oikeudet vuonna 1906. Tampereella on merkittävä osa naisten äänioikeuden toteutumisessa, sillä vuonna 1905 40 000 ihmistä kokoontui Tampereen Keskustorille vaatimaan tasa-arvoista äänioikeutta. (Tasa-arvopalkinto 2019.)

Suomen satavuotisen itsenäisyyden kunniaksi Suomen hallitus perusti kansainvälisen tasa-arvopalkinnon (International Gender Equality Prize). Suomi ja Tampere toimivat vuosittain kansainvälisen tasa-arvopalkinnon luovuttajana. Ensimmäisen tasa-arvopalkinnon sai vuonna 2018 liittokansleri Angela Merkel. Merkel on elämäntyöllään noussut maailmalla yhdeksi vaikutusvaltaisimmista henkilöistä esimerkillisestä työstään naisten ja tyttöjen etujen puolestapuhujana. (Tasa-arvopalkinto 2019.)



Kuva 24. Suomen ensimmäisen tasa-arvopalkinnon saanut Saksan Liittokansleri Angela Merkel ohjasi palkinnon perheväkivallan uhreja auttavalle järjestölle. Joka toinen vuosi jaettava palkintosumma on tarkoitus osoittaa naisten ja tyttöjen asemaa vahvistavaan avustuskohteeseen. (YLE Uutiset 2018)

6.5 Isoja edistyshankkeita Tampereella

6.5.1 Case Kansi & Areena

Tampereen ydinkeskustaan rakennetaan uutta elämysareenaa nykyisen rata-alueen päälle. Massiivisen tapahtuma- ja urheiluareenan lisäksi kannen päälle nousee viisi tornitaloa, joissa on toimistotiloja ja kaupungin parhaimmilla näköaloilla varustetut kaupunkiasunnot. Uusi kaupunginosa lisää kaupungin vetovoimaisuutta ja laajentaa samalla keskusta-alueita samalla yhdistäen itäisen ja läntisen Tampereen kansirakenteella. Uusi areena mahdollistaa pelielämyksiä 13 000 katsojalle ja konserttitapahtumat vetävät jopa 15 000 viihteen harrastajaa

katsomoon. Uusi kansikompleksi tuo kaupunkiin yli 1000 uutta asuntoa, toimistoja, liiketiloja, yli 280 hotellihuonetta, Suomen toisen kasinon sekä lukuisia uusia työpaikkoja. (Keskustahanke 2019)



Kuva 25 Tampereen kaupunki panostaa uudenlaiseen hybridikortteliin. Areenan lisäksi kansirakenne saa viisi tornitaloa, joissa on toimistotiloja. (Keskustahanke 2019)

Kannen ja areenan lopullinen rakentamispäätös varmistui 2018 alkuvuodesta. Hankkeen rakentamisesta vastaa SRV ja Arkkitehti suunnittelusta Aihio Arkkitehdit Studio Daniel Libeskindin suunnitelmien pohjalta. Ensimmäisessä vaiheessa Sorin sillan eteläpuolelle rakennetaan kansi rautateiden ylle, kannelle areena, kaksi tornitaloa ja hotelli. Toinen rakennusvaihe, Pohjoiskansi, sijoittuu Sorin sillan pohjoispuolelle ja kokonaisuuteen kuuluu kolme tornitaloa, joista korkein kohoaa yli 100 metriin. Valmistuva valtava areenakokonaisuus on kokonaislaajuudeltaan jopa 50 000m². Areenan on tarkoitus valmistua vuonna 2021 ja koko kansiprojektin vuonna 2024. Tampereen entinen pormestari Anna-Kaisa Ikonen uskoo hankkeen lisäävän Tampereen vetovoimaa ja kilpailukykyä merkittävästi. (SRV 2019)

Asemakaava-alueelle on laadittu kokonaissuunnitelma julkisen tilan esteettömyydestä, missä on määriteltynä julkisen tilan ja sen alueiden pintamateriaalien, reitien jatkuvuuden, opastuksen ja tasoerojen periaatteet. Kansialueen suunnittelussa noudatetaan Esteettömän ympäristön SuRaKu-ohjekortteja. Julkiset tilat on

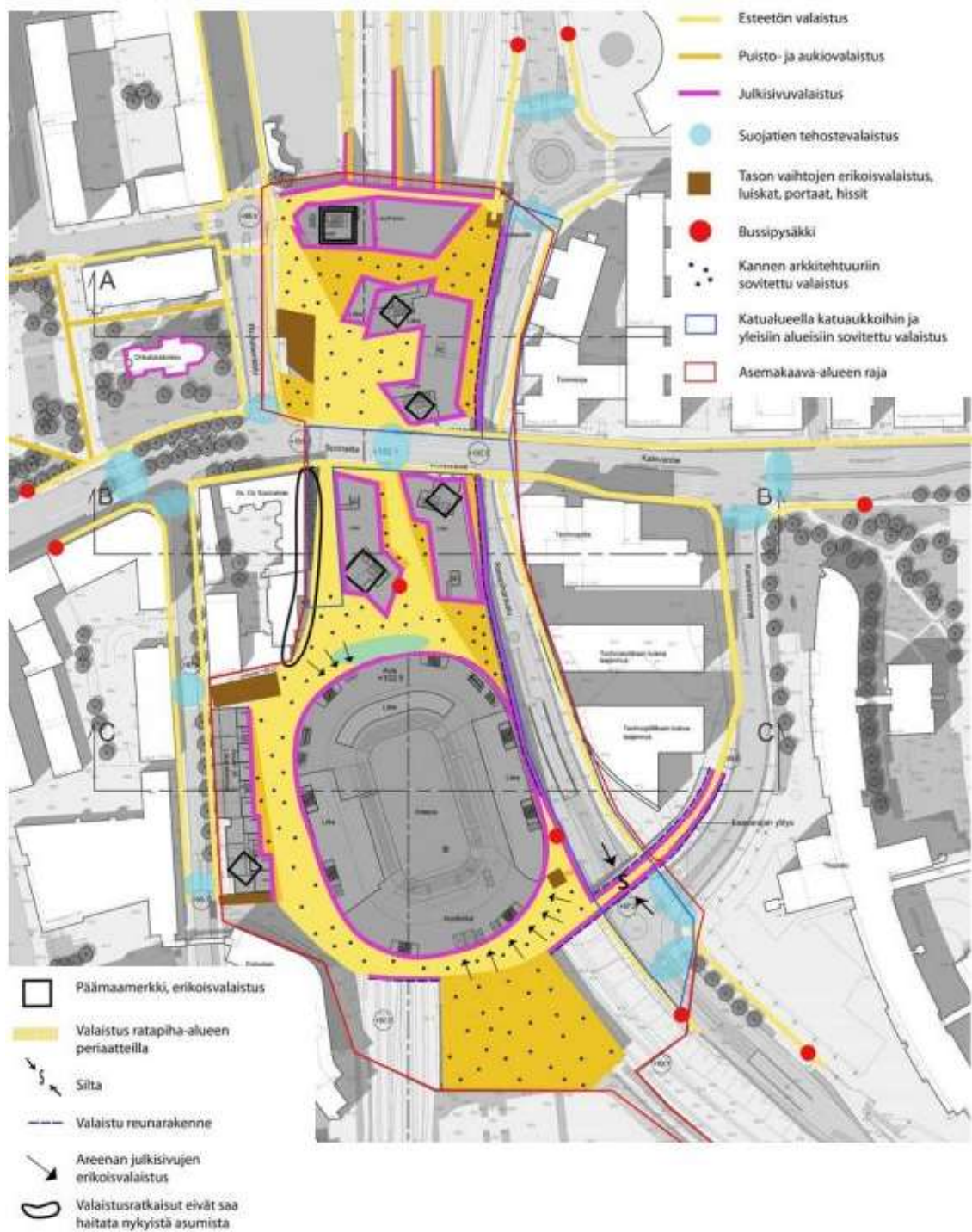
jaettu kahteen esteettömyyden vaatimustasoon. Perustason julkisten alueiden tulee täyttää vähintään esteettömyyden perusvaatimukset. Vaativammat, erityisesti tasoeroja käsittelevät rakenteet kuten luiskat, portaat ja pintamateriaalit on suunniteltu vaativamman esteettömyyden erikoistason mukaan. Kannen esteettömyyden suunnittelussa on otettu erityisesti huomioon kävely-ympäristöt; keskusta-alueet, joilla on julkisluonteisia palveluita sekä julkisten tilojen terminaalialueet. (Tampereen Kansi rakentamistapaohje 2011.)

Kaikkien alueen reittien tulee olla leveydeltään vähintään 2300 mm, jotta ne voidaan puhdistaa koneellisesti. Suurten massatapahtumien vuoksi areenan alueen kulkuväylät ovat muutenkin haastavat ja vaativat leveyttä. Alueella saa olla ulkotilaportaita, jotka suunnitellaan erikoistason mitoituksen mukaisesti, mutta myös portaiden lisäksi tarvitaan aina esteetön hissi tai luiskayhteys. Portaiden ja luiskien tulee olla myös käytettävissä turvallisesti talvella, mikä tarkoittaa mahdollista lämmitystä ja huollon mahdollistamista. Kannelle on suunniteltu myös katkeamaton opastus ja valaistus sekä tasaiset ja liukastamattomat pinnoitteet, sekä ohjaava laatta kannen pintamateriaalissa. Kaikissa rakenteissa ja pintamateriaaleissa on huomioitava kestävyys ja huollettavuus. (Tampereen Kansi rakentamistapaohje 2011.)

Kannen jalankulkualueet verhoillaan betoni – ja luonnonkivellä. Ohjeena on, että pintamateriaalin tulee olla tasainen, kova ja karhea ilman yli 5 mm:n hammastuksia, eikä materiaali saa olla märkänäkään liukas. Alueella tasoeroja ja portaiden askelia korostetaan kontrastiraidoilla ja kaikki esteet reitillä tullaan merkkamaan pintaan tunnistettavalla kontrastivyohtyhykkeellä. Reiteille tulee ohjaavia huomio-laattoja. Kannen esteetön reitti on suunniteltu myös valaistuksensa puolesta ohjaavaksi ja miellyttäväksi. Viheralueiden kasvustot suunnitellaan myös niin, etteivät ne aiheuta näköesteitä, vaaraa tai allergisoi. Kannelle opastukselle aiotaan suunnitella uniikki ilme. Jalankulkuopastuksessa huomioidaan esteettömän reitin opastus, opastus asemalaiturille sekä reitit merkittäviin kohteisiin. (Tampereen Kansi rakentamistapaohje 2011.)



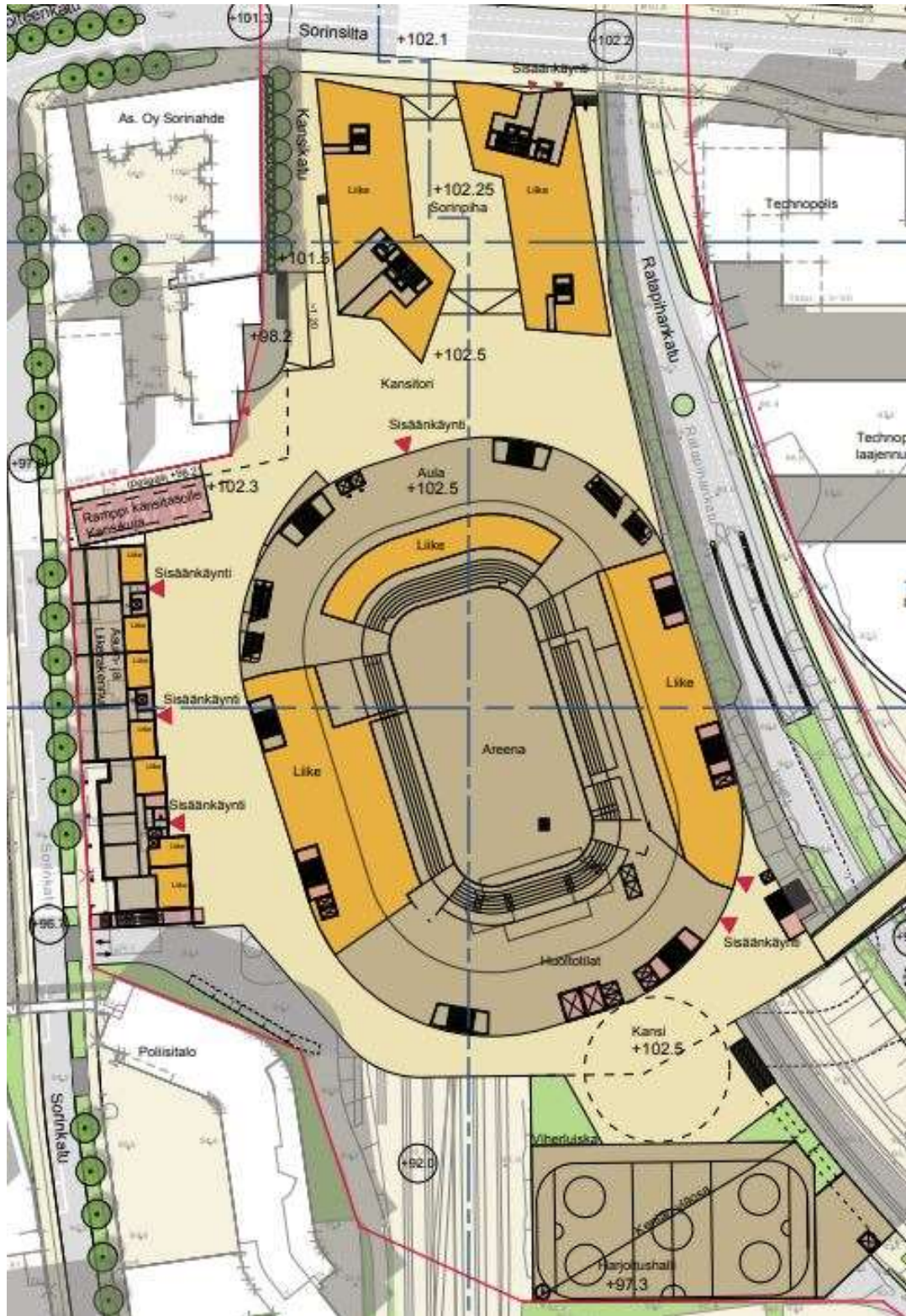
Kuva 26 Alustavat esteettömyyden perus- ja erikoistason reitit on esitetty oheisella kartalla. Korkeamman vaatimuksen reitit on merkitty oranssilla viivalla. (Tampereen Kansi rakentamistapaohje 2011, 14)



Kuva 27 Valaistuksen esteettömyyttä painotetaan kaava-alueen rakentamistapaohjeessa. Kannen varjostavaa vaikutusta tulee myös korjata valaistuksen ja materiaalivalintojen kautta Kannen ja kadun välisen tilan käsittelyssä. (Tampereen Kansi rakentamistapaohje 2011, 12)

Kannen suunnitelmat ovat olleet luonnosvaiheessa myös esittelyssä Tampereen esteettömyysasiamiehen ja vammaisneuvoston istunnossa. Suunnitelmat on käyty läpi pääsuunnittelijana toimivan Aihio arkkitehdit Oy:n esittelemänä. Vam-

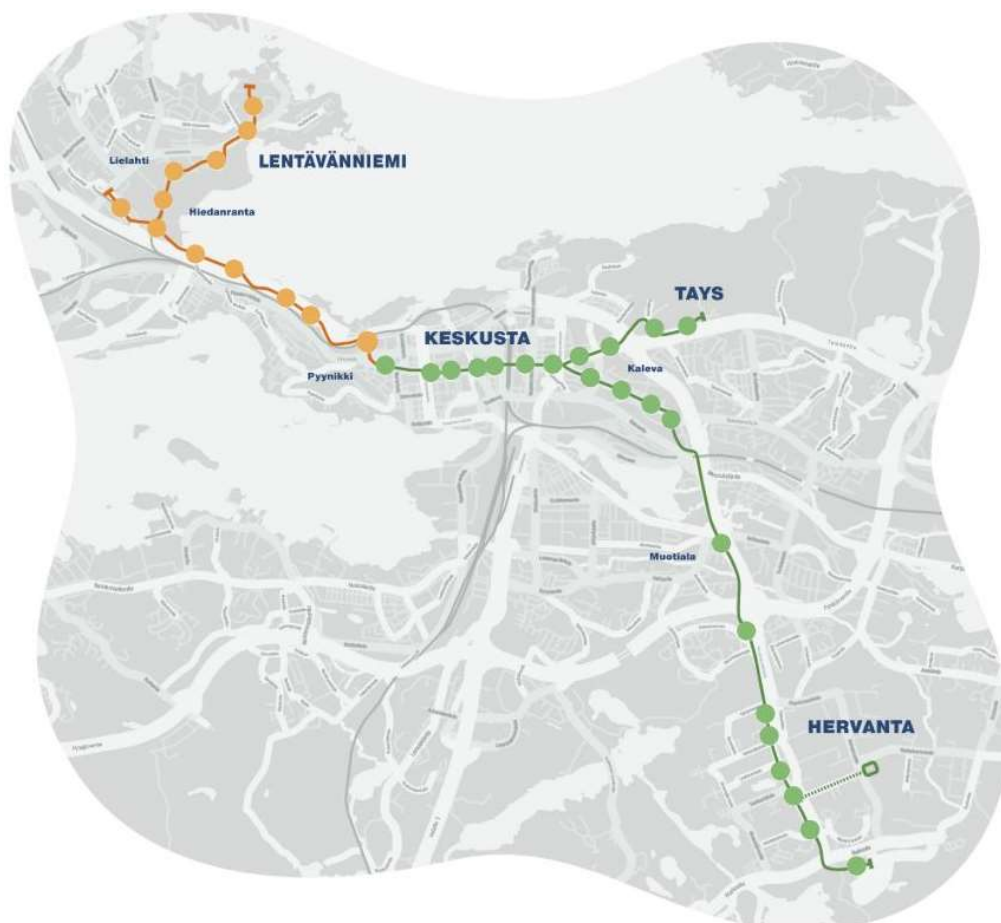
maisneuvosto on esteettömyysasiamiehen kanssa laatinut kommentit ja ohjeistuksen esteettömyyden tasosta ja sen toteutumisesta Tampereen Kannen, areenan ja ensimmäisten eteläkannen tornitalojen osalta.



Kuva 28 Uusi areena on siitä poikkeuksellinen tyypillisistä areenarakennuksista, että rakennuksen pääsisäänkäyntitaso on samalla tasolla areenan kentän kanssa. Kenttätasolle on helppo kulkea muun muassa pyörätuolilla. Pyörätuolipaikoituksia areenassa on myös yleisökerroksissa, joihin kulku onnistuu usealla hissillä. (Nähtävillä olevat asemakaavat 2011)

6.5.2 Ratikka on helppo kulkuväline kaikille

Kaupunkistrategian pohjana käytetyn kasvuennusteen mukaan Tampere kasvaa vuosittain noin 3000 asukkaalla ja sen vuoksi tiivistyvä kaupunki tarvitsee sujuvaa liikkumista ja toimivan julkisen liikenteen verkon (Kaavoitusohjelma 2019). Tampere ottaa ison kehitysaskelen kohti suurkaupunkia rakentamalla kapealle kannakselle raitiotieväylän. Uuden raitiotien toivotaan sujuvoittavan liikkumista kaupungissa ja lähialueilla. Tampereen kaupunki on perustellut raitiotiehanketta ja sen hyödyllisyyttä muun muassa sillä, että se lisää joukkoliikenteen käyttöä, houkuttelee helppokäyttöisyydellään lisää palveluita ja työpaikkoja reitin varrelle ja tiivistää asumista koko raiteen varrella. Raitiotie on suunniteltu kulkemaan ruuhkaisimmat kaupungin reitit, sekä tukemaan kaupungin laidalle nousevia kasvukeskuksia. Sähköistettyä ratikkaa pidetään ympäristöystävällisenä; se kuljettaa noin kolme linja-autollista matkustajia yhdellä kertaa nopeammin ja mukavammin. Raitiotie on turvallinen ja luotettava vaihtoehto bussiliikenteen rinnalle. (Airo 2018.)



Kuva 29 Tampereen raitiotie toteutetaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäisen vaiheen (vihreä) linja valmistuu vuoteen 2021 mennessä, toinen vaihe (oranssi) vuoteen 2024. (Raitiotieallianssi 2019)

Tampereen raitiotie toteutetaan kahdessa vaiheessa. Kuvassa 30 vihreällä esitetty Osa 1 toteutetaan vuosina 2017 – 2021 aikana. Ensimmäinen osa sisältää varikon Hervantaan, raitiotien radat ja pysäkit Pyynikintorilta itään Hervantajärvelle sekä yliopistolliselle keskussairaalalle. Liikennöinti ensimmäisellä osalla on määrä aloittaa vuonna 2021. Toisen osan toteutumisesta päätetään kaupunginvaltuustossa viimeistään vuonna 2020. Osa 2 sisältää väylän ja pysäkit Pyynikintorilta Lentävänniemeeseen. Osan 2. on tavoitteena rakentaa vuosina 2021 – 2024. (Raitiotiealianssi 2019.)

Raitiotiealianssi on sopinut Tampereen kaupungin kanssa rakentamissisällön laajennuksesta koskien Hämeenkadun uusimista samalla, kun kaupungin pääkatu on myllyretetty muutenkin auki raitiotien rakentamiseksi. Raitiotiealianssi uusii Hämeenkadun jalkakäytävät, kunnallistekniikan johdot ja putket sekä katuväestöä katusuunnitelmien uudistetun mukaiseksi. Kadun uusiminen on ollut suunnitelmissa muutenkin ja nyt se menee samalla kaivu- ja rakennustyömaalla pienemmällä vaivalla. Hämeenkadun katu- ja raitiotietyöt valmistuvat vuonna 2021, ja viimeinen osuus kadun reuna-alueista eli jalkakäytävistä ja pyöräilyväylistä vuonna 2022. (Tampereen Ratikka 2019.)



Kuva 30 Raitiovaunun matkustuskapasiteetti on kolmen linja-autollisen verran. Myös pyörätuolipaikkoja on huomattavasti paremmin linja-autoihin verrattuna ja vaunuun nouseminen ja poisjääminen aiempaa helpompaa pysäkkikorokkeen ollessa samalla tasolla ratikan lattiapinnan kanssa. (Tampereen Ratikka 2019)

Raitiovaunun kulku on tasaista ja matkustaminen turvallista ja miellyttävää. Ratikka tarjoaa busseja sujuvamman ja aikataulultaan luotettavamman matkustamistavan. Raitiovaunu kulkee osan reitistään omilla kaistoillaan, samaa tasaista vauhtia, mikä edesauttaa liikennöinnin aikataulussa pysymisen busseja luotettavammin. Vaikka rakennustyö aiheuttaakin eri puolilla kaupunkia mittavia muutostöitä, on sillä suuri etu puolellaan siinä, että reitistö on voitu viedä kulkemaan juuri sieltä missä se palvelee ihmisiä parhaiten. Myös teknisessä toteutuksessa on voitu ottaa huomioon myös matkustusmukavuus eri tavalla kuin vanhojen reitistöiden kohdalla Keski-Euroopassa. Esimerkiksi tästä Tampereen Raitiotien kalustopäällikkö Ali Huttunen (Kaukinen 2019, 24-25) nostaa loivemmat kaarresäteet, jolloin myös kurveissa on mukavampi matkustaa.

Ratikassa on esteettömät matalalattiaiset nivelvaunut ja runsaasti vapaata tilaa esimerkiksi lastenvaunuille, polkupyörille ja pyörätuoleille. Ratikan lattiataso on 35 senttimetriä maasta ja raitiotien laiturit nousevat samalla tasolle raitiovaunun lattian kanssa, mikä tekee niiden siirtymisestä vaivatonta ja esteetöntä. Laitureiden pintamateriaalina on tasainen kiveys, joka on helppokulkuinen myös apuvälineillä liikuttaessa ja pysäkit tulevat olemaan yhden vaunun mittaisia, jolloin vaunuun nouseminen ruuhkassakin helpottuu. Vaunut kulkevat molempiin suuntiin ja ovet avautuvat molemmille kyljille. Pysäkkiaiturit on myös luiskattu molemmista päistä, jotta kulku olisi mahdollisimman vaivatonta. Vaunussa on erikseen paikat enimmillään

- 12 lastenvaunulle tai 6 isolle pyörätuolille
- 6 paikkaa polkupyörälle
- 4 paikkaa opaskoiran kanssa matkustavalle (Tampereen Ratikka 2019.)

Ratikassa erilaiset käyttäjien rajoitteet on huomioitu myös muun muassa kontrastieroin värivalinnoissa, hyvällä valaistuksella sekä eri tasoille sijoitetuilla tukitangoilla. (Kaukinen 2019, 24-25).

Ratikasta on tehty mallikappale, jota kutsutaan maketiksi. Maketti on ollut yleisölle esillä Tampere-talossa vuoden 2019 alkupuolella. Yleisö sai käydä tutustumassa mallivaunuun ja antaa palautetta sen toimivuudesta ja ilmeestä. Myös Tampereen vammaisneuvosto ja Kynnys ry ovat käyneet tutustumassa mallivaunuun ja antaneet käyttäjälähtöistä palautetta ja parannusehdotuksia Maketista. Tampereen Ratikka perustuu Transtechin pohjoisten olojen Artic-malliin, mutta

suunnittelua on jatkettu juuri tamperelaisten tarpeet silmällä pitäen. (Keto-Tokoi 2018).

Tampereen vammais- ja esteettömyysasiamies Hanna Karojärvi (2019). painottaakin, että valmistumassa on ehkä pohjoismaiden mittakaavalla esteettömin raitiotie, joka on käyttäjien palautteen mukaan hiottu muotoonsa.



Kuva 31 Ratikan maketti tutustuttavana Tampere-talossa helmikuussa 2019. Esteettömyysasiantuntijat sekä tavalliset kansalaiset saivat käydä tutustumassa ja antamassa palautteensa kyseisestä Maketista. (Tampereen Ratikka 2019)

6.5.3 Muita isoja kehityshankkeita kaupungissa

Uusi älykäs ja kestävä Hiedanrannan kaupunginosa on kehitteillä Näsijärven rannalle vanhan tehdas alueen ympäristöön. Tavoitteena on luoda elinvoimainen asuinalue, jossa yhdistyy hyvät työskentelymahdollisuudet ja nopea yhteys keskustaan. Hiedanranta muodostaa Lielahden kanssa kaupungin läntisen keskukseen, jossa pyritään tekemään tilaa erilaisille ideoille ja kaupunkikulttuurin kokeiluille. Erityisesti kaupunginosan kohdalla tavoitellaan hiilidioksidinegatiivisuutta ja uusia innovatiivisia ratkaisuita ekologiseen ja kestäväan kaupunkikehitykseen. Aluetta muodostetaan yhdessä yritysten ja erilaisten toimijoiden sekä alueen asukkaiden kanssa. Ratkaisulla halutaan helpottaa tulevaisuuden kaupunkilaisten arkipäivää. (Hiedanranta 2019.)

Myös Pohjois-Hervannan, Hakametsän ja Koilliskeskuksen alueet ollaan merkitty yleiskaavoituksessa vahvoiksi kasvukeskustoiksi ja näiden kehittämiseen panostetaan tulevien vuosien aikana vahvasti. Hakametsän kohdalla muutos lähtee liikkeelle pääsarjan jääkiekon siirtyessä uudelle kansiareenalle. Aluetta kehitetään tarjoamaan monipuoliset ja nykyaikaiset puitteet liikunnan harrastamiselle sekä huippu-urheilulle. Sijainti raitiotiereitin varrella tarjoaa kohteelle erinomaisen saavutettavuuden. (Hakametsä 2019.)

Pyynikintorin kupeessa olevan Tampereen Taidemuseon alueesta on aiemmin järjestetty jo suunnittelukilpailu, jonka pohjalta torin ja museon aluetta lähdetään kehittämään. Myös läheisen Onkiniemin vanhaa tehdasmiljöötä lähdetään kehittämään suunnittelukilpailun kautta palvelemaan paremmin tiivistyvän keskustan tarpeita.



Kuva 32 Visualisointi kuva syntyvästä kaupunkiympäristöstä uudella Hiedanrannan alueella. (Hiedanranta 2019)

7 Esteettömyys käyttäjän näkökulmasta

7.1 Ihmisen elinkaaren vaikutus esteettömyyteen

Ihmisen sujuvan elämisen ja toimimisen vaatimukset ja tarpeet ovat laajat, joihin rakennetun ympäristön on vaikea vastata. Ihmisen ympäristöltään vaatimat muutokset elämän aikana eivät lopu. Uusien sukupolvien vanhetessa, kohdistuu ympäristöön uudenlaiset, oman kulttuurin omaksuneiden ikäryhmien toiveet sekä tekniikan ja liikkumisen kehittämisestä seuraavat muutospaineet.

Jokainen meistä on ollut lapsi joskus ja silloin olemme kulkeneet henkilökohtaisen avustajan - vanhempiemme tukemana useamman vuoden ajan. Lapsuudessa ulottuminen on luonnollinen haaste, samoin kuin haparoiva tasapaino. Etäisyyksien ja ulottuvuuksien hahmottaminen vaatii harjaantumista, eivätkä voimat vielä riitä taivaltamaan pitkiä matkoja yhtäjaksoisesti. Kokemattomuus sekä pienen ihmisen voimattomuus tuottavat ympäristössämme haasteita ilman osaa-vaa, isoa aikuista. Toisaalta rakennettu ympäristö ei ole tarkoitettu pienen ihmisen kulkea yksin, mutta ennen kuin edes pääsemmekään omille jaloillemme, on vanhempamme taistelleet etäisyyksien taittamiseksi rattaita ja kärryjä tuuppien ja käännellen ja kohdanneet ympäristön haasteet, talven tuomista lisähaasteista puhumattakaan.



Kuva 33 Lapsen mittakaava tuo haasteita liikkumisessa ja toimimisessa. (verywellfamily 2018)

Elämisen ja ikääntymisen mukana tapahtuu ja sattuu monenlaista. Valitettavan moni aktiivinen kulkija voi vammautua tapaturmaisesti tai toimintakyvyn heikentyessä sairauden myötä, vaikeuttavat tällaiset elämän käännteet itsenäistä toimintaa elinympäristössämme. Ja mikäli onnekkaina selviämme elämästä vammoitta, hiljalleen kehomme vanhetessa erilaiset sairaudet ja aistien heikentyminen tuottavat esteitä jopa jokapäiväiseen asumiseen ja liikkumiseen. Ihmisen halu elää itsensä näköistä elämää ei kuitenkaan väisty, vaikka rajoituksia toimintakykyyn tuleekin.

Jokainen kokee erilaisia tilanteita ja muuttuvia tarpeita ympäristöltään elinaikanaan; kehon, iän ja terveydentilan muuttuessa, ei ole olemassa keskivertoihmistä ja hänelle täydellisesti sopivaa ympäristöä. Tämän vuoksi ei ole olemassa kaikille täysin esteetöntä ympäristöä tai ”normaalial” ihmistä, kenelle voisimme suunnitella ja rakentaa täydellisen ympäristön.

Esteettömyys on parhaillaan sitä, että käyttäjän ei tarvitse kiinnittää huomiota ympäristönsä esteisiin ja liikkuminen on sujuvaa ja turvallista. Sen sijaan, että suunnittelisimme ja rakentaisimme kapealle kohderyhmälle raameihin muokatun ympäristön; voisimme suunnitella monitoimisen ja muuntojoustavan, huollettaessa monen sukupolven kestävän neutraalin ympäristön.

7.2 Esteettömyyden monet kasvot

Esteetön ympäristö mielletään herkästi vain liikkumista hankaloittavien fyysisten esteiden poistamiseksi. Matalat kynnykset, luiskat tai hissit tasoerojen siirtymistä varten, automaattisesti avautuvat ovet tai liikkumisesteisille suunnitellut wc-tilat pyörätuolimerkintöineen helpottavat pyörätuolin ja rollaattorin käyttäjiä. Esteetön ympäristö tarkoittaa kuitenkin paljon muutakin. Liikennevaloristeysten äänimerkit auttavat näkövammaisia henkilöitä ylittämään ajoradan turvallisesti ja koho-opasteet esimerkiksi hisseissä mahdollistavat itsenäisen liikkumisen. Myös kuulovammaisille helpottavia ratkaisuita on kehitetty paljon. Induktiosilmukka on yksi kuulovammaisia helpottava apulaite, joka on yleistynyt niin konserttisaleissa kuin palvelupisteillä. Viher- ja puistoalueilla voidaan esimerkiksi erilaisin kasvivalinnon taata allergiavapaata liikkumisympäristöä ja vaihtoehtoisin reitein mahdollistaa esimerkiksi avaranpaikan ja väkijoukkoja pelkäävien henkilöiden liikkuminen.

Ei kuitenkaan tarvitse olla fyysistä rajoitetta hyötyäkseen kaikista näistä parannuksista: ympäristöstä saadaan esteettömyydellä miellyttävä myös kaikille käyttäjille. Kontrastierot rakennetun ympäristön pinnoilla helpottavat esimerkiksi portaikon kuilun tai tasoerojen erottumista ja kulkemisen helpottamista; kirkkaiden pintojen tai heijastusten minimointi ja myös akustiikan suunnittelu tekee ympäristöstä miellyttävämmän kaikille.



Kuva 34 Puuttuvat kontrastiraidat porrasaskelmien etureunassa yhdessä puutteellisen valaistuksen kanssa tekevät portaasta haastavan kulkea ei pelkästään näkörajoitteiselle henkilölle vaan kenelle tahansa. (Stüber-Asikainen 2018)

7.2.1 Allergiat ja sisäilmaoireet

Nykyään rakennusten sisäilmaongelmat herättävät paljon keskustelua ja polemiikkia, sillä huono sisäilmanlaatu aiheuttaa paitsi viihtyvyyden laadun laskua, myös hengityselinsairauksia. Uudisrakentamisessa ja varsinkin julkisten rakennusten kohdalla mietitään yhä tarkemmin sisäilmanlaatuun vaikuttavat seikat jo suunnitteluvaiheessa. Materiaalivalinnoilla pyritään saamaan mahdollisimman puhdas, allergiavapaa ja pitkäikäinen lopputulos aikaiseksi. Tiivis rakentaminen ja Suomen vaihteleva ilmasto aiheuttavat kuitenkin haasteita rakennusten tekniiseen ja rakenteelliseen toimivuuteen.

Ratkaisut ongelmiin ovat uusia ja vielä kokeiluasteella ja ongelmiin ratkaisut saadankin vasta tulevaisuudessa. Sisäilmaongelmat ovat yksi iso osa myös esteettömyyttä, sillä herkät ja allergioista kärsivät henkilöt eivät pysty tällaisissa tiloissa viettämään aikaa; tosin muidenkaan ei tulisi viettää aikaa tiloissa, joissa on altistumisen mahdollisuus ja terveydelle riskialtis tilanne. Materiaalivalinnat vaikuttavat vahvasti tätä kautta ei vain esteettisyyteen vaan myös esteellisyyteen.

7.2.2 Valon haasteet

Luonnonvalon hyödyntäminen sisätiloissa on haastava tehtävä ratkaistavaksi. Varsinkin pohjoisen olosuhteissa arvostamme luonnonvaloa ja sen hyödyntämistä rakennuksen valaisemisessa. Ikkunoiden sijoittamisessa tulisi ottaa huomioon valon häikäisy ja heijastusvaikutukset. Voimakas vastavallo estää hahmottamasta edessä olevaa tilaa ja sen mahdollisia esteitä.

Auringonvalo aiheuttaa muiden valaisimien ohella myös heijastuksia suurilla kirkkailla pinnoilla, mikä haittaa esimerkiksi toimistotyön tekemistä. Ikkunoilta ja lasipinnoilta vaaditaan nykyään monenlaisia ominaisuuksia toimiakseen läpi vuoden rakennuksen viihtyvyyden ylläpitäjänä ja valontuojana. Muutkin kiiltävät materiaalit ja suuret pinnat tulee miettiä yhdessä valaistuksen kanssa tarkasti heijastusten välttämiseksi. Miellyttävät sävyt, kontrastierot ja tarkkaan harkitut pinnat luovat rakennuksen ilmeen ja tunnelman, mutta myös ohjaavat ja opastavat tilan hahmottamisessa ja käytössä.



Kuva 35 Kiiltävän lattiapinnat vaikeuttavat kenen tahansa kulkemista, mutta erityisesti se häiritsee näkövammaisen liikkumista tiloissa. Kiiltävä pinta näyttää möräältä tai voi heijastusten kautta antaa virheellistä tietoa edessä olevasta kulkuväylästä. Tumman lattiapinnan jatkuminen myös seinälle vaikeuttaa tilan hahmottamista. (Nyström-Järvinen 2019)

7.2.3 Lasten ja nuorten huomioiminen rakennetun ympäristön suunnittelussa

Tampere perusti ensimmäisenä suomalaisena kuntana lapsiasiamiehen vakanssin vuonna 2002. Lapsiasiamies ohjaa eri toimijoiden muodostamaa yhteistyöverkostoa. Päämääränä on edistää lasten ja nuorten asemaa ja huomiointia kaupungin toiminnoissa sekä seurata, vahvistaa ja kehittää osallistumismahdollisuuksia. ”Aikuisille kuuluvaa vastuuta ei voida siirtää lapsille, mutta lasten tulee voida vaikuttaa elinympäristöönsä ikätasoisesti.” toteaa kaupunginvaltuutettu Ulla-Leena Alppi kaupunginvaltuustolle esittämässään valtuustokyselyssä lapsivaikutusten arvioinnista kaupungin päätöksenteossa (Melakoski 2014).

Vuonna 2001 kaupungissa on perustettu Lasten Parlamentti (TLP), jonka tavoitteena on saada alakoululaisten mielipiteet kuuluviin kaupungin päätöksenteossa. Samalla lapset oppivat vaikuttamistaitoja ja demokratiaa. Toiminnan halutaan olevan osallistavaa sekä lapsilähtöistä, mikä tarkoittaa sitä, että aloitteet ja ideat ovat lapsilta itseltään lähtöisin. Asioita käsitellään lasten ikätasoon sopivin tavoin.

Lasten Parlamentti toimii osana kaupungin nuorisopalveluita. (Nuorten Tampere 2019.)

Kahdeksan alueellista parlamenttia selvittävät oman alueensa kouluissa olevia kehittämiskohteita ja edistävät oppilaiden vaikutusmahdollisuuksia. Alueellisten parlamenttien lisäksi järjestetään vuosittain suurkokous, jossa käsitellään asioita laajemmin, missä parlamentti antaa kommenttinsa omien aloitteidensa lisäksi myös kaupungin eri yksilöissä valmisteilla olevista asioista. Parlamentissa lapset voivat tuoda esille näkemyksensä siitä, kuinka lapset kohdataan tai heidän näkemyksensä otetaan vastaa. (Nuorten Tampere 2019.) Toiminnan seurauksena on syntynyt ainakin musiikkivideo kiusaamisen vähentämiseksi, luonnonsuojelukampanja sekä lelukeräyksiä vastaanottokeskuksiin. Lisäksi koulujen pihojen suunnittelussa on nostettu esiin lasten näkökulman huomioon ottaminen. (Lastensuojelun keskusliitto 2019)

Lapsiasiamies Tiia Heinäsuo työskentelee tiiviissä yhteistyössä vammais- ja esteettömyysasiamies Hanna Karojärven kanssa. Tampereella on tehty pitkään lasten ja nuorten osallisuuden kehittämistä: heidän kuulemisensa asioiden valmistelussa on hiljalleen vakiintunut käytäntö, mutta paljon on siitä huolimatta vielä tehtävää, kertoo Tiia Heinäsuo (2019). Aktiiviset, edustuksellisiin vaikuttamiskanaviin osallistuvat eivät välttämättä edusta kaikkien lasten ja nuorten näkökulmaa, minkä vuoksi asiakohtaisesti onkin mietittävä keitä lapsia ja nuoria pitää kuulla.

Lapset ja nuoret on myös otettu kaupunkiympäristön suunnitteluun mukaan heitä koskettavan elinympäristön osalta. Hyviä esimerkkejä tästä ovat Pikku Kakkosen puiston uudistamisen sekä Iso-Vilusen skeittipuiston suunnitelmat ja toteutus. Myös kaupunkikuvaa suuresti muokkaavan raitiotien vaikutuksia on arvioitu lasten ja nuorten käyttäjien näkökulmasta. Suunnitelmissa on myös tehdä yhdessä lasten ja nuorten kanssa ratikan matkustuksen opasta. Lapsiasiain valtuutettu korostaa myös erilaisten lasten, kuten näkövammaisten mukaan saamisen tärkeyttä. (Nuorten Tampere 2019.)



Kuva 36 Monet terveet eivät osaa ajatella, kuinka monipuolisesti myös liikumisrajoitteiset tai vammaiset henkilöt harrastavat tai tahtovat toimia. Ympäristöä suunnitellaan monesti terveiden ihmisten rajoittuneiden näkökulmien mukaan. Sokea skeittari Dan Mancina halusi näyttää muille, ettei ole avuton toisten sääliessä hänen näkökykynsä katoamista. (Lewkow 2018)

Esteettömyyden huomiointi leikkialueilla

Vuonna 2012 kunnostettu Emil Aaltosen leikkipuisto on Tampereen ensimmäinen esteetön leikkipaikka. Suunnittelussa huomioitiin erityisesti liikuntaesteisten lasten kulkemisen ja osallistumisen haasteet sekä näkövammaisten erityistarpeet. Puistosta löytyy pistekirjoituksellinen opastetaulu ja pinnat ovat pääosiltaan keinonurmellista turvalaatta, joka mahdollistaa pyörätuolilla kulkemisen puiston alueella. Suunnittelun tukena käytettiin monipuolisesti erilaisia osallistumisen väyliä. Lähialueen asukkaiden toiveita kerättiin Valma keskustelufoorumien kautta ja paikan käyttäjien sekä lähipäiväkodilta koostettiin ryhmä kommentoimaan luonnoksia. Sitten osallistavaa suunnittelumallia on käytetty useammassakin kaupungin kohteen suunnittelussa. (Hautamäki 2012.)

Nuorisovaltuusto

Lapsiparlamentin lisäksi Tampereella toimii myös nuorisovaltuusto, joka on suunnattu yläkouluikäisille ja toisen asteen oppilaitoksissa opiskeleville nuorille. Nuorisovaltuusto pyrkii parantamaan tamperelaisten nuorten asemaa sekä heidän vaikuttamis- ja harrastusmahdollisuuksiaan. Nuorisovaltuusto on ollut toiminnassa jo vuodesta 1998. (Nuorten Tampere 2019.)

Nuorisotyöohjelma toimii nuorten työelämävalmiuksien vahvistamiseksi, aktiivisen elämän lisäämiseksi sekä kaupungin toiminnan kehittämiseksi. Ohjelmassa on saavutettu erittäin hyviä tuloksia jo kahden ensimmäisen vuoden aikana. Toiminnan kautta on myös lisätty matalan kynnyksen harrastusmahdollisuuksia. Digitaalisen nuorisotyön kehitys on kaupungissa ollut merkittävää jopa valtakunnallisesti. Vuoden 2019 alussa on kaupungissa käynnistynyt Nuorten ääni Pirkanmaalla-hanke, jonka tarkoituksena on parantaa lasten ja nuorten vaikuttamis- ja osallistumiskokonaisuutta Pirkanmaan alueella. Vaikuttamaan mukaan halutaan mahdollisimman erilaisissa elämäntilanteissa olevia lapsia ja nuoria. (Nuorten Tampere 2019.)

7.2.4 Vanhukset

Tampereen kaupungin vanhusasiamies Elina Willberg (2019) kertoo ikäihmisten yhdenvertaiseen osallistumiseen kaupunkilaisena liittyvien haasteiden nousevan jatkuvasti esiin. Vanhusten ja ikäihmisten yhdenvertaisuudesta puhuttaessa, nousee päällimmäisenä esille ongelmat palveluasumisen puutteista ja hoivan laatuun liittyvistä haasteista. Tavanomaisimmat valitukset ja yhteydenotot vanhusten olojen parantamiseksi koskevat yleisesti ottaen heidän hoivaansa tai omassa kodissa itsenäisesti asumisen mahdollistavia toimenpiteitä.

Suomessa vallitsevan ikärakenteen vuoksi, liikkumis- ja toimintaesteisten henkilöiden määrä kasvaa nopeasti väestön ikääntyessä. Suomessa erityisesti yli 75 – vuotiaiden määrä kasvaa lähivuosina ja heille tarjolla olevan palveluasumisen taso ei vastaa kysyntää. Tällä hetkellä esteettömiä asuntoja suomessa on tarjolla noin 300 000 kappaletta ja vuoteen 2030 mennessä esteettömien asuntojen tarve on yli miljoona. Esteettömästä asumisesta on tullut suuri haaste. (Esteettömyys ohjelma 2009-2016, 2009.)

“Tällä hetkellä erilaisissa eläkeläistilaisuuksissa ”pöydälle” nousee usein mm. sähköisen asioinnin haasteet ja ikäihmisten digisyrjäytyminen” kertoo vanhusasiamies Willberg (2019). Näön huonontuminen, hahmottamisen vaikeudet, uuden teknologian oppimisen haasteet sekä esimerkiksi niveltä jäykkyys vai-

keuttavat niin älypuhelimien kuin tietokoneenkin käyttöä. Ääniohjautuvien sovel-lusten sekä kuuntelu mahdollisuudella olevien sivustoiden avulla voidaan helpot-taa sähköisten palveluiden käyttöä.

Erityisesti Tampereella on ponnisteltu viimevuosien aikana mm. kulttuurisen saa-vutettavuuden eteen. Lähtökohtaisesti on ajateltu, että taide ja kulttuuritoiminta tulisi olla jokaisen perusoikeus. Tampereella on kehitetty erilaisia toimintamalleja ympärivuorokautisessa hoidossa olevien ikäihmisten yhdenvertaisien oikeuksien mahdollistamiseksi saada nauttia taiteesta ja kulttuurista. (Willberg 2019.) On ha-luttu tarjota ihmisille asioita, joiden kautta he voivat kokea itselleen tärkeitä asioita voimakkaista rajoitteista huolimatta.

Tampereella on käynnissä muitakin ikäihmisten asioita ja tilannetta kohentavia hankkeita, kuten Tampere Senior – ohjelma, joka kokoaa yhteen ikäihmisten pal-velujen hankkeita. Tampere kuuluu myös WHO:n ikäystävällinen kaupunki – ver-kostoon. (Willberg 2019.) TampereSenior – ohjelma on otsikoitu ”Ikääntyvä yh-teiskunta mahdollisuutena”. Ohjelman tavoitteena on tarjota ikäihmisille onnelli-nen elämä ja uudistaa ikäihmisten asumista tukeva palvelurakenne entistä asia-ksalähtöisemmäksi. Ohjelman kautta halutaan kannustaa ikäihmisten asioista kiinnostuneita tahoja kehittämään erilaisia hyvinvointia edistäviä tai ennaltaehkäi-seviä palveluita. Samalla saadaan lisättyä tietoisuutta ikääntyvän yhteiskunnan haasteista, mutta myös mahdollisuuksista. Eri toimijoiden kanssa halutaan olla kehittämässä kaupungista ikäystävällisempää. (TampereSenior 2019.)

7.3 Tamperelaisena vai turistina

Mitä pidempään samassa ympäristössä asuu ja liikkuu, sitä paremmin elinympä-ristöään oppii tuntemaan. Elinpiiri myös laajenee, kun kyky ja taidot kasvavat tai uusien palveluiden tarve pakottaa tutustumaan lähiympäristöä laajemmin koti-seutuun. Ihmisluonto on siinä mielessä joustava, että se sopeutuu muutoksiin. Jos tuttu reitti suljetaan, etsii kulkija väijäämättä uuden. Haasteita syntyy, mikäli kulkijan kyvyille sopivaa korvaavaa reittiä ei ole tai sille ei ole opasteita.

Oma kotikaupunki kuitenkin tulee kulkiessa tutuksi, oman asuinalueen nurkat, mutkat, kynnykset tai korkeuserot eivät vaadi aktiivista ajatustyötä. Sen sijaan lähtiessä uuteen kaupunkiin tai maahan, on etukäteen saatavalla informaatiolla

suurta merkitystä. Etenkin erilaisin rajoittein liikkuvan ihmisen vierailu uudessa ympäristössä voi päätyä karvaaseen pettymykseen, mikäli etukäteen katsottuihin kohteisiin ei pääse kulkemaan ja etukäteen hankittavaa tietoa kohteista ei ole saatavilla.

Sekä liikkumis- ja toimintaesteiset henkilöt, että ikääntyneet, joilla on toiminnallisia rajoituksia, ovat monesti uskollisia asiakkaita löytäessään toimintarajoitukset huomioineen matkakohteen. Matkailututkimuksen lukukirjan (Jutila 2015) mukaan Euroopan komissio arvioi vuonna 2009 että saattajat ja kanssamatkustajat mukaan luettuna EU:n väestöstä noin 260 miljoonaa henkilöä priorisoi valinnoissaan esteettömiä matkakohteita ja palveluita.

Helposti saavutettavissa oleva matkailukohde on myös positiivisesti vaikuttava imagotekijä kaupungille. Kehittämällä esteettömyyttä voidaan lisätä vierailevien turistien määrää, jolloin kasvu heijastuu myös taloudelliselle puolelle ja tuo entistään resursseja kehittää ja parantaa toimintaa. Monipuolisen informaation tarjoaminen kaupungista ja sen palveluista ja kohteista luo hyvän ja vastaanottavaisen vaikutelman, joka on huomionnut kaikki vierailijansa ja asukkaansa ikään ja toiminnallisiin kykyihin katsomatta.

8 Tampereen valtit kilpailussa

Tampereella on esteettömyyden suhteen tehty töitä jo useamman vuoden ajan. Esteettömyyden vaatimukset ja haasteet on hyvin tiedossa kaupunkialueella ja niiden parantamiseksi on laitettu käyntiin jo useita ohjelmia ja suunnitelmia. Keskusta-alueen saavuttamiseksi on panostettu paljon ja kaupungilla on useita kunnostus- ja muutoshankkeita käynnissä, mitkä edesauttavat tai parantavat kaikkien asemaa ja liikkumista kaupungissa ja lähikunnissa. Uusi raitiotie sujuvoittaa lähialueiden asukkaiden liikkumista läpi kaupungin ja tarjoaa Pohjoismaiden esteettömimmän välineistön liikkua. Ratikan työmaan alta kaivettava kaupungin pääkatu saa uuden päällysteen osana raitiotiehanketta sekä esteettömät pysäkit ja laiturit.



Kuva 37 Hämeenkadun uudet raitiotieraitteet ja uusi katupäällyste, toukokuu 2019. (Tiia Anttila 2019)

Kaupungilla toimii oma vammais- ja esteettömyysasiamies osana kaupungin kaa-
voitusta, liikenneverkon suunnittelua sekä rakennushankkeiden neuvonantajana.
Tampere perusti vammais- ja esteettömyysasiamiehen viran ensimmäisenä Suo-
messä. Vammaisuuden ja esteettömyyden yhdistävälle tehtävälle ei löydy aiem-
paa mallia ja niin tehtävää rakennetaan vähitellen yhteistyössä järjestöjen ja kau-
pungin eri hallintokuntien kanssa. Esteettömyysasiamiehen kanssa esteettömyy-
den toteutumisesta huolehtii vammaisneuvosto, joka kokoontuu tarvittaessa val-
vomaan ja läpikäymään pöydälle nostettuja aiheita esteettömyysasioissa ja saa-
vutettavuuden takaamisessa. (Kaupungin organisaatio 2019.)

Kaupungin vahvuutena voidaan pitää myös pitkäjänteistä ja määrätietoista työs-
kentelyä esteettömämmän kaupunkiympäristön saavuttamiseksi. Vuosille 2009 –
2016 tehdyn esteettömyysohjelman puitteissa on tehty kartoitus esteettömyyden-
tilasta ja luotu tämän perusteelta myös suunnitelmat asioiden kehittämiseksi tai
parantamiseksi. Osa ohjelmaan kirjatuihin toimenpiteisiin on edelleen käynnissä
kaupungilla, vaikka esteettömyysohjelma on jo päättynyt. Kaupungin kehittämi-
nen ja parannukset kaupungiksi kaikille on hyvin tiedostettu ja asiat ovat suun-
taamassa kohti sujuvampaa ympäristöä. Osana esteettömyyssuunnitelmaa kau-
punki pyrkii toimillaan näyttämään mallia ja houkuttelemaan yksityisetkin tahot
perusparantamaan tilojaan ja palveluitaan.

Pohjoismaiden suurimman viihde- ja tapahtumakeskus Tampereen Kansi – ra-
kennushanke tarjoaa valmistuttuaan hyvät puitteet erilaisille tapahtumille. Kes-
kelle kaupunkia, junaradan yläpuolelle rakentuva kansi kannattelee uutta tapah-
tuma-areenaa, joka on myös ollut Tampereen esteettömyysasiamiehen ja vam-
maisneuvoston tarkastelun alla. Hanke pyrkii esteettömäksi ja tarjoamaan kau-
punkilaisille ja myös matkailijoille viihdykettä saavutettavan etäisyyden päässä
keskustan palveluista. Hankkeen ensimmäinen vaihe – areenaosa ja eteläinen
kansi valmistunee vuoteen 2022 mennessä, joka on kaupungin yksi vetonaula
myös esteetön kaupunki – kilpailuunkin osallistumisen mielessä.

Kaupungissa toimii useita järjestöjä, jotka ovat saaneet äänensä kuuluviin lasten,
nuorten, vanhusten ja vammaisten asioissa myös osana kaupungin päättäviä eli-
miä. Jokaisen vaikuttamismahdollisuus on pyritty ottamaan paremmin huomioon

kaikkia koskevista asioista ja päätöksistä, mikä vaikuttaa kaupungin kehitykseen ja kasvuun.

Tampere toivoo osakseen turismin määrän kasvua. Ulkomaalaisten yöpymisten määrä kasvoi Tampereella 2017 vuonna 8 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Halu palvella kansainvälisiä matkailijoita on saanut aikaan uudistuksia ja päivityksiä muun muassa visittampere.fi – sivustolla. (Mäkelä 2018.) Sivustoihin on panostettu ja kerätty elämyksiä ja nähtävyyksiä kattavasti useammalle kielelle käännettynä. Esteettömyydestä on oma sivunsa, jonka avulla palveluntarjoajan on mahdollista työstää tiloistaan ja toiminnastaan esteettömämpää, mutta itse kohde-esittelyissä ei esteettömyyden taso käy ilmi.

Kehittääkseen kaupungin viehätysvoimaa, on ehkä informaation ja tiedottamisen laatua ja määrää parannettava. Tampereella riittää kaunista luontoa ja historiallisia soraharjuja; nähtävyyksiä ja vetonauloja sekä historiallisen taustan Suomen teollisuuskaupunkina. Opasteiden, infopisteiden ja materiaalin määrään sekä opastettuihin kierroksiin läpi kaupungin voitaisiin kaupungilla parantaa matkailun kehittämismielessä. Ohjatut kierrokset ja esteettömien maisemareittien merkitseminen ja karttapalvelun luominen olisi myös viehätysvoiman ja saavutettavuuden lisäävät voimat.

8.1 Kohti esteetöntä kaupunkia

Tärkeimpänä esteettömyyden tiedostamisen ja tilanteen kartoituksen jälkeen on omaksua muutosta edellyttävät toimenpiteet ja päätökset. Kunnalla tai kaupungilla tulisi olla strateginen työkalu, jolla valvoa tilojen – varsinkin julkisten tilojen suunnittelua ja toteutusta. Esteettömyyttä vaativat säädökset eivät riitä rakennetun ympäristön esteettömyyden toteutumiseen; hankkeen kulku, toteutus ja käyttö vaativat kartoitusta ja valvontaa myös esteettömyyden toteutumisen saralta. Esteettömyyden tilanteen kartoitus ja valvonta vaatii työtä ja oman työryhmänsä, joka on koulutettua ja heillä on aikaa ja resursseja keskittyä esteettömyyden toteutumiseen. Tällainen kartoitus, ohjeistus ja neuvonta olisi oman viranomaisen tai ryhmän vaativa työ, mikä työllistäisi varmasti täysipäiväisesti.

Niin kuin aikaisemmin on jo todettu, esteettömyys ei ole vain fyysisten esteiden poistamista, vaan toimivan ympäristön suunnittelua. Rakennetun ympäristön

suunnittelu yleensä kuuluu rakennussuunnittelijalle, mutta jo kaavoitusvaiheessa voidaan edesauttaa tilan ja sen osien syntyyn ja hahmottamiseen. Rakennussuunnittelu vastaa yksityiskohtaisten suunnitelmien ja toimivan kokonaisuuden toteutuksesta, mihin fyysisten esteiden lisäksi lukeutuu havaittavan ympäristön hahmottamisen selkeys ja miellyttävän toimintaympäristön aikaan saaminen. Julkinen tila vaatii paljon aina riippuen toiminnoistaan ja luonteestaan. Jokaisella hankkeella on omat vaatimuksensa aina käyttäjistä ja ympäristöstään riippuen; kaupalliset rakennukset, kulttuuri-, urheilu-, ajanviete- ja viihdealan rakennukset, puistot, leikkikentät, hautausmaa ja kirkot ovat hyviä esimerkkejä julkisesta tilasta, johon jokaisen tulisi päästä. Julkisia tiloja ja keskusta-alueiden palveluita ympäröi julkisen liikenteen verkosto, joka auttaa meitä saavuttamaan keskustan rakennukset ja palvelut. Julkisen liikenteen ollessa esteellinen tai hankalasti käytettävissä, vähentää se keskusta-alueen vetovoimaa ja siten taas palveluiden käyttö kärsii. Kaupunki on kuin labyrintti: ydintä on vaikea tavoittaa ilman selkeää ja toimivaa liikenteen väylästä ja selkeää opastusta.

Esteettömyys muodostuu monesta osatekijästä, joita osaa voi olla vaikea mieltää oleelliseksi toimivan ja esteettömän liikkumisympäristön muodostumisen kannalta. Esteettömän ympäristön tekijöitä ovat muun muassa:

- koho-opasteet
- ääniohjatut liikennevalot
- madalletut reunakiveykset
- tasainen, loiva ja monipuolinen kevyenliikenteen väylä
- luiskat, hissit julkisten portaiden lähetyvillä
- hyvät portaat
- kaiteet
- esteettömät yleisö WC:t
- puistovarusteet
- opasteet, äänitiedotteet
- henkilöstön koulutus
- oviaukot, kynnykset, rutilät
- huolto ja ylläpito (talvi)
- saavutettavat julkiset liikennevälineet
- invalidipysäköinti

- värikontrastit
- verkkopalvelut, infot ja esitteet
- järjestettävä toiminta
- parempi elämä kotona
- esteettömyysketju
- kaupungin henkilökunnalle esteettömyyskoulutusta

(Helsinki kaikille 2019.)

8.2 Esteiden poistamisesta tasa-arvoiseen saavutettavuuteen

Kynnys ry:n aiempi toiminnanjohtaja Amu Urhonen nosti esiin myös kysymyksen saavutettavuudesta. Moni yritys vetoaa esteelliseen toimitilaan sillä, että paikka ei ole merkityksellinen vammaiselle tai liikuntaesteiselle henkilölle, koska heitä ei kyseisessä paikassa käy. Näkemys on jokseenkin absurdi, sillä esteellisyyden vuoksi tiloihin ei voi tulla asioimaan, vaikka mahdollisesti haluaisikin. Esteetön liikkumisympäristö yksinään ei riitä, mikäli asiointi reitin päässä ei onnistu. (Urhonen 2019.) Tällöin osallistuminen yhteiskunnan toimintaan ei ole täysipainoisesti mahdollista. Ajattelu siitä, että vain pieni vähemmistö väestöstä tarvitsee esteettömyyttä ja sen vaatimia erityisiä suunnitelmia ja varusteita on rajoittunut näkemys. Jokaisen meistä tulisi tiedostaa ihmisen hauras elämä ja elämänkaaren kehityksen myötä tulevat rajoitteet. Jokainen meistä on lapsi, jokainen meistä kohtaa liikkumisen hankaluutta vamman tai tapaturman vuoksi ja jokainen meistä on lopulta ikäihminen, joka eläkepäivilleen toivoo aktiivista tekemistä ja kokemista. Jokainen meistä joskus tarvitsee helpon ja esteettömän ympäristön liikkua ja kokea.

Vammais- ja esteettömyysasiamies Hanna Karojärvi (2019) esitti mahdollisuutena palkita niitä yrityksiä tai toimijoita, jotka näkevät vaivaa ja muuttavat tilojaan esteettömiksi. Toiminta olisi osa kaupungin tavoitetta muuntaa tasa-arvoiseksi. Kuntaliiton Kuntien saavutettavuusoppaan (2019) tilastoiden mukaan noin miljoonalla suomalaisella on erityistarpeita arjessaan. Esteetön asiointiympäristö avaa siis noin viidenneksen Suomen väestöä käsittävän asiakasryhmän ostopotentiaalin. Tämän olettaisi jo itsessään olevan perusteltava kannuste muutoksille.

Tampereen oman yhdenvertaisuusleiman/esteettömyysleiman saisi toimihenkilö, yritys tai palvelu, joka parantamalla palveluidensa esteettömyyden tilaa erilaisilla toimenpiteillä edesauttaisi saavutettavuutta. Kaupunki haluaa palkita niitä, jotka haluavat tehdä muutosta. Esteettömyysleima olisi tietynlainen sertifikaatti, joka toisi palveluntarjoajalle näkyvyyttä ja imagon saavutettavasta ja vastaanottavasta toiminnasta. Palveluntarjoajan tekemät muutokset tilaan voisi ilmoittaa asianomaiselle, joka tarkastaa tilan tai palvelun nykytilanteen ja parannusten tuoman lisäarvon. Esteetön palvelu saisi esteettömyysleiman. (Karojärvi 2019.) Tähän toimintamalliin voisi lisätä sovelluksia näkyvyyden parantamiseksi. Karttapalvelu, joka osoittaisi kaupungin esteettömät tilat voisi saada merkinnän esteettömästä palvelusta ja sen sijainnista ja se toisi näkyvyyttä ja lisäarvoa myös yrittäjälle itselleen.

Saavutettavuus mahdollistaa myös entistä suuremmassa määrin vammaisen henkilön osallistumisen työelämään. Mikäli tilat eivät ole esteettömät, ei henkilö, jolla on liikunta- tai muita esteitä, kykene toimimaan työyhteisössä. Tilojen muuttamisesta esteettömiksi hyötyy toisaalta koko yritys. Eläkeiän noustessa jatkuvasti, tullaan vääjäämättä siihen, että yrityksen työntekijät toimivat tiloissa entistä pidempään.

8.3 Tiedottaminen ja tiedon saatavuus

Useammassa Esteetön kaupunki -kilpailun palkituista kohteista käytössä on ollut koottu nettisivusto esteettömistä palvelusta tai sovellus, jonka kautta on mahdollista etukäteen selvittää esteetön reitti. Sivustoilla on ollut käytössä äänipalvelu näkövammaisia varten sekä helppolukutoimintoja. Myös viittomakielisiä videoita on ladattu joidenkin kohteiden kohdalla. Erilaisin tavoin on haluttu mahdollistaa tiedon saaminen. Ja koska esteetöntä liikkumisympäristöä tarvitsevat henkilöt ovat itse omien rajoitustensa asiantuntijoita, on tietoa pyritty tuomaan esiin mahdollisimman kattavasti, jolloin henkilön itsensä on mahdollista varmistua oman liikkumisensa mahdollisuuksista.

Kaiken kaikkiaan Tampereen kohteista on melko laajasti jo nykyisellään saatavilla tietoa esteettömyydestä, mutta tieto pitää löytää. Matkailun alle koottu yhtenäinen tietopankki helpottaisi erityisesti kaupunkiin muualta tulevien liikkumista. Kynnys ry sekä D4-verkosto ovat yrittäneet luona *Suomi Kaikille* ja *Pääseekö*

sinne? -sivustoja, josta matkakohteiden esteettömyydestä olisi kootusti tietoa saatavilla. Rahoitusta ei kuitenkaan ole saatu hankkeille niin että niiden ylläpitämistä olisi voitu jatkaa. (Könkkölä 2013.)

8.3.1 Vammaiskortti

Vammaiskortti on osallistumisen apuvälinen vammaisille henkilöille. Korttia on kehitetty Suomessa EU:n Perusoikeus-, tasa-arvo- ja kansalaisuusohjelman tuella ja sitä työstämässä on ollut laajasti eri vammaisjärjestöjä, palveluntarjoajia sekä Sosiaali- ja terveysministeriö yhdessä Kelan ja Terveystieteiden tutkimuslaitoksen kanssa. Suomen lisäksi EU:n Vammaiskortti oli vuonna 2018 käytössä Belgiassa, Italiassa, Kyproksella, Maltalla, Virossa, Sloveniassa ja Romaniassa. Kortti on tarkoitettu ihmisille, jotka tarvitsevat tukea osallistuakseen yhteiskunnan toimintaan. Sen kautta vammaisen henkilö voi todentaa asiakaspalvelussa avustajan tarpeen ja sitä kautta sisäänpääsyn oikeutuksen myös tälle omalla lipullaan, suuremman ajantarpeen asiointitilanteissa ja asioiden selvittämisessä tai saada apua liikkumiseen. (Vammaiskortti 2019.)

Tampere voisi yhtenä vaihtoehtona harkita kaupungin yrittäjien ja palveluntarjoajien kannustamista kortin käyttöönottoon. Huomioimalla vammaiset tärkeänä asiakasryhmänä ja kehittämällä palveluistaan saavutettavampia on yritysten mahdollista laajentaa omaa asiakaskuntaansa. Kortin tuoma näkyvyys toimii mainoksena esteetöntä liikkumisympäristöä tarvitseville henkilöille tilojen ja palvelun soveltuvuudesta myös heille. Tilojen täyttäessä kortin vaatimukset, voi palveluntarjoaja hakea toiminnalleen näkyvyyttä vammaiskortin verkkosivuilla sekä sosiaalisen median kanavissa. Sivustolla on listattuna kaikki kulttuuri-, liikunta-, matkailukohteet sekä palveluntarjoajat, joiden palveluissa vammaiset ihmiset on huomioitu. (Vammaiskortti 2019.)

8.3.2 Opastaminen

Kasvavan kaupungin haasteisiin liittyy liikennemäärien lisääntyminen. Tämän myötä korostuu liikenteen suunnittelun merkitys. Toimivan opastuksen kautta voidaan sujuvoittaa kaupungissa liikkumista sekä helpottaa palveluiden löytymistä. Tampereella opastamisen tärkeyttä nostaa moninaiset kaupunkitapahtumat. Tämä luo tarvetta kehittää kaupunkiopastamista ja hyödyntää erilaisia älykkäitä

ratkaisuita. Turun ja Helsingin kanssa yhteistyönä toteutettava Älykkään opastamisen käsikirja tarjoaa kattavan selvityksen opastamisen tarpeista ja kehitysehdotuksia opastamisen haasteiden ratkaisemiseksi. (Kaupunki kehittää 2019.)

Tampereella käytössä on mustat opasteviitoitukset ja -taulut. Nämä ovat osa keskusta-alueelle luotua kävelyopastuskonseptia. Tarkoitus on lisätä keskeisille alueille myös alueopasteita, joissa voidaan esitellä lähiympäristön kohteita. Kohteiden löytymisen helpottamisen lisäksi opastuksella halutaan houkutella ihmisiä liikkumaan kaupunkiympäristössä kävellen. (Kaupunki kehittää 2019.) Esteettömyyden näkökulmasta kiinteiden opasteiden rinnalle tarvitaan kuitenkin myös sähköistä opastusta palvelemaan mm. näkövammaisia.

Kaupungilla onkin käynnissä erillinen SmartTampere kehitysohjelma, jonka puitteissa halutaan luoda erityisiä älykkään kaupungin ratkaisuja yhdessä yritysten, tutkimuslaitosten, kuntien ja kaupunkilaisten kanssa. Opastamisen suhteen yhteistyötä tehdään erityisesti 6Aika Opastamisen ekosysteemi -hankkeessa. Eri-tyisesti hankkeessa on keskitytty tapahtuma-aikaisen opastamisen kehittämiseen sekä häiriötilanteiden aikaiseen opastamiseen. Lisäksi kehitetään erilaisia ratkaisuja Tampereen nähtävyyksien ja lukuisten historiallisten kohteiden opastamiselle. (Kaupunki kehittää 2019.)

8.3.3 Palautekanavat esteellisydestä

Esteellisiä kohtia on kaupunki-infrassa varmasti useita, eikä ole järkevää nostaa niitä yksittäin esille tässä työssä. Tehokas keino niiden kartoittamiseen voisi olla palvelu, jossa esteestä voisi jättää ilmoituksen. Tämän kaltainen karttapohjainen palautejärjestelmä on jo käytössä palautteen antamiseksi tai vian ilmoittamiseksi esimerkiksi katujen ja puistojen kunnossapidossa Tampereella. Näin haasteelliset kohdat saataisiin kootusti päätöksen tekijöiden sekä suunnittelijoiden käytettäviksi. Sähköinen väylä ei kuitenkaan voi olla ainoa mahdollisuus ilmoittamiselle. Ilmoituksen jättömahdollisuudesta on oltava saatavilla selkeää informaatiota ja opastusta.

Huomioitava olisi myös se, että pelkästään yksittäiset tarkastuskierrokset eivät riitä, etenkin jos kiertämässä on vain suunnittelijoita. Vammaton ihminen tar-

kastelee eri tavoin ympäristöä, vaikka olisi tietoinen erilaisista mahdollisista esteettömyyttä aiheuttavista tekijöistä. Erilaisin rajoittein kulkeva henkilö sen sijaan osaa omasta kokemuspäiiristään tarkemmin nimetä kohteita, joiden kohdalla hän joutuu arjessaan ponnistelemaan.

8.4 Elämysten esteettömyys

Nostimme esiin joitain Tampereen erityislaatuksia elämyksiä, joiden kautta kaupunki voisi erottua ajatellen Esteetön kaupunki -kilpailua.

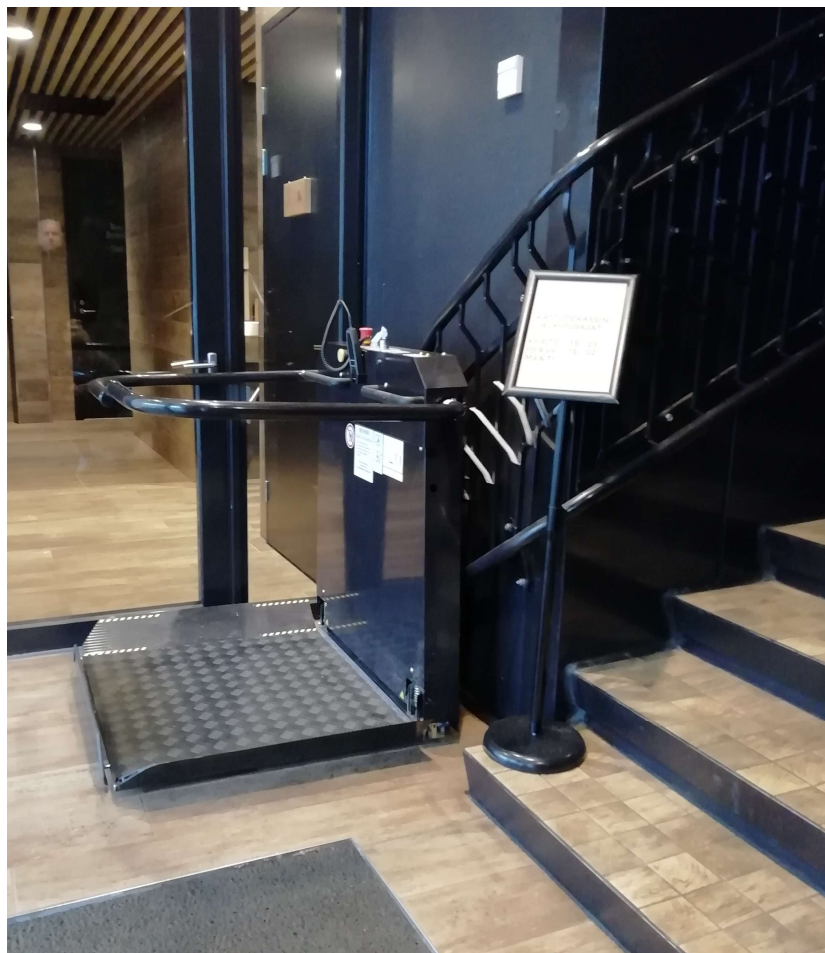
8.4.1 Tampere Suomen saunapääkaupunki

Kansainvälisen saunaliiton ja Suomen Saunaseura ry:n puoltavien lausuntojen perusteella Tampere on vuonna 2018 noussut Suomen saunapääkaupungiksi. Kaupungin saama arvonimi perustuu sen yleisten saunojen korkeatasoisuuteen ja siihen, että yleisiä saunoja on Tampereella eniten Suomessa. Tampereella ja sen lähiseudulla lämpiää yli 30 yleistä saunaa, joissa voi ympäri vuoden käydä virkistäytymässä ja rentoutumassa. Valittavana on niin Suomen vanhimman yleisen saunan pehmeät löylyt kuin Suomen uusimman yleisen saunan tunnelmallinen lämpö. (Visit Tampere 2019.)

Saunakulttuuri on vahvasti esillä Visit Tampere -sivustolla, mutta saunojen esteettömyydestä ei tietoa ole saatavilla. Uusimman tulokkaan Saunaravintola Kuumman sivusto on moniin kanssatoimijoihin verrattuna jo kaupallisempi ja selkeämpi, mutta tietoja esteettömyydestä ei näiltäkään sivuilta löydy. Henkilökohtaisen kartoituksen kautta tiedossa on, että Kuumasta löytyy porrashissi, jolla myös pyörätuolin tai rollaattorin käyttäjä pääsee nauttimaan yläkerran ravintolapalveluista. Hissi rakennukseen saatiin vasta, kun suunnitelmat oli esitelty vammaisneuvostolle. Suunnittelijan oletus oli ollut, että katutasen palvelut riittävät pyörätuolin käyttäjille. Jälkikäteen asennettu hissi mahdollistaa pääsyn yläkertaan, mutta ulkoterasseille pääsy ei pyörätuolin käyttäjältä kuitenkaan onnistu tasoeron vuoksi. Saunatilojen esteettömyydestä tietoa ei ole saatavilla.

Suomalaisuus ja sauna kuuluvat erottamattomasti yhteen. Vaikka saunominen ei kaikille yhtä rakas harrastus ole, on se omaleimainen osa suomalaista kulttuuria ja siten yhtenä vetovoimatekijänä selkeä erottumistekijä kilpailussa. Selkeää kehitystä kilpailun kannalta saunakulttuurin esteettömyyden suhteen tulisi kuitenkin

tehdä, jotta tämä voisi olla Tamperetta nostava tekijä. Monipuolinen yleisten saunojen tarjonta kuitenkin mahdollistaisi sekä liikkumis- tai muiden rajoitteiden kanssa elävien ihmisten saunaelämykset.



Kuva 38 Saunaravintola Kuumen porrashissi mahdollistaa pyörätuolikäyttäjän pääsyn myös yläkerran ravintolatiloihin. Hissin käyttäminen vaatii henkilökunnalta avaimen. (Stüber-Asikainen 2019)

8.4.2 Nähtävyydet

Särkänniemi

Särkänniemen alue on Tampereen kaupunkisuunnittelun ja rakentamishankkeiden sivustolla merkitty paremman saavutettavuuden kehityskohteeksi. Alueen suunnittelussa pyritään kytkemään Särkänniemi paremmin kaupungin keskustaan, jotta se olisi helpommin saavutettavissa jalan ja polkupyörällä liikuttaessa. Tavoitteena alueen suunnittelussa olisi yhdistää virkistäytyminen ja matkailupalvelut sekä asuminen. Alkuvuodesta 2019 käynnistyi Särkänniemen viereisen Onkiniemen alueen kulttuurikorttelin tontinluovutuskilpailu. (Kaupunkisuunnittelu- ja rakentamishankkeet 2019.)

Kaupungin selkeitä nähtävyyksiä ovat ehdottomasti sen maamerkinäkin tunnettu Näsinneula sekä sen juurella oleva Särkänniemen huvipuisto. Kohteen sivusto on selkeä ja yleisellä tasolla tietoa on saatavissa helposti. Alueen kartasta eivät käy ilmi siellä olevat korkeuserot, mutta laitteisto on kuvailtu selkeästi ja erillisellä sivulla on kerrottu laitteet, joihin on esteetön kulku. Myös alueen muiden palveluiden esteettömyydestä on kerrottu sekä mahdollinen esteetön reitti, mikäli se ei ole kohteen varsinainen kulkuväylä. Särkänniemi on myös vuonna 2018 ottanut käyttöön vammaiskortilla saatavan etuuden palvelukseen huvipuiston erityistä tukea tarvitsevia asiakkaita entistä paremmin (Särkänniemi 2019). Kortin omaava maksava asiakas saa henkilökohtaisen avustajansa maksuttomasti mukaan laitteisiin ja kohteisiin.

Punatiilinen Tampereen teollisuusmaisema

Punatiilinen kansallismaisema on myös yksi kaupungin nähtävyyksistä. Keskusta-alue tulee uuden raitiotietäyömaan katualuemuutosten myötä olemaan esteettömämpi mukulakivikatujen tasoittuessa ja autoliikenteen määrän rajoituksessa joukkoliikenteeseen. Entisessä Tampellan kiinteistössä sijaitsee museokeskus Vapriikki, Finlaysonin puolelta löytyy ravintoloiden lisäksi Työväenmuseokeskus Werstas sekä elokuvateatteri Plevna. Frencellin kiinteistössä puolestaan on kaupungin viranomaispalveluita sekä joukkoliikenteen asiakaspalvelupiste.

Finlaysonin alueella on omat nettisivunsa, mutta kartalle merkittyjen hissien ja esteettömien wc-tilojen lisäksi tietoa alueen palveluiden esteettömyydestä ei löydy. Sivuston tarkennuksilla, mm. kartan ja opastuksen sekä le-pysäköintipaikkojen osalta helpotettaisiin esteettömän asioinnin tarpeen omaavien ihmisten tiedon saantia. Torin puolelta lähtevä keskelle Siperia keskusta nouseva käytävä ja pitkä luiska mahdollistaa kulkemisen pyörätuolilla tai rollaattorin avustuksella, mutta sisäänkäynnin liukuovien jälkeen reitillä olevat ovet ovat raskaat eikä niiden avaamiseen ole painiketta.

Verkarannan ympäristön uudistunut Vuolteentori huomioi myös esteettömät liikkujat yhdistäen oleskelun ja jalankulun sekä alueen ravintolapalveluiden terassitarpeet. Uusi kiveys on tasainen ja helppokuluinen. Istutuksia reunustavat penkit tarjoavat levähdysmahdollisuuden kulkijoille ja niiden alapinnassa oleva valaistus

toimii hyvin ohjaavana elementtinä hämärän aikaan. Puu- ja pensasistutukset liittävät torialueen luontevasti osaksi uutta Tammerkosken reunoja myötäilevää puistonauhaa ja osaksi viiden tähden keskusta hankkeen järvet yhdistävää kävely- ja pyöräilyreitistöä.



Kuva 39 Vuolteentorin nurmivyöhyke jakaa alueen oleskeluun ja liikkumiseen. Polveileva muuri tarjoaa paljon istuskelupaikkoja kulkuväylän varrella. Kahvila- ja ravintolaterassit on sijoitettu omalle tasolleen kauppakeskuksen seinustalle, kun taas toiminnallinen alue on laskettu alemmalle tasolle kosken reunalle. (Betoni-lehti 1/2019)

8.4.3 Ulkoilureitistö

Tampere profiloituu vahvasti myös ulkoilukohteeksi vesistöjen ääressä. Myös Pyykinharjun luonto sekä Kaupin laajemmat metsäreitistöt tarjoavat luontoliikujalle useita mahdollisuuksia. Luonto on hyvin vahvasti läsnä kaupungissa ja rakenteilla oleva raitiovaunureitistö mahdollistaa tulevaisuudessa myös luontokohteiden saavuttamisen tasa-arvoisesti eri ihmisryhmille.

Kauppi-Niihaman alue tarjoaa myös monipuoliset ulkoilu- ja harrastuspuitteet kaupunkilaisille. Alueen kehittämiseksi on käynnissä vertaissuunnittelu-prosessi. Tavoitteena on kehittää aluetta monipuoliseksi viher- ja virkistysalueeksi, joka on hyvin saavutettavissa sekä toiminnoiltaan että luonnonympäristöltään. Järven-

rantaan rajautuvalla alueella on suuri merkitys kaupungin vehreänä virkistys-alueverkostona. Alueelle kohdistuu toisaalta myös paljon paineita kaupungin kasvavan asukasmäärän johdosta. (Kauppi-Niihama 2019.)

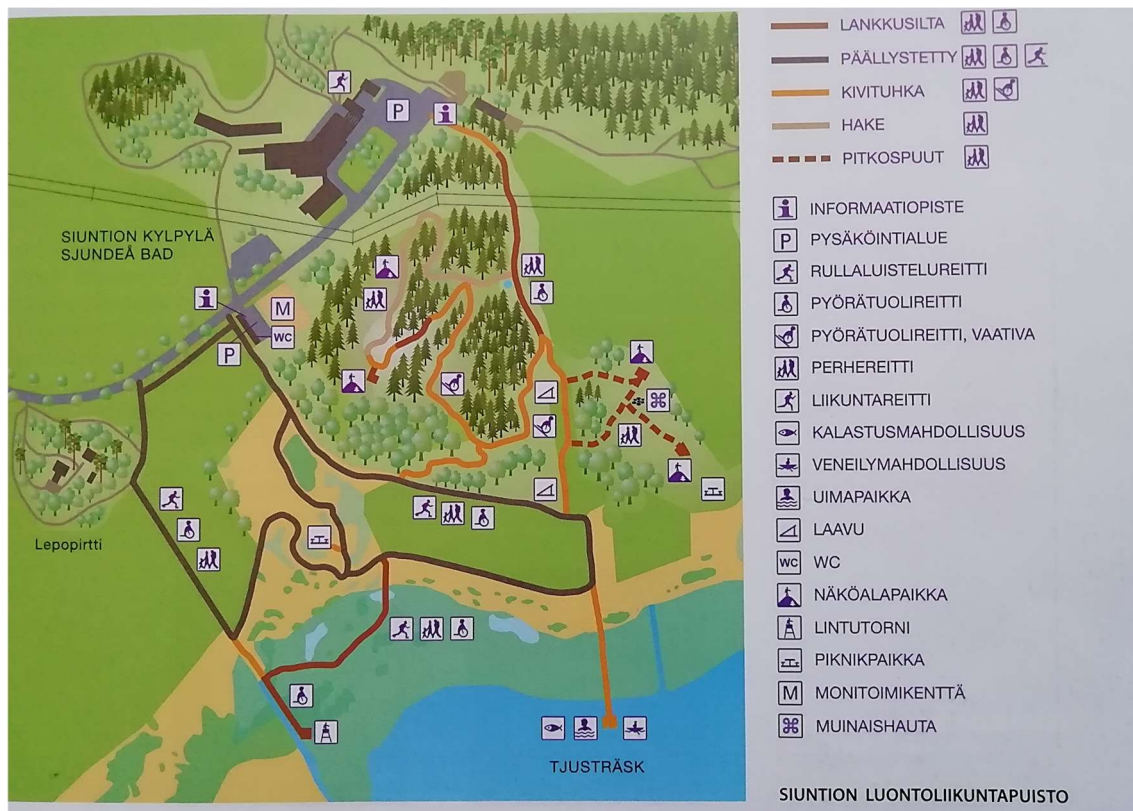
Viiden tähden keskusta -hankkeen yhtenäinen järvenranta reitistö tuo vesistöt helpommin saavutettaviksi, kunhan väylien suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan eri käyttäjäryhmien tarpeet. Riittävät levähdyspaikat, sopivat pintamateriaalit sekä ohjaavat pinnat reittien varrella tarjoavat suuremmalle käyttäjäkunnalle mahdollisuuden nauttia rantamaisemista esteettä. Opasteet ja etukäteen tarjolla oleva informaatio reitistä ja sen saavutettavuudesta tarjoaa laadukkaamman elämyksen ja mahdollisuuden hankkia etukäteen tietoa reitin mahdollisuuksista.

Vesistöjen lisäksi Tampereella merkittäviä luontokohteita on myös kaupungin ytimessä sijaitseva Pyynikin harju. Maailman korkeimpana pidetty soraharju on valittu jo vuonna 1993 valtakunnallisesti arvokkaaksi maisemanähtävyydeksi. Harjun alue on runsaslajisen kasvillisuuden ja lintulajiston myötä muutettu luonnon-suojelualueeksi. Korkea harju tarjoaa sykkähdyttävät maisemat kaupungin yli ja sitä ympäröiville kahdelle suurelle järvelle. Alueella on useita ulkoilureittejä sekä tehtävärastillinen luontopolku, joka esittelee alueen kasvillisuutta ja lajikirjoa. Harjun huipulta löytyy myös Pyynikin näkötorni herkullisine munkkeineen. Ulkoilu alueella on mahdollista ympäri vuoden, sillä osa reiteistä on valaistuja. (Luonnon-suojelualueet 2019.)

Pyynikin jyrkkärintainen maasto, joka on tunnusomainen myös Pispalan kaupunginosalle, muodostaa kuitenkin esteen liikkumisen kanssa haasteita omaaville henkilöille. Ulkoilureitistön varrella on näköalatasanteita maisemien katselemista varten, mutta pisimmille nousuille tarvittaisiin tasanteita myös levähtämistä varten. Alueen reitistöstä on kartta, mutta alueen käyttäjiä palvelisi tarkempi reittiesittely, jossa eri reittien haasteellisuus tulisi ilmi kuten Siuntion luontoliikuntapuiston alueopasteessa.

Yhtenä ratkaisuna Pyynikin rinteiden jyrkkiin nousuihin on väläytetty Turkuunkin toteutettua funikulaaria eli kiskoköysirataa. Ajatus on nostettu esiin jo vuonna

2017 ja sitä toi esiin kaupunginvaltuutettu Jaakko Stenhäll. Hän nostaa paikallislehti Tamperealaisessa esiin joukkoliikenteen jatkumattomuuden Pispalanharjulle, jota voitaisiin paikata funikulaarin avulla. (Rämö 2019.)



Kuva 40 Esimerkki onnistuneesta luontoreitistön esteettömien reittien opastuksesta Siuntion luontoliikuntapuistosta. Reittien haastavuus on ilmoitettu erillisin symbolein. (Luova Ratkaisu Oy)

Kaupungin luontokohteita voisi esitellä myös luontoon.fi – palvelun tavoin. Sivustolla on mahdollista hakea soveltuvaa luontoretkikohdetta painottaen erilaisia teemoja, mukaan lukien esteettömyyttä. Lähiympäristöstä sekä kaupungin alueelta olisi monia mahdollisuuksia esitellä myös Suomen puhdasta luontoa ja sen tarjoamia virkistysmahdollisuuksia. Etelä-Tampereella Suolijärvi, Makkarakjärvi sekä Hervantajärvi tarjoavat erimittaisia luontoreittejä. Itä-Tampereelta löytyy Halmajärven luonnonsuojelualue, jossa pääsee tutustumaan alueen luontoon pitkospuita pitkin. Kapeista pitkospuista johtuen reitti ei kuitenkaan sovellu liikuntaesteisille. Teiskon puolelta löytyy Kintulammen luontopolusto, johon on toteutettu esteetön reitti.



Kuva 41 Kirkkokiven esteettömän reitin laavu mahdollistaa myös pyörätuolin käyttäjän pääsyn nauttimaan luonnosta. (Kintulampi 2018)

Runsas retkeilyreitistö tarjoaisi mahdollisuuksia laajempaankin esteettömien reitien toteuttamiseen. Metsähallituksen erikoissuunnittelija Matti Tapaninen (2016) pitää tärkeänä kehittää luontoalueiden saavutettavuutta niin että reitistöt soveltuisivat yhä useammalle kävijäryhmälle. ”Luonto ei vaadi kävijältään kallista kuu-kausikorttia taikka jäsenyyttä.” Tapaninen toteaa.

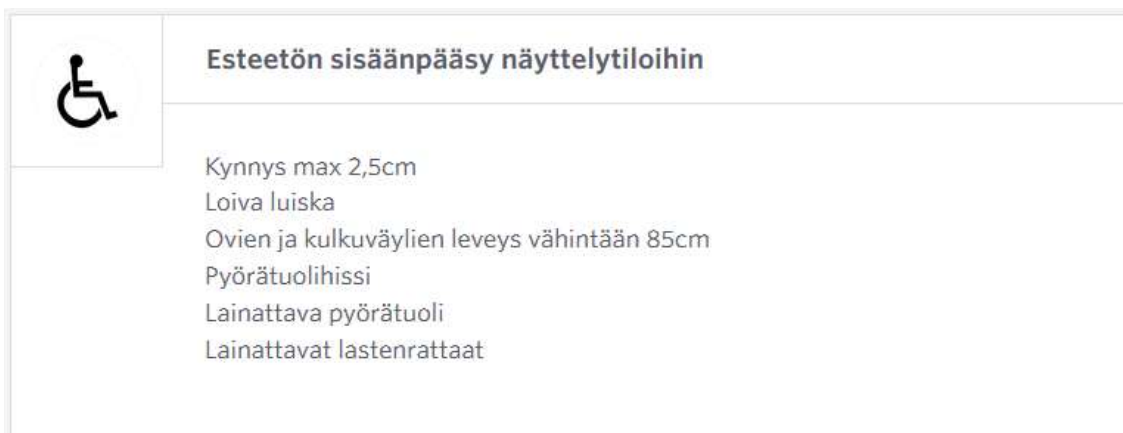
8.5 Kulttuuri

Nostamme kaupungin kulttuuri tarjonnasta esiin onnistuneita muutoksia sekä joi-
tain yleisiä havaintoja suurimmista puutteista.

8.5.1 Museot

Tampereella on tarjolla lukuisia museoita. Osa niistä sijoittuu historiallisiin vanhoihin rakennuksiin ja ilmoittaa nettisivuillaan tilojensa esteellisydestä. Jossain tapauksissa toimija on yhdistys tai säätiö, jolla ei ole mahdollisuuksia suurimittaisiin muutoksiin tiloissa. Mutta Tampereella on myös muokattu useita kohteita palvelemaan tasa-arvoisesti kaikkia ihmisryhmiä. Näistä esimerkkinä etenkin Tampere talon yhteyteen toteutettu Muumi-museo, jossa on erityisesti panostettu aistiälymyksellisyteen osana esteetöntä museokokemusta.

Muumimuseon esteettömyydessä on huomioitu liikkumisesteisten lisäksi näkö- ja kuulovammaiset kävijät. Museolle on kehitetty oma sovellus, jonka kautta on mahdollista ladata kuvailutulkkaus sekä näyttelyopastus. Itse museossa on myös katkelmia Tove Janssonin teksteistä kuunneltavana versiona sekä näkövammaisille suunnitellut kosketeltavat muumikuvat. (Muumimuseo 2019.) Muumimuseo on myös palkittu vammaisneuvoston toimesta esteettömyydestään.



Kuva 42 Esimerkki Museokeskus Vapriikin sivustolta tilojen esteettömyyden tarkemmasta ilmoittamisesta

Museokeskus Vapriikki on panostanut lisäksi nettisivujensa kautta saatavaan informaatioon, josta selviää tarkemmin tilojen saavutettavuus. Amu Urhonen (2019) nosti käymissämme keskusteluissa esille tärkeän näkökannan esteettömyydestä ilmoittamiseen. Koska kaikki esteetöntä ympäristöä tarvitsevat käyttäjät eivät ole samanlaisia ja tuntevat omat rajoitteensa parhaiten, tulisi kohdetietojen esteettömyyden olla mahdollisimman tarkasti esitelty, jolloin käyttäjän itsensä arvioitavaksi jää sopivatko tilat hänelle. Liikuntaesteiselle esteettömäksi muokattu ympäristö ei välttämättä palvele näkö- tai kuulovammaista henkilöä, jolloin pelkkä ilmoitus sivustolla ei kerro vielä tilojen soveltuvuudesta.

Ilmaiset käyntipäivät takaavat tasa-arvoisen mahdollisuuden nauttia museoiden tarjonnasta. Sekä Muumimuseo, että Vapriikki tarjoavat mahdollisuuden vierailla näyttelyissä myös ilmaiseksi. Vaikka tarkastelumme keskittyy pääosin fyysisten rajoitteiden näkökulmaan, on kilpailuun osallistumisen kannalta yksi valtti nostaa myös taloudellinen tasa-arvoisuus ja osallistumisen mahdollisuus elämyksiin esille.

Vireillä on myös Tampereen Taidemuseon laajennushanke, josta on 2016-2017 toteutettu suunnittelukilpailu. Kilpailulla halutaan vaikuttavan arkkitehtuurin lisäksi parantaa museon tilojen toiminnallisuutta, jolloin saadaan vierailijoille miellyttävämpi käyttäjäkokemus. Uusien tilojen kautta saadaan myös koottua eri toimipisteisiin hajautettua museotoimintaa yhteen sekä kohottaa museon vetovoimaa ja tunnettavuutta. (Tampereen taidemuseon alue 2019.)

8.5.2 Teatteri

Tampereelta löytyy runsas teatteri tarjonta. Keskustorin reunalla sijaitsee Tampereen Teatteri ja Hämeenpuistossa taas Tampereen Työväen Teatteri. Nämä ovat kaksi suurinta toimijaa, joilla on kaupungissa pitkät perinteet. Päänäyttämöiden lisäksi näytelmiä esitetään myös pienemmillä estradeilla. Tampellan alueella toimii Tampereen Komediateatteri tarjoten näytelmien lisäksi runsaan kattauksen stand up -esityksiä. Komediateatterilla on kesäisin tarjolla suojaisalla sisäpihalla ulkoesityksiä. Ulkoilmaesityksistä voi nauttia kesäisin myös Pyynikin kesäteatterissa tai Viikinsaaren kesäteatterissa. Ahaa teatteri tarjoaa näytelmiä erityisesti lapsille ja nuorille, Tanssiteatteri MD puolestaan nykytanssia ja nukketeatterista pääsee nauttimaan Teatteri Mukamaksessa. Nykyteatteria puolestaan tarjolla on Teatteri Telakalla sekä Teatteri Siperiassa. (Visit Tampere 2019.)

Teattereiden esteettömyydestä tietoa on saatavilla toimijoiden nettisivuilla hyvin vaihtelevasti. Suurimmaksi osaksi tieto tiivistyy pyörätuolipaikkojen määrään sekä mahdolliseen induktiosilmukkaan. Moni toimija myös ilmoittaa sivustollaan pyörätuolipaikkojen rajallisuudesta, mikä tarkoittaa hyvää etukäteissuunnittelua ja selvittelyä liikuntaesteisen teatterikäyntiä varten. Tampereen työväenteatteri ilmoittaa sivuillaan päänäyttämön lisäksi pienempien tilojensa saavutettavuus-

desta. Osaan tiloista ei liikuntaesteisenä pääse itsenäisesti vaan on henkilökunnan avun varassa. TTT-Klubin sisäänkäynnistä ilmoitetaan erikseen tarpeesta käydä tilojen toisella ovella pyytämässä esteettömän sisäänkäynnin avaamista.

8.5.3 Musiikki

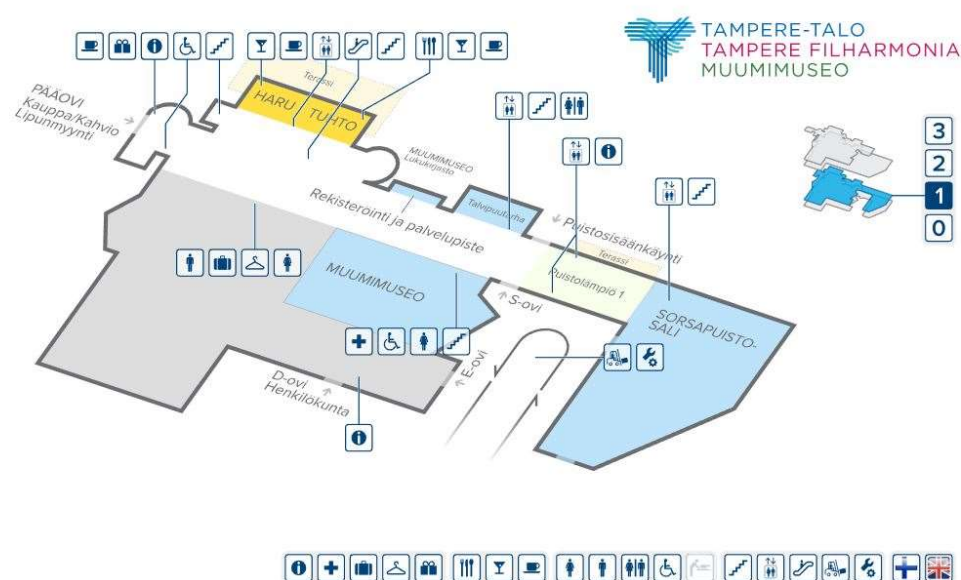
Manse rock on lähes kulttimainen käsite. Kaupungista on noussut useita menestyksekkäitä laulajia sekä yhtyeitä. Kaupunki tarjoaa myös useita tapahtuma-aloja runsaalle konsertti tarjonnalle. Tampere-talon tapahtumat kuin myös Tullikamarin Pakkahuoneen konsertit ja Ratinan niemen stadion tapahtumat tuovat laajan kattauksen musiikkia tarjolle.

Tapahtumien esteettömyyteen on kiinnitetty jo useampana vuotena hyvin huomiota. Muun muassa Tammerfest-sivustolta löytyy selkeät saapumisohjeet liikuntaesteisille sekä tieto avustajan pääsystä konserttiin. Alueelle ei taata täyttä esteettömyyttä puistomaisuuden vuoksi, mutta tasoeroja on hyödynnetty näkyvyyden mahdollistamiseksi lavoille myös etäämmältä. Lisäksi Ratinanniemen konserttialueelle ilmoitetaan tulevasta pyörätuolikorokkeesta, jonka kautta saadaan hyvä näkyvyys tapahtumalavalle. Tapahtumasivustolta on saatavilla myös tieto alueen esteettömistä wc -tiloista. Koska osa tilaisuuksista järjestetään klubeilla, kehoitetaan esteettömyyttä tarvitsevaa henkilöä varmistamaan paikan soveltuvuus itselleen. (Tammerfest 2019.)

Tullikamarin Pakkahuoneen nettisivustolta löytyy myös oma esteettömyys osio, josta selviää sisäänkäynti ja wc-tilojen sijainti. Sivustolla mainitaan myös tilojen hissin koko rajoituksesta. Tapahtumiin saa myös maksutta avustajan mukaan ja mikäli on tarpeen, voidaan liikuntarajoitteisen henkilön paikalleen siirtyminen mahdollistaa ennen tapahtuman alkua. Tullikamarin nettisivustolla ei ole sokeita helpottavaa lukupalvelua, mikä rajaa osan käyttäjistä paitsioon. Etukäteen jää myös selvitettäväksi kerrosten välillä olevan hissin soveltuvuus, mikäli oma pyörätuoli on suurikokoinen. (Tullikamari 2019.)

Tampere-talo lupaa nettisivustoillaan heidän kaikkien kokous- ja yleisötilojen olevan saavutettavuudeltaan esteettömiä. Talon kaikki oviaukot ja käytävät ovat leveitä, portaisiin johtavat kaiteet on merkitty viimeisen askelman tunnistelatasta.

Talo lupaa käyttäjilleen parhaan mahdollisen ja tasavertaisen kohtelun. Koulutettu henkilökunta on valmis avustamaan liikkumis- ja aistirajoitteisia asiakkaita. Liikuntarajoitteiset saavat avustajansa kaikkiin talon oman tuotannon tapahtumiin veloituksetta mukaan. Hisseillä pääsee saapumisaulasta jokaiseen kerrokseen. Esteettömät wc -tilat sijaitsevat saapumisaulassa ja pohjakerroksessa. Tampere-talon auditoriotilat ovat tasalattiatiloja tai muuten tiloissa on varauduttu muun muassa tilantarpeen huomioinnilla esteellisiin käyttäjiin ja heidän avustajiinsa. Osassa auditorioista löytyy myös induktiosilmukka. Myös suuressa ja pienessä salissa on kiinteä induktiosilmukka. Liikuntaesteisten pysäköintiin on varattu erilliset pysäköintipaikat invaliditunnuksin, paikat löytyvät heti pysäköintialueen alkupäästä. Tampere-talon nettisivustolla löytyy myös selkokielen mahdollistava toiminto. (Tampere-Talo 2019.)



Kuva 43 Tampere-Talon pohjapiirustuksiin n merkitty selkeästi esteettömät wc-tilat sekä hissit. (Tampere-Talo 2019)

8.5.4 Kirjastopalvelut

Palveluiden keskittyessä alueellisiin palvelukeskuksiin, myös kirjastojen saavutettavuus paranee. Tampereen kaupungin sivuilta löytyy tällä hetkellä yhdeksäntoista kirjaston yhteystiedot Pirkanmaan alueelle. Uudisrakentamisen ja perusparrannusten myötä myös tilojen esteettömyys tulee paremmin huomioiduksi, jolloin voidaan huomioida eri käyttäjäryhmien tarpeet myös paremmin. Kirjastot tarjoavat nykyisin paljon muutakin toimintaa ja harrastusmahdollisuuksia koko per-

heelle. Tiloissa on mahdollista lukemisen lisäksi yleensä käyttää tietoteknisiä palveluita, kuunnella kirjallisuutta ja musiikkia sekä saavuttaa kulttuurisia tapahtumia ja perhehetkiä. (Tampere – kulttuuri ja vapaa-aika 2019.)

Tampereen seudun yhdeksästätoista kirjastosta yksi on suljettu viimevuoden 2018 lopussa ja kaksi mainitsee haasteellisesta ympäristöstä. Kaikkiin kaupungin kirjastoihin saa mennä avustavan koiran kanssa. Muutamassa suuremmassa kirjastopalveluita tarjoavassa tilassa on mahdollisuus apuvälinevuokraukselle sisätiloissa ja muutamassa mainitaan induktiosilmukan olemassaolosta. Jokaisen kirjaston kotisivuilta löytyy maininta saavutettavuudesta tai sen hankaluudesta ja myös mahdollisuus saada informaatio esteettömiin applikaatioihin. (Tampere – kulttuuri ja vapaa-aika 2019.)



Esteetön pysäköinti



Luiska



Pyöratuolihiisi, nostotaso



Hissi



Wc



Esteetön wc



Lastenhoituhuone



Lainattavat apuvälineet



Induktiosilmukka: lehtilukusali-tietotorilla



Avustavat koirat

Kuva 44 Kirjastopalveluiden sivustoilta löytyy kattavasti esitettynä kohteiden esteettömyydestä kertovaa tietoa.

Kaupungin pääkirjasto Metso on saanut vammaisneuvoston vuoden 2017 esteettömyyspalkinnon peruskorjauksen yhteydessä toteutetuista esteettömyysparannuksista. Muutokset ja parannukset tehtiin kirjastoon asiakaspalautteen perusteella. Kirjasto on Reima ja Raili Pietilän suunnitelma ja 1986 vuonna valmistunut Tampereen pääkirjastorakennus. Metson remontissa kiinnitettiin erityistä huomiota esteettömyyden parantamiseen, ja tässä onkin onnistuttu, vaikka arkkitehtuuriltaan arvokas kohde on tuonut monelta osin haasteelliset reunaehdot saneerausten toteutukselle.



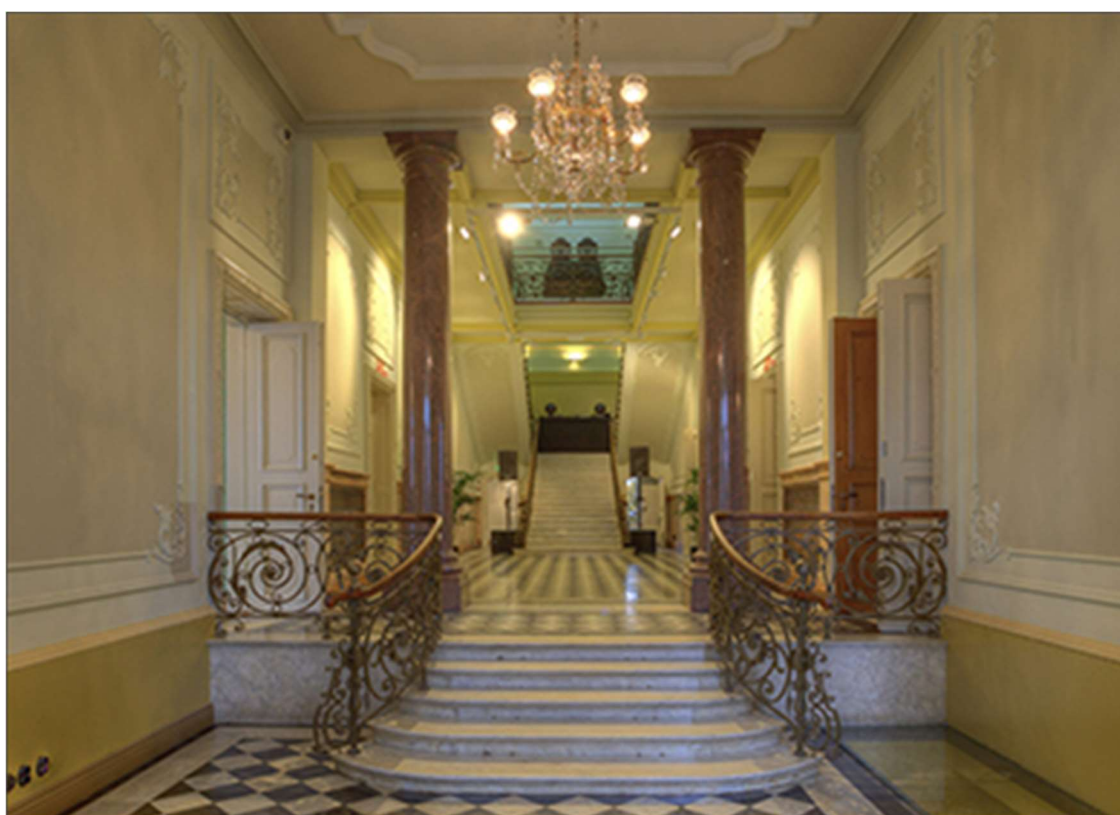
Kuva 45 Valaistu ja katettu luiska sai saneerauksen yhteydessä lämmityskaapelit talvella sulana pysymisen takaamiseksi. (Anttila 2018)

Kirjaston julkisivu on säilynyt entisellään, mutta on saanut pääsisäänkäynnilleen lämmityksen luiskan ja portaisen sulana pitämiseksi. Pääsisäänkäynti ovet ovat alunalkujaankin mahtavat ja leveät messinkiovet, mutta sisäänkäynnin esteettö-

myyden parantamiseksi raskaat pääovet ovat saaneet porrasritiläluiskan, oviautomaatiikan sekä kyynärpainikkeen oven avautumisen halottamiseksi. Sisätilat ovat saaneet vanhaa kunnioittaen uuden ilmeen.

8.6 Arkkitehtuuri

Vammaisjärjestö palkitsee vuosittain esteettömän rakennuksen tai peruskorjauksen yhteydessä toteutetun esteettömyysparannuksen. Yksi palkinnon saaneista on Näsilinnan puistossa sijaitseva Milavidan kartano, joka on toteutettu esteettömäksi rakennukseksi peruskorjauksensa yhteydessä. Palatsi on 1800 – luvun lopulta ja palautettu entiseen loistoonsa, kuitenkin ajatellen esteettömyyttä saneerauksen yhteydessä.



Kuva 46 Milavidan palatsin sisätilaa hallitsee korkea eteishalli eli vestibyyli. Museossa järjestetään erityisiä teemakierroksia liittyen rakennuksen arkkitehtuuriin. Esittely on laadittu yhteistyössä Pirkanmaan maakuntamuseon kanssa. (Milavida 2019)

Finlaysonin omistajasukuun kuulunut Peter von Nottbeck osti kaupungin omistaman kallion laelta tontin tulevalle kodilleen 1893, joka valmistui 1800-luvun lopulla. 1800-luvun loppu oli kertaustyylien aikaa ja myös Milavidan arkkitehtuurissa näkyy vaikutteita useista tyyliuunnista. Nottbeckin ja hänen vaimonsa kuoltua, palatsi myytiin Tampereen kaupungille 1905. Tampereen kaupunki nimesi palatsin Näsilinnaksi ja luovutti sen Hämeen museolle kotipaikaksi. Ensimmäiset

näyttelyt avautuivat vuonna 1908. Sotien syliin jäänyt palatsi on toiminut punaisten tukikohtana, varastona, Punaisen Ristin sairaalana ja on kärsi sotien tulituksessa lukuisia vahinkoja. (Milavida 2019.)

Vuonna 1998 museo suljettiin odottamaan peruskorjausta. Remonttia jouduttiin rahoituksen vuoksi odottamaan aina 2013 syksyyn saakka. Mittavassa remontissa uusittiin kattorakenteet, julkisivut, sisätilat, sähköt ja viemäröinti ja palatsi pyrittiin palauttamaan valmistumisajankohtansa loistoon. Historiasta ja vanhan rakennuksen haasteista huolimatta, on kunnostuksessa onnistuttu parantamaan myös esteettömyyttä jopa siinä määrin, että vammaisneuvosto on palkinnut rakennuksen esteettömyyden toteutumisesta. Tiloissa on näyttely rakennuksen ja Von Nottbeckien historiasta, sekä muita vaihtuvia näyttelyitä, kahvila ja pieni myymälä. (Milavida 2019.)

8.6.1 Keskustorin mukulakivet ja kulttuurirakennukset kivijalkoineen

Tampereen keskustori ja keskusta ylipäätään on saanut alkunsa torin tuntu-massa sijainneesta Tammerkosken kylästä. Torin laidalla sijaitsee Tampereen kulttuurihistoriallisesti merkittävimmät rakennukset uusklassistisesta kirkosta, uusrenessanssi- ja jugend rakennuksiin. Keskustorin laidalla sijaitseva Finlayso-nin puuvillatehdas on ollut merkittävä rakennetun keskittymän luoja ja suomalaisen teollisuustoiminnan suurimmista työnantajista 1800-luvun lopulta aina 1900-luvun lopulle. Tehdas ja sen ympäristö ovat keränneet asukkaat ja työntekijänsä ympärilleen ja Tampereelle ominaiseen tapaan, tehdasrakennukset kuuluvat nykyäänkin kaupunkikuvaan ja ovat merkittävä kulttuuriperintö.

Keskustorin ympärille rakentuneet historialliset arvorakennukset ovat säilyttäneet paikkansa ja ulkoasunsa arvokkaasti läpi vuosien, mutta ovat vanhoine kivijalkoi-neen myös haasteellisia esteettömyyden nimissä. Massiiviset graniitti porta-at, jotka johtavat arvokkaan, kauniin mutta kapean pääsisäänkäynnin läpi julkiseen tilaan aiheuttavat ongelmia esteettömän reitin tarjoamiselle. Tällaiset tilanteet ajavat siihen, että kulttuurihistorian säilyessä, esteetön sisäänkäynti saattaa kul-kea korttelin sisäpihan läpi sisäänkäynnille, jolle on pystytty järjestämään tar-peeksi loiva ja leveä luiska. Ja kun massiiviset graniittijalustat kohottavat raken-

nusten katutason kerroksen katutason yläpuolelle, maan alla sijaitseviin kellaritiloihin johtavat kiviset kapeat portaat. Tällaisiin rakennuksiin esteettömyyden tuominen vaatii vähintäänkin peruskorjauksen yhteydessä tarkkaa suunnittelutyötä.



Kuva 47 Tori 1890-1910 luvuilla, jolloin vielä Tammerkoskenkylän puurakennuksia on jäljellä. Tampereen Keskustorista on toteutettu historiaa sisältävä digitaalinen mallinnus, jossa voi nähdä rakennusten ilmes-
tymisen vuosikymmenten vaihtuessa. (Digitaalisen opastuksen kokeilu 2018)

8.6.2 Tampereen Keskustori

Tampereen Keskustori on saanut lopullisen nimensä keskeisen sijaintinsa perusteella. Kaupungin muuttuessa ja laajentuessa, tori on säilyttänyt ilmeensä ja asemansa pitkään. Suurimpia viimeaikaisia muutoksia lienee Viistokadun poistuminen ja linja-autokatosten rakentaminen. Nykyisin tori toimiikin Hämeenkadun eteläpuoliselta osaltaan pääosin lähilinja-autoliikenteen risteilykohtana ja pohjoispuoli taas torialueena sekä parkkipaikkana. Pohjoispuolen torialue on suuri ja aukea ja päällystetty pääosin mukulaisella kiveyksellä. Torilla vielä ennen 1960-lukua sijainneet puurakennukset, Molinin talot, rajasivat varsinaisen torialueen lähinnä vanhan kirkon edustalle. Molinin talojen purkamisen jälkeen Keskustori avautui aina Selinin talolta Finlaysonille saakka. Tori on muutaman metrin Moskovan Punaista toria pidempi ja suurimmalta osin parkkitilan käytössä. (Kurkela, Majamaa, Niemelä, n.d.)

Ennen 1900-luvun alkua tori on toiminut kauppapaikkana, jolloin maaseudun väki sai tulla kaappaamaa tuottamuksiaan ja karjaansa torille. Toria on aikaisemmin kutsuttukin Kauppatoriksi. Kauppatori-nimi muutettiin Keskustoriksi vuonna 1936, kaupanteon siirryttyä 1901 valmistuneeseen kauppahalliin. Torin muuttuneen funktion vuoksi, torilla ei enää käyty kauppaa, vaan se toimi lähinnä linja-autojen tukikohtana. Torilla on pidetty vuosien varrella suuret kansalaiskokoukset, mielenosoitukset, valtiolliset muistojuhlat, sotilasparaatit ja muut yleisötilaisuudet.

Torilla on kaupungin historialle ja kaupunkilaisille suuri merkitys, vaikka toiminnaltaan se onkin hiljentynyt vain sesonkiaikojen toritapahtumiin ja satunnaisiin kansanjuhliin. (Jokela 1999)

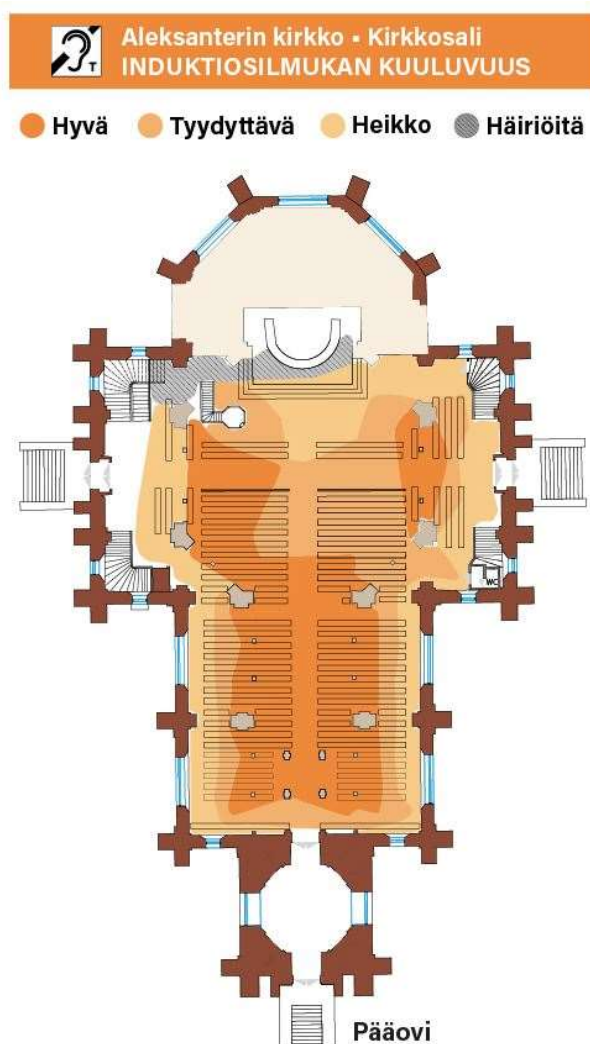


Kuva 48 Tampereen mukulainen tori ja torin laidalla Tampereen teatteri. (Anttila 2019).

Tori on monelle läpikulkualue ja kivetyksensä vuoksi varsin epämiellyttävä kulkea, ainakaan minkäänlaisella pyörällisellä kulkuvälineellä. Tori kuuluu osaksi Tamperetta elävöittävää Viiden tähden kaupunki – suunnitelmaa. Kaupunki on järjestänyt palautteenanto mahdollisuuden kaikille tori- ja keskusta-alueen elävöittämiseksi. Kaupungin sivuille on pystynyt jättämään omia ideoita torin toiminnan parantamiseksi ja monipuolistamiseksi, jotta suuri tila saataisiin tehokkaammin käyttöön ja tori saisi takaisin sen keskeisen roolin kaupunkilaisten kokoontumispaikkana. Saadun palautteen perusteella Keskustorille kaivataan lisää mahdollisuuksia oleskelulle ja viihtymiselle, tapahtumille ja palveluille. (Keskustan kehittämisohjelma 2019.)

Tampereen evankelisluterilaisilla seurakunnilla on kaupungissa 16 kirkkoa. Vanhin on keskiaikainen Messukylän vanha kirkko ja uusin syksyllä 2001 vihitty Aitolahden kirkko. Seurakuntayhtymän internetsivustolta löytyy kaikkien kuudentoista kirkon yhteystiedot ja esteettömyyteen liittyvä informaatio kansainvälisin symbolein esitettynä. Kahta kirkkoa lukuun ottamatta saapuminen pyörätuolilla on mahdollista, kymmenen ilmoittaa induktiosilmukasta ja kuusi esteettömästä WC:stä.

Aleksanterin kirkko oli valmistuttuaan 1881 Tampereen seurakunnan pääkirkko. Aikaisemmin pääkirkkona oli toiminut Keskustorin puinen ristikirkko. Aleksanterin kirkko tarjoaa nettisivuilla kattavasti informaatiota kirkon saavutettavuudesta ja sen tilojen esteettömyydestä. (Tampereen Seurakunnat 2019.)



Kuva 50 Aleksanterin kirkon induktiosilmukan kuuluvuuskartta

Tampereen Finlaysonin kirkolla on ainutlaatuinen asema Tampereen muiden kirkkojen joukossa, sillä sitä ei rakentanut seurakunta, vaan Finlaysonin tehtaan johtaja Wilhelm von Nottbeck. Koska Tampereella oli vain yksi kirkko ja uutta työväkeä saapui kaupunkiin jatkuvasti, uudelle kirkolle oli selkeä tarve. Peräti neljäsosa noin 2 500 kaupunkilaisesta oli 1840-luvulla töissä Finlaysonin puuvilla-tehtaalla ja perheenjäsenet mukaan luettuna lähes puolet kaupunkilaisista kuului Finlaysonin väkeen. Vuonna 1879 valmistui punatiilinen rukoushuone ja puuvilla-tehdas sai oman tehtaansaarnaajan pitämään huolta työntekijöiden hengellisestä elämästä. Vuonna 1981 Finlayson Ab luovutti kirkon ja sen tontin Tampereen seurakunnalle. Kirkko on nykyään Tampereen kolmanneksi vanhin kirkko. Kirkkoon on esteetön sisäänpääsy pääovelta.



Kuva 51 Tampereen kirkkoista poikkeava yksilaivainen goottilaistyylinen Finlaysonin kirkko. (Tampereen Seurakunnat 2019)

Johtuen vanhojen kirkkojen rakenteesta ja arkkitehtuurista on osaan kirkkoista esteetön sisäänpääsy järjestetty siirrettävillä luiskilla. Peruskorjausten yhteydessä sisätilat on saatettu saada esteettömiksi, mutta sisäänkäyntien esteettömyys aiheuttaa edelleen haasteita. Keskusta-alueiden kirkkojen rajoitetut pysäköintimahdollisuudet voivat yleensä tarjota vain muutaman esteettömän pysäköintipaikan kirkon läheisyydestä.

Yksi Tampereen keskeisimmistä ja ehkä myös ulkopaikkakuntalaisten parhaiten tuntemista kirkkoista on Tampereen Tuomiokirkko. Kirkko koki mittavan sanee-

rauksen vuosina 2005 - 2007, jolloin muun muassa suuri osa kirkon graniitti luonnonkivi verhouksesta irrotettiin ja tiilinen taustaseinä kunnostettiin ja kuivattiin. Lisäksi kunnostettiin muun muassa vesikatot, ikkunat lyijylasitöineen, ulko-ovet, pihat, portaat sekä aidat. Remontin yhteydessä uudistettiin myös talotekniikkaa. Vuosina 1902 – 1907 rakennettu Johanneksen kirkko sai nimekseen Tuomiokirkko, kun Tampereesta tuli piispakaupunki vuonna 1923. (Tampereen Seurakunnat 2019.)

Tampereen tuomiokirkko on Suomen kansallisromantiikan merkittävimpiä edustajia ja yksi arkkitehti Sonckin tärkeimmistä töistä. Taidemaalari Hugo Simberg (1873–1917) ja Magnus Enckell (1870–1925) toteuttivat Tampereen tuomiokirkon sisätilojen koristelutyön. Kirkkoon mahtuu istumaan 1850 henkeä ja se on suosittu niin konserttien pitopaikkana kuin myös vihkikirkkona.



Kuva 52 Kirkkosalissa on mahdollista ihaila taidemaalari Hugo Simbergin tunnettuja teoksia Haavoittunut enkeli ja Kuoleman puutarha vaikuttavan arkkitehtuurin lisäksi. Osa teoksista sijaitsee parvella, johon pyörätuolilla liikkuva ei kuitenkaan pääse teoksia ihaillemaan.

Kalevan kirkko edustaa arkkitehtuuriltaan uudempaa ja modernimpaa tyyliuuntaa. Reima ja Raili Pietilän suunnittelema kirkko kohoaa Itsenäisyyden kadun päätteellä massiivisena monumenttina. Kirkko on saanut muotonsa vanhasta kristillisestä symbolista, kalasta. Massiivinen rakennus on sisätiloiltaan avara ja valoisa: korkeat ikkunat avaavat pystysuoria näkymiä ympäristöönsä. (Tampereen Seurakunnat 2019.)

Sijainti korkeahkolla mäellä asettaa haasteita esteettömälle saapumiselle, mutta esimerkiksi taksilla on mahdollista saapua myös pääoville. Kirkon katossa on akustoisia rakenteita ja pintoja, mutta kuulemista on helpotettu myös induktiosilmukan avulla. Toimitusten ajaksi käyttöön on saatavissa myös pistekirjoituksellinen virsikirja. Seurakuntasali sijaitsee kerroksen kirkkosalia alempana ja sinne on oma sisäänkäynti. Sisäkautta siirtyminen on mahdollista portaita pitkin tai vahtimestareiden avustuksella erillisellä porraskiipijällä. (Tampereen Seurakunnat 2019.)



Kuva 53 Kalevan kirkon keskikäytävä laskee kohti alttaria tuodakseen johdattavan vaikutelman ristiä kohti. (Anttila 2018)

8.7 Liikkumisen esteettömyys

Sujuvat ja turvalliset liikkumisen ympäristöt tukevat toimivaa arkea. Hyvillä peruspalveluilla ja monipuolisella kaupunkiympäristöllä saadaan tuettua miellyttävän liikkumisympäristön syntyä. (Hyvinvointipalvelut 2019.) Selkeät reitistöt ja katuhierarkia auttavat orientoitumisessa sekä jäsentävät kaupunkiympäristöä. Materiaalivalinnoin ja tasoeroja pienentävin teknisin ratkaisuin saadaan kulkemisesta myös liikkumisesteisille miellyttävämpää.

Tampereen maantieteellinen sijainti tuo haasteita esteettömyyden ylläpitoon vuoden aikojen vaihtelun myötä myös talvikunnossapidon muodossa. Talviolosuhteiden vaativuus ja kunnossapito tulisi huomioida koneellisen kunnossapidon tilatarpeiden muodossa. Maankäytön suunnittelun tuotantoketjun eri vaiheessa tehdyt ratkaisut vaikuttavat loppukäytön aikaiseen ylläpitoon. Kilpailutettaessa kunnossapitoalueita ei saa päästä syntymään tilannetta, jossa tehdyillä mitoituksilla tehdään mahdottomaksi löytää toimijaa auraukseen tai liukkauden torjuntaan.

Liikkumista tulisi tarkastella monipuolisesti, niin julkisen tai yksityisen autoliikenteen, pyöräilyn tai kävelyn näkökulmasta. Tärkeä olisi kiinnittää huomiota katkeamattomien, yhtäjaksoisten reittien luomiseen.

8.7.1 Kevyt liikenne

Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut keväällä 2018 Kävelyn ja pyöräilyn edistämishankelman. Myös Tampereen kaupunki on mukana tässä valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn kehittämishankkeessa. Tavoitteena on parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä kunnissa ja tukea näitä liikkumismuotoja liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi ja kansanterveyden parantamiseksi Suomessa. Tavoitteet ovat samat kuin energia- ja ilmastostrategiassa: tavoitteeksi on asetettu kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi 30 prosentin matkamäärien kasvu vuoteen 2030 mennessä. (Pyöräilyn ja jalankulun edistäminen 2019.)

Osana kaupungin strategiaa on tehty Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma, jonka kautta on tavoitteena lisätä elinvoimaisuutta, kävelyä, pyöräilyä sekä joukkoliikenteen käyttöä. Tampere on tässä asiassa edelläkävijä Suomen mittakaavassa. Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma on osa Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmaa eli SUMP:a (Sustainable Urban Mobility Plan). Kaupunki on sitoutunut

kestävien liikkumismuotojen kehittämiseen ja edistämiseen ja jalankulku on nostettu niistä vetovoimatekijäksi. Kaupungin strategiassa (Tampere askeleen edellä 2018) vuodelle 2030 on asetettu tavoitteeksi kasvattaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta 58 prosenttiin, kun vuonna 2012 osuus oli jo 54 %. Tällä hetkellä kävelyn osuus tamperelaisten kulkutapajakaumasta on noin 31 %.



Kuvio 5 Tamperelaisten kulkutapajakauma 2016 syksyiltä. (Tampere askeleen edellä 2018)

Osana kaupungin osayleiskaavaa sekä Viiden tähden keskusta – hanketta on määrittää ja kehittää kaupungin hitaan liikkumisen alueita ja reittejä. Kaupunki tavoittelee viihtyisää, eloisaa ja korkealaatuista kaupunkikuvaa. Liikenneympäristöä pyritään kehittämään kävelyn ehdoilla tarjoamalla laadukkaita, monipuolisia, esteettömiä ja viihtyisiä kävelyalueita kävelykatujen ja –reittien avulla. Autoilun vähentyessä, kävelyliikennettä pyritään lisäämään ja viheralueita tuomaan lisää kaupungin keskusta-alueille. Hitaan liikkumisen alueilla pyöräily on muun muassa ohjattava ajoradoille. (Tampere askeleen edellä 2018.)

Viiden tähden keskusta -hankkeen kautta aiotaan edistää kävelyreittien lisäämistä sekä niiden laadullista parantumista. Kaupungilla kulkeminen on kävelen vaivatonta ja sitä tukeva toiminta edistää viihtyisyyden ja turvallisuuden tunteen parantumista. Osa Tampereen kävelykaduista on tällä hetkellä ratikkatyömaalla, mikä aiheuttaa etäisyyksien kasvamista kierrettäessä työmaata. Vaikka tavoitteena onki esteetön lopputulos, ei työmaa-aikaista tilannetta saisi sivuuttaa vaan myös väliaikaisten väylien esteettömyyteen tulisi kiinnittää huomiota.

Uusista kävely- ja pyöräilyväylistä kaupunki on kuitenkin saanut toimivia ja laadukkaita. Onnistuneilla reiteillä on kävelijöille sekä pyöräilijöille erotettu omat väylät ja erotus on toteutettu vaihtuvalla pintamateriaalilla, kuten noppakivillä. Erot-

telu palvelee niin kävelijöitä, pyöräilijöitä kuin myös näköesteisiä kulkijoita. Pyöräilykaupunkina Tampere on varsin nuori ja pyöräilyväylät kulkevatkin enemmän keskustaa kiertäen, kuin sinne johdattaen. Korkeat reunakiveykset sekä mukulakiveys asettavat haasteita niin pyöräilijöille kuin myös pyörätuolin käyttäjille. Osaltaan pyöräilijöiden eduksi tehtävät reunakivien madallukset ja asfaltoitujen väylien tarjoaminen edesauttavat kuitenkin myös pyörätuolin käyttäjää.



Kuva 54 Pintamateriaalin vaihtumisella on saatu rajattua alueet eri liikummumuodoille. Leveämpi kiveys kaistojen välillä lisää turvallisuuden tunnetta etenkin kävelijän näkökulmasta. (Stüber-Asikainen 2019)

Kaupungin kasvaessa ja keskusta-alueen tiivistyessä, liikenne myös lisääntyy. Suomessa ei voida ehkä puhua vielä suurkaupunkien kuhinasta, mutta kehitys ja elämäntavat elävät ja muuttuvat täällä samalla tavalla kuin suurissakin metropoleissa. Katuja kulkevien kävelijöiden joukossa seikkailee varsin vaarallinen laji kaikille muille liikenteessä kulkijoille – somekansa. On varsin tavallista kulkea aistitta koului- ja työmatkat silmät sidottuina älypuhelimiin ja kuuloaistia haittaa taustamelukuulokkeiden tapaiset musiikkilaitteet. Tällaiset kulkijat eivät havaitse muuta liikennettä samalla tavalla, kuin eteensä katsovat kävelijät. Tällä tavalla käyttäytyvä kulkija on vaaraksi muulle liikenteelle ja itselleen ja tarvitsevat oman ”hitaasti liikkuvien” - väylän.



Kuva 55 Älypuhelimien kanssa kulkeville varattu väylä löytyy jo ruuhkaisemmista kaupungeista esimerkiksi Kiinasta. Chongqing:n kaupunki on jakanut jalankulku väyliään puhelimen kanssa kulkijoille. (Knight 2014)

8.7.2 Julkiset liikennevälineet

Uusi raitiovaunu on suunniteltu eri käyttäjäryhmien tarpeet huomioiden ja raitiotien uusilla pysäkkialueilla on liikkumisen esteettömyys huomioitu erinomaisesti. Linja-autoja on uusittu matalalattiallisiin malleihin, joissa on erillinen taitettava luiska pyörätuolin käyttäjiä varten. Linja-autopysäkkien suurimpia ongelmia lienee erilaisten kiinteiden kalusteiden sijoittuminen pysäkillä. Etenkin ruuhka-aikana auton keskiovet ovat saattaneet pysähtyä kohtaan, jossa on valaisinpylväs tai roskakori. Tällöin nousu kyytiin tai autosta pois on haasteellista. Kokonaisuuden kannalta tärkeä olisi myös huomioida pysäkki-informaation saavutettavuus ajatellen esimerkiksi näkövammaisia. Aiemmin kaupungin linja-autopysäkeillä käytössä olleet näyttötaulut tarjoavat saapumisajan vain näkyvässä muodossa. Aiempien kilpailuiden palkituissa kohteissa oli toteutettu pysäkki-informaation jakaminen joko erilaisten sovellusten kautta tai kuulutettuna pysäkillä, jolloin tieto tavoittaa myös näkövammaiset kulkuneuvon käyttäjät.

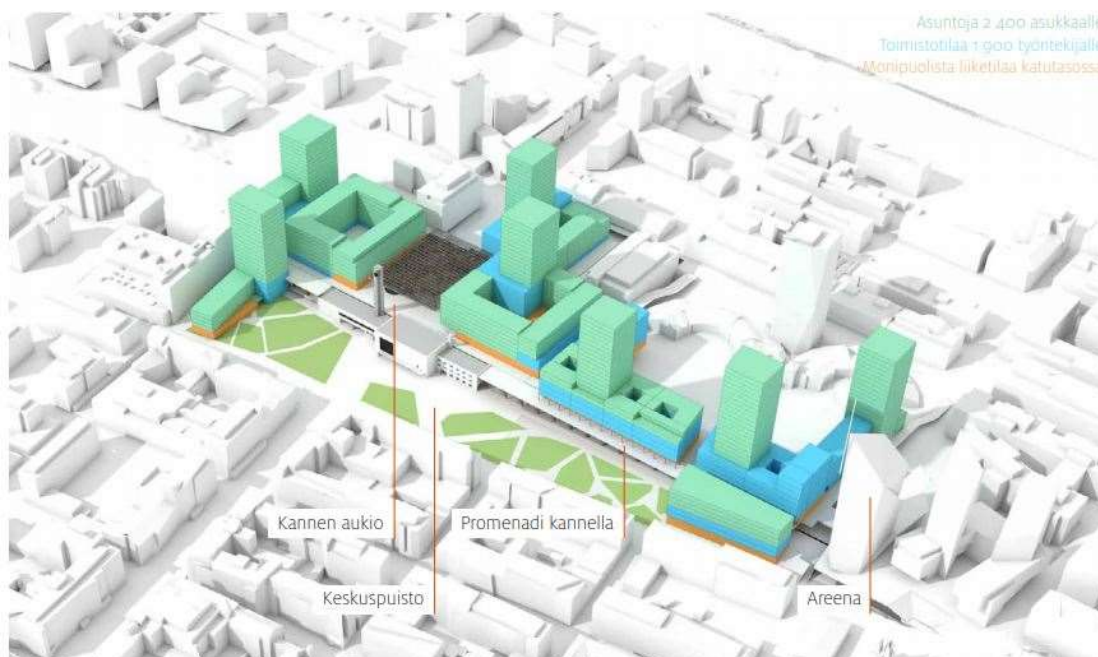
Tampereella on käytettävissä myös palveluliikenteen oma PALI-bussi, joka on linja-auton ja taksin välimuoto. Sen avustuksella pääsee lähialueensa palveluiden pariin, kuten esimerkiksi kauppaan, lääkäriin tai harrastuksiin. PALI-linjoja kaupungissa on 20. Kuljetuksen voi tilata etukäteen, mutta jokaisen alueen linjalla on myös keskeisellä paikalla sijaitseva pysäkki, johon palveluliikenteen bussi pysähtyy aikataulun mukaan. Matkustajien erityistarpeet voidaan PALI-autossa huomioida henkilökohtaisesti. Kuljettaja auttaa kyytiin nousemisessa sekä poistumisessa. (Tuomi Logistiikka 2019.)

8.7.3 Liikenteen solmukohdat

Kaupunkien keskuksien läheisyyteen yleensä sijoittuu raideliikenteen päätepysäkki - asema, joka palvelee julkisen liikenteen solmukohta, jossa vaihdetaan kulkumuotoa matkan jatkamiseksi. Tampereellakin rautatieasema sijoittuu ydinkeskustan pääväylän päätteeksi, kuin portiksi ulos kaupungista. Samalla asema ja junarata halkoo kaupunkia erottaen eri kaupunginosat toisistaan. Tampereen rautatieasema on saanut vammaisneuvoston esteettömyyspalkinnon saneerauksen yhteydessä parannetuista laitureista ja esteettömästä siirtymisestä asemalta laitureille. Nyt kaupungilla on kuitenkin muutossuunnitelmia aseman solmukohdan kehittämiseksi.

Tampereen kaupunki järjesti vuonna 2014 yhdessä Liikenneviraston, Senaatti-kiinteistöjen ja VR Yhtymä Oy:n kanssa aatekilpailun Tampereen aseman seudun suunnittelusta. Suunnittelukilpailun tulokset julkistettiin 2.10.2014. Aatekilpailun mikään kilpailuehdotus ei käynyt sellaisenaan suoraan suunnittelun pohjaksi, mutta alueen suunnittelua viedään eteenpäin voittaneen suunnitelman pohjalta. Kilpailun tuomaristo piti ehdotuksista kehityskelpoisimpana tanskalaissuomalaisen kilpailuryhmän työtä nimeltään ReConnecting Tampere. (Asemakeskuksen suunnittelukilpailu 2014.)

Kaupungilla on toive kaikkien matkustusmuotojen liittämisestä samaan palveluun ja samaan paikkaan. Vireillä on Asemakeskus-hanke, joka toimisi porttina, ei vain kaupungin sisälle matkaajille, mutta porttina kansainväliselle liikenteelle. Keskukseksi, joka palvelee kaikkia liikennemuotoja ja uudistaa aluetta voimakkaasti hyödyntäen kansainvälisen, valtakunnallisen ja alueellisen saavutettavuuden kannalta edullista sijaintia. Hanke toteutettaisi osaksi radan ylle – kansirakenteena, joka samalla yhdistäisi keskustan osia radan molemmin puolin. Asemakeskus on kaupungille merkittävä strateginen liikenne- ja rakentamishanke lähivuosina, mikä samalla tuo kaupunkiin korkeatasoista arkkitehtuuria. Tämän hetken ajatus hankkeen toteutumiselle olisi Tampereen Kannen pohjois- päädyn valmistuttua 2024 jälkeen. Aseman kansi tulisi liittymään Tampereen Kannen pohjoisosaan. Asemakeskuksen uskotaan valmistuvan vuoteen 2040 mennessä. (Asemakeskus 2019.)



Kuva 56 Asemakeskuksen yleissuunnitelma on valmistunut alkuvuodesta 2019. Uusi kansirakenne yhdistää radan eri puolet ja siirtää liikenteen kulkemaan maan alle. (Asemakeskus 2019)

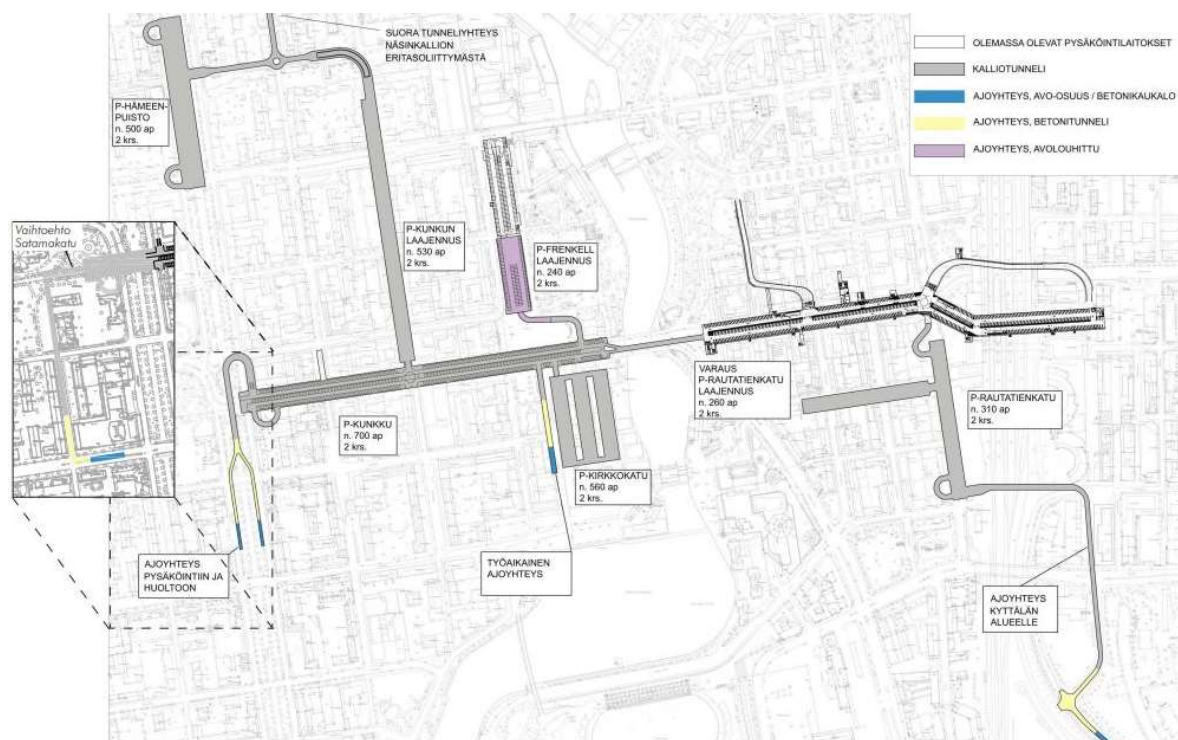
Tavoitteena on sujuvammat matkaketjut, kävely- ja pyöräliikenteen yhteyksien parantaminen kaupungin halki sekä ratapihan estevaikutusten vähentäminen. Alueelle on suunnitteilla julkisen liikenteen aseman lisäksi monipuolista työn, kaupanteon, vapaa-ajan, palvelujen ja korkealaatuisen asumisen toimintoja. Tällainen hanke monipuolisine toimintoineen vaatii myös esteettömyydeltä ja saavutettavuudelta paljon suunnittelua ja alueen kartoitusta. Keskukseen tulee liittyä luontevasti kaupunkirakenteeseen ja vahvistaa Tampereen vetovoimaa. Ratapihan ympäristöön on tehty viime vuosina runsaasti selvityksiä johtuen muun muassa Tampereen Kansihankkeesta, ja näitä hyödynnetään soveltuvin osin. Asemakeskuksen alle sijoittuu P-Hämpin laajennus, maanalainen pysäköintilaitos, jolla mahdollistetaan sekä nykyisen rautatieaseman alueella sijaitsevan P-Aseman autopaikkojen korvaaminen että uuden rakentamisen vaatimat pysäköinti- ja huoltotilat. (Asemakaava NRO 8640, 2018.)



Kuva 57 Arkkitehtikilpailun voittaneen toimiston havainnekuva Asemakeskuksen kaupungin puoleisesta sisäänkäynnistä (COBE & Lundén Architecture 2018)

8.7.4 Maanalainen pysäköinti

Tampereen tavoitteena on saada keskustan kadut autottomiksi, nykyiset pysäköintilaitokset julkitilakäyttöön ja sijoittaa maan alle noin 4000 autopaikkaa kallio-luoliin. Tampere tähtää osana Viiden tähden keskusta-kehittämisohjelman (2018) kaupungin katualueiden saattamiseksi turvallisiksi, raikkaiksi ja vetovoimaisiksi yksityisautoilun siirryttyä maanalaiseen verkostoon. Liikenteen kokonaiskonseptin osalta keskeinen linjaus on kestävä liikuttamisen edistäminen keskustassa ja kävelypainotteinen keskusta.



Kuva 58 Maanalaisen pysäköintiverkoston ratkaisut on suunniteltu yhteistyössä Tampereen keskustan liikenneverkko-suunnitelman kanssa. Tavoitteena on ohjata autolla keskustan palveluiden ääreen saapuvat maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, josta käynti liiketiloihin käy vaivattomasti. (Maanalaisen pysäköinnin yleissuunnitelma 2013)

Tavoitteena ei ole estää autoilua keskusta-alueella, vaan taata keskustan hyvä saavutettavuus ja pysäköinti lähelle palveluja maan alla. Autoilijan on mahdollista pitkästä yhtenäisestä kallioluolastosta valita pysäköinti paikka mahdollisimman läheltä palvelua, johon on menossa ja nousta kaupungin kävelypainotteiseen keskustaan kallioluolasta hissillä. Hissi mahdollistaa esteettömän yhteyden pysäköintihallista palveluiden äärelle. Maanalainen pysäköinti vähentää kadunvarsispysäköintiä, mikä tuo lisää tilaa keskustan kaduille ja turvallisemmän ympäristön liikkua. Yksittäiset maanalaiset paikoitusalueet yhdistetään ajotunneleilla, mikä muodostaa kaupungin halki maanalaisen pysäköintilaitosten verkoston. Pysäköintijärjestelmän toimivuutta tuetaan reaaliaikaisella informaatiolla ja selkeillä opasteilla. Tarkoitus maanalaisen järjestelmän on myös tehostaa maanpäällisen paikoitustilan käyttöä, sekä kaupungin huoltoliikenteen toimivuutta läpi kaupungin. (Maanalaisen pysäköinnin yleissuunnitelma 2013)

9 Oma koti kullan kallis

9.1 Asumisen esteettömyyden merkitys

Esteetön kaupunki -kilpailua ajatellen laajenevassa kaupungissa tärkeänä osatekijänä olisi kiinnittää entistä enemmän huomiota asuntotuotannon esteettömyyteen. Asiaa voidaan perustella sillä, että oletetusti vanhenevan väestön osuus kasvaa tulevaisuudessa suurten ikäluokkien saavuttaessa eläkeikää. Tämä väejäämättä kasvattaa ennemmin tai myöhemmin toimintakyvyn hiipuesssa esteettömän asumisen tarvetta kaupungissa. Yhä enenevässä määrin suuntana on myös mahdollistaa omassa kodissa asuminen ja erilaisin tukitoimin tehostaa kotona elämistä laitos- ja palveluasumisen sijaan.

Asumisen merkitys korostuu myös siinä, että ympäristön esteettömyys toki palvelee myös kaupungissa vierailevia vammaisia henkilöitä, mutta erityisesti sen tulisi palvella kaupunkilaisia. Mikäli Tampereelta ei kuitenkaan löydy esteettömiä asuntoja, esteettömiä sisäänkäyntejä asuintaloihin tai asuintalojen esteettömiä palveluita kuten sauna- tai pyykinhuolto tiloja, on turha odottaa, että liikkumisen esteettömyys palvelisi kaupunkilaisia.

Lainsäädäntö antaa ohjeita ja suosituksia, joiden mukaan suunnittelu sekä rakentaminen pitäisi toteuttaa. Rakennusvalvonta sekä lausuntoja antava vammaisasiamies voi edellyttää suunnittelukohteisiin vähimmäisvaatimuksia parempaa tasoa, mutta noudattamatta jättämisestä ei seuraa vastaavanlaisia sanktiota kuin esimerkiksi paloturvallisuuden puutteista. Korjausrakentamisessa ei monesti kyetä saavuttamaan samoja vaatimuksia mitoituksessa, mitä uudisrakentamiselle on asetettu ja lopputulos on useasti monen tekijän kompromissi. Tämänkin vuoksi esteettömyyden huomioiminen jo suunnittelun aluksi olisi olennaisen tärkeää.

Hyviäkin esimerkkejä onneksi löytyy. Vammaisneuvosto on palkinnut Hervanassa sijaitsevan VTS Ristontalon esteettömyyspalkinnolla vuonna 2018. Rakennus on suunniteltu yhteistyössä asukkaidensa ja siellä työskentelevien henkilöiden kanssa. Haastavan kohteesta tekee se, että asukkaat ovat kuurosokeita. Eri-tyistä huomiota on kiinnitetty valaistukseen, akustiikkaan, värimaailmaan sekä opastamistapoihin. (Vammaisneuvoston esteettömyyspalkinto 2018.) Vaikka ns.

tavallisessa asuntokohteessa ei aivan yhtä mittaviin ratkaisuihin esteettömyyden osalta lähdettäisikään, olisi palkituissa kohteissa varmasti paljon hyväksi havaittavia kaikkien arkea helpottavia ratkaisuja, joilla asumisen mukavuutta voitaisiin nostaa. Matalat kynnykset tai kynnyksettömyys asunnoissa, oviautomaatiikan ratkaisut, hyvä akustiikka ja valaistus porrashuoneissa tuovat vaivattomuutta kenen tahansa arkeen.

9.2 Elinkaarikortteli osa Oma Tesoma hanketta

Osana Tesoman keskusalueen kehittämistä on meneillään elinkaarikorttelihanke, jossa palveluiden ääreen on rakenteilla yhteisöllisyyteen pohjautuvaa asumista. Tavoitteena on luoda kortteli, jossa tarjolla olevat asumismuodot ja tilat mahdollistavat asumisen asuntokunnan koon ja tarpeiden muuttuessa läpi elämän tutussa ympäristössä. Tarjolle on tulossa niin omistus- kuin vuokra- ja asumisoikeusasuntoja. Lisäksi korttelissa tarjotaan palveluasumista omassa ryhmäkodissa. (Oma Tesoma n.d.)

Palveluiden tuominen osaksi korttelia mahdollistaa vanhenevan väestön asumisen omassa tutussa ympäristössä. Suojaisa oma korttelin sisäpiha mahdollistavat turvallisen liikkumisen ja luonnon läheisyys tarjoaa erilaisia liikkumismahdollisuuksia ympäri vuoden. Joukkoliikenteen pysäkit sijoittuvat korttelin viereen ja lähipalvelut löytyvät kadun toiselta puolen uudistetusta Tesomakeskuksesta. Uusi Tesoman yhtenäiskoulu palvelee lapsiperheitä sekä harrastustoimintaa. Monisukupolvinen, erilaisia asumismuotoja sekoittava kortteli tarjoaa parhaimmillaan yhteisöllisyyttä ja turvallisuutta.

9.3 Asunnon muutostoimenpiteiden tukeminen

Kaupungilta on mahdollista hakea rahoitusta välttämättömiin asunnon muutostöihin, jotka mahdollistavat selviämisen omassa kodissa. Etu on tarkoitettu pitkäaikaisesti vaikeavammaisille henkilöille vammaispalvelulain nojalla. Kaupungilta voi hakea avustusta myös Asumisen kehittäminen ja palvelutilaverkot -yksiköltä taloyhtiön hissien rakentamista varten. Taloyhtiön muutostöihin on haettavissa myös hissi- ja esteettömyysavustuksia Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksesta ARASTA. Toimien tarkoituksena on parantaa esteettömyyttä ja mahdollistaa asuminen omassa kodissa. (Esteetön koti 2019.)

Yksityishenkilönä on myös mahdollista hakea kotitalousvähennystä teettämiensä muutostöiden kustannuksista. Vähennys ei ole varsinaisesti tuki esteettömyyden parantamiseen, mutta myöskään hakijalle ei ole esitetty kriteereitä töiden luonteesta tai omista rajoitteista. Tämän lisäksi kaupungilta on haettavissa korjausavustusta iäkkään tai vammaisen henkilön kodin korjaustoimenpiteisiin, jotka ovat välttämättömiä kotona selviytymisen näkökulmasta.

10 POHDINTA

Keskiössä esteettömän kaupungin toteutumiselle on luoda yhtenäinen esteettömyyden kaikki osa-alueet huomioiva strategia, jota jokainen taho sitoutuu noudattamaan tulevissa muutoksissa. Esteettömyyden tulisi sisältyä keskeisenä tekijänä suunnitteluprosessiin jo sen alkumetreillä. Yhdenvertaisen ja tasa-arvoisen toimimisen mahdollistamiseksi esteettömyyttä ei tulisi ajatella pelkästään fyysisinä esteinä, kuten tasoeroina vaan huomioon tulisi myös ottaa tiedon ja opastuksen ymmärrettävyys ja saavutettavuus sekä ympäristön kokemiseen vaikuttavat asiat. Toisaalta, vaikka palvelusta tehtäisiin kuinka esteetöntä tahansa, ei se auta, mikäli pääseminen palveltavaksi on esteellistä tai ymmärrettävää informaatiota ei ole esteettömän palvelun olemassaolosta tarjolla. Jotta voimme puhua kattavasti kokonaisuuksien ja toimivan ympäristön esteettömyydestä, tulisi meidän puhua saavutettavuudesta – ei pelkästään ratkaisuista esteiden poistamiseksi.

Esteettömyys ja tasa-arvoinen saavutettavuus nousee esiin kaupungin useissa hankesuunnitelmissa. Suunnitelmien laadinta käy läpi useita tarkasteluita, joissa erikseen huomioidaan esteettömän ympäristön syntymistä. Esteettömyyden arviointi 2D-piirustuksista on kuitenkin haastavaa. Materiaalivalinnat ja tasoerot tai esimerkiksi tilantarve ei tule ilmi pelkän viivapiirustuksen avulla. Suunnittelumaailman siirtyminen kolmiulotteiseen tietomallintamiseen tekee havainnoinnista helpompaa, kun suunnitelmia voidaan esitellä virtuaalisten kävelykierrosten kautta. Vaikka tällöinkään esimerkiksi auringon häikäisy tai materiaalien kiiltoasteet eivät tule ilmi.

Esteetön kaupunki -kilpailussa nousee selvästi esiin teknisten ratkaisuiden lisääntyminen esteettömän ympäristön luomisessa. Uudenlaiset applikaatiot ja sovellukset tuovat apua arjessa selviytymiseen tuodessaan informaation soveltuvassa muodossa käyttäjälle. Käyttäjälähtöisesti kehitetyt palvelut voidaan kohdentaa erityisesti eri vammaisryhmien tarpeisiin. Tampereella olisi hyödyllistä kehittää esimerkiksi vammais- ja esteettömyysasiamiehen esiin nostaman esteettömyysleiman ympärille karttapalvelu tai -sovellus, josta löytyisi kootusti informaatiota palveluiden esteettömyydestä.

Koulutuksen ja työnteon mahdollisuuksien lisääminen on myös teema, jonka ympärillä riittää tekemistä. Rakennusten tilat rajaavat opiskelu- tai työskentelymahdollisuuksia, mutta samoin työnantajien asenteet vammaista työntekijää kohtaan. Miettimällä uudelleen työn sisältöjä sekä toimintamalleja, moniin tehtäviin voitaisiin kuitenkin palkata myös vammaisen henkilö, jos tiloihin pääseminen olisi mahdollista. Työllistymisen kautta tapahtuva vahvempi integroituminen yhteiskuntaan myös omalta osaltaan auttaisi vähentämään ennakkoluuloja ja asenteita vammaisia ihmisiä kohtaan.

Joukkoliikenteen esteettömyyden puitteissa kaupungissa on menossa suuret muutokset. Tampereella tähän kulminoituu tällä hetkellä kaupungin palveluiden saavutettavuuden parantuminen sekä tiivistyvän keskusta-alueen uudet liikkumisjärjestelyt, jotka tähtäävät kävelypainotteisen keskustan syntymiseen. Keskusta-aluetta laajentavat megahankkeet luovat uusia haasteita sekä liikkumisen että rakennetun ympäristön esteettömyydelle. Haasteena tiivistymisen ja voimakkaan kasvun keskellä on säilyttää inhimillinen ja miellyttävä mittakaava sekä vanhan rakennuskannan kulttuuriperintö. Toiveiden, tarpeiden ja vaatimusten yhteensovittamisessa on tekemistä. Pelkona suurissa hankkeissa on se, että pienen ihmisen mittakaava unohtuu, kun hankkeiden talouden näkökulmasta tehdään ratkaisuita, jotka heikentävät käytettävyyttä ja lopputulos on torso alkupe räiseen tavoitteeseen nähden.

Kaupunkitila muodostuu liikenteen solmukohdista ja lähelle toisiaan sijoittuneista julkisista rakennuksista ja palveluista. Vanhaa kaupunkitilaa ja sen luonnetta on haastavaa päivittää, ylläpitää ja muovata ajan vaatimusten mukaiseksi. Kaupunkitilan toiminnot tulisi olla helposti hahmotettavissa ja erotettavissa toisistaan tekemällä julkisen tilan järjestelyt ja rakennusten julkisuusaste helposti havaittaviksi. Katuhierarkia erottelee keskustan ytimen selkeästi tiivistyessään kohti vilkkainta kaupunginosaa. Katujen valaisimet, opasteet ja kaupunkitilan muodostavien reittien tulisi ohjata kulkijaa. Katutilan rytmittäminen ja selkeät näkymät lisäävät turvallisuutta liikkujalle.

Hankkeiden esteettömyyden tarkastelussa tulisi pyrkiä kehittämään selkeä toimintamalli, joka kulkee läpi maankäytön kaavoituksesta valmiin rakennuksen to-

teutukseen asti. Osallistamiselle on kaavaprosessissa omat vaiheensa, mutta ehditäänkö tai osataanko asioihin puuttua jo suunnittelun varhaisessa vaiheessa? Esteettömän ympäristön syntymiseen voidaan vaikuttaa jo kaavoitusvaiheessa, jonka jälkeen yksityiskohdat hiotaan tämän jälkeen käyttäjälähtöisessä suunnitteluprosessissa. Ihanteellista olisikin, että jokaisen hankkeen kohdalla olisi mahdollista mukaan liittää myös esteettömyydestä vastaava henkilö. Kaupungilla pitäisi olla myös selkeämpi mahdollisuus puuttua tehtyihin laiminlyönteihin tai toteutusvaiheen heikennyksiin esteettömyyden osalta.

Kaiken keskiössä ja lähtökohtana on käyttäjä – asukas, joka toimii kaupunkiympäristössä ja käyttää tarjolla olevia palveluita ja tilaa. Esteettömäksi tähtäävän kaupungin tulisi erityisesti huomioida ja kuunnella erilaisten vammaisryhmien antama käyttäjäpalaute. Moninaisten tarpeiden yhteensovittaminen on paikoin haasteellista eikä kaikille soveltuvaa ympäristöä pystytä toteuttamaan kauttaaltaan. Tärkeää onkin luoda vaihtoehtoisia reittejä ja palveluita.

Tyytyväinen käyttäjä kehittää kaupunkia ja sen palveluita, lisää kaupungin haluttavuutta, jolloin kaupunki monipuolistuu ja kasvaa.

LÄHTEET

Access City Award. 2019. European Commission. Luettu 17.2.2019.
<https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=114>

Access City Award 2015. 2015. European Commission. Tulostettu 17.2.2019.
<https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141&langId=en#navItem-4>

Access City Award 2016. 2016. European Commission. Tulostettu 17.2.2019.
<https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141&langId=en#navItem-4>

Access City Award 2017. 2017. European Commission. Tulostettu 17.2.2019.
<https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141&langId=en#navItem-4>

Access City Award 2018. 2018. European Commission. Tulostettu 17.2.2019.
<https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141&langId=en#navItem-4>

Airo, T. 2018. Raitiotie rakennetaan Tampereelle – Tämä kaikki tiedetään ratikkahankkeesta. Luettu 04.05.2019.
<https://www.aamulehti.fi/uutiset/raitiotie-rakennetaan-tampereelle-tama-kaikki-tiedetaan-ratikkahankkeesta-200419299>

Architect. 2018. Dubai is a city for dinosaurs, not for human beings, says architect and urbanist Jan Gehl. Luettu 8.5.2019.
<https://www.middleeastarchitect.com/insight/dubai-is-a-city-for-dinosaurs-not-for-human-beings-says-architect-and-urbanist-jan-gehl>

Arkkitehdit MY. 2017. Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys. Tulostettu 4.5.2019.
tampere.cloudnc.fi

Arviointiraportti. 2017. Esteettömyysohjelma 2009-2016. Luettu 7.5.2019.
https://www.tampere.fi/material/attachments/uutiskeskus/tampere/e/PbDNVH0sd/esteettomyysohjelman_arviointiraportti.pdf

Asemakaava NRO 8640. 2018. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Luettu 15.5.2019.
https://www.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8640/oas/8640_oas_tark_20180118.pdf

Asemakeskuksen suunnittelukilpailu. 2014. Suunnittelukilpailu. Luettu 15.5.2019.
<https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ohjelmat/keskustahanke/asemakeskus/suunnittelukilpailu.html>

Asemakeskus. 2019. Matkakeskus ja korttelit – kaupungin uusi ydin. Tulostettu 15.5.2019.
https://www.tampere.fi/tiedostot/a/p1BbKW5jZ/asemakeskus_esite.pdf

City of Milan. 2019. Accessibile Milan. Luettu 30.4.2019.
http://www.turismo.milano.it/wps/portal/poc?urile=wcm%3Apath%3ATUR_EN_ContentLibrary/sitecontent/milano-pratica/milanoaccessibile/percorso_accessibilita_chiese

Digitaalisen opastuksen kokeilu. 2018. Tulostettu 4.5.2019.
<https://keskustoriar.nfshost.com/>

Kaupungin organisaatio. 2019. Vammais- ja esteettömyysasiamies. Luettu 10.5.2019.
<https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/organisaatio/konsernihallinto/vammais-asiamies.html>

Esteettömyys ohjelma 2009-2016. 2009. Tampereen kaupunki. Luettu 7.5.2019.
<https://www.tampere.fi/liitteet/t/5lXselk6X/esteettomyysohjelma.pdf>.

Esteetön koti. 2019. Rahoitus. Luettu 16.5.2019.
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/asuminen/koti-ja-lahiymparisto/esteeton-koti/rahoitus.html>

European Accessibility Act. 2019. European Commission. Luettu 4.5.2019.
<https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1202&langId=en>

EU Direktiivi 22.12.2016/2102

Gehl, J.2018. Ihmisten kaupunki. Suom. Viinikainen, T.,Päivänen, J., Hammars-ten, H. & Tuurnala, P. Helsinki: Rakennustieto Oy, 59

Haapala, P. 2011. Tampere maailman historiassa. Teoksessa Lind, M., Antila, K. & Liuttunen, A. (toim.) Tammerkoski ja kosken kaupunki. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino Oy, 68-69

Hakametsä. 2019. Tilaa uusille legendoille. Luettu 27.5.2019.
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentamishankkeet/hakametsa.html>

Hautamäki, R. 2012. Tampereen ensimmäinen Esteetön leikkipaikka. Luettu 29.4.2019.
<https://docplayer.fi/1723812-Esteeton-leikkipuisto.html>

Heinäsuu, T. Lapsiasiamies. Lasten ja nuorten yhdenvertaiset osallistumismahdollisuudet Tampereella. Sähköpostiviesti. tiia.heinasuo@tampere.fi. Luettu 1.4.2019.

Helen, O., Seppänen, J. 2015. Tampere kartalla. Tampere: Kirjapaino Hermes, 63

Helsingin kaupunki. 2019. Palvelukartta. Tulostettu 30.4.2019.
<https://palvelukartta.hel.fi/>

Helsinki kaikille. 2005. Helsingin kaupungin esteettömyyssuunnitelma ajalle 2005-2010. Luettu 7.5.2019.

https://www.hel.fi/static/helsinki/paatosasiakirjat/Kh2005/Esityslista40/liitteet/Helsingin_kaupungin_esteettomyyssuunnitelma_ajalle_2005-2010.pdf?Action=sd&id=052990209.

Helsinki kaikille. 2019. Esteettömyyslinjaukset. Luettu 10.5.2019.

<https://www.hel.fi/helsinkikaikille/fi/esteettomyyslinjaukset/>

Hiedanranta. 2019. Innovaatioiden Hiedanranta. Luettu 27.5.2019.

<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentamishankkeet/hiedanranta.html>

Hyvinvointipalvelut. 2019. Ikäihmisten kehittyvät palvelut. Luettu 7.5.2019

www.e-julkaisu.fi/tampereen_kaupunki/ikaihminen_kehittyvat_palvelut/

Invalidiliitto. 2019. Historia. Luettu 4.5.2019.

<https://www.invalidiliitto.fi/invalidiliitto/organisaatio/historia>

Jalkanen, R., Kajaste, T., Kauppinen, T., Pakkala, P. & Rosengren, C. 2017. Kaupunkisuunnittelu ja asuminen. 4.painos. Tallinna: Kirjapaino Meedia Zone OÜ, 8

Jokela, M. 1999. Kauppatori – Keskustori 1918-1940. Luettu 4.5.2019

http://www15.uta.fi/koskivoimaa/kaupunki/1918-40/k_tori.htm

Jutila, S. 2015. Matkailuympäristöjen esteettömyys. Teoksessa Veijola, S. (toim.) Matkailututkimuksen lukukirja. Porvoo: Bookwell, 116.

Kaavoituksen eteneminen. 2019. Ympäristöhallinnon yhteinen verkkopalvelu. Luettu 6.5.2019.

https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Kaavoituksen_eteneminen/Osallistuminen_kaavoituksessa

Kaavoituksen kulku. 2019. Tampereen kaupunki. Luettu 5.5.2019.

<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/kaavoituksen-kulku-ja-osallistuminen.html>

Kaavoitusohjelma. 2019. Tampereen kaupunki. Luettu 6.5.2019

<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/kaavoitusohjelma-ja-kaavoituskatsaus/kaavoitusohjelma.html>

Kaavoituksen tasot. 2019. Tampereen kaupunki. Luettu 1.5.2019.

<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/kaavoituksen-tasot.html>

Kankkonen, S. 2011. Pispalan kultavuori. Teoksessa Lind, M., Antila, K. & Liuttunen, A. (toim.) Tammerkoski ja kosken kaupunki. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino Oy, 157

Karojärvi, H. Vammais- ja esteettömyysasiamies. Haastattelu 12.2.2019. Haastattelija Anttila, T., Stüber-Asikainen, E. Tampereen kaupunki.

Kaukinen, M. 2019. Meidän ratikka – älykäs ja esteetön. Toimivaa arkea nyt ja tulevaisuudessa 2030. 1/2019, 24-25

Kauppi-Niihama. 2019. Suunnittelun tavoitteet. Luettu 27.5.2019.
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus/kauppi-niihama.html>

Kaupunki kehittää. 2019. Opastaminen. Luettu 10.5.2019.
<https://smartttampere.fi/verkostoidu/alykas-liikkuminen/opastaminen/>

Kaupunkisuunnittelu- ja rakentamishankkeet. 2019. Särkänniemen alue. Luettu 27.5.2019.
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentamishankkeet/sarkanniemen-alue.html>

Kaupunkiympäristön kehittäminen. 2010. Asuinalueiden inventointi ja arvottaminen (1940-1960-luvut). Tulostustettu 25.2.2019.
https://www.tampere.fi/liitteet/a/5xY83y1yO/40_60_lahioidenArvottaminen_osa1.pdf

Keskustahanke. 2019. Tampereen Kansi ja Areena. Luettu 8.5.2019.
<https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ohjelmat/keskustahanke/tampereen-kansi-ja-areena.html>

Keskustan kehittämisohjelma. 2019. Keskustori. Luettu 10.5.2019.
<https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ohjelmat/keskustahanke/keskustori.html>

Keto-Tokoi, J. 2018. Tampereen raitiovaunut muotoilee sama yritys, joka suunnitteli myös Helsingin raitiovaunujen ulkoasun. Luettu 04.05.2019.
<https://www.aamulehti.fi/a/200671454>

Kilpelä, N. 2019. Esteetön rakennus ja ympäristö. 3.painos. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Kilpeläinen, I. 2015. Järjestöt moittivat YK:n vammaissopimuksen ratifiointin veyntymistä. Luettu 6.5.2019.
<https://yle.fi/uutiset/3-7854185>

Koskesta voimaa. Kaupunki 1870-1900. Luettu 4.5.2019.
<http://www15.uta.fi/koskivoimaa/kaupunki/1870-00/index.htm>

Kosunen, L. Vanha tehdas ja Tammerkosken muuttuva miljö. Teoksessa Lind, M., Antila, K. & Liuttunen, A. (toim.) Tammerkoski ja kosken kaupunki. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino Oy, 99

Kuntaliitto. 2019. Iäkkäiden palvelu, vanhusneuvostot. Luettu 27.5.2019.
<https://www.kuntaliitto.fi/asiantuntijapalvelut/sosiaali-ja-terveysasiat/sosiaalihuolto/iakkaiden-palvelut/vanhusneuvostot>

Kuntien saavutettavuusopas. 2019. Arvio vammaisten henkilöiden määrästä Suomessa ja heidän erityistarpeistaan. Luettu 24.3.2019.
<https://www.kuntaliitto.fi/tilastot-ja-julkaisut/verkko-oppaat/kuntien-saavutettavuusopas/liite-1>

Kuntoutus ja terapia. 2019. Apuvälineet. Luettu 16.5.2019.
<https://www.tampere.fi/sosiaali-ja-terveyspalvelut/terveyspalvelut/kuntoutus-ja-terapia/apuvälineet.html>

Kurkela, J., Majamaa, U., Niemelä, J. n.d. Keskustori 360. Luettu 10.5.2019.
<https://www.tampere.fi/liitteet/k/5t878u4hQ/keskustori360.pdf>

Kynnys ry. 2019. Historia. Luettu 26.3.2019.
<http://kynnys.fi/>

Könkkölä, K. 2013. Esteetöntä matkailua Suomessa. Teoksessa Jutila, S. & Ilola, H. (toim.) Matkailua kaikille?, s.38

Lastensuojelun keskusliitto. 2019. Lasten Parlamentti mahdollistaa lasten osallistumisen päätöksentekoon. Luettu 17.4.2019.
<https://www.lskl.fi/blogi/lasten-parlamentti-mahdollistaa-lasten-osallistumisen-paatöksentekoon/>

Lind, M. 2015. Tampere-kasvava ja muuttuva kaupunki. Teoksessa Hautamäki, R. (toim.) Tampereen tarina. Tampere: Juvenes Print-Suomen Yliopistopaino Oy, 15, 39.

Linnamaa, R. 2017. Valtuusto hyväksyi Tampereen uuden strategian: Kasvua kestäväällä ja inhimillisellä tavalla. Luettu 6.5.2019.
https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2017/11/13112017_7.html

Luonnonsuojelualueet. 2019. Pyynikki. Luettu 15.5.2019.
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/ymparisto-ja-luonto/luonnonsuojelu/luonnonsuojelualueet/pyynikki.html>

Maanalaisen pysäköinnin yleissuunnitelma. 2013. Pysäköintiverkoston vaihtoehtoiset periaateratkaisut. Luettu 15.5.2019.
https://www.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8640/selvitykset/maanalaisen_pysakoinnin_yleissuunnitelma_tyy_2013.pdf

Maankäyttö ja rakennuslaki 5.2.1999/132

Melakoski, C. 2014. Lapsiasiamies palaa Tampereelle. Luettu 7.5.2019.
<https://vasenkaista.fi/2014/10/lapsiasiamies-palaa-tampereelle/>

Milavida. 2019. Museo Milavida. Luettu 5.5.2019.
<http://museomilavida.fi/museo-milavida/yhteystiedot/>

Mukala, J. 1999. Metso, Voima, Tuulensuu – Tampereen arkkitehtuuria. Tampere: kirjapaino Hermes.

Mukala, J. 2011. Muuttuvan Tampereen arkkitehtuuri. Teoksessa Lind, M., Anttila, K. & Liuttunen, A. (toim.) Tammerkoski ja kosken kaupunki. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino Oy

Muumimuseo. 2019. Vierailu museossa. Luettu 23.4.2019
www.muumimuseo.fi

Mäkelä, S. 2019. Uudistunut VisitTampere.fi-sivusto nostaa Tampereen matkailuvaltit esille. Luettu 10.5.2019.
https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2018/04/19042018_4.html

Mölsä, S. 2018. Tammikuussa rakennuslupaa hakevan on muutamassa päivässä ehdittävä opetella satoja muutoksia määräyksiin. Rakennuslehti. 22.12.2017.
<https://www.rakennuslehti.fi/2017/12/tammikuussa-rakennuslupaa-hakevan-on-muutamassa-paivassa-ehdittava-opetella-satoja-muutoksia-maarayksiin/>

Nuorten Tampere. 2019. Lasten Parlamentti ja nuorisovaltuusto. Luettu 19.4.2019.
<http://www.nuortentampere.fi/lastenparlamentti/>

Nuva ry. 2019. Mikä nuorisovaltuusto?. Luettu 27.5.2019.
<http://www.nuva.fi/mika-nuorisovaltuusto>

Nähtävillä olevat asemakaavat. 2011. Tampereen Kansi ja Keskusareena Asemapiirros. Tulostettu 8.5.2019.
https://www.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8366/hyvaksytyt/liite_2_ase-mapiirros_kansitaso.pdf

Oma Tesoma. n.d. Elinkaarikortteli. Luettu 16.5.2019.
<http://omatesoma.fi/elinkaarikortteli/>

Oskari-kartat. 2019. Kuvakaappaus karttatasoista. Tulostettu 4.5.2019.
www.kartat.tampere.fi

Pesola, K. 2009. Esteettömyysopas – mitä, miksi, miten. 1.painos. Helsinki. Invalidiliitto.

Poutapilvi. 2019. Saavutettavuusdirektiivi edistää yhdenvertaisuutta. Luettu 4.5.2019.
https://saavutettavuusdirektiivi.fi/?gclid=EAlaIQobChMI7pPN67P44QIVCd-yCh2kWge5EAAYASAAEgJarPD_BwE

Pyöräilyn ja jalankulun edistäminen. 2019. Valtakunnallinen strategia. Luettu 11.5.2019.
<https://www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/pyoraily-ja-jalankulku/pyorailyn-ja-jalankulun-edistaminen.html>

Pöyry Environment Oy. 2010. Tampereen keskustan ulkopuolisten 1960- ja 1970-luvun asuinalueiden inventointi ja arvottaminen. Tulostettu 1.5.2019.
<https://www.tampere.fi/liitteet/t/5odo289cn/lahioidenarvottaminen.pdf>

Raitiotie allianssi. 2019. Luettu 10.5.2019.
<https://raitiotieallianssi.fi/tampereen-raitiotie/>

Raitiotie suunnitelmat ja selvitykset. 2019. Toteutussuunnitelman liitteet. Luettu 7.5.2019.
<https://www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/raitio-tie/suunnitelmat-ja-selvitykset/toteutussuunnitelman-liitteet.html>

Ruskovaara, A., Rissanen, H-L., Rasa, J., Seppälä, J. & Laakso, J. 2009. Rakennetun ympäristön esteettömyyskarttoitus – opas kartoituksen tilaajalle ja toteuttajalle. Invalidiliiton julkaisuja O.38. Tampere: Kirjapaino Öhrling Oy.

Rämö, M. 2019. Pispalaan visioitiin pari vuotta sitten funikulaaria- Tänään ideasta kuoriutui pormestarin aprillipila. Tamperelainen 1.4.2019.

Saarinen, S. 2019. Vuoden ympäristörakenne 2018. betoni 89 (1), 20-23.

Saavu. 2012. Kirkon saavutettavuus ohjelma. Luettu 11.5.2019.
<https://evl.fi/documents/1327140/39227522/Kirkon+saavutettavuusohjelma/6179e385-77b4-3382-3cd1-710651ae36c1>

Seppänen, J. 2007. Paikan alkuperä, Pirkanmaan maanmittauspäivät. Tulostettu 24.3.2019.
www.tampere.fi/ytoteto/kaupunkimittaus/maastotietopalvelu/ikaalinen07/seppanen

Siik, S. 2006. Esteettömyys kaavoituksessa – Lohjan keskusta mahdollisuuksien ympäristönä. Arkkitehtuurin koulutusohjelma. Tampereen Teknillinen Yliopisto. Opinnäytetyö.

Skellefteå kommun. 2017. Access Skellefteå. Tulostettu 16.4.2019.
https://www.skelleftea.se/Socialkontoret/Innehallssidor/Bifogat/Skelleftea%20Highlights_Access%20City%20Award%202017.pdf

Smart Tampere. 2019. Smart Tampereesta. Luettu 19.4.2019.
<https://smart tampere.fi/smart-tampereesta>

Sosiaali- ja terveyslautakunta. 2018. Kokouksen pöytäkirja TRE:16/06.02.00/2018. Luettu 4.5.2019.

SRV. 2019. Tampereen Kansi – taustatietoa hankkeesta. Luettu 8.5.2019.
<https://www.srv.fi/kaupunkien-kehittaja/tampereen-kansi/taustatietoa-hankkeesta/>

Särkänniemi. 2019. Vammaiskortti. Luettu 23.4.2019.
www.sarkanniemi.fi

Tahkokallio, P. 2004. Tosimaailma käytettäväksi ja saavutettavaksi. Luettu 23.4.2019.

<http://appro.mit.jyu.fi/essikurssi/dfa/t2/?comment=1> Design for all

Tammerfest. 2019. Info. Luettu 29.4.2019.

<http://tammerfest.fi/info/>

Tampere ajankohtaista. 2017. Vammaispolitiikassa ja esteettömyydessä otettu edistysaskelia Tampereella. Luettu 7.5.2019.

https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2017/05/22052017_2.html

Tampere askeleen edellä. 2018. Kävelyn ja kaupunkielämän visio ja tavoitteet 2030. Luettu 10.5.2019.

https://www.tampere.fi/tiedostot/t/3NaYEPR7D/Tampere_kavelyn_ja_kaupunkielaman_visio_tavoitteet.pdf

Tampereen kansi rakentamistapaohje. 2011. Asemakaava nro 8366 LIITE 13. Luettu 8.5.2019.

https://www.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8366/hyvaksytyt/liite_13_rakentamistapaohje_110329.pdf

Tampereen kaupungin yhdenvertaisuussuunnitelma. 2017. Tampereen kaupunki. Luettu 7.5.2019.

<https://www.tampere.fi/tiedostot/y/5xEGO4TNN/yhdenvertaisuussuunnitelma.pdf>

Tampereen kaupunki. 2019. Vammaisneuvosto. Luettu 4.5.2019)

<https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/paatoksenteko/toimikunnat-neuvotelukunnat-ja-saatiot/vammaisneuvosto.html>

Tampereen kaupunki. 2019. Historia. Luettu 25.2.2019.

<https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/tietoa-tampereesta/historia.html>

Tampere – kulttuuri ja vapaa-aika. 2019. Luettu 24.4.2019.

<https://www.tampere.fi/kulttuuri-ja-vapaa-aika/kirjastot/aukiolot-ja-yhteystiedot.html>

Tampereen Ratikka. 2019. Tamperelainen tulevaisuuden kulkuneuvo. Luettu 9.5.2019.

<https://www.tampereenratikka.fi/raitiotieallianssi-uusii-hameenkadun-kokonaan-raitiotien-rakentamisen-ohella-valtaosa-raitiotieradasta-valmistuu-tana-vuonna>

Tampereen taidemuseon alue. 2019. Luettu 27.5.2019

<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentamishankkeet/tampereen-taidemuseon-alue.html>

Tampere-Talo. 2019. Kävijöille. Luettu 23.4.2019.

<https://tampere-talo.fi/kavijoille/>

TampereSenior. 2019. Ikääntyvä yhteiskunta mahdollisuutena. Luettu 4.4.2019.
<https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/organisaatio/hyvinvoinnin-palvelu-alue/avo-ja-asumispalvelut/projektit/tamperesenior.html>

Tampereen Seurakunnat. 2019. Luettu 10.5.2019.
https://tampereenseurakunnat.fi/kirkko_tampereella/kirkot_ja_muut_tilat/kirkot?place_id__31327=6

Tapaninen, M. 2016. Julkisten palveluiden merkitys yhdenvertaisuuden toteutamisessa. Teoksessa Mansikkaviita, R. (toim.) Rohkeasti luontoon! Näkökulmia yhdenvertaisen luontoliikunnan edistämiseen.
<https://julkaisut.metsa.fi/julkaisut/show/2063>

Tasa-arvopalkinto. 2019. Tampereen kaupunki. Luettu 8.5.2019.
https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2018/10/25102018_1.html

Tiitu, M. 2014. Rakennetun alueen laajeneminen Suomen kaupunkiseuduilla – Kehitys vuosina 2000-2012. Tulostettu 24.3.2019.
https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/135979/SY-KEra_30_2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Tilastokeskus. 2004. Ennustettu väkiluvun muutos. Luettu 17.2.2019)
https://www.stat.fi/til/vaenn/2004/vaenn_2004_2004-09-20_kar_001.html

Tilastokeskus. 2018. Väestöennuste. Luettu 23.4.2019.
https://www.stat.fi/til/vaenn/2018/vaenn_2018_2018-11-16_tie_001_fi.html

Tullikamari. 2019. Info. Luettu 29.4.2019.
<https://tullikamari.net/fi/info>

Tuomi Logistiikka. 2019. Mikä on PALI-palveluliikenne?. Luettu 15.5.2019.
<https://tuomilogistiikka.fi/palvelut/henkiloliikenne/palveluliikenne-pali/>

Univers cités. 2015. Culture et handicap à Toulouse : quels sont les lieux accessibles ?. Luettu 30.4.2019
http://www.univers-cites.fr/2015/10/24/culture-et-handicap-a-toulouse-quels-sont-les-lieux-accessibles/?var_mode=preview

University of Connecticut. 2016. New Atlas Shows Extent of Light Pollution – What Does it Mean for our Health?. Luettu 30.4.2019.
<https://today.uconn.edu/2016/06/new-atlas-shows-extent-of-light-pollution-what-does-it-mean-for-our-health/#>

Urhonen, A. Vaimmaisiasiantuntija. Haastattelu 26.3.2019. Haastattelija Anttila, T., Stüber-Asikainen, E. Tampereen kaupunki.

Valtiovarainministeriö. 2019. Saavutettavuus. Luettu 4.5.2019.
<https://vm.fi/saavutettavuusdirektiivi>

Vammaiskortti. 2019. Mikä on vammaiskortti. Luettu 23.4.2019.
www.vammaiskortti.fi

Vammaisneuvosto. 2018. Kokouksen pöytäkirja TRE:744/00.01.03/2018. Luettu 17.2.2019.

[http://asiointipalvelu.tampere.fi/fi-FI/Toimielimet/Vammaisneuvosto/Kokous_2182018/Access_City_Award_Esteeton_kaupunki_kilp\(60016\)](http://asiointipalvelu.tampere.fi/fi-FI/Toimielimet/Vammaisneuvosto/Kokous_2182018/Access_City_Award_Esteeton_kaupunki_kilp(60016))

Vammaisneuvoston esteettömyyspalkinto. 2018. Vammaisneuvoston esteettömyyspalkinto Ristontalolle. Luettu 15.5.2019.

https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2018/12/19122018_4.html

VANE. 2019. Vammaisneuvoston rooli ja tehtävät. Luettu 27.5.2019.

<https://vane.to/vammaisneuvostot>

Verhe, I.,Ruti, M. 2007. Esteetön luontoliikunta.1.Tampere: Tammer-Paino Oy.

Viiden tähden keskusta. 2018. Tampereen keskustan kehittämisohjelma 2018-2030. Tulostettu 2.3.2019.

<https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ohjelmat/keskustahanke/keskustan-kehittämisohjelma.html>

Visit Tampere. 2019. Tampere – Suomen rakastetuin kaupunki. Luettu 23.4.2019

<https://visittampere.fi/>

Willberg, E. Vanhusasiamies. Vanhusten yhdenvertaiset osallistumismahdollisuudet Tampereella. Sähköposti. elina.willberg@tampere.fi. Luettu 1.4.2019

Yhdenvertaisuuslaki 30.12.2014/1325

YIT. 2019. Tripla on esteettömyyden edelläkävijä. Luettu 30.4.2019.

<https://www.yit.fi/ajankohtaista-yitlla/esteeton-tripla>

YLE Uutiset. 2018. Kenelle Angela Merkel ohjaa suuren kansainvälisen tasa-arvopalkinnon? Luettu 8.5.2019.

<https://yle.fi/uutiset/3-10094632>

Ympäristöministeriö. 2016. Ikääntyneiden asumisen kehittämisohjelman toteutussuunnitelma 2016–2017. Luettu 30.4.2019.

[https://www.ym.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/Ikaantyneiden_asumisen_kehittamisohjelma\(38971\)](https://www.ym.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/Ikaantyneiden_asumisen_kehittamisohjelma(38971))