



Esteettömyys kaavoituksessa

- Lohjan keskusta mahdollisuuksien ympäristönä

Saara Kirsikka Siik
Diplomityö
TTY, Arkkitehtuurin osasto
3.5.2006

työn tarkastaja:
professori Staffan Lodenius





Saara Kirsikka Siik

154094

3.5.2006

Tekijä

Opisk.nro

Esittelypvm.

Esteettömyys kaavoituksessa – Lohjan keskusta mahdollisuuksien ympäristönä

Diplomityön nimi

professori Staffan Lodenius

Tarkastaja

Lyhennelmä

Diplomityöni käsittelee esteettömyyden huomioimisen mahdollisuuksia ja konkreettisia toteutustapoja kaavoituksen eri tasoilla. Tarkasteluun liittyy Lohjan keskusta-alueelle laadittu esimerkisuunnitelma, jossa teoreettisemman tarkastelun pohjalta tehtyjä havaintoja, esteettömyystavoitetta ilmaisemaan kehitettyjä kaavamerkintöjä ja yleensä esteettömyysteeman suhdetta muuhun ympäristön suunnitteluun - Lohjan esimerkkitaapauksessa erityisesti kaupunkikuvallisista lähtökohdista kummunneeseen keskustan reuna-alueiden kehitystarpeeseen - testataan käytännön suunnittelutyössä.

Esteettömyys on noussut ajankohtaiseksi aiheeksi tilastojen osoittaessa väestön nopeasti ikääntyvän. Esteettömyydestä puhuttaessa on yleisenä tavoitteena kehittää sellaisia välineitä, rakennuksia ja toimintatapoja, joilla edesautetaan ikääntyneiden tai muutoin heikommassa asemassa olevien itsenäistä selviytymistä. Termi on tähän asti totuttu yhdistämään lähinnä toimiin, joilla poistetaan liikkumisen ja viestinnän fyysisiä esteitä. Kaavoituksen mahdollisuuksia tai sitä, mitä esteettömyys ympäristön- ja kaupunkisuunnittelun kentällä ylipäätään tarkoittaa, ei aiemmin ole tässä laajuudessa pohdittu.

Esteettömän ympäristön perustan muodostaa saavutettavien palvelujen ja paikkojen määrittäminen ja yhdistäminen esteettömäksi reitistöksi. Ympäristön esteettömyyteen liittyy kuitenkin myös muita, laajempia ja usein abstraktimpia tai muutoin vaikeammin hallittavissa olevia asioita kuin yksin tasoerojen ja muiden liikkumisen esteiden hallinta: mm. ympäristön luettavuus, johdattelevuus, fyysinen ja koettu turvallisuus, viihtyisyys sekä sosiaalisten, kulttuuristen ja kielellisten rajoitteiden hälventäminen ovat kaavoittajan haasteina. Pohjimmiltaan kyse on myös arvoista: kenen kaupunki on, miten ympäristöä ”käytetään”, kuka sitä voi ja saa käyttää? Esteettömyyden huomioiminen ympäristön ja kokonaisen kaupunkirakenteen kyseessä ollessa tarkoittaa ennen kaikkea toiminnan mahdollisuuksien ja vaihtoehtojen luomista sekä ympäristön käytettävyyden parantamista, ei alkuperäisyydestä ja erikoispiirteistä luopumista tai ympäristön standardisoimista.

Esteettömyyden huomioiminen jo kaavoitusvaiheessa on tulevan ympäristön laadun kannalta tärkeää – lähtökohdat esteettömyyden periaatetta tukevaan toteutukseen syntyvät monesti hyvinkin aikaisessa vaiheessa tehtyjen ratkaisujen pohjalta. Vaikka esteettömyyden vaikutuksista ei vielä ole tarjolla laajempia tutkimustuloksia, on ilmeistä, että ympäristön esteettömyyteen panostamalla voidaan saavuttaa huomattavia taloudellisia ja sosiaalisia etuja, vaikuttaa muidenkin kuin ns. toimintarajoitteisten hyvinvointiin ja parantaa merkittävästi alueellista kilpailukykyä.



Saara Kirsikka Siik

Author

154094

Student number

Design for All -Principle in Urban Planning – Lohja City Center as An Example
of Inclusive Environment

Subject

prof. Staffan Lodenius

Advisor

Abstract

The aim of this thesis is to map out the possibilities for inclusive design (Design for All, DfA) in urban planning and the concrete ways of how it can be taken into account in the various levels of urban planning practise. While the statistics in Finland keep predicting a huge increase in the amount of elderly people in the near future, the theme of DfA has suddenly become a top popular subject both in media and politics. This far, though, the focus and main effort seems to have been on finding tools and technologies to help the elderly and disabled people to manage the basics of everyday household tasks. No one seems to have studied either the meaning of DfA for urban planning, or the significant potential of urban design for DfA.

The basis for designing an inclusive environment is to define the places and services to be reached by all and the actions needed to connect them as "inclusive routes", the routes where special attention is paid on removing the various hindrances of *using the environment*. The point is the values: what's the use of environment and for whom is it planned?

Who's got the right to use it, right to the city? Design for All, in the case of urban planning, means above of all creating *possibilities*, not standards, for different kinds of people and different kinds of ways of urban life. In most of cases good environment for children and disabled is good for the rest of us as well.

A planning example for Lohja city centre is offered as a conclusion or synthesis of the study. The example concretizes the fact that as soon as the term DfA is used to mean more than purely physical access (ramps for wheelchairs, services for physically disabled people), the design of an inclusive environment can hardly be done without retouching some fundamental topics of urban design, nor without some discussion about the social and societal values. The inclusive (accessible, usable) environment is highly dependent f. ex. on the functions offered to the citizens, the combinations of places, routes and place users, safety (and above of all *feeling safe*), possibilities for wayfinding, attractiveness of the built environment and ability to dispel the social, cultural and lingual restrictions possibly occurring between a person and the surrounding society.

Why is there, then, any need to pay attention on DfA on the early level of urban planning and design, when elderly and disabled could be helped by different tools and services? The foundation for best environmental solutions is cast by decisions made on those early steps. There is not much research on the effects of DfA in urban design yet. It seems obvious, though, that giving even minor effort on the (inclusive) quality of environments has remarkable effects on both economical and social sectors, as well as on the ability of competition for local business life.

Sisällysluettelo

Aluksi	11
Kaksi teemaa – tai sittenkin vain yksi.....	11
Elsa.....	13
0. PIENI JOHDATUS ESTEETTÖMYYTEEN	15
Ikääntyvä väestö	15
Esteettömyys käsitteenä	16
Ympäristön esteettömyyttä koskevat lait ja asetukset	20
Muut ympäristön esteettömyyttä koskevat määräykset	22
Valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet	23
Ympäristön esteettömyyttä koskevat selvitykset ja ohjeet.....	23
Mitä ja miksi tästä eteenpäin	24
I. ESTEETTÖMYYS KAAVOITUKSESSA	27
Maakuntakaava	29
Toimintojen sijoittaminen ja etäisyydet.....	34
Reitit, yhteydet.....	34
Aluevaraukset.....	35
Autoliikenne.....	35
Asemakaava	38
Asemakaavassa huomioitavat asiat, joita ei erikseen osoiteta kaavamerkinnoin:	39
• Orientoitumisen helpottaminen	39
• Etäisyydet.....	40
• Pelko	41
• Liikenneturvallisuus.....	43
• Talvihoidettavuus	44
• Kevyen liikenteen tilantarpeet	44
• Autoilun ja pysäköinnin tilantarpeet	45
• Tontinkäyttö.....	45
• Toimintojen sekoittaminen	46
• Rinnetontit erityishuomion kohteena.....	46

Kaavamerkinnöin ilmaistavissa olevat asiat.....	48
Esteettömät reitit	48
Pysäkkialueet.....	49
Esteettömyyden korostaminen aluevarausten yhteydessä	52
Sisäänkäynnit.....	53
Autopaikkoja ja pysäköintiä koskevat määräykset	54
Osallistumisen esteettömyys.....	56
Esteettömän ympäristön toteutuksen ohjaaminen	57
Rakennusjärjestys.....	57
Rakennustapaohjeet	58
Suunnittelun apuvälineet.....	61
Esteettömyyden huomioimisen vaikutukset	61
Laadulliset vaikutukset	62
Taloudelliset vaikutukset	63
Sosiaaliset vaikutukset.....	65
Kulttuurilliset vaikutukset.....	66
Ekologiset vaikutukset.....	67
Kilpailukyky.....	67
II. LOHJA.....	69
Suunnittelutehtävän esittely.....	69
Kohde ja tarkastelualue.....	69
Suunnittelutehtävän tarkennus	70
Toteutustapa	71
Historiasta nykyisyyteen - miten Lohjasta tuli Lohja.....	72
Luonnonolot perustana sijainnille.....	72
Yhteiskunta rakentuu taajamaksi	73
Teollisuuden merkitys kaupunkirakenteen muovaamisessa	74
Kauppala, asemakaava ja muita merkittäviä käännteitä.....	77
Nykytilanne – kuvaukset ja analyysit.....	80
Kaupungin imago	80
Asukkaat.....	80
Keskustan sijainti kaupunkirakenteessa	81
Maasto ja maisema	82
• Luontoarvot ja maisematekijät	82
• Viherrakentaminen	82
• Maastonmuodot, kasvillisuus, rakennettavuus	83
• Maasto esteettömyyden näkökulmasta.....	85



Liikenne ja liikkumisen esteettömyys	85
Toiminnot.....	88
• Kaupalliset palvelut	88
• Matkailu-, kulttuuri- ja liikuntapalvelut	89
• Muut palvelut, koulut ja oppilaitokset	89
• Asuminen	91
• Tarkastelualueen muut toiminnot.....	92
• Toiminnot esteettömyyden kannalta	92
Rakennuskanta ja rakeisuus	94
Muut kaupunkikuvaan (ja välillisesti esteettömyyteen) vaikuttavat seikat	95
• Kaupunkitila paikkojen järjestelmänä	95
• Katutila	96
• Näkymät	98
• Pienilmasto	99
• Turvallisuus	99
Kaavatilanne.....	100
Keskustan suunnittelulle asetetut yleistavoitteet ja ajassa vallitsevat arvot	101
Johtopäätökset ja muutostarpeet	103
Harjun ja järven tuominen osaksi kaupunkikuvaa.....	103
Esteettömyyden toteutuminen.....	104
Huomio ulkoilureitistöön	104
Rakentamisella imagon ja identiteetin kohotukseen	104
Liikenne	106
Toiminnot.....	106
Mahdollinen Lohja	108
Tarkennetut suunnitelmat.....	112
• Ranta	112
• Puisto	115
• Rinne	118
• Akvaario	122
Mahdollinen tulevaisuus	128
Suunnitelman toteutumismahdollisuudet	128
Esteettömyyden toteutumisen ehtoja Lohjalla	128
Lopuksi	130
Lähdeluettelo	131
Liitteet	135

Esteettömyys kaavoituksessa

- Lohjan keskusta mahdollisuuksien ympäristönä

Aluksi

Kaksi teemaa – tai sittenkin vain yksi

Diplomityölläni on kaksi napaa. Toisaalta työssä tarkastellaan esteettömyyden huomioimisen mahdollisuuksia ja konkreettisia toteutustapoja kaavoituksen eri tasoilla, toisaalta tarkastelussa on tavallisen suomalaisen kaupungin kaupunkikuvallisista kehitystarpeista lähtenyt keskustasuunnitelma, jonka yhteydessä esteettömyysteema koeponnistetaan suunnitteluun. Yhdistämällä nämä kaksi ensisilmäyksellä toisistaan kovin irrallisilta vaikuttavaa teemaa olen halunnut osoittaa, ettei kaavoitus koskaan ole esteettömyyden kannalta merkityksetön vaihe (mahdollisuudet syntyvät monesti hyvinkin aikaisessa vaiheessa tehtyjen ratkaisujen pohjalta) eikä esteettömyys juhlallinen tai yleensäkin arkielämälle vieras tavoite, vaan pienehkönkin kaupungin hyvinvoinnin ja kilpailukyvyn kannalta oleellinen asia, jonka huomioiminen suunnittelussa on osa arkkitehtien - ja päättäjien - normaalia ja jokapäiväistä toimenkuvaa.

Työssäni olen pyrkinyt tuomaan ilmi yleisimmin tunnistettavien fyysisten esteiden lisäksi esteettömyyteen välillisesti liittyvän sosiaalisten, toiminnallisten ja imagollis-esteettisten merkitysten verkoston, jonka vuoksi esteettömyyttä ei laadukkaassa ympäristön suunnittelussa ja toteutuksessa yksinkertaisesti voi liimata valmiin suunnitelman päälle tai muutoin käsitellä täysin muusta elämästä tai ympäristön kokonaisuudesta irrallisena suunnittelukohteena.¹ Esteettömyys ja kaupunkikuvakin liittyvät siis oleellisesti yhteen. Lopulta kyse on myös arvoista: kenen kaupunki on, miten ympäristöä "käytetään", kuka sitä voi ja saa käyttää? Kenellä on oikeus määrittää toimintamahdollisuuksien rajat? Kun yhtä aikaa ei voi syödä ja säästää, mistä esteettömyyden hyväksi ollaan valmiita luopumaan?

"Urbaaniin kuuluu myös vapaus, joka on mahdollisuuksien maksimointia ja jännitteisten vastakkaisuuksien rinnakkaista olemassaoloa."

Lehtonen (2004), s.97

¹ Se, mitä esteettömyys kaupunkisuunnittelussa on ja mihin sillä tähdätään, kiteytyy mielestäni oheen lainatussa lauseessa – joka tosin alkuperäisessä kontekstissaan viittaa ranskalaisen sosiologi - filosofi Henri Lefebvren ajatuksiin kaupungin olemuksesta, ei nimenomaisesti kaupunkitilan esteettömyyteen.

Lohjan kytkeminen esteettömyystarkasteluun oli alkujaan enemmän sattumaa kuin tietoinen valinta. Alussa oli Lohja: Lohjan kaupunginarkkitehti Katariina Haigh, jonka satuin tapaamaan opintojeni loppuvaiheessa, tarjosi itselleni silloin vielä täysin vieraasta kaupungista mielenkiintoista aihetta diplomityöksi. Sain vapaat kädet kaupungin keskustan ja etenkin sen reuna-alueiden suunnitteluun, suunnittelualueen rajaukseen ja työn toteutustapaan. Tehtävänanto kuului kaikessa yksinkertaisuudessaan suunnilleen näin: Lohjan keskustan toisella puolella on järvi, toisella harju; kumpikaan ei näy kaupunkikuvassa. Keksi, miten ne saadaan näkymään.

Pohdin pitkään työn muotoa ja kantavaa teemaa; en tuntenut saavani otetta yksin kaupunkikuvaan ilman työtä muutoin määrittävää johtoajatusta. Mietin erityisesti kaupunkisuunnittelun poliittisuutta. Minua kiinnostaa yhteiskunta, kaupunki yhteiskunnan rakennettuna kuvana ja toimintaympäristönä. Näen tilan, erityisesti kaupunkitilan jäsentelyn, keinona vaikuttaa yhteiskuntaan, ihmisten elämään ja toimintaan, tasa-arvoon, elinkeinoelämään ja yleiseen hyvinvointiin. Esteettömyys on minulle yksi osa yhteiskunnan ja kaupungin välistä prosessia, joskin teema alkujaan tuli itselleni tutuksi ja läheiseksi puhtaasti rakennussuunnittelutehtävien kautta. Nimenomaisesti esteettömyyden korostamiseen yli muiden yhteiskunnallisten teemojen vaikutti lopulta työni valinta yhdeksi liikenne- ja viestintäministeriön liikkumisen esteettömyyttä tutkivaan Elsa-ohjelmaan liittyvistä opinnäytöistä. Elsan ohjausryhmän kautta olen saanut merkittävässä määrin kannustusta, kontakteja ja taustatietoa esteettömyyteen ja työitäni monin tavoin tukeviin muihin esteettömyysaiheisiin hankkeisiin liittyen.

Kahdesta erillisestä ”tilaajasta” huolimatta työni ei ole tilaustyö sanan varsinaisessa merkityksessä. Sisällöstä ja käsittelytavasta vastaan kokonaan itse. Olen kuitenkin halunnut vastata sekä Lohjan kaupungin että Elsa-hankkeen yhteistyötahojen hiukan toisistaan poikkeaviin käytännön tarpeisiin – osin tästäkin johtuu työn rakenteellisesti korostuva jako yleisempään ja yksin Lohjaa koskevaan osioon. Työn lukijakunnan koostuessa useiden eri alojen ihmisistä olen myös katsonut selostusta laatiessani parhaaksi selittää arkkitehtuuriin ja kaavoituskäytäntöön liittyviä asioita ja toisaalta esteettömyyskäsitteen taustoja ja aiheeseen liittyvää termistöä hiukan tarkemmin kuin yksin arkkitehtuurin tai esteettömyyden asiantuntijoille olisi ollut tarpeen.

Vakaana pyrkimyksenäni on teorian yhdistäminen käytäntöön. On mielestäni tärkeää, ettei pohdiskelu jää vain tavoitteiden asettamiseksi, vaan suunnittelijoiden mittavan työn helpottamiseksi pystyttäisiin osoittamaan ja havainnollistamaan konkreettisia keinoja, joilla tavoitteisiin päästään. Tässä mielessä työn kaksi osaa on tarkoitettu täydentämään toisiaan, vaikka yhteen tutustuminen ei välttämättä vaadi perehtymistä toiseen.

Lopulta työn kaksi napaa ovat vain eri puolia samasta asiasta. Työn ainoana todellisena aiheena on käsitellä itselleni niin arkkitehtuurissa kuin muussakin elämässä tärkeintä: yrittän parhaani mukaan löytää keinoja kanssaihminen ja yhteiskunnan hyvinvoinnin edistämiseksi. Avainsana on ”mahdollisuus”. Suunnitelmassa hahmottelemani itsenäisen ja laadukkaan elämän mahdollisuuksia tarjoava Lohja voisi olla myös mahdollinen Lohja, siis yksi kaupungille mahdollisista tulevaisuuksista.

Tämän päivän valinnoistamme riippuu, millainen asuinympäristö on huomenna.

Elsa

Elsa on liikenne- ja viestintäministeriön tutkimus- ja kehittämisohjelma, jonka tavoitteena on edistää esteettömän liikennejärjestelmän syntyä. Ohjelma perustuu ministeriön esteettömyysstrategiaan, jonka lähtökohtana puolestaan ovat olleet sosiaalisen tasa-arvon edistäminen ja väestön ikääntymiseen varautuminen - panostusten esteettömään ympäristöön arvioidaan jo nyt koskettavan suoraan 35-40% väestöstä, tulevaisuudessa vieläkin suurempaa väestönosaa. Strategian konkreettisena tavoitteena on tehdä liikennejärjestelmästä sellainen, että myös lapset, iäkkäät ja ns. toimintarajoitteiset² henkilöt suoriutuvat turvallisesti ja itsenäisesti päivittäisestä liikkumisestaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi Elsa-ohjelmassa ovat mukana ympäristöministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Suomen Kuntaliitto, väylälaitokset sekä useita järjestöjä. Ohjelmaan liittyy hyvinkin erilaisia ja eri aloja koskevia hankkeita aina valaistuksen ja talvihuollettavuuden tutkimisesta Esteetön kunta -verkoston perustamiseen ja tuotemuotoilusta esteettömien bussi- ja kevyenliikenteen reittien luomiseen.

Elsa-opinnäytetöitä on neljä: omani, ikäihmisten autoilua käsittelevä aluetieteen ja matkakeskusinformaation välittämistä käsittelevä puheviestinnän pro gradu sekä kuljetuspalvelupäätöksiä tutkiva sosiaalialan väitöskirja. Töitä ei ohjelman puitteissa varsinaisesti ohjattu, mutta tekijöille tarjottiin kattavan taustamateriaalin ja asiantuntijaverkoston yhteystietojen lisäksi kaksi tutoriaaleiksi kutsuttua tapaamista sekä internetpohjainen oppimisolusta aktiiviseen tiedonsiirtoon. Opinnäyteryhmän koollekutsumisesta ja koordinoinnista vastasivat Suomen Design for all -verkoston koordinaattori Marjo Kivi sekä projekti-päällikkö Päivi Tahkokallio Sosiaali- ja terveysalan tutkimus- ja kehittämisskeskuksesta Stakesista.

² Strategiatekstissä toimintarajoitteisista käytetään pidempää termiä ”liikkumis- ja toimimiseesteiset”, jollaisiksi määritellään ”henkilöt, joiden kyky liikkua, toimia tai kommunikoida itsenäisesti on sairauden, vamman, ikääntymisen tai muun syyn johdosta heikentynyt väliaikaisesti tai pysyvästi”, LVM 2003 s.15.

0. PIENI JOHDATUS ESTEETTÖMYYTEEN

Ikääntyvä väestö

Suomalaisten odotettavissa olevan eliniän jatkuvasti pidetessä ja syntyvyyden pysyessä alhaisena maamme väestön keski-ikä nousee nopeaan tahtiin. Suuret ikäluokat ovat jäämässä eläkkeelle samaan aikaan kun eläkettä maksavan työikäisen väestön määrä vuosi vuodelta laskee. Tätä *vanhushuoltosuhdetta* kuvaavat ennusteet osoittavat ongelman: kun vielä 1950-luvulla sataa työikäisiksi laskettavaa 15-64-vuotiasta kohden oli kymmenen yli 65-vuotiasta, on suhdeluku nyt 24 ja nousee ennusteiden mukaan yhä kiihtyvään tahtiin. Vuonna 2030 arvioidaan 65 vuotta täyttäneitä (nykyoletuksen mukaan eläkkeellä olevia) henkilöitä olevan maassamme peräti 1,4 miljoonaa³, yli 400 000 enemmän kuin nyt. Vanhushuoltosuhdetta kuvaavana lukuna tämä tarkoittaisi 45 eläkeläistä jokaista sataa työikäistä kohden.⁴

Mikäli liikkumisrajoitteisten osuus eri ikäryhmissä säilyy ennallaan, arvioidaan pelkästään yli 54-vuotiaiden liikkumisrajoitteisten henkilöiden osuuden tulevan 25 vuoden aikana kasvavan noin 70%.⁵ Näitä lukuja laskettaessa ei vielä ole huomioitu työkyvyttömyyseläkeläisiä, kehitysvammaisia, alle 54-vuotiaita liikuntarajoitteisia tai liikkumisrajoitteiden sijaan psyykkis-sosiaalisista, kulttuurillisista tai muista vaikeammin havaittavista elämää ja ympäristön käyttöä rajoittavista esteistä kärsiviä ihmisiä, joita heitäkin löytyy kaikista ikäluokista. Ajoittaista apua elämäänsä ja askareisiinsa tarvitsevat myös täysin terveet ja hyväkuntoiset.

Esteettömyys koskettaa siis suoraan tai välillisesti huomattavaa osaa maamme väestöstä. Vaikka aihe periaatteessa on tunnettu vuosikymmeniä, vasta nyt, mainittujen väestörakenteellisten muutosten paineessa, on esteettömyys alettu nähdä yhtenä kuntien suurimmista haasteista ja tärkeimmistä yhteiskunnan kehitystarpeista. Termi mainitaan useiden kuntien strategioissa, tulevaisuuden visioissa ja valtioneuvoston käynnistämässä ja tukemissa hankkeissa. Esteettömyys on äärimmäisen ajankohtainen asia – myös poliittisesti.

Kun esteettömyys alkaa rakennussuunnittelussa vähintäänkin vanhusten- ja palvelutalojen sekä julkisten rakennusten osalla olla jo arkipäivää, on yleinen huomio kääntymässä

³ Martelin ym. (2004)

⁴ Miettinen & Rätty (2005)

⁵ Martelin ym. (2004)

yhä enenevässä määrin ympäröivien kaupunkitilojen⁶, yhteyksien ja teknisten palvelujen laatuun ja saavutettavuuteen. Ympäristön puutteista aiheutuvien ongelmien ratkaisemisen palveluita lisäämällä on havaittu tulevan kestävämmän kalliiksi sekä kunnille että palveluiden tarvisijoille itselleen. Paineet ympäristön kehittämiseksi esteettömään suuntaan ovat siis jo yksin taloudelliselta pohjalta valtavat, ja lisäpontta muutostuuliin antava lukuisat eettiset, tasa-arvoa lisäävät ja sosiaaliset positiiviset vaikutukset, joita ympäristön esteettömyydellä arvioidaan olevan.

Ensimmäiset esteettömän ympäristön käytännön sovellukset on kehitetty ja suunnitteluohjeistot laadittu, mutta esteettömyyden korostamiseen jo kaavoitustasolla ei toistaiseksi ole olemassa työkaluja, merkintöjä tai yleensä muitakaan vakiintuneita tapoja. Suomalaiset eivät ole ongelman kanssa yksin, asiaa pohditaan parhaillaan aktiivisesti ainakin naapurimaassamme Ruotsissa.⁷

Esteettömyys käsitteenä

Esteettömyys on suomenkielinen termi periaatteelle, jonka mukaan rakennettu ympäristö ja infrastruktuuri, laitteet, ohjelmistot ja palvelut ovat mahdollisimman saavutettavat toimintarajoitteisen henkilön näkökulmasta. Alunperin esteettömyydellä tarkoitettiin lähinnä asumisen eli asunnossa liikkumisen ja toimimisen rajoitteiden poistamista, mutta käsite on viime aikoina laajentunut asumisen esteettömyydestä siten, että se nykyisellään kattaa myös palvelujen, viestinnän ja ihmisten välisen vuorovaikutuksen esteettömyyden - esimerkiksi esteettömät www-sivut ja julkisen liikenteen matalalattiabussit. Englanninkieliset termit *design for all* ja *inclusive design* selventävät osaltaan mistä on kyse: ympäristön muotoilusta, suunnittelusta ja palvelujen laatisesta kaikille tai ainakin mahdollisimman monille soveltuviksi.

Esteettömyyden ohella puhutaan *saavutettavuudesta*. Jotkut näkevät saavutettavuuden esteettömyyden eräänlaisena kääntöpuolena, toiset pitävät käsitteitä puhtaasti synonyymeinä. Saavutettavuus on monen eri osa-alueen summa; saavutettavuus voi olla asenteellista, fyysistä, tiedollista, taloudellista, sosiaalista tai kulttuurista saavutettavuutta, tiedottamiseen tai päätöksentekoon liittyvää sekä saavutettavuutta eri aistien avulla. Sosi-

⁶ Tarkastelussa kaupunkitilalla tarkoitetaan varsinaisen ydinkaupungin lisäksi yleensäkin rakennettua ympäristöä, jota suurin osa kaava-alueista on. Käytetyistä termistä huolimatta useimmat seikat koskevat yhtiöillä vähemmän urbaania ympäristöä.

⁷ Suomen DFA-verkoston sähköpostitiedote 9/05 (Päivi Tahkokallio 19.9.2005); Göteborgissa järjestettävän Design for all/Universell utformning i lokal samhällsplanering –kurssin esittely.

aalinen ja psyykkinen saavutettavuus ovat tavallisesti edellytyksiä fyysiselle saavutettavuudelle.⁸

Kaupunkiympäristössä *asenteellinen saavutettavuus* ilmenee siinä, miten hyvin ihmisten erilaisuus otetaan huomioon ympäristöön liittyvissä suunnitteluratkaisuissa ja arkipäiväisessä toiminnassa. Asenteellinen saavutettavuus on sidoksissa yhteisön tai yhteiskunnan kulttuuriin eli arvoihin, normeihin ja totuttuihin toimintatapoihin. *Fyysinen saavutettavuus* on konkreettista esteiden poistamista ja luokse pääsemistä. Se tarkoittaa esimerkiksi portaattomia kulkuväyliä ja tarpeeksi tilavia hissejä. *Tiedollista saavutettavuutta* ovat kaikki ymmärtämistä helpottavat tekijät, esimerkiksi selkeät opastaulut ja rakennettavan ympäristön tietoinen muokkaaminen loogiseksi ja johdattelevaksi. *Sosiaalinen saavutettavuus* näkyy toiminnan sisällöissä tarkoittaen, että toiminta (esitykset, tapahtumat...) suunnitellaan huomioiden kohderyhmän heterogeenisyys, esimerkiksi vammaisuus tai suomalaisenkin yhteiskunnan lisääntyvä monikulttuurisuus. *Päätöksenteon saavutettavuus* tarkoittaa päätöksentekoprosessien läpinäkyvyyttä ja avoimuutta. Maankäyttö- ja rakennuslain kaavahankkeilta edellyttämä osallisten kuuleminen, joka oikein toteutuessaan takaa kaikille yhtäläisen mahdollisuuden osallistua itseään ja ympäristöään koskevaan päätöksentekoon, on osa päätöksenteon saavutettavuutta.⁹

Esteettömyyden käsite on suoraan sidoksissa *tasa-arvon* ja *yhdenvertaisuuden* käsitteisiin ja periaatteisiin. Esimerkiksi Jyväskylän yliopiston esteettömyysraportissa¹⁰ selitetään esteettömyys (paitsi termin *accessibility* suomennoksena) tavoitteena luoda ympäristöjä ja käytäntöjä, jotka ovat ”käytävissä yhdenvertaisesti henkilön taustasta tai toimintakyvystä riippumatta”. Tätä tasa-arvoistavan esteettömyyden tulkintaa tukee suomen perustuslaki, jonka 6 §:n mukaan ”ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella”.

Stakesin palvelusanastossa esteettömyys määritellään periaatteellisten tavoitteiden kautta: ”*esteettömyysperiaate* on periaate, jonka mukaan rakennetun ympäristön, tuotteiden ja palvelujen tulee tukea toimintarajoitteisen henkilön itsenäistä suoriutumista. Esteettömyysperiaate tarkoittaa sitä, että pyritään selviytymiseen ilman apuvälineitä.” Jälkimmäinen lause on kuitenkin harhaanjohtava. Esteettömyyden turvaamiseksi pyritään

⁸ Nordlund (2005).

⁹ Em. saavutettavuuden alalajeja kuvataan laajemmin (etenkin kulttuuritapahtumien ja –rakennusten suunnittelun näkökulmasta) Opetusministeriön julkaisussa Taide tarjolle, kulttuuri kaikille (Opetusministeriön julkaisu 2004:29)

¹⁰ Esteettömyys on laatua, Esteetön yliopisto –hankkeen väliraportti 10.3.2005 ja toimintasuunnitelma 2004-2006, Jyväskylän yliopisto, internetissä julkaistu word-dokumentti

vimmatusti kehittämään ja tarjoamaan apuvälineitä. Selviytyminen itse käytettävien ja tarvittaessa käsillä olevien apuvälineiden avulla on sekin ehdottomasti ”itsenäistä suoriutumista”, ja vammaisille, vanhuksille tai muille erityisryhmille tarkoitetut apuvälineet tätä suoriutumista avittavia työkaluja siinä missä tavallisemminkin työkalut. Eihän kukaan pysty tekemään polttopuitakaan ilman sahaa ja kirvestä, ilman niitä ihminen on siis halojenhankintatehtävässä suoriutumiseen nähden toimintarajoitteinen! Esteistä puhuessa onkin huomattava, että toimintarajoitteisuus on aina suhteessa johonkin toimintaan (toimintatarpeisiin) ja ympäristöön.

Esteettömyys tässä työssä käsitetyssä merkityksessään tähtää pohjimmiltaan yhteiskunnan henkistä hyvinvointia rajoittavien esteiden poistoon. Tällaisia esteitä eivät ole esimerkiksi liikennettä ruuhkauttava risteys tai keskustan parkkipaikkojen vähyys, vaikka ne kiistatta ovatkin autoilun ja autolla jonkin paikan saavuttamisen esteitä, jollekin yksittäiselle ihmiselle varmasti myös henkilökohtaista henkistä hyvinvointia rajoittava tekijä ja fyysisesti verempainetta nostattava harmi. Esteettömyyteen tavoitteena ei siis sisälly liikenteen sujuvuutta tai terveen keskivertoihmisen mukavuutta, vaan vain ja ainoastaan tasa-arvoiseksi katsottavaa arkipäivän elämää rajoittavien tekijöiden poisto.

Esteitä ja ”toimintarajoitteisia” ihmisiä on yllättävän monenlaisia. Kaikki toimintarajoitteiset eivät ole vammaisia eivätkä kaikki esteet fyysisen liikkumisen esteitä. Periaatteessa esteettömyydestä voidaan puhua niin fyysisen, psyykkisen, sosiaalisen ja taloudellisenkin ulottuvuuden kannalta.¹¹ Kuitenkin rakennetun ympäristön esteettömyydestä puhuttaessa niin lainsäädäntö kuin enimmäkseen toistaiseksi tehdyt toimetkin keskittyvät nimenomaan liikkumisen esteettömyyteen. Vaikka ELSA -hankekin on käynnistetty tutkimaan ja poistamaan nimenomaan liikkumisen ja viestinnän esteitä, pyrin omassa työssäni nostamaan esiin vähemmälle huomiolle jääneitä toiminnan (kaupunkiympäristön käytön) esteitä kuten pelko, suojelun nimissä kieltäminen, kulttuuri tai -surullista kyllä - yksinkertaisesti ympäristön tarjoamien toimintamahdollisuuksien ja -tilojen puute.

¹¹ Tämä on mm. Stakesin käyttämä jaottelu. Stakesin palveluketjusanastossa esteettömyyden alalajeja selitetään seuraavasti: **Fyysisellä esteettömyydellä** tarkoitetaan muun muassa ympäristön, infrastruktuurin sekä käytössä olevien laitteiden, ohjelmistojen ja palvelujen hyvää saavutettavuutta. **Psyykkisellä esteettömyydellä** tarkoitetaan käyttäjän itsenäiseen suoriutumiseen riittävää henkistä kykyä. **Sosiaalisella esteettömyydellä** tarkoitetaan eri sosiaaliryhmiin kuuluvien henkilöiden yhtäläisiä mahdollisuuksia toimia yhteiskunnassa. **Taloudellisella esteettömyydellä** tarkoitetaan henkilön riittäviä mahdollisuuksia toimia yhteiskunnassa hänen omasta taloudellisesta tilanteestaan riippumatta. Vrt. edellä esitetyt ”saavutettavuuden alalajit”.

Taulukko 1: ESTEITÄ JA ESTEISIÄ

	tasoerot	pinnan epätasaisuus	tukien puute	liukkaus	ovien raskaus	tilan puute	muu ergonomia	opasteiden koko tms. laatu	värikontrastit	pölyt ja heijut	turvattomuus, pelko	muut ihmiset, ihmisryhmät	melu, häly	esteet kulkureitillä	auttajan tai tulkitsijan puute	maksullisuus
Liikuntarajoitteiset & voimattomat	X	X	X	X	X	X	X							X	X	
rattaita tai taakkoja kuljettavat	X			X	X	X					X			X	X	
Näkövammaiset	X	X	X	X				X			X			X		
Kuulovammaiset									X		X		X			
Kieli- tai puhetaidottomat											X		X		X	
Lyhytkasvuiset							X									
Vanhukset	X	X	X	X	X	X	X	X			X		X	X	X	
Lapset					X		X				X					
Allergiset										X		X				
Kehitysvammaiset (ei liikunta-, näkö- tai kuulov.)							X	X			X					
Foobikot yms.						X				X	X	X	X			
Pimeään ja väkivallan pelkääjät											X	X			X	
Kulttuurin estämät						X						X				
Varattomat																X
Sosiaalisesti estyneet											X	X				

Diplomityössäni käsitän *esteettömän* siis lähinnä *mahdollisen* synonyymiksi. Näkemykseni mukaan esteetön kaupunkitila on ympäristöä, joka monipuolisuudessaan tarjoaa liikumisen ja olemisen mahdollisuuksia kaikille ikään, elämäntilanteeseen, sukupuoleen, rotuun, kulttuuriin, uskontoon, varallisuuteen, vammaan tai sairauteen katsomatta. Esteetön ei tarkoita, että KAIKKIEN paikkojen kaupungissa pitäisi olla yhtäläillä kaikille tarkoitettuja - eihän kaupungista ole tarkoitus tehdä yksipuolista eikä persoonatonta. Kaikkia ihmisiä ei voi pakottaa haluamaan samoja asioita eikä kaikkia pitäisi pakottaa myöskään liikkumaan samoja reittejä tai edes samoissa paikoissa. Ympäristössä, joka ei tarjoa edellytyksiä eikä vaihtoehtoja, ihminen voi henkisesti pahoin. Kääntäen uskon, että parantamalla ympäristön laatua, mm. esteettömyyttä, voidaan parantaa ihmisten elämän laatua ja edistää henkistä hyvinvointia. Siksi nykyisessä kaupungissa estyneiksi itsensä tunteville ryhmille pitää mielestäni tarjota mahdollisuus riittävän tasa-arvoiseksi koettavaan elämään kaupunkiympäristössä aina, kun tästä ei ole muille kaupungin ”käyttäjille” kohtuutonta¹² haittaa.

Onnistuessaan esteettömyyden saavuttaminen tarkoittaa mahdollisuuksien, ei standardien luomista.

Ympäristön esteettömyyttä koskevat lait ja asetukset

Suomen perustuslaki edellyttää kansalaisten asettamista tasa-arvoiseen asemaan, mutta ei sananmukaisesti viittaa esteettömyyteen.

Maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL) alueiden käytön suunnittelun tavoitteeksi asetetaan turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luominen.¹³ Käytännössä tämä tarkoittaa esteettömyyden vaatimusta kaikessa suunnittelussa. Ympäristön ja rakennusten esteettömyyttä koskevat tarkemmin lain 54§ ”Asemakaavan sisältövaatimukset” ja 117§ ”Rakentamiselle asetettavat vaatimukset”.

Myös ympäristön hoidolle asetetaan vaatimuksia. Erityisesti kevyen liikenteen väylillä edellytetään liikkumisesteettömyyttä ja turvallisuutta. Lakia voitaneen tulkita siten, että kaiken esteettömäksi osoitetun ympäristön säilymisestä esteettömänä on periaatteessa huolehdittava. Vaatimuksen laillisuus edellyttäisi kuitenkin todennäköisesti esteettömyyden korostamista maininnoin ja merkinnöin rakennuslupavaiheen suunnitelmissa.

¹² ”Riittävän” ja ”kohtuullisen” määrittely vaatii tapauskohtaista arvokeskustelua. Arkielämässä ja kaupunkitilan kyseessä ollessa sitä kutsutaan (kunnallis)politiikaksi.

¹³ MRL 5§ ”Alueiden käytön suunnittelun tavoitteet”, 1. momentti

”Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltavariittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.”

MRL 54§ ”Asemakaavan sisältövaatimukset”,
2. momentti

”Rakennuksen tulee olla tarkoitustaan vastaava, korjattavissa, huollettavissa ja muunneltavissa sekä, sen mukaan kuin rakennuksen käyttö edellyttää, soveltua myös sellaisten henkilöiden käyttöön, joiden kyky liikkua tai toimia on rajoittunut.”

MRL 117§ ”Rakentamiselle asetettavat vaatimukset”,
3. momentti

”Rakennettu ympäristö on pidettävä rakennusluvan mukaisessa käytössä ja siistissä kunnossa.

[...] Kevyen liikenteen väylät tulee säilyttää liikkumiselle esteettöminä ja turvallisina.”

MRL 167§ ”Ympäristönhoito”, 1. ja 2. momentti



"Hallinto- ja palvelurakennuksen sekä muussa rakennuksessa olevan sellaisen liike- ja palvelutilan, johon tasa-arvon näkökulmasta kaikilla on oltava mahdollisuus päästä, sekä näiden rakennuspaikan tulee soveltua myös niiden henkilöiden käyttöön, joiden kyky liikkua tai muutoin toimia on rajoittunut.

Asuinrakennuksen ja asumiseen liittyvien tilojen tulee rakennuksen suunniteltu käyttäjämäärä ja kerros-luku sekä muut olosuhteet huomioon ottaen täyttää liikkumiseesteettömälle rakentamiselle asetetut vaatimukset.

Työtiloja sisältävän rakennuksen suunnittelussa ja rakentamisessa tulee työn luonne huomioon ottaen huolehtia siitä, että myös 1 momentissa tarkoitetuilla henkilöillä on tasa-arvon näkökulmasta riittävät mahdollisuudet työntekoon.

Liikkumiseesteettömästä rakentamisesta annetaan tarkempia säännöksiä Suomen rakentamismääräyskokoelmassa."

MRA 53 § "Liikkumiseesteetön rakentaminen"

Maankäyttö- ja rakennuslakia täydentää Maankäyttö- ja rakennusasetus (MRA), jonka rakennusten teknisiä vaatimuksia, tilallisia järjestelyjä, työ- ja kokoontumistiloja, korkeutta, liikkumiseesteetöntä rakentamista, rakentamisen ekologisia näkökohtia, jätehuollon järjestämistä ja etäisyyksiä käsittelevien 50 – 58 § voidaan katsoa liittyvän joko suoraan tai välillisesti esteettömyyteen. Liikkumiseesteetöntä rakentamista käsittelee asetuksen 53 §.

Se, milloin rakennuksen (ja tontin!) käyttö edellyttää esteettömyyttä, tulee rakennusasetuksessa kattavasti selitettyä. Tontin ulkopuolisen rakennetun ympäristön esteettömyyteen (MRL 167§:ssä mainittua kevyen liikenteen väylien hoitoa lukuun ottamatta) ei lainsäädäntö itsessään ota kantaa. MRL jättää asetuksen lisämääräyksistä huolimatta myös vaaditun "terveellisen, turvallisen ja viihtyisän elinympäristön" varsin vapaasti tulkittavaksi. Lain 54 §:n selityksissä asiaa käsitellään kuitenkin vielä seuraavasti:

"...Turvallisuudella tarkoitetaan myös rakennusten teknistä turvallisuutta ja käytettävien materiaalien kestävyyttä ja käyttöturvallisuutta. Tällöin tulee tavoitella MRA 53 §:n mukaisesti liikkumiseesteetöntä rakentamista niin, että elinympäristö on turvallinen ja käyttökelpoinen myös sellaisille henkilöille, joiden kyky liikkua tai toimia on rajoitettu (MRL 117 § ja MRA 50-58 §).

Liikkumis- ja toimimiseesteettömyys ja rakennusten esteetön saavutettavuus on otettava huomioon jo asemakaavavaiheessa. Vammasta, ikääntymisestä, sairaudesta tai tilapäisistä esteistä johtuva esteellisyys ei rajoitu rakennuksen sisälle vaan itse asiassa haitat ja vaarat moninkertaistuvat liikuttaessa ulkotiloissa tai muissa yleisissä tiloissa. Suunniteltavien ympäristöjen tulee olla esteettömiä, hyvin hahmotettavia ja havaittavia. Esim. näkövammaisen turvallinen liikkuminen edellyttää kulkuväylältä ja toimintaympäristöltä erityisesti esteettömyyttä törmäämisvaaran välttämiseksi myös korkeussuunnassa, tilojen hahmotettavuutta sekä opasteiden havaittavuutta ja luettavuutta. Akustiikan tulee olla hyvä, jotta näkövammaisen voi tehokkaasti korvata puuttuvan näkökyvyn kuulon avulla."

Jääskeläinen & Syrjänen (2003), s. 268

Muut ympäristön esteettömyyttä koskevat määräykset

Lakien ja asetusten lisäksi aiheeseen liittyviä määräyksiä annetaan Suomen rakentamismääräyskokoelman (SRMk) osissa A2, F1 ja G1. Määräykset painottuvat liikkumisen esteettömyyteen, muita esteellisyyden muotoja ei juurikaan huomioida.

Hallinto- ja palvelurakennusten sekä liike-, palvelu- tai ”työn luonne huomioon ottaen” työpaikkoja sisältävien rakennusten liikkumisesteetöntä rakentamista koskevan rakentamismääräyskokoelman osan F1 mukaan em. rakennuksiin liittyvistä autopaikoista osan tulee soveltua pyörätuolin käyttäjille ja näiltä paikoilta on oltava pyörätuolin tai pyörällisen kävelytelineen käyttäjälle soveltuva kulkuyhteys rakennukseen. Samoin rakennusten pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaisten tilojen ja sisäisten kulkuyhteyksien tulee ”soveltua liikkumis- ja toimintaesteisten käyttöön”.

Edellisen määritelmän mukaisissa rakennuksissa tulee pyörätuolilla tai pyörällisen kävelytelineen avulla liikkuville olla ”tarpeelliseksi katsottu määrä sekä itsenäisesti toimiville että avustettaville liikkumisesteisille mitoitettuja ja varustettu wc- ja pesutiloja.” F1 antaa ymmärtää, että myös hotellien ja muiden majoitusrakennusten sekä hoitolaitosten majoitustilojen kyseessä ollessa osan tiloista tulee soveltua liikkumisesteisille. Esteellisille varattavien tilojen määrä jätetään kuitenkin avoimeksi.¹⁴ Uimahalleissa, kuntoutuslaitoksissa ja vastaavissa liikuntaesteisille tulee järjestää pääsy uima-altaaseen ja saunaosaston tiloihin.

Osa G1 koskee ”asuinrakennuksia sekä näiden tonttia ja rakennuspaikkaa” ja sisältää niin ikään esteettömyyttäkin käsitteleviä määräyksiä. G1:n mukaan kulkuyhteyden tontin rajalta, liikuntaesteiselle varatulta autopaikalta, leikkipaikalta ja tontin oleskeluun varatuilta alueilta rakennukseen tulee olla esteetön kerrostaloissa aina ja pientaloissa, mikäli se maaston muodot huomioon ottaen on mahdollista.

Kerrostalo, jossa käynti asuinhuoneistoon tapahtuu kolmannelta tai sitä ylemmästä kerroksesta, tulee varustaa hissillä. Asunnoissa, joihin pääsy edellyttää hissiä, on käymälä- ja pesutilan oltava varustettavissa pyörätuolin tai pyörällisen kävelytelineen käyttäjälle.¹⁵

¹⁴ F1 3.4.1 Määräys: ”Hotellirakennuksissa ja muissa vastaavissa majoitusrakennuksissa sekä rakennuksissa, joissa on hoito- ja huoltopalveluiden ohella myös majoitustiloja, tulee *tarpeen mukaan* olla pyörätuolin ja pyörällisen kävelytelineen sekä avustavan henkilön tilantarpeen mukaan mitoitettuja majoitustiloja.” (Kursivointi oma, ei määräyksen tekstissä)

¹⁵ Kirjaimellisesti määräyksiä tulkiten tämä tarkoittaa, että kerrostalojen ensimmäisessä kerroksessa sijaitsevien asuntojen EI tarvitse soveltua liikuntaesteisille eikä asunnoissa muiden kuin em. tilojen osalla tarvitse ottaa esteettömyyttä huomioon. Tämä tuskin on ollut määräysten laatijan ajatuksena!



Asuntojen yhteisten tilojen tulee olla esteettömiä, mikäli niiden käyttötarkoitus on liikkumisesteiselle soveltuva.

F1:n ja G1:n lisäksi esteettömyysaihe mainitaan kokoelman osassa A2, jossa määrätään, että rakennusvalvonnan on tarvittaessa vaadittava lisäselvityksiä, mm. liikkumis- ja toimintaesteettömyys selvitys kulkureittien ja tasoerojen järjestelyistä, jotta rakennus lupaa myönnettäessä voidaan varmistua siitä, että lakien, asetusten ja määräysten vaatimukset tulevat rakennushankkeessa täytettyä.

Valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet

Valtioneuvosto on hyväksynyt maankäyttö- ja rakennuslain yleisten tavoitteiden ja laissa määriteltyjen alueidenkäytön suunnittelun tavoitteiden tukemiseksi ja edistämiseksi kaavoitusta ohjaavat valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet. Asetetuissa tavoitteissa mm. korostetaan elinympäristöjen toimivuuden ja taloudellisuuden tärkeyttä ja vaaditaan niiden laadun parantamista taajamia eheyttäessä. Vaikka esteettömyyttä sanana ei mainita, voidaan lauseen ”Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa” katsoa korostavan myös esteettömyysteeman tärkeyttä kaavoituksessa huomioitavien seikkojen joukossa.

Mikäli esteettömyys halutaan jatkossa nostaa nykyistä näyttävämmiin yleiseksi ympäristön suunnittelun tavoitteeksi, olisi tavoite syytä kirjata yksiselitteisesti myös valtakunnallisiin alueidenkäytön tavoitteisiin.

Ympäristön esteettömyyttä koskevat selvitykset ja ohjeet

Liikkumisesteettömien rakennusten ja liikuntapaikkojen rakentamisesta on laadittu lukuisia selvityksiä ja ohjeita. Kaupunkitilan ja muun ympäristön esteettömyyttäkin koskevia strategioita, ohjelmia, suosituksia, selvityksiä, oppaita, kartoituksia sekä kartoitus- ja käyttäjäohjeita on tehty useita.¹⁶ Esteettömyyden huomioiminen rakentamisen lisäksi kaavoituksessa asetetaan yhdeksi tärkeimmistä kansalaisten tasa-arvoisuuteen ja yhdenvertaisuuteen tähtäävistä kehitystavoitteista mm. sosiaali- ja terveysministeriön yhdessä

¹⁶ Tämän selostuksen lähdeluetteloa laajempi kokoelma aiheeseen liittyvää kirjallisuutta, ajankohtaisia tutkimusesittelyitä ja -raportteja sekä internetsivustoille ohjaavia linkkejä on löydettävissä Elsa-hankkeen ”tietopankista”, www.elsa.fi/tietopankki/tietopankki.htm

Suomen kuntaliiton kanssa laatimassa vammaisten ihmisten asumispalveluiden laatusuosituksessa.¹⁷

Ympäristön ja ulkotilojen suunnittelun parissa työskentelevän arkkitehdin työn kannalta merkittävimpiä selvityksiä ja ohjeita ovat erilaiset esteettömyyskartoitukset ja näiden pohjalta laaditut suunnittelu- ja toteutusohjeet, etenkin SuRaKu -projektiin¹⁸ liittyen vuonna 2004 kehitetyt ja julkaistut esteettömyyskriteerit ja esteettömien julkisten ulkoalueiden suunnitteluun, rakentamiseen ja kunnossapitoon ohjaavat ns. SURAKU -ohjekortit¹⁹.

Mitä ja miksi tästä eteenpäin

Ohjeita luiskien kaltevuudesta, käsijohteista, esteettömien suojateiden järjestelyistä ja reunakivien viistoamisesta on olemassa. Ulkotilojakin koskien tiedetään siis jo jotenkuten, miten esteetöntä ympäristöä käytännössä voidaan toteuttaa, kun ensin on tapauskohtaisesti määritelty mihin ja milloin sitä tarvitaan. Sitä, missä vaiheessa esteettömyys pitäisi kaupunkisuunnittelussa ottaa huomioon tai millä keinoin teemaa voitaisiin lähestyä kaavoituksen eri vaiheissa, ei näytä tätä ennen kukaan tarkemmin pohtineen.

Esteettömän ympäristön toteutus on siis luontevasti aloitettu käyttäjää lähimmiltä tasoilta, tuotteiden muotoilusta ja esteettömän lähiympäristön kulkumahdollisuuksien luomisesta. Esteettömyysteema olisi kuitenkin mahdollista ottaa huomioon jo ympäristön suunnittelun karkeimmassa vaiheessa, maakuntakaavassa. Itse asiassa, mitä myöhäisempään suunnittelun vaiheeseen esteettömyyden huomiointi jää, sitä vaikeammaksi esteettömän ympäristön kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti laadukas toteuttaminen muodostuu. Esteettömän ympäristön toteutumismahdollisuuksien kannalta oleelliset asiat (etäisyydet, maastollinen ja liikenteellinen saavutettavuus, toimintojen suhde toisiinsa, paikkojen arvotukseen vaikuttavat toimenpiteet sekä eri liikennemuotoihin kohdistuvat toimet) olisikin otettava huomioon nimenomaan kaavoituksen alkuvaiheissa; rakennussuunnittelussa näihin seikkoihin on enää mahdotonta tai ainakin hyvin hankala puuttua.

¹⁷ STM 2003

¹⁸ SuRaKu – Esteettömien julkisten alueiden suunnittelu, rakentamisen ja kunnossapidon ohjeistaminen katu-, viher- ja piha-alueilla. Linkittynyt ja monipolvinen projekti, joka liittyy niin valtakunnalliseen ELSA -ohjelmaan, Helsingin kaupungin omaan Helsinki kaikille -projektiin kuin Helsingin kaupungin ja TKK:n yhteiseen Innovatiivinen kaupunki -hankkeeseenkin. SuRaKU (näkee kirjoitettavan myös Suraku- ja SURAKU -muodoissa) hankkeen johtoryhmän muodostavat STM, LVM, YM, TKK/Sotera, Invalidiliitto, Näkövammaisten keskusliitto ja Vanhustyön keskusliitto; osaprojekteista vastaavat useat eri tahot. Monimutkaisesta taustasta huolimatta hankkeen nimi tulee yksinkertaisesti sanoista **s**uunnittelu, **r**akentaminen ja **k**unnossapito.

¹⁹ Ohjekortit on julkaistu pdf-muodossa Helsingin kaupungin rakennusviraston www-sivulla www.hel.fi/helsinkikaikille/ohjekortit.html



Sen lisäksi, että osoitetaan *mihin asioihin* kaavoituksessa pitäisi ympäristön esteettömyyden mahdollistamiseksi ja varmistamiseksi kiinnittää huomiota, pitäisi niin kaavoittajia, suunnittelijoita, alan opiskelijoita, rakennuttajia, päättäjiä kuin osallistuvia kansalaisiakin varten pystyä osoittamaan myös *mitä* tämä ”huomioon ottaminen” käytännön suunnitelmissa ja tosielämässä tarkoittaa. Selkeästi annettavien ohjeiden (esim. suositukset) lisäksi tulisi tarjota ainakin luonnosmaisia, mieluiten mahdollisimman monipuolisia ja arkkitehtonisesti laadukkaita esimerkkejä esteettömyyden kannalta onnistuneista suunnitteluratkaisuista ja toteutuksista. Ilman konkreettisia toimenpide-ehdotuksia esteettömyys on vain helisevä sana monien muiden kauniiden termien joukossa.

Osin esteettömän ympäristön tavoitteessa on kyse myös elämäntapojen muutoksen hyväksymisestä. Esteettömien ratkaisujen ja sopivan tilan puuttuessa esimerkiksi lapsiperheet sidotaan hiekkalaatikkoympäristöön, vaikka median välittämän kuvan perusteella kaupunkien nuoret isät ja äidit mieluummin tapaisivat vertaisiaan keskustan trendikahviloissa. Pitääkö tuoreiden vanhempien luopua totutusta elinympäristöstä ja elämäntavasta myös niiltä osin, joilta lapsen etu ei muutosta vaadi? Entä vammautuessa tai vanhetessa, mikä osa elämän muutoksista silloin on toimintarajoitteiden, mikä lopulta enemmän ympäristön puutteiden tulosta?

Esteettömyydellä tähdätään yksilön mahdollisimman hyvän ja pitkään kestävänsä itsenäisen suoriutumisen mahdollistamiseen. Esteiden poistamisen tavoitteella on siten kääntöpuolensa: maailmaa on varottava tekemästä liian helpoksi. Niin ruumiillisen kuin henkisenkin toimintakyvyn ylläpitämiseksi yksilön on tärkeää kohdata arkisessa elämässään jonkinasteisia esteitä, haasteita. Toimintakyvyn tavoitetta ajatellen on oleellisempaa, että ympäristö kannustaa vaikkapa vanhusta ponnistelemaan hitaan, rollaattorin kanssa kuljettavan matkan torille, kuin tarjota samalle matkalle taksiseteli tai tuoretuotteiden kotiin-kuljetuspalvelu. Kohtuulliset, voitettavissa olevat fyysiset ja älylliset esteet tekevät osaltaan elämästä elämisen arvoista.

Kaupungit kehittyvät hitaasti, ympäristön muovautuminen on jatkuva prosessi. Jaksetaanko esteettömyydestä asiana olla kiinnostuneita poliittisen mantran muututtua kliseeksi ja toteutusten jäädessä alkuhuvan laannuttua vaille median huomiota? Entä miten esteettömyyden tavoittelu muokkaa yhteiskuntaa ja arvoja? Voidaanko koko teeman ja etenkin teemaa kohtaan melko lyhyessä ajassa nousseen kiinnostuksen tulkita olevan vain osa yhteiskunnan paniikinomaista poliittista selviytymisstrategiaa vai yleisemmin osa tämän ajan kaupunkikäsitteitä määrittäviä yhteiskunnallisia virtauksia?

Todennäköistä on, että esteettömyys ainakin vakiintuu yhdeksi suunnittelutyön arkipäiväisistä haasteista.

I. ESTEETTÖMYYS KAAVOITUKSESSA

Kaavoituksella voi vaikuttaa ensisijaisesti kaupunkitilojen – katujen aukoiden, puistojen yms. rakennusten välisen tilan – esteettömyyteen tai paremminkin esteettömän toteutumisen mahdollisuuteen. Ympäristön toteutussuunnittelu kuuluu katu-, puisto- ja muiden ympäristön suunnittelijoiden toimenkuvaan, rakennusten sisäinen todellisuus ja sen suunnittelu puolestaan rakennussuunnittelijalle. Kaavoittajalla ei ole keinoja vaikuttaa yksittäisen rakennuksen kynnyksen korkeuteen, hissien lukumäärään tai ovipumpun hankintaan, ei edes kadun reunakivien korkeuteen tai liikennemerkkien sijoittamiseen. Silti kaavoittaja tekee oleellista työtä esteettömyyden hyväksi *mahdollistamalla* omilla valinnoillaan tarkempiin detaljeihin yltävien suunnitelmien esteettömyyden huomioivat ratkaisut.

Esteettömyyden huomioiminen kaavoituksessa on näkyvimmä osaltaan etäisyyksien hallintaa ja liikkumisesteettömien reittien osoittamista eli fyysisen saavutettavuuden mahdollistamista. Tämä on kuitenkin vasta alkua; laajasti katsottuna ympäristön esteettömyys tarkoittaa myös tunnistettavuutta ja selkeyttä, ääni- ja värimaailman sekä pienilmaston (talviolosuhteet, helteet, ilmavirrat) hallintaa, turvattomuuden ja segregaaation ehkäisyä ja vaihtoehtoisten reittien ja paikkojen luomista vaikkapa eri tavoin allergisille, fobioista kärsiville tai ylimalkaan erilaisia toimintoja ja ympäristöjä kaipaaville. Kaupunkitilan esteettömyydessä on ennen kaikkea kysymys rakennetun ympäristön käyttöä rajoittavien seikkojen poistamisesta, kaupungin tekemisestä mahdolliseksi mahdollisimman monille. Yhteisyys on kaupungin syvin olemus.

Esteettömän ympäristön suunnittelu ja toteuttaminen on tärkeää. Toteutuessaan esteetön ympäristö on paitsi vanhusten, vammaisten ja muiden erityisryhmien elämänlaatua parantava ympäristö, myös monipuolisen, eläväisen ja elinkeinoelämältään menestyvän yhteiskunnan mahdollistava ympäristö. Jos tavoiteltavana elämänlaatuna pidetään elinkeinoelämänkin kannalta erittäin merkityksellisiä julkisen kaupunkitilan käyttömahdollisuuksia, kaupunkitilan esteettömyyttä ja huolellista suunnittelua voidaan pitää vähintään yhtä tärkeänä tavoitteena kuin yksittäisten rakennusten onnistuneita ratkaisuja. Yksittäisen ihmisen intresseissä painotus voi toki olla toinen.

Luonnonympäristön täydellistä saavutettavuutta ei ole mahdollista eikä järkevää toteuttaa. Esteettömyyttä tavoiteltaessa ei tule tehdä kohtuuttomia uhrauksia myöskään olevan, ehkä historiallisenkin ympäristön esteettisen laadun suhteen. Rakennetussa kaupunkiympäristössä on kuitenkin lukuisia tapoja ratkaista asiat vähemmistöillekin edullisel-

la tavalla, usein varsin vähäisin muutoksin. Esteettömyyden tulee aina olla suunnittelun ensisijaisena tavoitteena, ei kuitenkaan lopputuloksen sokeasti määräävänä arvona.

Kaavoittajan keinoja esteettömyyden edistämiseen käytännön kaavoitustyössä ovat etäisyyksien ja turvallisuuden kannalta tärkeiden kaupunkirakenteellisten ja liikenteellisten ratkaisujen lisäksi mm. esteettömyysvaatimuksia osoittavat kaavamerkinnot, esteettömyystavoitteiden ja ratkaisutapojen korostaminen kaavaselostuksessa sekä viittaaminen mahdollisiin esteettömän ympäristön toteutusta ohjaaviin rakennustapa- tms. ohjeisiin. Kaavoittajan työhön kuuluu nykykäsityksen valossa oleellisena osana osallisten kuuleminen ja esiin tulleiden näkökohtien huomioiminen kaavaa laadittaessa. Esteettömyyden näkökulmasta kaavoituksessa osallisia ovat naapureiden ja muiden totuttujen tahojen ohella myös erilaisten esteellisryhmien edustajat.

Ympäristön esteettömyyden huomioimiseksi on tärkeää kuunnella ja ymmärtää ”käyttäjänäkökulmaa”. Siksi koko kaavoitusprosessin tulisi olla ”esteetön”, siis selkeä ja osallistava. Tiellä esteettömyyteen on valitettavasti sekä fyysisiä että informaation kulkuun liittyviä esteitä. Esteettömän ympäristön tarvitsijoille on tarjottava mahdollisuus osallistua ympäristönsä kehittämiseen sen nykyisistä esteistä huolimatta. Ehkä selostuksia ja asiakirjojakin kirjoitetaan tarpeen tullen selkokielellä, erikoisen suurella kirjasinkoolla tai piste-kirjoituksena? Kaavoituksen ensimmäinen este on raivattu, kun kaavoittaja ja käyttäjä on saatu kuulemaan ja ymmärtämään toisiaan, tavoitteitaan ja käsiteltävänä olevan ympäristön mahdollisuuksia.

Maakuntakaava

Maakuntakaava on maankäyttö- ja rakennuslain mukainen valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet huomioiva yleispiirteinen suunnitelma maakunnan tai vastaavan laajan alueen maankäytöstä pitkälle tulevaisuuteen.

Maakuntakaavassa osoitetaan alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen suuntaviivat ja periaatteet, muun muassa asumiseen ja virkistykseen soveltuvat alueet sekä varataan alueet esimerkiksi seudullisille ja valtakunnallisille liikenneratkaisuille.

Maakuntakaava on ohjeena kuntien yleis- ja asemakaavoja laadittaessa.

Maakuntakaava on tarkemman suunnittelun periaatteita ohjaavana kaavatasona ensimmäinen askel maankäyttö- ja rakennuslain, -asetuksen sekä valtakunnallisesti (valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet, VAT) ja maakunnan tasolla (mm. maakuntaohjelma) asetettujen strategisten tavoitteiden viemiseksi käytännön suunnitteluun ja konkreettiseen ympäristöön. Yleisluonteisena kaavainstrumenttina maakuntakaavassa on lähes mahdotonta puuttua kovin konkreettisesti ihmisen lähiympäristön esteettömyyteen. Ympäristön suunnittelun suuret linjat, joilla on oleellista merkitystä myös esteettömän ympäristön syntymahdollisuuksiin tarkemmilla kaavatasoilla, ratkotaan kuitenkin jo tässä vaiheessa.

Vaikka maakuntakaavoittajan keinovalikoima esteettömyyden huomioimiseen tuntuu kovin rajalliselta, voidaan maakuntakaavassa - etenkin kaavaselostuksessa - muistuttaa esteettömyysteeman olemassaolosta ja esteettömien reittivaihtoehtojen tärkeydestä. Tärkeintä on muistaa erilaisten, vaihtoehtoja tarjoavien ympäristöjen säilyttämisen, luomisen ja saavutettavuuden takaamisen tavoitteet maankäytön suuria linjoja vedettäessä.

Seikkoja, joissa esteettömän ympäristön siemeniä jo kylvetään, ovat mm.

- etäisyyden eri toimintojen ja alueiden välillä
- tarjottavat liikennemuodot ja asemien sijoitukset suhteessa kaavailtuun yhteiskuntarakenteeseen
- merkittävien maisemallisten, kulttuurillisten ja toiminnallisten arvojen tarkastelu ja uudelleenarvottaminen esteettömyyden kannalta; ympäristön saavutettavuusvaatimusten asettaminen kaavatasolle soveliaalla tarkkuudella
- alueiden ja ympäristöjen eriluonteisuuden vaaliminen ja korostaminen; vaihtoehtojen luominen

Siellä, missä julkisten kulkureittien esteettömyys ei ole itsestään selvä asia, maakunta-kaavaan voidaan lisätä merkinnät ”esteetön reitti” ja ”esteettömän yhteyden tarve” ilmaisemaan välttämättömien tai tärkeiden esteettömien yhteyksien paikkaa tai vastaavasti uusien esteettömien (kevyen liikenteen) kulkuyhteyksien tarvetta. Samoilla merkinnöillä esitetään esteettömien ulkoilureittien olemassaolo ja/tai tarve. Esteetön yhteys saatetaan tarvita mm. vaihtoehtoiseksi reitiksi yhdistämään asuinalue merkittävään luontokohteeseen tai palvelukeskukseen; sen sijaan alueen sisäisiä yhteyksiä tai joukkoliikennematkaisuina hoidettavia esteettömiä yhteyksiä ei ole syytä karkean mittakaavan maakunta-kaavakarttaan erikseen merkitä.

Myös esteettömien virkistysalueiden ja muiden esteettömyyden kannalta kehitettäväksi haluttavien alueiden osoittaminen jo maakunta-kaavassa on hyvinkin mahdollista. Erillisiä merkintöjä tähän ei välttämättä tarvita, alueet voidaan merkitä jo vakiintuneilla kaupunkikehittämisen kohdealueen, maaseudun kehittämisen kohdealueen tai matkailun ja virkistykseen kehittämisen kohdealueen merkinnöin ja ilmaista esteettömyyden näkökulman huomioimisen vaatimus kaavan selostuksessa. Haluttaessa kuitenkin korostaa esteettömyyden merkitystä alueen kehittämisessä voidaan asia helposti ilmaista esim. lisäämällä esteettömyyttä osoittava **dfa** -liite muutoin vakiintuneeseen merkintään.

Vaikka erillisten esteettömyyttä korostavien merkintätapojen käyttö maakunta-kaavakartassa on mahdollista, ei niiden käyttö useinkaan ole tarpeellista. Useimmat maakunta-kaavat ovat tarkkuudeltaan sen verran yleispiirteisiä, ettei esteettömyysmerkintöjen käyttö kartta-aineistossa ole perusteltua.

Seuraavilla sivuilla annetaan ehdotuksia mahdollisiksi kaavamerkintätavoiksi ja esimerkki merkinnän käyttämisestä maakunta-kaavassa.

Merkinnöissä tunnusvärinä käytetään sinipunaista eli violettiä. Merkinnöille on ollut tarve löytää ennestään käytetyistä kaavamerkinnoistä sopivasti erottuva ja esteettömyyttä kuvaava väri. Kun punainen mielletään esteen ja kiellon väriksi, olisi looginen valinta sallivuuden ja esteettömyyden väriksi vihreä. Vihreä on kaavoituksessa kuitenkin jo muussa käytössä, merkinnät saatettaisiin helposti mieltää viheralueisiin liittyviksi. Violetin tunnusvärin valinnan taustana on ajatus sateenkaaresta: violetti sijaitsee kaikista sen väreistä kauimpana punaisesta. Väri sopii esteettömyyskäyttöön erityisen hyvin myös siksi, että ennestään sitä käytetään merkitsemään kaavoissa julkisille palveluille varattavia alueita, joiden toteutuksessa esteettömyys tulee jo lainkin mukaan ottaa aina huomioon.

Merkinnöissä käytetty kirjainyhdistelmä dfa tulee esteettömyyskäsitteen englanninkielisestä vastineesta "design for all". Suomalaista sanaa vastaava kirjainmerkintä e ei tule kyseeseen sen ollessa jo vakiintuneessa käytössä niin tontti-
tehokkuutta kuin eritasoliittymäkin kuvaavissa asemakaavamerkinnoissä. Etenkin jälkimmäinen olisi e-merkintää esteettömyydelkin käyttäessä vaarassa sotkeutua asemakaavatasolle esitettyihin esteettömän reitin osaluoiden merkintöihin.

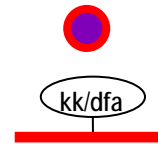
Ehdotuksia maakuntakaavataso-
kaavamerkinnoiksi:



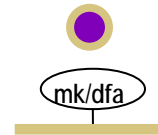
Esteetön reitti.



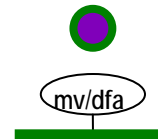
Esteettömän yhteyden tarve.



Kaupunkikehittämisen kohdealue, jonka esteettömyyden kehittäminen on erityisen tärkeää.
(huom! vaihtoehtoiset merkintätavat alueen laajuudesta riippuen)



Maaseudun kehittämisen kohdealue, jonka esteettömyyden kehittäminen on erityisen tärkeää.



Matkailun ja virkistykseen kehittämisen kohdealue, jonka esteettömyyden kehittäminen on erityisen tärkeää.

OHJE: Esteettömyyttä korostavien merkintöjen tunnuksena ovat violetti väri ja dfa-kirjaintunnus. Mustavalkoisissa kaavakartoissa esteettömyyttä korostavat merkinnät erottuvat tavanomaisista yksinomaan kirjainmerkinnän perusteella. Kaavakarttojen selkeyden ja luettavuuden vuoksi (huom! osallistumisen esteettömyys!) tulee suunnitelmat pyrkiä aina kun mahdollista esittämään värillisillä kartoilla.

Yleiskaava

Yleiskaava on kaupungin tai kunnan maankäytön ja liikenteen järjestämisen yleispiirteinen suunnitelma. Se voi kattaa koko kaupungin tai osia siitä. Yleiskaava voidaan laatia myös kahden tai useamman kunnan alueelle tai se voi koskea tiettyä teemaa, kuten viheralueita tai liikennettä.

Yleiskaava on asemakaavan laadinnan ohjausväline. Asemakaavoittamattomilla alueilla tämän tarkempaa kaavallista rakentamisen ohjauskeinoa ei edes ole. Siten yleiskaava on ympäristön esteettömyyden näkökulmasta tärkeä kaava, jossa tulee huolella paneutua eri toimintojen sijoittumiseen toisiinsa nähden, erilaisten alueiden ja toimintojen välisiin etäisyyksiin ja sellaisen yhdyskuntarakenteen luomiseen, joka edelleen takaa tai ainakin mahdollistaa esteettömän ympäristön syntymisen.

Yleiskaavaa laatiessa on erityisesti huomattava, että esteettömyys tarkoittaa muutakin kuin ympäristön fyysistä rakentamista liikuntarajoitteisten käyttöön sopivaksi. Allergioiden ja näkövammojen aiheuttamia esteitä on yleiskaavoituksen edelleen yleispiirteiseksi jäävällä tasolla mahdotonta raivata, mutta esimerkiksi kielitaidottomuuden ongelmia voidaan ympäristön johdattelevuudella (mm. looginen katuhierarkia ja palvelujen sijainti) hälventää, erilaisista fobioista kärsiville tarjota vaihtoehtoisia reittejä ja ympäristön turvallisuutta parantaa esimerkiksi eri vuorokaudenaikoina alueelle elämää tuovia toimintoja sekoittamalla. Tärkeätä tällä kaavatasolla on siis ympäristön perusrakenteiden loogisuus ja luettavuus sekä toiminnallinen monipuolisuus, ympäristön yksityiskohtiin ei ole tarkoitus esteettömyyttäkään korostettaessa puuttua.

Yleiskaavassa luodaan esteettömän reitistön runko. Esteettömiä ympäristöjä ja reittejä tulee pyrkiä luomaan tasapuolisesti erityyppisille alueille. Ympäristön rakenteet ja kaavassa osoitettavat muutostarpeet tai aluevaraukset eivät saa johtaa yksin sokeille tai liikuntaesteisille sen paremmin kuin pelkille vanhuksille tai lapsiperheillekään varattujen ympäristöjen syntymiseen, tällaisen mielikuvan tai maineen syntymistä on esteetöntä ympäristöä kaavoitettaessa syytä tietoisesti ja huolellisesti välttää.

Ihmisten hyvinvoinnin kannalta on tärkeää säilyttää esteettömiä reittejä luodessakin alueiden ja paikkojen omaperäiset luonteenpiirteet – esteetön ympäristö ei siis saa olla normaalia yksipuolisempi ympäristö, eiväthän esteettömän ympäristön tarvitsijatkään ole kaikki samanlaisia ja samoista asioista pitäviä. Parasta tasa-arvoa on ympäristön monipuolisuus.

Toimintojen sijoittaminen ja etäisyydet

Normaalin arkielämän kannalta välttämättömille yhdyskuntarakenteellisille toimintoille tulee kaavassa varata sellaiset sijainnit, että etäisyydet eri toimintojen ja alueiden välillä ovat mahdollisimman pieniä tai valitut paikat saavutettavuudeltaan muuten edullisia. Kunkin kaupunginosan tai muun kokonaisuuden muodostavan alueen toiminnoista etenkin koulut, päiväkodit, kirkot, kaupat ja julkisen palvelun palvelupisteet tulee sijoittaa eri toimintoja ja mielellään eri alueitakin yhdistävän esteettömän kevyen liikenteen reitin varteen tai siltä käsin helposti saavutettaviksi.

Toimintojen sijoittelussa on tärkeätä huomioida pysäköinnin ja julkisen liikenteen vaatimukset, mm. joukkoliikenteen pysäkkien lukumäärä ja sijoittuminen kaavoitettavalle alueelle. Yleiskaavassa tulee edelleen huolehtia maisemallisesti tai kulttuurillisesti tärkeiden paikkojen ja toimintojen saavutettavuudesta ja käytettävyydestä. Myös sellaisiin palveluihin, jotka historiallisista syistä sijaitsevat liikuntarajoitteisten tai muiden erityisryhmien kannalta vaikeasti saavutettavissa paikoissa, tulisi maankäyttöä ja rakentamista ohjaamalla (liikenteeseen liittyvien ratkaisujen lisäksi mm. uuden julkisen rakentamisen sijoittaminen) pyrkiä luomaan kevyen liikenteen helposti kuljettavia reittejä.

Aukio- yms. julkisen kaupunkitilan rytmi on mahdollisuuksien mukaan jo yleiskaavassa suunniteltava sellaiseksi, että esteettömän reitin varteen saadaan vaivatta luotua sekä rauhallisempia että eläväisempiä levähdyspaikkoja. Itse aukoiden detaljointia ja levähdyspaikkojen tarkempaa sijaintia ei toki ole syytä yleiskaavan tasolla yrittää lyödä lukoon.

Reitit, yhteydet

Yleiskaavassa tulee huolehtia peruspalveluiden saavutettavuudesta siten, että kultakin asuinalueelta johtaa palvelukeskustaan tai lähimmälle julkisen liikenteen pysäkillä vähintään yksi esteetön kevyen liikenteen reitti.

Koska luonto on kaikille ihmisille yhtäläillä tärkeä virkistysten lähde, tulee tärkeisiin luon-
tokohteisiin kuten rannoille, puistoihin ja valaistuille metsäpoluille pyrkiä niin ikään luon-
maan yhteys esteettömiksi suunniteltuja reittejä myöten. Näille yhteyksille tulisi jo yleis-
kaavassa esittää maaston muotojen kannalta edulliset ja toteuttamiskelpoiset sijainnit.

Maakuntakaavaan mahdollisesti merkitty esteettömän reitin tarve tai olemassaolo tulee
luonnollisesti huomioida yleiskaavaa laadittaessa ja merkitä edelleen ohjeeksi asema-
kaavan laadintaa varten.

Aluevaraukset

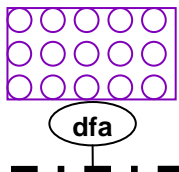
Yleiskaavaan voidaan haluttaessa varata alueita esteettömiksi suunniteltaville teema-alu-
eille kuten esteetön ulkoilureitti, esteetön puutarha tms. Merkintä voi olla tarpeen etenkin
alueilla, joilla esteettömyys muuten ei välttämättä tule huomioitua, esimerkiksi haluttaes-
sa korostaa esteettömyyttä jo rakennettujen alueiden muutosten yhteydessä tai vaikkapa
pientalojen korttelialueella, joiden esteettömyydelle rakennusmääräyskokoelma ei aseta
vaatimuksia. Merkintää on kuitenkin syytä käyttää harkiten ja erityisen huolellisesti perus-
tellen alueen negatiivisen leimautumisen välttämiseksi.

Autoliikenne

Koska liikennetarpeen vähentäminen vaikuttaa positiivisesti niin alueen turvallisuuteen,
ilmanlaatuun, melutason alenemiseen kuin tilantarpeen vapautumiseen ajokaistoilta ja
paikoitukselta tuottavampaan tai ympäristön laatua kohottavaan toimintaan, tulee eri toi-
minnot ja liikenteelliset järjestelyt yleiskaavassa sijoittaa siten, että tarpeettomalta moot-
toriliikenteeltä vältytään eivätkä jalankulkuetäisyydet muodostu sietämättömiksi. Tämä on
yleiskaavoittajan tärkeimpiä tehtäviä, koska tällä kaavatasolla suunniteltavia perusraken-
teita, esim. liikenneverkkoa, on asemakaavoituksessa erittäin hankala enää muuksi
muuttaa.

Moottoriliikenteen tarpeen vähentäminen tarkoittaa useimmissa tapauksissa myös jouk-
koliikenteen sujuvuuden ja kattavuuden tukemista kaavallisilla ratkaisuilla. Puhtaasti yksi-
tisyautoilulle perustuva yhdyskuntarakenne ei ole esteetön, sillä kaikilla ei ole fyysisiä, iäl-
lisiä, mentaalisia tai taloudellisia edellytyksiä yksityisautoiluun eikä kuljetuspalveluitakaan
ole aina ja kaikkialla käytettävissä.

Ehdotuksia yleiskaavatason kaavamerkinnöiksi:



Esteettömyyden kannalta kehitettävä alue.



Esteetön reitti.



Esteettömän yhteyden tarve.

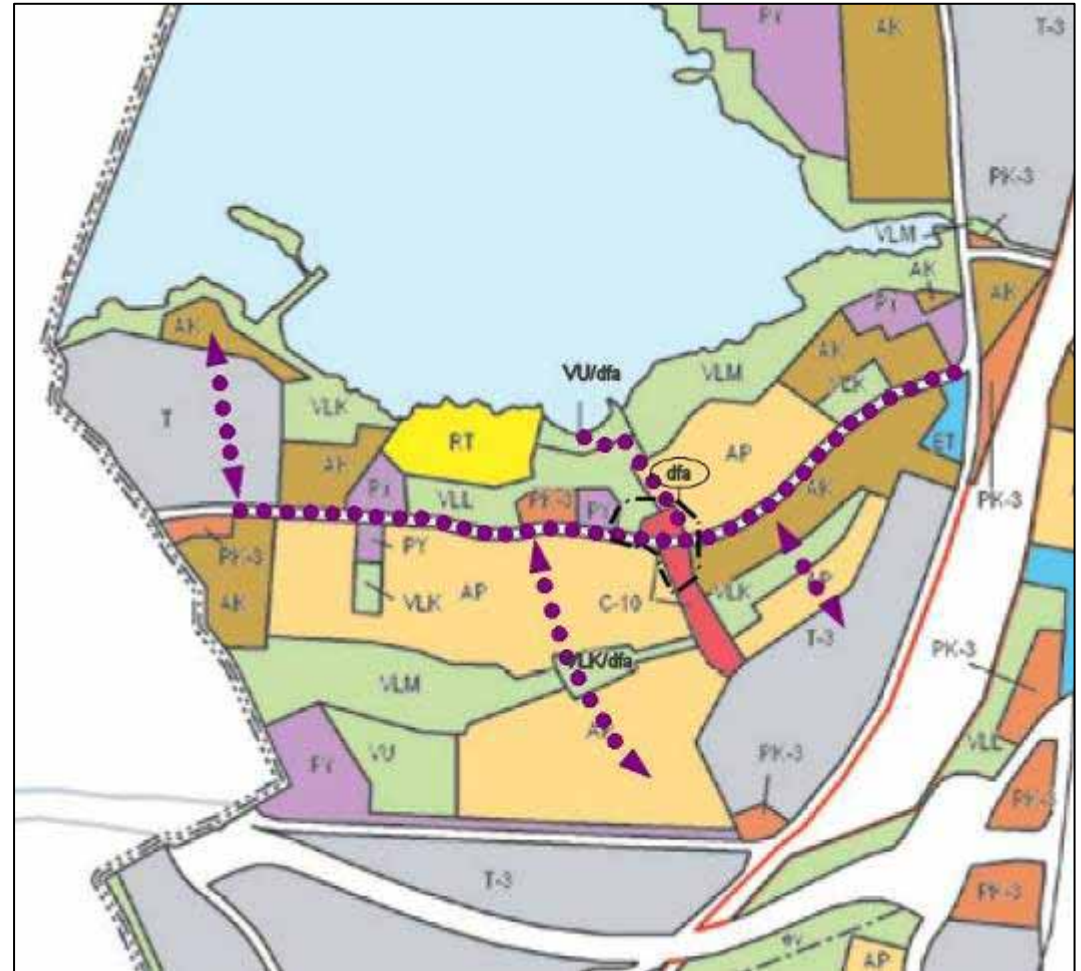
Ohje: Jälkimmäistä merkintää käytetään silloin, kun esteettömälle yhteydelle kahden pisteen tai alueen välillä on selkeä tarve, mutta tarkempi reitinmäärittely halutaan vielä jättää avoimeksi.



Lähivirkistysalue, jonka saavutettavuuteen ja sisäisen reitistön esteettömyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Ohje: Merkintää /dfa voidaan käyttää vastaavalla tavalla muidenkin aluevarausmerkintöjen yhteydessä.

kuva: Esimerkki esteettömyyttä korostavien yleiskaavatason merkintöjen käytöstä, pohjana ote Tampereen kanta-kaupungin yleiskaavasta (27.5.1998) Härmälän kaupunginosan kohdalta.



Asemakaava

Asemakaava on alueen käytön yksityiskohtaista järjestämistä, rakentamista ja kehittämistä varten laadittava asiakirja, jonka tarkoituksena on osoittaa tarpeelliset alueet eri tarkoituksia varten ja ohjata rakentamista ja muuta maankäyttöä paikallisten olosuhteiden, kaupunki- ja maisemakuvan, hyvän rakentamistavan, olemassa olevan rakennuskannan käytön edistämisen ja kaavan muun ohjaustavoitteen edellyttämällä tavalla.

Asemakaava tai sen muutos esitetään kartalla. Asemakaavaan kuuluvat myös kaavamerkinnot ja -määräykset sekä selostus, jossa osoitetaan mm. alueiden rajat, käyttötarkoitukset ja rakentamisen määrä sekä rakennusten sijoitusta ja rakentamistapaa koskevat periaatteet.

Asemakaava on lähimmäs toteutusta ja kaupunkitilan yksityiskohtia yltävänä kaavatasona esteettömän ympäristön kaavoittamisen tärkein työkalu. Asemakaavassa työstetään edelleen maakunta- ja yleiskaavoissa esitettyjä ratkaisuja ja ratkaistaan osoitettuja ”ongelmia” reittien ja alueiden kehittämisen suhteen ja annetaan ohjeita ja määräyksiä esteettömän ympäristön ja rakennusten toteutukseen jopa tontikohtaisella tarkkuudella.

Asemakaava on konkreettisesti ympäristöä arvottava asiakirja. Asemakaavassa punnitaan ympäristön esteettömyyden tärkeys suhteessa kaupunkitilan muihin arvoihin: mihin paikkoihin esteettömästi pääsee, kuinka monia erilaisia reittejä ja paikkoja esitetään esteettömästi toteutettaviksi, millaisia esteettömät ympäristöt ovat, miten paljon esteettömyys saa vaikuttaa esim. katutilan tai tontin tilan käyttöön, kuinka tärkeänä pidetään ympäristön monipuolisuutta...

Koska asemakaavoittaja harvoin tulee kaavoitukseen liittyvien kartoitusten, maastokäyntien, ns. kaavakävelyiden tai muiden selvitysten yhteydessä omakohtaisesti kokeilleeksi liikkumista pyörätuolilla tai näkövammoja simuloivat lasit päässä eikä välttämättä itse koe

samoja pelkoja kuin suunnittelualueella normaalisti ja eri vuorokauden- ja vuodenaikoina liikkuvat ihmiset, on erittäin tärkeätä, että kaavaa laatiessa kuullaan erilaisten osallisryhmien edustajia.

Kaikessa tekemisessään kaavoittajan tulee muistaa, että kaava ohjaa paitsi rakennus- ja yleisten alueiden suunnittelua myös rakennusvalvontaviranomaisia. Kun viranomaiset joillakin paikkakunnilla katsovat käytännössä mahdottomaksi evätä rakennuslupaa kaavan vaatimukset täyttävältä hankkeelta, on kaavoittajan oltava tarkkana, että kaavassa esitetään rakentamisen ja ympäristön tilallisen laadun vähimmäisvaatimukset mm. esteettömyyden suhteen.

Asemakaavassa huomioitavat asiat, joita ei erikseen osoiteta kaavamerkinnoin:

Orientoitumisen²⁰ helpottaminen

Ympäristön käytettävyys paranee sen luettavuutta parantamalla. Hyvä ympäristö antaa viitteitä mahdollisista toiminnoista ja reiteistä olematta silti monotoninen tai muutoin liiaksi ennalta arvattava. Kun ympäristö johdattelee ja houkuttelee kulkemaan ja viettämään aikaa myös yhteisissä kaupunkitiloissa, on rakennettu ympäristö kaikkineen - myös siihen kiinteästi liittyvä yhteiskunnallinen järjestys - helpompi tuntea omakseen.

Kaupunkisuunnittelu ei pohjimmiltaan kovin suuresti eroa muusta suunnittelu- ja muotoilutyöstä. Kun esineiden harkitun muotoilun ja rakennusten arkkitehtuurin on osoitettu merkittävästi lieventävän esim. dementiaan liittyviä levottomuuden, sosiaalisen vetäytymisen, disorientaation ja hermostuneen päämäärättömän vaeltelun kaltaisia oireita²¹, pätee sama varmasti kaupunkisuunnitteluunkin. Ympäristön laatuun liittyvissä tutkimuksissa on myös havaittu ihmisten välttelevän vaikeasti hahmotettaviksi kokemisissaan ympäristöissä oleskelua ja liikkumista, minkä puolestaan on arvioitu aiheuttavan merkittäviä tappioita huonosti suunniteltujen kaupunkikeskustojen liike-elämälle. Huonosti asiakkaita houkuttelevien liikkeiden suorien taloudellisten menetysten lisäksi useiden eri alojen ihmisiltä kuulu huomattavasti aikaa toisten ohjaamiseen ja neuvomiseen omien tehtäviensä suorittamisen sijaan.²²

²⁰ Orientoitumisella tarkoitetaan kaupunkisuunnittelun yhteydessä paikan ja toiminnan tunnistettavuutta ja mahdollisen, haluttavan tai kuljetun reitin hahmotettavuutta.

²¹ Day & Calkins (2002)

²² Carpman & Grant (2002)

Rakennetun ympäristön luettavuutta voi asemakaavassa helpottaa mm.

- tekemällä julkiset ja yksityiset ympäristöt tilanjäsentelyltään selkeästi julkisuus-astetta ilmaiseviksi
- sijoittamalla toiminnot loogisesti suhteessa toisiinsa ja olemassa olevaan kaupunkitilaan
- noudattamalla selkeää katuhierrarkiaa
- muodostamalla yhtenäisiä, helposti hahmotettavia reittejä
- välttämällä liiallista toistoa ja monotonisuutta
- välttämällä katuverkoston sokkeloisuutta
- korostamalla sisäänkäyntejä; sisäänkäyntien sijoitus siten, että sisäänkäynti näkyy saapumissuunnasta; pääsisäänkäynnin luonne
- muodostamalla näkymäakseleita ja -päätteitä
- korostamalla alueiden ominaispiirteitä; luomalla toisistaan erottuvia alueita ja helposti tunnistettavia paikkoja tilanmuodostuksen yms. arkkitehtuurin lisäksi julkisen taiteen keinoin
- rytmittämällä katutilaa (massoittelu, risteykset, aukiot, istutusalueet...)
- varaamalla tilaa opasteille, valaisimille yms. tarpeellisille kaupunkitilan varusteille
- ohjaamalla rakennusten massoittelua ja julkisivujen muodostusta toimintoa vastaavalla tavalla – orientoitumiseen kuuluu olennaisesti kohteen (koti, koulu, kirkko...) tunnistaminen, kun reitti sinne on löytynyt!

Etäisyydet

Pitkät etäisyydet ovat näkymätön, mutta merkittävä este vaikkapa vanhuksille, pienten lasten kanssa liikkuville, taakkaa kantaville ja sauvojen tukemana käveleville. Esimerkiksi kaupan keskittyminen suuryksiköihin, joissa kaupan sisällä käveltävät matkat ovat mittavia, on tällaisille ihmisille todellinen huoli ja uhkakuva. Tästä näkökulmasta asemakaavoituksessa tulisi rajoittaa kaupallisten palveluiden siirtymistä suuryksiköihin ja pois asuinalueiden välittömästä läheisyydestä ja pyrkiä sitä vastoin turvaamaan lähipalveluiden ja pientavaraliikkeiden olemassaolo ja tulevaisuus.²³

²³ Kuten yleiskaavaa käsittelevässä kohdassa jo todettiin, palveluiden saatavuuden turvaaminen puhtaasti yksityisautoiluun luottaen ei ole esteettömyysperiaatteen mukaista, vaikka sekä liikenneympäristössä, paikoitusalueilla että rakennusten suunnittelussa esteettömyys olisikin huomioitu. Ks. s. 35.

Vaikka kaupan sijoittumiseen liittyvät ratkaisut sinänsä ovat poliittisia ja päätökset niistä tehdään monesti muualla kuin itse kaavassa, kaavoittajalla on kaavaesityksen luonnostelijana ja ympäristösuunnittelun asiantuntijana mahdollisuus edesauttaa keskustelua asiasta ja tuoda esteettömyyden kannalta parhaat vaihtoehdot päättäjiä ja yleisön nähtävälle.

Muidenkin kuin kaupallisten palvelujen sijainnin yhdyskuntarakenteessa tulee olla sellainen, että ne ovat helposti saavutettavissa esteettömiksi suunniteltuja kevyen liikenteen yhteyksiä ja esteettömiä julkisia kulkuyhteyksiä käyttäen. Mikäli kaavassa halutaan erityisesti osoittaa esteettömälle asumiselle tai palveluille varattavia tontteja tai alueita, tulee myös ne sijoittaa esteettömien reittien varteen ja lyhyiden etäisyyksien päähän lähimmistä päivittäispalveluista.

Ottaen huomioon toimintarajoitteisten mahdollisesti muita ihmisiä pienemmän kulkunopeuden ja voimavarat on suositeltavaa, ettei kävelymatka esteettömäksi ajatellun rakennuksen tai rakennuspaikan ja lähipalvelujen välillä olisi 500 metriä suurempi.

Pelko

Pelko on kaupunkitilan käytön yleisin ja ketä hyvänsä koskettava este, jota harvoin esteeksi edes mielletään. Pelkoa esiintyy sekä terveenä itsesuojeluvaistona että fobioihin tai vastaaviin sairauksiin liittyvänä epärealistisena pelkona. Koettu pelko ja turvattomuuden tunne ei välttämättä vastaa rikos- tai onnettomuustilastojen todistusta ympäristön todellisesta turvallisuudesta tai turvattomuudesta. Etenkin pimeiden tai autioiden paikkojen koetaan olevan turvattomia, vaikka rikoksia tai onnettomuuksia ei paikassa olisi tapahtunutkaan; samoin pelätään paikkoja, joihin nuoriso kokoontuu kaljoittelemaan.²⁴

Faktatietoon pohjautumattomiakaan pelkoja ei kuitenkaan sovi vähätellä: kaikki koettu pelko on todellista ja vaikuttaa ihmisen käyttäytymiseen. Pelottavaksi koettua ympäristöä ei käytetä eikä siihen juurruta. Ympäristö, jota vähän käytetään ja josta vähät välitetään, mahdollistaa sosiaalisen kontrollin puutteessa ilkeiden ja rikollisuuden ja on siten vaarassa muuttua koetun turvattomuuden ympäristöstä myös fyysisen, rikostilastoissakin näkyvän turvattomuuden ympäristöksi.²⁵

”Niin paradoksaalista kuin se onkin, myös turvallisuus lisääntyy tiiviimmän yhdyskuntarakenteen kautta, sillä ihmisillä täytyvät pihat, kadut ja virkistysalueet mahdollistavat riittävän sosiaalisen kontrollin.”

Kimmo Lapintie, HS MieliPide 28.2.2005

²⁴ Tuominen (2005)

²⁵ Ympäristön suunnittelun keinoja rikosten ehkäisyssä on tutkinut ja pohtinut mm. Ulla-Kirsikka Ekman, jonka kanssa käytyihin keskusteluihin perustietoni aiheesta pääosin pohjautuvat.

Kaavoittaja voi edistää ympäristön turvallisuutta

- suunnittelemalla julkisia kohtaamispaikkoja
- edistämällä yhteisöllisyyttä asuinkortteleiden jäsentelyssä (yhteisten toimintojen sijainti, sisäänkäyntien suuntaaminen, selkeän julkisuushierarkian²⁶ luonti...)
- pitämällä yllä ympäristön monipuolista rakennetta; tämä tapahtuu mm. sekoittamalla toimintoja, lisäämällä keskusta-asumista, välttämällä laajojen vain yhdelle väestöryhmälle suunnattujen rakennuskompleksien (nuorisotalo, vanhustentalo, asuntola) kaavoittamista ja elävimmän kaupunkirakenteen ulkopuolelle sijoittamista sekä säilyttämällä ja nostamalla esiin viitteitä ympäristön historiasta
- suunnittelemalla ylipäätään kiinnostavia ja kauniita ympäristöjä, jotka houkuttelevat ihmisiä viettämään aikaa asemakaavan koskemalla alueella

ja vielä konkreettisemmin mm.

- välttämällä mahdollisuuksien mukaan turhien näköesteiden (=mahdollinen piiloutumispaikka rikolliselle) syntymistä
- välttämällä alikulkutunneleiden, laajojen paikoitusalueiden tai vastaavien helposti turvattomiksi koettavien paikkojen kaavoittamista
- antamalla ohjeita ikkunoiden suuntaamisesta siten, ettei synny paikkoja, joihin ei mistään näe.

On oleellista, ettei kaavaan jää alueita, joiden käytettävyys on huono tai omistussuhteet ja huoltovastuu epämääräiset.

Asukkaiden vuorovaikutusta ja yhteisöön kuulumisen tunnetta voidaan lisätä kaavoittamalla yhteistä ulkotilaa. Ulkotilan luonnetta ja alueen kulkusuuntia voidaan ohjata mm. sisäänkäyntien sijoittamisella.²⁷ Jo kaavassa tulisi huolehtia myös siitä, että kullakin asuinalueella (pientaloalueet mukaan lukien!) on jalankulkuetäisyydellä asunnoista yhteisten ulkotilojen lisäksi asukkaiden kokoontumisen ja yhteisen toiminnan mahdollistavia sisätiloja.

²⁶ Julkisuushierarkialla tarkoitetaan alueiden ja tilojen jakautumista luonteeltaan julkisiin, puolijulkisiin, puoliyksityisiin ja yksityisiin. Esimerkiksi katutila on julkista, useita rakennuksia sisältävän taloyhtiön alueen sisäinen kävelytie puolijulkista, talokohtainen istuskelualue puoliyksityistä ja asuntopiha yksityistä aluetta.

²⁷ Huom! Vaikka sisäänkäyntien suuntaaminen ja tarkankin sijainnin määrittäminen on kaavamerkinöin mahdollista, on se useimmissa tapauksissa turhaan rakennussuunnittelua rajoittava määräys.

Toinen seikka, joilla turvallisuuden ja alueen imagonkin kannalta positiivisen yhteisöllisyyden syntymistä voidaan edistää, on inhimillisenä koettavan mittakaavan luominen. Konkreettisia keinoja tähän ovat mm. suurten rakennusmassojen jakaminen pienempiin osakokonaisuuksiin, julkisivun porrastus, väliräystäät ja katutilan rytmittäminen vaikkapa sisäänkäynnein (keskusta-alueilla myös näyteikkunoin). Kyse on siis aivan arkkitehtuurin ”perustyökaluista”!

Fobioihin liittyviä pelkoja helpotetaan tarjoamalla vaihtoehtoisia kulkureittejä: avoimia ahtaan paikan kammosta kärsiville tai kanssaihmissä pelkääville, pienimittakaavaisempia avoimia paikkoja pelkääville. Monipuolinen ympäristö on useimmille mahdollinen ympäristö.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus tai sen puute voi sekin olla este niin vammaisen, vanhuksen kuin lapsenkin itsenäiselle liikkumiselle kaupungissa. Pelko oman tai läheisen turvallisuuden puolesta kannustaa ihmisiä liikkumaan lyhyitäkin välimatkoja autolla. Autoilun näin lisääntyessä etenkin siellä, minne ennen jalan liikkuneita kyydittäviä ollaan turvallisuuden nimissä kyyditsemässä (päiväkodit, ala-asteet, terveyskeskukset, seurakuntien toimilat...) lisääntyy myös liikenteestä aiheutuva pelko ja liikenneympäristön turvallisuuden romuttava kierre on valmis.²⁸

Liikenteen pelko tai pelosta johtuva suojelunhalu rajaavat kohtuuttomasti koettavissa ja käytettävissä olevaa elinympäristöä ja -mahdollisuuksia, joten autoilun ja liikennenopeuksien hillitsemiseen olisi syytä panostaa myös kaupunkisuunnittelussa. Kaavassa liikenteen turvallisuutta edistetään mm.

- osoittamalla kävelijöille ja pyöräilijöille selkeät ja mielellään toisistaan erilliset väylät (etenkin vanhuksat kokevat kävelijöiden joukossa kulkevien pyörien lisäävän turvattomuutta; pyöräilijät puolestaan siirtyvät auton rattiin, kun pyörällä ei kävelijöiden lomassa pääse etenemään kävelyvauhtia nopeammin)

”Asukasbarometri: Lisääntynyt autoilu haittaa lasten liikkumista

Yksityisautoilu on lisääntynyt viidessä vuodessa niin paljon, että 7-vuotiaiden lasten ei ole enää turvallista liikkua asuinalueella ilman saattajaa, arvioi lähes kolmasosa valtakunnallisen asukasbarometrin vastaajista. [...] Yhä useampi vanhempikin lapsi kuljetetaan autolla kouluun ja harrastuksiin, koska heitä ei uskalleta päästää yksin liikkeelle.”

otsikko ja ote artikkelista, HS 2.3.2005

²⁸ Kyttä (2004). Ks. myös Kyttä, M. 2003: Children in outdoor contexts. Affordances and independent mobility in the assessment of environmental child friendliness. Teknillinen korkeakoulu. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus. Julkaisu A 28.

- merkkamalla kaavaan ns. esteettömät reitit, joiden toteutuksessa eri käyttäjäryhmien tarpeisiin paneudutaan erikoisen huolellisesti.
- välttämällä liikennenopeuksia lisääviä tarpeettoman leveitä, liittymättömiä tai pitkiä ja suorita katuosuuksia
- kaavoittamalla pihakatuja ja hitaan liikenteen asuntokatuja²⁹
- rytmittämällä katutilaa ja lisäämällä ympäristön pienimittakaavaisuutta ja kiinnostavuutta liikennenopeuksien laskemiseksi; myös kadun pintamateriaalilla on suuri merkitys, kaavassa olisi hyvä antaa ohjeita sen valinnasta ja mahdollisesta vaihtelusta esim. risteysalueilla.

Esteettömien reittien ja alueiden toteutuksen ohjauksesta kerrotaan tarkemmin jäljempänä. Etenkin näkövammaisten ihmisten liikkumisturvallisuuteen oleellisesti vaikuttavien mainosten, torikojujen tms. siirrettävien rakennelmien ja esineiden sijoittelu aukioilla ja katualueilla on tyyppillisesti ongelma, jota ei voi ratkaista asemakaavassa, vaan asennekasvatuksella ja ohjeistamalla sekä julkisten tilojen detajisuunnittelua että liike-elämän toimintatapoja ja julkisten tilojen kunnossapitoa. Ohjeistus ja ratkaisutapojen esittäminen tapahtuu luontevimmin SURAKU- tai muissa vastaavissa ohjekorteissa³⁰, ei itse asemakaavassa tai edes sen selostuksessa.

Talvihoidettavuus

Talvi aiheuttaa liikkumiselle ylimääräisiä ja yllättäviä esteitä. Asemakaavassa tulee kevyenliikenteen väylien ja pysäkkialueiksi tarkoitettujen alueiden yhteyteen tai niiden välittömään läheisyyteen varata tilaa lumikuormille, myös poisvientiä odottavien kuormien hetkelliseen kasaukseen, sekä talvihoitokalustolle. Tilavaraukset hoidetaan toiminnolle varattavan alueen riittävänä pinta-alana ja kaavassa osoitettavien reittien luontevana jäsentelynä, lumenkasauspaikkoja ei ole tarpeen merkitä erillisin asemakaavamerkinnein.

Kevyen liikenteen tilantarpeet

Asemakaavassa tulee huomioida esteettömän liikkumisen vaatimat kulku- ja kääntymistilat etenkin esteettömän reitin luiskiin varattavana tilana ja sisäänkäyntien edustojen väl-

²⁹ Ruotsalaisessa tutkimuksessa autolijoiden havaittiin käyttävän suurempia ajonopeuksia kaduilla, joilla jalankulkijoille on selvästi ajoradasta erotetut jalka-käytävät, kuin täsmälleen saman levyisillä kaduilla, joilla jalankulkualueita ei ole kiveyksellä ja korkeuserolla erotettu ajoradasta. Nyberg ym. (1998)

³⁰ SURAKU: ks. viitteet 18 ja 19 s. 24

yytenä. Karkeita tilavarauksia tarkempi tilantarpeen ohjeistus voidaan antaa viittaamalla kaavassa esteettömän ympäristön toteutuksen ohjekortteihin tms. toteutusta ohjaavaan aineistoon. Rakennusten sisäisten tilojen sekä tontin sisäisten kulkuväylien suunnittelusta annetaan määräyksiä Suomen rakennusmääräyskokoelman osassa F1 Liikkumisesteen rakentaminen.

Autoilun ja pysäköinnin tilantarpeet

Myös pysäköinnin osalta on huolehdittava riittävästä tilavarauksista. Esteettömiksi suunniteltavilla alueilla on todennäköisesti tavanomaista suurempi tarve liikuntarajoitteisten ja lapsiperheiden käyttöön mitoitetuille pysäköintipaikoille, jolloin autopaikkojen määrä pinta-alaa kohti jää normaalia pienemmäksi tai pysäköinnin tilantarve kasvaa tavanomaista suuremmaksi. Ero totuttuun muodostuu tuskin kuitenkaan merkittäväksi.

Jotta pysäköintiin varatut pinta-alat eivät runsaasti väljää autopaikkoja tarvitsevilla alueillaan kohtuuttomasti kasvaisi eikä pysäköintialueista muodostuisi katutilaa yms. ympäristön rakennetta löyhdyttävää visuaalista saastetta, tulisi pysäköinti etenkin keskusta-alueilla pyrkiä sijoittamaan keskitettyihin laitoksiin esteettömien kevyen liikenteen reittien varteen.

Riippumatta pysäköintipaikan sijainnista, ajomahdollisuus myös rakennuksen pääsisäänkäynnin välittömään läheisyyteen on esteettömyyden kannalta ehdoton edellytys. Autoilu tontin sisällä voidaan kuitenkin säilyttää liikuntarajoitteisten ja heitä kuljettavien henkilöiden yksinoikeutena.

Tontinkäyttö

Tontin rakennettava ala eli rakennuksen paikka tulee kaavassa pyrkiä tontin tasoerot ja muut luonnonolot huomioonottaen määrittämään siten, että tontin sisäinen liikenne on järjestettävissä esteettömäksi eivätkä tontin sisäiset etäisyydet muodostu tarpeettoman pitkiksi. Kerrostalotonttien osalta nämä edellytykset sisältyvät jo asumismääräyskokoelman osan G1 Asuntosuunnittelu määräykseen.

Toimintojen sekoittaminen

Kulttuurisen, taloudellisen ja sukupuolellisen tasa-arvon toteutumiseen liittyvät esteet huomioidaan parhaiten toimintoja sekoittamalla (lyhyet etäisyydet, terve sosiaalinen kaupunkirakenne) ja luomalla muutenkin monipuolista ympäristöä - siis mahdollisuuksia monille erilaisille käyttäjille.

Toimintojen sekoittamisen tarve koskee etenkin olemassa olevia keskustaympäristöjä, joissa asuntoja on hiljalleen kustannuspaineissa muutettu toimisto- ja liiketiloiksi. Olisi tärkeää ylläpitää ja lisätä asumista nimenomaan siellä, missä palvelut, kulttuurielämä ja julkisen liikenteen yhteydet ovat parhaiten saavutettavilla eli keskustoissa! Keskusta-alueilla tulisi siis, aina kun se suinkin on kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti sekä kaupunkikuvallisesti mahdollista, sallia rakennusten korottaminen, ullakkokerrosten ottaminen asuinkäyttöön ja välillä toisessa käytössä olleiden tilojen palauttaminen asuinkäyttöön sekä pyrkiä täydentämään kaupunkitilan epävihiyisät aukko paikat myös asuintoimintoja sisältävällä rakentamisella. Asuntoja voi ja olisi hyväkin sijoittaa myös kulttuurirakennusten yhteyteen.

Pienehköjä alueita kaavoitettaessa sekoitettavissa olevat toiminnot ovat usein rajalliset. Kaavoittaja pystyy kuitenkin esim. päiväkodin, koulun, kioskin, alueen sisääntuloväylien ja aukkioiden, kevyen liikenteen reittien yms. perusasioiden sijoituksella ohjaamaan alueen sisäisiä liikennevirtoja ja näin edesauttamaan turvallisuuden ohella alueelle tulevien ja siellä ennestään olevien yritysten ja työpaikkojen säilymistä.

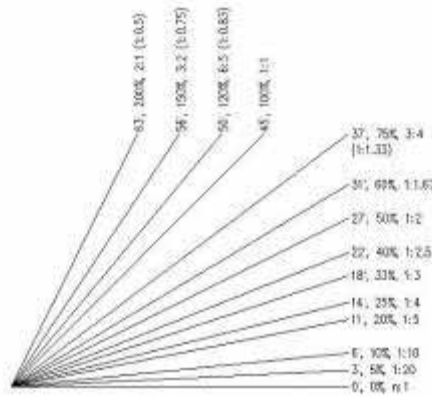
Rinnetontit erityishuomion kohteena

Rinnetonteille rakentamisen esteettömyys vaatii kaavoittajalta erityistä paneutumista asiaan. Jo erittäin loivissakin rinteissä, tontin kaltevuuden ylittäessä 5% (3°, 1:20) rajan, joudutaan esteettömäksi haluttava piha-alue ainakin periaatteessa terassoimaan ja varustamaan luiskin. Mitä jyrkempi tontti, sitä monimutkaisemmiksi ja enemmän tilaa vieviksi luiskajärjestelyt muodostuvat.

Julkisten toimintojen sijoituessa rinteeseen esteettömät kulkuyhteydet rakennukseen ja rakennuksen sisällä ovat välttämättömiä. Asuntojen kohdalla on toisin: Suomen Rakennusmääräyskokoelman osan G1 mukaan kerrostalotontin on oltava päätoimintojensa osalta esteetön, mutta pientalotonteilla esteettömiä kulkuyhteyksiä edellytetään vain "jos se maaston muodon ja korkeuserot huomioon ottaen on mahdollista". Rinteiden kaavoit-

taminen pientaloalueiksi on siis helpoin tapa kiertää maaston tuomat ongelmat, joskin aidan alittamista siellä, missä rima on korkein! Toisaalta kerrostaloissa tasoerojen ratkaiseminen hissillä on helpompaa ja taloudellisesti kannattavampaa kuin pientalorakentamisessa. Oli asumismuoto mikä hyvänsä, periaatteena tulee olla, että myös liikkumis- ja toimintaesteisillä on mahdollisuus oleskella ulkona kotinsa pihamaalla.

Kaupunkikuvallisesti kerrostalotonttien kaivertamista luonnon muovaamaan rinteeseen ei pitäisi kaavassa lainkaan sallia, vaan ympäristön maastolliset arvot on asetettava tontin käytön ensisijaiseksi kriteeriksi, esteettömät sisäänkäynnit osoitettava sen mukaisesti maastonmuotojen vaatimilta kerrostasoilta tai välitasanteilta ja massoitteleva pyrittävä ratkaisemaan jo kaavoitusvaiheessa siten, että rakennuksen luonteva porrastuminen maastoon ja sekä ulko- että sisäyhteyksiä palvelevan hissien rakentaminen on mahdollista.



kuva: Kaltevuuksia eri asteikoilla ilmaistuna.

Rinteen jyrkkyys vaikuttaa oleellisesti käytettävissä oleviin vaihtoehtoihin ja rakentamisen kustannuksiin. Alle 5% (3°, 1:20) kaltevaiset tontit eivät käytännössä eroa tasaisesta, 5-10% (3-6°, 1:20 - 1:10) kaltevuudet ovat kohtuullisella vaivalla ratkaistavissa luiskin. Varsinaisesti rinnerakentamisesta puhutaan vasta tätä jyrkemmissä rinteissä sijaitsevilla tonteilla.³¹ Hissien rakentaminen on taloudellisinta suurilla, yli 30% (17°, 1:3) jyrkkyyksillä, jolloin useita kerrostasoja voi luontevasti sijoittaa päällekkäin ilman että hissiä varten joudutaan rakentamaan pitkiä siltoja tai reittejä hissiltä maastoa mukaillen polveilevan rakennuksen eri asunnoille. Rakennustyön suorittamisen kannalta näin jyrkkiä rinteitä pidetään kuitenkin erittäin vaikeina³² ja pelkästään rinteen kaltevuuden arvellaan aiheuttavan jonkin verran lisäkustannuksen³³.

Esteettömyyden kannalta hankalimmaksi väliksi muodostuvat siis yli 10% mutta alle 30% jyrkkyiset rinteet, joiden esteettömäksi rakentamisessa joudutaan turvautumaan hissilaitteiden apuun rakennusmassojen samalla (rakennuksen sisäisiä hissiyhteyksiä tavoiteltaessa) venyessä helposti mittakaavaltaan kohtuuttoman suuriksi.

³¹ Santaoja (2005)

³² Santaoja (2005)

³³ Korkeakosken ja Lehtosen (1996) mukaan arviolta 27€/ asunto-m²

Kaavamerkinnoin ilmaistavissa olevat asiat:

Esteettömät reitit

Kunkin asuinalueen ja lähipalvelupisteen tai muun tärkeän palvelun välille tulee osoittaa esteetön kulkureitti. Osa esteettömästä reitistä voi olla julkisen liikenteen varassa – tällöin reitin tulee johtaa asuinalueelta ja toisaalta palvelupisteestä lähimmille esteettömiksi suunnitelluille julkisen liikenteen pysäkeille. Esteettömäksi muodostettavaksi reitiksi valitaan ensisijaisesti sellaisia kadunpätkiä tai alueita, joiden tasoerot ovat vähäisimmin toimenpitein voitettavissa. Esteettömän reitin erilaisten osuuksien osoittamistavoista asemakaavassa annetaan esimerkkejä ohessa.

Kaavassa esteettömäksi osoitetun reitin toteutuksessa voidaan vaatia noudatettavaksi erillisiä esteettömän ympäristön toteutuksen ohjeita, esim. ns. SURAKU-ohjekortteja³⁴, tai viittaamalla rakennusosalalla paremmin tunnettuihin RT-ohjekortteihin, mikäli vastaavia ohjeita tässä korttisarjassa tulevaisuudessa julkaistaan. Kunnalla voi olla myös oma esteettömien reittien toteutusta ohjaava normisto, johon kaavassa voidaan viitata.

Reitin varteen varataan tilaa erilaisia ja -luonteisia istuskelu- eli levähdyspaikkoja varten n. 200m. välein, kuitenkin korkeintaan 250m etäisyydelle toisistaan. Levähdyspaikat tulisi pyrkiä sijoittamaan siten, että kustakin paikasta havaitsee (mieluiten myös ilman näköai-
tia!) yksiselitteisesti missä esteetön reitti jatkuu. Olisi toivottavaa, että ympäristö antaisi viitteitä siitä, minkä luonteinen ja miten etäällä seuraava mahdollinen levähdyspaikka on.

Levähdyspaikkojen merkinnän tarve riippuu niiden sijainnista ja siitä, kenen toteutusvastuulla reitin paikkoineen katsotaan olevan. Mikäli levähdyspaikat sijaitsevat kokonaisuudessaan katu- tms. julkisilla alueilla ja niiden toteuttamisen kokonaisuudessaan katsotaan olevan yhden toteuttajan (käytännössä kunnan katuosaston tai vastaavan alihankkijan) vastuulla, ei tarvetta levähdyspaikkojen tarkan sijainnin ja lukumäärän osoittamiseen ole, vaan niiden toteutustarpeen voidaan katsoa sisältyvän esteettömän reitin merkintöihin ja kokonaislukumäärän määräytyvän reitin pituuden mukaan (1 levähdyspaikka / 200m esteetöntä reittiä). Jos sen sijaan levähdyspaikan ajatellaan sijaitsevan osin tai kokonaan yksityisen tontinomistajan tontilla, mahdollisesti kuuluvan jopa tämän toteutusvastuulle, muodostuu tästä tontille rasite, joka luonnollisesti on ilmaistava kaavamerkinnoin. Tällöin

³⁴ Ks. viitteet 18 ja 19 s. 24. Kortit pdf -muodossa: www.hel.fi/helsinki/ohjekortit.html

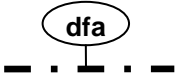
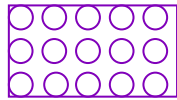
käytännössä joko tilavaraus (esteettömyyden kannalta kehitettävän alueen merkintä) tai toteutettavaksi veloitettavien levähdyspaikkojen lukumäärä tulee ilmaista kaavamerkin-
noin.

Pysäkkialueet

Julkisen liikenteen pysäkkialueet tulee ensisijaisesti sijoittaa esteettömien reittien var-
teen. Mikäli esteettömän reitin varrella sijaitsevat pysäkkialueet eivät ennestään ole es-
teettömyysperiaatteet huomioiden toteutettuja, voidaan ne kaavassa osoittaa sellaisiksi
muutettaviksi. Merkinnästä voidaan luopua asteittain esteettömän julkisen liikenteen liik-
kumisympäristön muodostuessa itsestäänselvyydeksi.

Esteettömiksi osoitettavat pysäkit ja pysäkkialueet merkitään kaavaan esteettömyyden
kannalta kehitettävän alueen rasterilla ja violetilla tunnusvärillä. Esteettömäksi osoitetun
pysäkkialueen toteutuksessa on noudatettava kaavaselostuksessa viitteeksi annettavia
toteutusohjeita, esim. SURAKU- tms. vastaavia ohjekortteja. Koska pysäkkialueen jatku-
va ja ripeä talvihuolto on välttämätöntä esteettömyyttäkin silmälläpitäen, pysäkkialueelle
tai sen läheisyyteen varataan tilaa lumen lyhytaikaiseen kasaukseen (vrt. kohta Talvi-
hoidettavuus).

Rautatie-, linja-auto- ja metroasemilla yms. liikennealue- ja -palvelukokonaisuuksien ky-
seessä ollessa riittää esteettömän pääsyn takaaminen kadulta ja lähimmältä pysäköinti-
paikalta lipunmyyntipisteeseen yms. palveluihin ja edelleen liikennevälineeseen; koko
asema-alueen kaikkine kulkuyhteyksineen ei tarvitse olla esteetön. Liityntäliikenteen ase-
milla tulee huolehtia siitä, että myös liikunta- ja toimintaesteisille taataan sujuva vaihto-
yhteys liikennevälineestä toiseen.



Esteettömyyden kannalta kehitettävä alue.

Ohje: Merkintää käytetään mm. esteettömän reitin varteen sijoitettavien bussipysäkkien ja levähdyspaikkojen toteutustarpeen ja rakennusalan osoittamiseen. Samalla merkinnällä voidaan osoittaa myös muita esteettömän ympäristön kehitystarpeita. Kehitystarpeet selitetään tarkemmin kaavaselostuksessa ja/tai kaavakarttaan liittyvässä merkintöjen selityksessä. Jos kehitettäviä alueita on saman kartan alueella useita, erotellaan merkinnät tarvittaessa numeroin.



Katualue, joka on osana esteetöntä reittiä.



Jalankulkutie, joka on osana esteetöntä reittiä.



Aukio tai tori, joka on osana esteetöntä reittiä.



Esteetön ulkoilureitti.

lepo 2 kpl

Kaavamerkinnän koskemale alueelle toteutettavien esteettömän reitin levähdyspaikkojen lukumäärä.

Ehdotuksia esteettämiä reittejä koskeviksi kaavamerkinnöiksi asemakaavatasolla

AO/dfa

Erillispientalojen korttelialue, jonka rakennusten ja tonttitoimintojen tulee olla pyörätuolilla liikkuvan, näkövammaisen tai muulla tavoin toimintarajoitteen henkilön saavutettavissa ja käytettävissä

Ohje: Merkintää /dfa voidaan käyttää vastaavalla tavalla muidenkin aluevarausmerkintöjen yhteydessä. Aluevarausmerkinnän värinä käytetään ko. käyttötarkoitukseen vakiintunutta värytystä /dfa-merkinnästä riippumatta.

dfa 2 kpl

Alueen tai rakennusalan esteettöminä toteutettavien (design for all –periaatteen mukaisten) huoneistojen lukumäärä

dfa 1/3

Esteettöminä toteutettavien huoneistojen osuus alueen tai rakennusalan huoneistojen kokonaismäärästä

dfa 60%

Esteettömästi saavutettaviin tiloihin käytettävä prosenttiosuus alueen tai rakennusalan rakennusoikeudesta

dfa 60% I

Esteettömästi saavutettaviin tiloihin käytettävä prosenttiosuus roomalaisen numeron ilmaiseman kerroksen alasta

Ehdotuksia aluevarausten yhteydessä käytettäväksi esteettömyyttä korostaviksi kaavamerkinnöiksi asemakaavatasolla

Esteettömyyden korostaminen aluevarausten yhteydessä

Haluttaessa korostaa esteettömyyttä kaavoitettavan tontin tai kaava-alueen aluevarauksen yhteydessä, voidaan toiminnon kirjainten perään liittää liite /dfa, esim. esteettömien asuinrakennusten korttelialue A/dfa, esteettömien asuinrakennusten alue AK/dfa, esteettömien toimistotilojen korttelialue KT/dfa. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 53§ mukaan kaikkien hallinto- ja palvelurakennusten sekä ”muussa rakennuksessa olevan sellaisen liike- ja palvelutilan, johon tasa-arvon näkökulmasta kaikilla on oltava mahdollisuus päästä” tulee rakennuspaikat mukaan lukien olla esteettömiä. Näihin toimintoihin esteettömyysvaatimus siis sisältyy kaavamerkinnättäkin.

Asuinrakennusten esteettömyydestä Suomen rakentamismääräyskokoelman osassa G1 Asuntosuunnittelu annettujen määräysten mukaan kerrostaloissa, joissa käynti asuntoon tapahtuu sisäänkäyntitaso mukaan lukien kolmannesta tai ylemmästä kerroksesta, tulee sellaisessa asuinhuoneistossa, johon pääsy edellyttää hissiä, käymälä- ja pesutilan olla varustettavissa myös pyörätuolin ja pyörällisen kävelytelineen käyttäjälle. Samoin on näissä taloissa asuntojen yhteisten tilojen ja hissien sovellettava ”pyörätuolin tai pyörällisen kävelytelineen käyttäjälle”. Kerrostalotontin rajalta ja liikkumisesteiselle tarkoitettulta autopaikalta rakennukseen johtavan, leikkipaikoille ja oleskeluun tarkoitetuille alueille johtavien sekä muiden asumista palvelevien välttämättömien kulkuyhteyksien on sovellettava liikkumisesteiselle. Muista mahdollisista esteisyyden muodoista tai niiden huomiointamisesta ei rakentamismääräyskokoelmassa erikseen mainita. Kaavoittajalle jää siis hienoinen tulkinnanvara esteettömyyden korostamistarpeesta AK -merkinnän yhteydessä.³⁵

Pien- ja rivitalojen tai muiden hissittömien asuinrakennusten esteettömyydestä ei laissa, asetuksessa eikä rakentamismääräyskokoelmassa anneta määräyksiä. Mikäli näiden talotyyppien asuntoja määrätään kaavamerkinnöin rakennettavaksi esteettömiksi, on tärkeää huolehtia myös rakennusten teknisten tilojen esteettömyydestä.

Tarvittaessa esteettömien rakennusten tai asuntojen määrää voidaan tarkentaa antamalla esteettömien huoneistojen lukumäärä tai esteettömän rakennusalan prosenttiosuus tontin tai alueen kokonaisrakennusosalasta. Kaavoittaja voi määräyksissään eritellä, mitä kulloinkin tarkoittaa esteettömyydellä, jos esteettömyys jostakin syystä halutaan rajata vain tietyn rajoitetyypin, esim. näkövamma, käsittävään joukkoon.

³⁵ Jos määräystä oikein pilkkua viilaten tulkitaan, ei kerrostalon maantasossa sijaitseissa huoneistoissa (joihin pääsy siis ei edellytä hissiä) käymälä- ja pesutilojen tarvitse olla esteettömiä, ei myöskään muiden asuntojen muutoin kuin käymälä- ja pesutilojen osalta.

Sisääkäynnit


Esteettömän sisääkäynnin vaatimus ilmaistaan kaavassa yleisellä merkinnällä tai osoittamalla sisääkäynti suoraan tiettyyn paikkaan. Merkintä tulee kyseeseen esim. asuinalueen yhteisen kerhotilan sijaitessa jossakin alueen asuinrakennuksista tai asemakaavamuutoksen yhteydessä, kun olemassa olevan rakennuksen toiminta muuttuu sellaiseksi, että esteettömän sisääkäynnin rakentaminen katsotaan vaadittavaksi.

Nykyisenä aikana esteettömän sisääkäynnin rakentaminen niin julkisiin kuin kaupallistenkin palveluiden uudisrakennuksiin pitäisi olla itsestäänselvyys, eikä sitä ole sellaisena välttämätöntä erikseen kaavamerkinnällä korostaa. Myös esteettömälle asumiselle tai muulle esteettömyydeltään korostetulle toiminnalle varatun alueen merkintään esteettömän sisääkäynnin vaatimuksen voidaan katsoa sisältyvän automaattisesti. Merkintää voidaan kuitenkin käyttää näissäkkin tapauksissa, mikäli halutaan korostaa muiden kuin pääsisääkäynnin esteettömyysvaatimuksia. Samalla on toki varottava, ettei kaavasta esteettömyyteen vedoten tehdä turhan raskasta, sekavaa tai monimutkaista eikä liiaksi rakennussuunnittelua kahlitsevaa.

sisk dfa

▲
dfa

▼
dfa



Alueelle toteutettaviin rakennuksiin (myös piharakennukset) on kuhunkin osoitettava vähintään yksi esteetön sisääkäynti.

Merkintä osoittaa esteettömän sisääkäynnin sijainnin rakennuksessa tai olemassa olevan rakennuksen julkisivun tai julkisivun osan, jolla sijaitseva sisääkäynti tulee muuttua esteettömäksi.

Merkintä osoittaa rakennuksen sivun, jolla tulee olla esteetön sisääkäynti rakennukseen.

Ehdotuksia sisääkäyntejä koskeviksi kaavamerkinnoiksi asemakaavatasolla

Autopaikkoja ja pysäköintiä koskevat määräykset

Esteettömän reitin varrelta sekä esteettömiksi merkatuilta korttelialueilta tai niiden välittömästä läheisyydestä varataan pysäköintitilaa liikkumisesteisille soveltuville autopaikoille. Myös esteettömien ulkoilureittien ja kaavassa erikseen esteettömäksi osoitettujen virkistysalueiden välittömään läheisyyteen on autolla saapuvan liikuntarajoitteisen voitava pysäköidä kulkuvälineensä.

Esteettömien autopaikkojen tarve vaihtelee toiminnon ja esteettömän rakentamisen määrän mukaan. Paikat tulee pääsääntöisesti sijoittaa sisäänkäyntien läheisyyteen. Joissakin tapauksissa, lähinnä ydinkeskusta-alueilla, saattaa tulla kyseeseen esteettömienkin autopaikkojen osoittaminen tontin ulkopuolelta esim. kadun varresta tai useiden tonttien ja toimijoiden yhteiseltä pysäköintialueelta. Toteutettavaksi edellytettävien autopaikkojen lukumäärästä, prosentiosuudesta tai muusta mitoittavasta tekijästä voidaan tarvittaessa antaa kaavassa erillinen määräys. Ohjeellisina määrinä voidaan pitää seuraavia:

- o 1 esteetön autopaikka kutakin esteetöntä asuntoa kohti
- o 1 esteetön autopaikka kutakin toteutettua 2400 kerrosneliömetriä kohti (vastaa noin yhtä esteetöntä paikkaa 30 normaalia autopaikkaa kohti)
- o rakentamisen määrästä riippumatta kuitenkin vähintään 2 paikkaa kutakin asuinkerrostalotonttia, julkista rakennusta tai julkiseen käyttöön esitettyä muuta toimintoa (esim. uimaranta tai pallokenttä) kohti

Hyvin yksityiskohtaisessa asemakaavassa voidaan esteettömälle paikoitukselle varatulle alueelle osoittaa tarkka sijainti tontilla. Kaavassa voidaan myös sallia tai vaatia liikuntaesteisille mitoitettua paikoitusta sellaiselle tontille, jonka pysäköintipaikat muutoin on osoitettu esim. läheiseen pysäköintilaitokseen.

Kuten normaalistikin pysäköintiä kaavoitettaessa, yksittäiset pysäköintialueet on syytä pitää pieninä (3-10 autoa/yksikkö) ja sijoittaa turhan ilkvallan torjumiseksi suhteellisen näkyville.

2 ap dfa

Tontille tai rakennusalalle toteutettavaksi edellytettävien esteettömien (liikunta- ja toimintarajoitteet huomioiden mitoitettavien ja toteutettavien) autopaikkojen lukumäärä

Ohje: Määrää osoittavissa merkinnöissä lisämäärettä **dfa** ei eroteta kauttaviivalla, sillä kauttaviivalla on totuttu ilmaisemaan lukumäärää suhteessa erikseen annettavaan määreeseen, esim. tiettyyn kerrosalaan.

1 ap dfa / as (dfa)

1 ap dfa / 2400 m²

1 ap dfa / 30 ap

Esteettömien autopaikkojen lukumäärä (esteettämiä) asuntoja / toteutettavaa kerrosalaa / toteutettavia tavanomaisia autopaikkoja kohti

a/dfa

Liikuntarajoitteiset huomioiden mitoitettavien auton säilytyspaikkojen rakennusala

Huom! Esteettömälle autopaikalle tulee johtaa liikunta- ja toimintarajoitteisten omin avuin kuljettavissa oleva reitti sekä tontin rajalta että tontin rakennuksen tai rakennusten esteettömiltä sisäänkäynneiltä.

Ehdotuksia esteettömien auton säilytyspaikkojen sijoitusta ja määrää koskeviksi kaavamerkinnöiksi asemakaavatasolla

Osallistumisen esteettömyys

Nykyinen maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää kansalaisten kuulemista. Samalla kansalaisille toisaalta annetaan aiempaa suurempi vastuu osallistua kaavoitukseen ja vaikuttaa asuinympäristönsä suunnitteluun. Osallistumisen mahdollistaminen vaatii kaavoittajilta jatkuvaa tiedottamista ja erilaisia ihmisryhmiä edustavien osallisten aktiivista etsimistä ja mukaan pyytämistä eli *osallistamista*.

Kaavoituksen esteettömyyttä on paitsi suunniteltavan ympäristön esteettömyys, myös itse kaavaprosessin esteettömyys. Kaavoituksessa tulisi monipuolisen tiedotuksen lisäksi huolehtia kaikkien osallisten tasapuolisista fyysisistä osallistumismahdollisuuksista. Esimerkiksi yleisötilaisuuksien pitopaikkaa valittaessa on huomioitava mahdollisesti liikuntam. vamman tai sairauden estämien ihmisten pääsystä paikalle. Samoin kaava tulee asettaa nähtäville paikkaan, joka on helposti osallisten saavutettavissa.

Itse kaava-asiakirjojen selkeys ja ymmärrettävyys on osa esteiden poistamista. Käsiteltäessä erityisesti jotakin erityisryhmää koskevaa ympäristöä (esim. näkövammaisille tai vanhuksille tarkoitettu ympäristö) tulee myös asiakirjojen luettavuuteen, esim. kirjasin-kokoon, kiinnittää erityistä huomiota.

Ensimmäinen askel osallistumisen esteiden raivaamisessa on kaavoittajan kyky tunnistaa ja tavoittaa osalliset. Esteettömyyden huomioiminen kaavoituksessa tarkoittaa osaltaan erityisryhmien ja heidän ympäristöön liittyvien tarpeidensa tunnustamista, kaavoittajan aktiivisuutta näiden erityisryhmien tavoittamisessa ja ryhmien tavoitettujen edustajien äänen kuulemista. Tärkeintä osallisten tavoittaminen on heitä lähimmin koskettavalla eli asemakaavoituksen tasolla, jolla asukkaiden paikallistuntemusta ja näkemystä voidaan konkreettisesti käyttää suunnittelun apuna. Tasa-arvon ja yhteiskuntavastuun nimissä kaavoittajan tulisi kuitenkin pyrkiä aktiivisesti saamaan kaikenlaiset osalliset mukaan jo ympäristön suurien linjojen hahmotukseen ja ymmärtämään niiden merkitys lopputuloksen kannalta.

Esteettömän ympäristön toteutuksen ohjaaminen

Kaava-asiakirjojen, lakien ja määräyksien lisäksi rakentamisen toteutusta ohjaavat kunnalliset rakennusjärjestykset ja rakennustapaohjeet.

Rakennusjärjestys

Rakennusjärjestys on asiakirja, jolla kunta antaa paikallisista oloista johtuvia määräyksiä ja ohjeita, joilla ohjataan maankäyttöä ja rakentamista mm. suunnitelmallisen ja sopivan rakentamisen edistämiseksi, kulttuuri- ja luonnonarvojen huomioimiseksi sekä eri väestö-ryhmien hyvän, terveellisen ja viihtyisän elinympäristön toteutumiseksi ja säilyttämiseksi.

Rakennusjärjestyksen määräykset täydentävät maankäyttö- ja rakennuslakia sekä voimassa olevia asemakaavoja. Rakennusjärjestyksen määräykset ovat velvoittavia, niitä on rakentamisessa noudatettava. Ristiriitapauksissa laki, asetus, yleiskaava, asemakaava sekä Suomen rakentamismääräyskokoelma menevät velvoittavuudessa kuitenkin rakennusjärjestyksen edelle.

Kukin kunta voi antaa erillisiä esteettömyyttä käsitteleviä määräyksiä ja ohjeita³⁶ omassa rakennusjärjestyksessään. Nämä kaavoittajan tulee valtakunnallisten tapaan ottaa huomioon kunnan maankäyttöä suunnitellessaan.

³⁶ Huom! Määräykset ovat velvoittavia, niitä on noudatettava, ohjeet sen sijaan ovat harkinnanmukaisesti toteutettavia.

Vaikka kaavoittaja ei viime kädessä tee päätöksiä rakennusjärjestyksen hyväksymisestä tai muuttamisesta, voi hän muiden asiantuntijoiden tavoin aloitteillaan ja toiminnallaan edesauttaa määräysten valmistelua.

Rakennustapaohjeet

Rakennus- tai rakentamistapaohjeet ovat kunnan rakennuslautakunnan antamia rakentamista ohjaavia ohjeita. Rakentamistapaohjeet eivät ole velvoittavia, muitakin kuin ohjeissa esitetyjä ratkaisuja voidaan käyttää, mikäli ne täyttävät lakien, asetusten, kaavojen ja määräysten vaatimukset.

Rakennustapaohjeita annetaan tyypillisesti alue- tai aikakausikohtaisina tietyn alueen tai rakennuskokonaisuuden yhtenäisen ilmeen luomiseksi tai säilyttämiseksi. Ohjeet koskevat yleensä kaavan määräyksiä pienimuotoisempia rakentamisen detaljeja, esim. katos-, ikkuna- ja aitaratkaisuja. Rakennustapaohjeet ovat usein kaavoittajan laatimia tai vähintäänkin kaavoitusyksikön laadittamia.

Esteettömyyttä tuskin on toistaiseksi kunnallisissa rakennustapaohjeissa tarkoituksellisesti käsitelty. Tällaisten ohjeiden liittäminen rakennustapaohjeistoon voisi olla perusteltua esim. haluttaessa kaavoittaa vain esteettömiksi suunniteltavia omakotitaloja käsittävä alue, miksei myös pyrittäessä ohjaamaan kunnan alueella tapahtuvan katurakentamisen ilmettä – tällaiseen periaatteeseen täysin mahdollisen ohjauskeinon käyttöön en kuitenkaan toistaiseksi ole missään törmännyt. Sen sijaan mm. Tampereella on turvallisuusohjelman puitteissa tekeillä erillinen turvallisuusaiheinen rakennustapaohjeistus.³⁷

³⁷ www.tampere.fi/ytoteto/tepa/turva/rakennettuymparisto.htm

Yleisempiä, valtakunnallisesti sovellettavissa olevia ohjeita varten on olemassa varsin toimiva ja (etenkin rakennus-)suunnittelijoiden piirissä hyvin tunnettu ja laajalti käytetty tietolähde: RT -kortisto. Lienee vain ajan kysymys, milloin jo edellä mainitut SURAKU -ohjekortit tai niiden pohjalta muokattu aineisto julkaistaan ko. kortistossa.³⁸

Koska kaavamerkinnoin voidaan yksiselitteisesti ilmaista mihin kaupunkialueella tarvitaan esteetön reitti, mutta sen sijaan ei läheskään tyydyttävällä tasolla MITÄ esteetön reitti lopulta tarkoittaa, tulisi esteettömien reittien toteutuksesta ja ylläpidosta laatia ja julkaista oma ohjeensa. Suunnittelijoiden kannalta ohje olisi yksinkertaisimmin ja loogisimmin löydettävissä, mikäli se julkaistaisiin RT -ohjekorttina. Ohjeessa selitettäisiin esteettömän reitin vaatimukset ja kriteerit ja annettaisiin neuvoja ja ehdotuksia kaavaa yksityiskohtaisempia esteettömän ulkotilan suunnittelu- ja toteutusratkaisuja koskien.

Esteettömien reittien käytännön toteutukseen ja ylläpitoon liittyy runsas määrä detaloitua tietoa ja ohjeita eri osa-alueiden ratkaisuksi. Niinpä esteettömiä reittejä käsittelevä ohje voisi olla luonteeltaan myös yksinkertainen listaus huomioitavista asioista ja sisältää viittaukset muihin (samassa yhteydessä julkaistaviin) osa-aluekohtaisiin ohjekortteihin. Jo julkaistut SURAKU -kortit kelpaisivat suoraan tällaisista. Tähän mennessä julkaistuista korteista löytyvät varsin yksityiskohtaiset ohjeet suojateiden ja jalkakäytävien, kävelykatujen ja aukoiden, tasoerojen, julkisten piha-alueiden, puistokäytävien ja levähdyspaikkojen, leikkipaikkojen ja pysäkkien suunnitteluun ja toteutukseen. Korteissa suunnittelua määrittävine kriteereineen³⁹ käsitellään myös mm. kulkuväylien ja pintojen laatua, opaslaattojen, varoitusalueiden ja erotteluraitojen käyttöä, merkintöjen, painonappien, tunnistinten, osoitinten, sadevesikourujen, kaivojen, opasteiden ja kalusteiden sijoitusta, luiskien, portaiden, käsijohteiden, levähdyspaikkojen ja leikkipaikkojen mitoittamista. Näiden tietojen lisäksi tarvittaisiin esteettömien reittien toteutuksen opastukseen vielä ohjeita ja lisätietoja ainakin seuraavista:

- Istutukset (SURAKU -ohjekorteissa kasvillisuus mainitaan vain leikkipaikkoja käsittelevässä kortissa)
 - tietoa kasvilajeista (allergisoivat, allergisoimattomat, voimakkaasti tuoksuvat...)
 - istutusaltaiden sijoitus ja detalointi
 - tasossa olevien istutusalueiden rajaus

³⁸ SURAKU -korttien ollessa vapaasti tulostettavissa sekä Helsingin kaupungin omalla että kuntien ja kuntayhtymien tiedonvälitystä palvelevalla Kunnat.net -internetsivustolla, on myös olemassa mahdollisuus, että esteettömyysaiheisesta kortistosta muodostuu oma, itsenäinen ja puhtaasti internet-levitteinen kokonaisuutensa.

³⁹ www.hel2.fi/helsinkikaikille/kriteerit.html

- Allergisoimattomat, hajuttomat materiaalit
- Rakennusten ja rakenteiden värytys
 - kontrastit
 - kineettisten pintojen kierto
 - väritehosteet näkövammaisten kulkua helpottamaan
- Valaistus
 - valaisinten sijoitus
 - ohjeita riittävän valaistustason saavuttamiseksi
- Opasteet
 - värytys
 - koko
 - sijoitus
 - tekstityyppi
 - selkokieliäisyyttä tai kuvallista hahmotettavuutta koskevat ohjeet
- Lyhytaikaisen lumensäilytyksen tilavaraukset yms. vielä puuttuvia mitoitushjeita
- Sisäänkäyntijärjestelyt esteettömän reitin tuomien erikoisvaatimusten osalta
 - kynnykset
 - ovipumput
 - luiskajärjestelyt
 - käsijohteet
- Rakenteiden kuntosuositukset ja huoltoväli
- Aoraus-, hiekoitus- yms. kunnossapidon minimivaatimukset

Ehdotettu esteettömiä reittejä koskeva "rakennustapaohje" poikkeaa siis perinteisistä alueellisista rakennustapaohjeista usein tavoin:

1. se on luonteeltaan yleinen – siis aluetyyppi-, ei aluekohtainen; kunta voi tämän lisäksi laatia omia yksittäiseen paikkaan sidottuja ohjeita, mikäli se jostakin syystä katsotaan tarpeelliseksi.
2. annettavat ohjeet koskevat enemmänkin katu- kuin tonttirakentamista ja ohjeistavat näin ollen kunnallista toteutusta ennemmin kuin yksityistä

3. kaavoihin mahdollisesti sisällytettävät viittaukset tähän ohjeeseen⁴⁰ muuttavat sen luonteen ohjaavasta työkalusta määrääväksi.

Suunnittelun apuvälineet

Esteettömyysteeman huomioimista suunnittelun kaikilla tasoilla helpottaisivat ja varmistaisivat niin kaavoittajan, katu-, puisto- tai muun kaupunkiympäristön suunnittelijan, rakennussuunnittelijan kuin rakennuttajankin apuvälineeksi laaditut tarkistuslistat eli jäsenellyt listaukset asioista, joita kunkin suunnittelijan tulisi työssään muistaa tehdä, varmistaa tai ottaa huomioon. Esteettömyyttä nimenomaan kaavoituksessa käsitteleviä tarkistuslistoja ei toistaiseksi liene olemassa. Eri osa-alueiden esteettömyyteen liittyviä listauksia löytyy kuitenkin mm. Invalidiliiton, Reumaliiton ja Valtion taidemuseon laatimina.⁴¹ Esimerkkejä ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioimiseen käytettävistä tarkistuslistoista on julkaistu Stakesin www-sivuilla.⁴²

Esteettömyyden huomioimisen vaikutukset

Esteettömyyden huomioimisella kaavoituksessa ja kaupunkiympäristön toteutuksessa on eittämättä sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia. Sosiaalisia, esteettisiä, turvallisuuteen liittyviä tai muita subjektiivisia eli koettavia vaikutuksia on ilman pidempiaikaista seuranta- ja asukashaastatteluja mahdotonta arvioida kovin kattavasti. Koska ensimmäiset asuntojen ulkopuolisen liikkumisympäristön esteettömyyttä korostavat toteutuksetkin on tehty vasta viime vuosina, ei aiheesta toistaiseksi ole juurikaan saatavilla tutkimustuloksia. Sosiaali- ja terveysministeriön selvitys päivittäistavarakaupan sijainnin ja kuljetus- yms. avun saatavuuden vaikutuksista ikääntyneiden elämään ja kustannuksiin⁴³ antaa suuntaa muitakin väestöryhmiä koskevien vaikutusten arviointiin.

Esteettömän ympäristön fyysisen toteutuksen taloudellisia vaikutuksia voidaan helposti arvioida laatimalla suunnitelma- tai rakenneosakohtaisia kustannusarvioita. Tältä osin es-

⁴⁰ esim. esteettömän reitin merkkiselitys "Esteetön reitti, jonka toteutuksessa on noudatettava esteettömien reitien toteutusta koskevaa ohjetta X"

⁴¹ www.esteeton.fi/rakennettu.html, www.reumaliitto.fi/sivut/ymparisto/tarkistuslista.html, www.kulttuuriakaikille.fi/tietoa.html#4

⁴² www.stakes.fi/sva/tarkistuslistoja.htm

⁴³ Ruonakoski ym. (2005)

teettömyyden kustannusten arviointi ei poikkeakaan normaalista kustannusarviointikäytännöstä.

Seuraavassa on listattu ja pyritty selittämään oletettavia esteettömän ympäristön luomisesta oletettavasti seuraavia laadullisia, taloudellisia, sosiaalisia ja muita kaupungin kilpailukykyyn vaikuttavia seurauksia.

Laadulliset vaikutukset

Laadullisilla vaikutuksilla tarkoitetaan tässä asukkaiden viihtyvyyteen ja fyysiseen selviytymiseen vaikuttavia seikkoja.

Kaupunkitilaan liittyvien esteiden tunnistamisen ja poistamisen myötä kaupunkitilassa kulkeminen ja ympäristön välitön kokeminen eli kulkemisympäristö tulee mahdolliseksi useammille. Omatoiminen pääsy entistä useampiin paikkoihin ja ympäristöihin parantaa useiden ihmisten elämänlaatua paitsi fyysisesti myös henkisesti: omatoimisen selviytymisen kokemuksen voi olettaa kohottavan omanarvontuntoa. Ikääntyminen tutussa elinympäristössä on mahdollista – tälläkin on suuri merkitys elämänlaadun ja henkisen vireyden kannalta. Vaikutukset elämänlaatuun eivät kuitenkaan ole näin yksioikoiset: palvelujen parhaan ja varmimman saatavuuden kannalta olisi suotavinta, että palvelu liikkuisi tarvitsevien luo eivätkä ihmiset palvelun. Huolena on, että itsenäisen elämän mahdollistuminen merkitsee samalla vanhusten ja vammaisten legitimoitua hylkäämistä.⁴⁴

Kun fyysiset esteet poistuvat, ympäristön käyttöaste kasvaa. Toisten ihmisten läsnäolo lisää koettua turvallisuutta ja vähentää tilastojen valossa konkreettisestikin rikosten todennäköisyyttä. Myös pelottavaksi koettujen seikkojen tietoinen eliminointi ympäristöstä osana suunnittelua ja vaihtoehtoisten reittien tarjoaminen eri tarpeita omaaville parantaa ympäristön turvallisuutta ja siten sekä käytettävyyttä että haluttavuutta.

Esteettömän ympäristön suunnittelun tavoitteena on parantaa paitsi ympäristön fyysistä saavutettavuutta ja käytettävyyttä myös ympäristön esteettistä laatua. Ennestään huolittelemattoman tai sekavan ympäristön kohdalla pintojen, tasoerojen ja ympäristön luettavuuden jäsentäminen epäilemättä niin tekeekin. Historialliseen tai kovin pienipiirteiseen ympäristöön kajoessa on kuitenkin vaarana, että alkuperäisyys ja mittakaava kärsivät. Ahtaiden tilojen avartaminen esteettömyyden nimissä tuhoaa tilarakennetta ja -kontrasteja, jotka kuitenkin ovat osa kaupunkiympäristön koettavaa tilaa, ominta luonnetta. Ei ole

⁴⁴ Airaksinen 22.8.2005

järkeä tuhota ympäristöstä yksiä arvokkaita piirteitä saavuttaakseen toisia. Korvaamattomissa olevat asiat eli koettavissa olevan tilan monipuolisuus ja ajallinen syvyys tulisi siis asettaa etusijalle ja pyrkiä ongelmatapauksissa saavuttamaan riittäväksi katsottava esteettömyys toisin keinoin, tarvittaessa vaikka toimintojen sijainteja uudelleen arvioimalla.

Ympäristörakentamisessa on mahdollista päästä esteettiseen ja kaikkia käyttäjiä miellyttävään lopputulokseen. Luiskien rakentamisen vaatima suuri tilantarve asettaa kuitenkin melkoisia vaatimuksia suunnittelulle ja saattaa johtaa ympäristön esteettisen laadun huonontumiseen.

Luonnontilaisia tai lähes luonnontilaisia ympäristöjä ei ainakaan laajassa mitoin tule yrittää rakentamalla saattaa kaikille mahdollisiksi. Useimmissa tapauksissa saavutettavuustavoitteisiin päästään järkevämmiin ja alkuperäisyyden arvoja tuhoamatta erilaisten apuvälineiden avulla.⁴⁵ Kulttuuriperinnöllisiä ja luonnonarvoja ajatellen onkin järkevämpää panostaa teknisten apuvälineiden ja helppokäyttöisten työkalujen kehittämiseen ja tarjontaan kuin ympäristön muokkaamiseen.

Taloudelliset vaikutukset

Fyysisen kaupunkirakenteen puutteita joudutaan ns. vammaispalvelulakiin⁴⁶ perustuen nykytilanteessa paikkaamaan kuljetus- yms. kunnallisin erityispalveluin. Palveluiden toteuttamisen lisäksi erilaisten rahallisten tukien suunnittelu, tarveharkinta ja päätösten vaatima paperityö vaativat kunnilta rahallista panostusta. Erityisratkaisujen ja -palveluiden tarpeen vähetessä saavutetaan sekä toimintarajoitteisten että yhteiskunnan näkökulmasta merkittäviä taloudellisia etuja.⁴⁷

Ympäristön luominen tai muuttaminen esteettömäksi vaatii suunnittelua. Periaatteessa esteettömän ympäristön tai rakennuksen suunnittelu ei kustannuksiltaan eroa ”esteellisestä” suunnittelusta – esteettömyyden tavoitteiden ja hyvien ratkaisujen tultua tutuksi esteettömyys huomioidaan automaattisesti osana normaalia suunnittelua. Useimmat esteettömät ratkaisut eivät vaadi kalliita investointeja, ainoastaan vähäisiä muutoksia totut-

⁴⁵ Apuvälineiden kirjo on laaja aina tietokoneohjelmista yksinkertaisiin lisäluisiin tai ulottumista auttaviin tartuntavälineisiin. On olemassa tekniikkaa (painopisteeltään säädeltävä ja nelipyöräjousitettu sähköpyörätuoli), jonka avulla liikuntavammainen pystyy itsenäisesti kulkemaan jopa poluttomassa metsämaastossa!

⁴⁶ Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista 3.4.1987/380; ajatus palvelupäätösten kaupunkirakenteen puutoksia korvaavasta luonteesta on alun perin Lohjan vammaispalvelujen sosiaalityöntekijä Elina Lindströmin.

⁴⁷ Tapaustutkimuksia aiheesta: Ruonakoski et al. (2005)

tuihin toteutusratkaisuihin. Ympäristön suunnittelun kustannuksissa saattaa vähäistä suunnitteluajan (eli kustannusten) lisäystä syntyä, kun maastonmuodosta riippuen joudutaan pelkän kulkuyhteyden osoittamisen sijasta pohtimaan mahdollisten korkeuserojen vaatimia erityisratkaisuja. Saavutettaviin etuihin nähden kustannusten kasvu pysynee kuitenkin minimaalisena.

Esteettömien ratkaisujen toteutus lisää julkisten ulkotilojen huollittelun tarvetta ja sitä kautta materiaalinkulutusta: tarvitaan entistä useampia käsijohteita ja luiskia sekä aiempaa loivempia portaita. Esteetön ympäristö luiskineen, väljine pysäköintipaikkoineen ja kulkutiloineen sekä toimivan ylläpidon edellyttämine lumitilavarauksineen vaatii myös jonkin verran totuttua enemmän pinta-alaa. Pinta-ala lunastettavana maa-alana tai jollakin materiaalilla katettavana pintana tarkoittaa sekin lisäkustannuksia nykytilanteeseen verrattuna. Sen sijaan esteettömän ympäristön ylläpito sinänsä ei aiheuta ”esteellistä” ympäristöä suurempia kuluja.

Jo kertaalleen rakennetun ympäristön muuttaminen esteettömyysvaatimusten mukaiseksi tuntuu helposti kohtuuttomalta kustannuserältä. Sellaisissakin ympäristön pienissä parannuksissa, joissa itse materiaaliset kustannukset ovat vähäiset (kadun reunakiven muutos, kontrastiväriraidan maalaus näkövammaisia varten...), vaatii muutostarpeen kartoitus ja arviointi, muutoksen suunnittelu ja lopulta työn toteutus erinäisiä työtunteja. Positiivisena puolena ympäristölle aiheutuissa muutospainneissa toki onkin muutosten työllistävä vaikutus. Varaamalla riittävästi aikaa ja resursseja suunnitteluun vältetään myöhemmiltä turhista muutos- ja korjaustöiltä.

Esteettömyyteenkin liittyvä kaupungin toimintojen sekoittaminen vähentää jonkin verran autopaikkatarvetta⁴⁸, samoin eri esteellisryhmille tarjoutuva mahdollisuus liikkua ympäristössä muutoin kuin siirtymällä autolla paikasta toiseen. Autopaikkojen tarpeen väheneminen laskisi periaatteessa rakentamisen ja ylläpidon kustannuksia. Oletettu paikoitus- ja liikennetarpeen väheneminen on kuitenkin vain haihtunut pisara autoistumisen meressä: on oletettavaa, että kiihtyvistä kaupungistumisesta, yhä laajemmalle alalle leviävästä asutuksesta ja kaupallisten palvelujen rakenteesta johtuen kaupunkien auto- ja liikennemäärät kasvavat esteettömien kevyenliikenteen liikkumismahdollisuuksien luomisesta huolimatta.

Vaikka fyysisen ympäristön suunnittelun ja rakentamisen kustannukset mitä ilmeisimmin kasvavat, voidaan kustannusten vastaavasti olettaa pienenevän toisilla sektoreilla: kulje-

⁴⁸ Suullinen tieto: Silfverberg (2006). Autopaikkojen yhteiskäyttö asunnoille ja työpaikoille vähentää autopaikkatarvetta n. 20%, asukkaat ja työssäkäyvät kun voivat hyödyntää saman autopaikan eri vuorokaudenaikoina toisin kuin puhtaasti asuntoja tai pelkkiä toimistotiloja sisältävissä kiinteistöissä. Silfverbergin mainitsema esimerkki tästä on Helsingin Länsi-Pasila.

tus- ja hoivapalvelujen tarve pienenee, sosiaalisuuden ja elämänlaadun parantuminen supistanee mielenterveyshuollon, mahdollisesti muunkin terveydenhuollon tarvetta. Uusi- en, tukevien ja esteettisten ympäristörakenteiden ja kaupunkitilan kasvavien käyttäjämää- rien myötä julkisten tilojen rakenteisiin kohdistuva ilkeä ja siitä aiheutuva kustannukset vähenevät. Toimivassa ja johdonmukaisesti rakentuvassa kaupungissa opastamisen ja neuvomisen tarve, parhaimmillaan myös saattoliikenteen tarve vähenee. Aikaa ja rahaa säästyy muihin toimiin.

Esteettömyyden myötä kasvava turvallisuus ja käyttämisen helppous vähentää onnetto- muusriskiä ja vähentää siten terveydenhuollon kustannuksia. Etenkin ikääntyneiden hoi- dontarpeesta suuri osa aiheutuu kaatumisista, kaatumisalttius taas kasvaa entisestään kunnan rapistuessa sopivien ulkoilureittien ja liikkumaan kannustavien virikkeiden puuttu- essa. Yhteiskunnallinen intressi on siis tuottaa esteettömien asuntojen lisäksi liikkumisen mahdollistavia ja turvallisia asuinympäristöjä jo pelkästään lonkkatapaturmista aiheutuvi- en kustannusten minimoimiseksi pidemmällä aikavälillä.

Merkittävä ongelma toteutuspäätöksiin vaikuttavien kustannusarvioiden laadinnassa on, että vain toteutuksen kustannuksia voidaan ennalta tarkemmin laskea, kun taas ympäris- tön tai elämän laadusta välillisesti aiheutuvia kustannussäästöjä on mahdotonta muuttaa ainakaan välittömästi yhteismitallisina yksiköinä (käytännössä rahana) esitettäväksi laskel- miksi. Esteettömän ympäristön luomisen kustannuksia joudutaan väistämättä arvioimaan hyvin epämääräiseltä ja lähinnä eettiseltä pohjalta ennen laajempien esteettömien ympä- ristökokonaisuuksien niihin kohdistuvien pidempiaikaisten monipuolisten seurantatutki- musten valmistumista.

Esteellisryhmien lukeminen automaattisesti osaksi kaavoituksessa kuultavia osallisia li- sää marginaalisesti kaavoitusasiakirjojen kopiointi- ja postituskuluja sekä mahdollisesti kaavoituksen yleisötilaisuuksien tarvetta verrattuna tilanteeseen, jossa esteettömyyttä ei katsota kaavoituksessa huomiotavaksi asiaksi. Kokonaisuuteen suhteutettuna tätä ei voida laskea esteettömyydestä aiheutuvaksi kustannukseksi vaan lakisääteiseksi ja inhi- milliseksi välttämättömydeksi.

Sosiaaliset vaikutukset

Esteettömällä ympäristöllä ja liikkumisjärjestelmällä tuetaan ikäihmisten ja toimintarajoit- teisten omatoimista liikkumista ja selviytymistä ja siten vähennetään hoivapalvelujen ja erilliskuljetusten tarvetta. Vaikutukset toimintarajoitteisten ihmisten sosiaalisiin kontaktei- hin ovat kahtalaiset: ihmisestä itsestään riippumaton kanssakäyminen toisten ihmisten

kanssa vähenee ulkoa tuotettujen palvelukontaktien vähetessä, mikä toki on negatiivinen asia yksinäisille; toisaalta mahdollisuudet omaehtoiseen sosiaaliseen kanssakäymiseen, kanssaihminen tapaamiseen ja näkemiseen, lisääntyvät liikkumismahdollisuuksien parantuuessa.

Kun mahdollistettu liikkuminen tuo yhä useampia käyttäjiä kaupunkitilaan, koettu (subjektiivinen) turvallisuus kasvaa. Koska rikoksentekeijöille tarjoutuu samalla entistä vähemmän rikoksentekeijämahdollisuuksia, myös todellinen (objektiivinen) turvallisuus paranee. Tämä puolestaan johtaa ns. positiiviseen noidankehään: kulkemisen myötä lisääntyvän paikka-tuntemuksen ja rikollisuuden laskun myötä lisääntyvän turvallisuudentunteen seurauksena asukkaille syntyy henkinen side paikkaan eli positiivinen asukasidentiteetti syntyy. Positiivisen asukasidentiteetin vahvistumisella on todettu puolestaan olevan positiivisia vaikutuksia fyysiseen ympäristöön: halu ympäristöstä huolehtimiseen kasvaa, halu ilkeisiin tekoihin vähenee. Ympäristö koetaan entistä houkuttelevampana ja sitä käytetään enemmän, jolloin jälleen niin koettu kuin tilastollinenkin turvallisuus lisääntyvät, asukkaiden mielikuva alueesta paranee jne.

Ympäristön esteitä ei tule poistaa siellä, missä ne muodostavat voitettavissa olevia haasteita. Elämän liiallisen helppouden mukanaan tuoma lihasten ja aivojen aiempaa vähäisempi aktiivisuuden tarve johtaa pidemmän päälle ihmisen turhautumiseen ja pahimmillaan joko tylsistymiseen ja itsenäisten toimintavalmiuksien taantumaan tai ilkeiden tapaisiin korvaaviin toimintoihin hakeutumiseen. Kohtuuttomuus on liikaa asiassa kuin asiassa, esteettömyydessäkin.

Kulttuurilliset vaikutukset

Esteettömien ratkaisujen muodostuminen nykyistä selvemmin osaksi arkipäiväistä ympäristöä vähentää vammais- ja vanhusryhmien erottumista muusta väestöstä ja leimautumista muista erottuvina yksilöinä. On todennäköistä, ettei ympäristöön liittyviä esteettömiä ratkaisuja tulevaisuudessa mielletä enää millään tavalla vammaisuuteen tai ylimalkaan erilaisuuteen viittaavina asioina, hyötyväthän luiskista, käsihoiteista ja tilan väljyydestä yhtäläillä vauvaikäisten vanhemmat vaunuineen kuin vammautumisen tai ikääntymisen vuoksi toimintarajoitteiset ihmiset.

Esteettömyysteeman nouseminen yleiseen tietoisuuteen on jo nyt tuonut positiivista kuuluvuutta eri vammaisjärjestöille.

Ekologiset vaikutukset

Liikkumisympäristön puutteet lisäävät kuljetus- yms. avuntarvetta. Koska apu pirstaloituneesta kaupunkirakenteesta, kunnallisista valinnoista ja pitkälle yksilöityneestä, eri sukupolvien ja laajempien perhekuntien yhteisasumista kaihtavasta elämäntavasta ja kulttuurista johtuen harvoin tulee läheltä, on ympäristön esteellisyydellä liikennettä lisäävä vaikutus.⁴⁹

Muut mainittavat ekologiset vaikutukset liittyvät ympäristön fyysiseen rakentamiseen. Rakentaminen verrattuna luonnontilaisuuteen on aina epäekologista, esteetön rakentaminen ”taloudelliset vaikutukset” -kohdassa mainitun minimirakentamista todennäköisesti suuremman materiaali- ja pinta-alatarpeen vuoksi vielä tavanomaistakin rakentamista epäekologisempaa.

Kilpailukyky

Esteettömyydellä on vaikutuksensa alueiden ja niiden elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Saavutettavuuden kohentumisen myötä yritysten potentiaalinen asiakaskunta laajenee. Kaupunkitilan viihtyisyys lisää ihmisten oleskelua julkisissa ulkotiloissa ja lisää siten yritysten tunnettuutta ja potentiaalisesti heräteostoksiakin tekevää asiakaskuntaa (toki hiukan liikkeen toimialasta riippuen). Toisaalta esteettömän ympäristön toteutus tulee mitä todennäköisimmin olemaan ainakin tonttialueiden ja sisäänkäyntijärjestelyjen osalta yksin kiinteistönomistajien vastuulla. Tästä voi aiheutua hetkellisiä lisäkustannuksia myös elinkeinonharjoittajille.

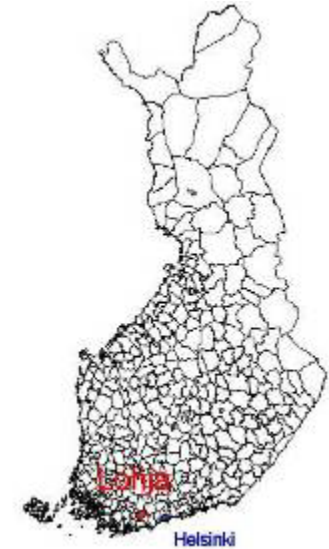
Ympäristön esteettömyys – mikäli sillä ei tuhota kaupunkikuvallisesti tärkeitä alkuperäisyyteen ja tilallisuuteen liittyviä arvoja – lisää kaupungin houkuttavuutta asuin- ja asiointiympäristönä. Liikkumisen helppous ja kaupungin positiivinen imago ovat mm. matkailua edistäviä tekijöitä. Matkailijoita ja asukkaita oleskeluun houkutteleva julkisilta tiloiltaan viihtyisä ympäristö on myös liike-elämälle edullinen ympäristö. Liike-elämältään elinvoimainen ympäristö puolestaan on haluttava myös työ- ja koulupaikkana, millä osaltaan saattaa olla vaikutusta yritysten päätökseen toimipaikkojensa sijainnista. Kaiken kaikkiaan esteettömyyden voi siis sanoa kasvattavan kaupungin tai alueen kilpailukykyä.

⁴⁹ vrt. Ruonakoski ym. (2005)



II. LOHJA

Suunnittelutehtävän esittely



kuva: Lohja sijaitsee Länsi-Uudellamaalla noin 50 km Helsingistä luoteeseen.

Kohde ja tarkastelualue

Suunnittelutyön kohteena on Lohjan kaupungin keskusta, erityisesti keskustan reuna-alueiden kehittäminen ja yleinen esteettömyys.

Lohja on Länsi-Uudellamaalla n. 50 km Helsingistä luoteeseen sijaitseva 36000 asukkaan kaupunki. Vaikka kaupunki on oman alueensa keskus, kuuluu se nykyisin voimakkaasti Helsingin vaikutuspiiriin ja on nopean moottoritieyhteyden valmistuttua yhä vahvemmin osa pääkaupunkiseudun työssäkäynti- ja talousaluetta. Kaupunkiin kohdistuu merkittäviä kasvupaineita.

Lohjalla käyneet - surullista kyllä, myös lohjalaiset itse - luonnehtivat kaupunkia lähinnä kertomalla, ettei siellä ole mitään erikoista, ei mielenkiintoista historiaa eikä erityisesti mieleenpainuvia ominaispiirteitä. Lohja on kuitenkin yksi Suomen pisimpään asutuista ja luonnoltaan erityisen kauniista ja hedelmällisistä alueista, jossa on mahdollista myös toteuttaa ns. suomalainen unelma eli asua omakotitalossa järven rannalla ja silti aivan kaupungin keskustassa. Historia, joka uudehkon rakennuskannan vuoksi on ”maallikon” vaikeasti havaittavissa, on usein tavoin luettavissa kaupungin tieverkossa ja muussa kaupunkirakenteessa.

Lohjan kaupunkikuvaa on kehitetty yhä kasvavin askelin usean vuoden ajan. Asiaa varten nimetyn kehittämistoimikunnan raportissa vuodelta 2003 kaupungin keskusta jaotellaan neljään kehitettävään osaan, jotka ovat 1) kirkon ympäristön kulttuurikeskusta, 2) kaupallinen keskusta, 3) Aurlahden rantamaisemiin sijoittuva ns. sininen keskusta ja 4) Lohjanharjun ns. vihreä keskusta.⁵⁰ Yhdessä nämä alueet muodostavat ns. *keskustan kehittämisen yleissuunnitelma-alueen*, joka hiukan lounaaseen laajennettuna on tämänkin työn tarkastelualue.

Suunnittelutehtävän tarkennus

Työssä tarkastellaan Lohjan kaupallista keskustaa rajaavien ranta- ja harjualueiden merkitystä ja potentiaalia Lohjan kaupunkikuvassa, virkistysreitistössä sekä keskustakokonaisuuden yleisen esteettömyyden kehittämisessä. Suunnittelutyön painopisteenä on edellä mainittujen ranta- ja harjualueiden kehittämisen ja ydinkeskustaan liittämisen (sekä fyysisten että henkisten yhteyksien luomisen rannan, keskustan ja harjun välille) lisäksi esteettömyysteemaan liittyvän reitistön määrittely. Suunnitelmassa havainnollistetaan myös muita suunnittelun keinoja esteettömyyden huomioimiseen osana ympäristön suunnittelua.

kuva: Lohjan keskusta ja työn tarkastelu-alue. Tarkastelualue (sininen pisteiviiva) vastaa kutakuinkin Lohjan keskustan kehittämisen yleissuunnitelma-alueetta (punainen viiva). Vuoden 2003 yleissuunnitelmista eroten tarkastelun painopisteinä ovat tässä ns. sininen ja vihreä keskusta sekä keskusta-alueen esteettömyys yleensä.



⁵⁰ Lohjan keskustan kehittämisen visio, keskustan kehittämistoimikunnan raportti 8.1.2003

Toteutustapa

Suunnitelma koostuu koko tarkastelualueen kattavasta yleissuunnitelmasta, tarkennetuista osasuunnitelmista ja selostuksesta.

Yleissuunnitelman pohjaksi käydään läpi alueen yleistä analyysiaineistoa sekä kaupungin historiaa, nykytilannetta ja aiempia kehittämishankkeita siltä osin kuin ne oleellisesti ovat vaikuttaneet esitettyihin ratkaisuihin ja suunnittelun aikana tehtyihin valintoihin. Esteettömän reitistön määrittely tapahtuu karkealla yleissuunnitelmatasolla. Lähemmin esteettömyysteemaan, esteettömyyden huomioimiseen osana kaupunkisuunnittelua ja kaavoitusta, paneudutaan tarkennetuissa suunnitelmissa ja kaavaesimerkissä, joissa esimerkiksi käsitellään muutamia kaupungin esteettömistä kohteista ja ratkaisuista.

Työn aloittamisen jälkeen on kaupungin keskustan osalta löytö lukkoon päätöksiä, jotka oleellisesti vaikuttavat keskustan kehitykseen ja järjestelyihin. Tätä taustaa vasten esitetään lopuksi pohdinta esteettömyyden ja kaupunkikuvaan liittyvien muutostarpeiden yhteysistä ja erilaisten päätösten vaikutuksista kaupungin tulevaisuuteen. Tätäkin arkkitehdin työ on: vaikka on mahdollista esittää "näinkin olisi voinut olla" -vaihtoehto, muuttuneet olosuhteet johtavat väistämättä muuttuviin suunnitelmiin. Kaupunki alati jatkuvana prosessina ei valmistu, mutta sen muuttumisen tapaa voi arkkitehtikin kulloisetkin realiteetit huomioon ottavilla suunnitelmilla osaltaan ohjata.



Kuva: Diplomityön laatimisen aikana myönnettiin Lohjalla rakennuslupa ydinkeskustaan linja-autoaseman paikalle rakennettavalle uudelle kaupan suuryksikölle. Kaupallisten ja linja-autoaseman toimintojen lisäksi vuonna 2007 valmistuvaan Prismakeskukseen tulee palkoitustiloja ja asuntoja. (Kuvälähde: Parvainen arkkitehdit / Lohjan kaupunki)

Historiasta nykyisyyteen - miten Lohjasta tuli Lohja⁵¹

Luonnonolot perustana sijainnille

Lohjanjärven ympäristö yhdessä Porvoonjokilaakson kanssa on ensimmäisiä jääkauden jälkeen (n. 6500 eKr.) Suomen alueella asutetuista paikoista. Kivikauden kulttuureissa asutus ei ollut pysyvää, mutta Lohjan seutu meren rannassa oli helposti saavutettavaa ja hyvää pyyntialuetta ja seudun suotuisia lämpimiä hietikkorinteitä valittiin toistuvasti talvi-leirien sijoituspaikoiksi. Maanviljelystaidon myötä n. 2000 vuotta eKr. asutus muuttui pysyvämmäksi, soveltuivathan Lohjanjärven laakson lehdot hyvin kaskeamiseen.

Lohja on myös maamme vanhimpia kauppapaikkoja. Vaikka viikinkiretkien levottomuudet 800 - 900 -luvulla jKr. autioittivat Uudenmaan rannikon, vain hiukan sisempänä maassa Lohjanjärven laaksossa asutus säilyi. Karjaan merkittäväksi muodostunut kauppapaikka siirtyi Lohjan Hiittiisiin, jonne hämäläiset pystyivät helposti saapumaan sisämaasta turkiksineen ja toisaalta kauppiat Baltiasta ja Ruotsista nousemaan jokia pitkin rannikolta kaupantekoon.

1200-luvulla levisi ruotsalaisasutus Uudellemaalle ja suomenkielinenkin väestö alistettiin Ruotsin vallan alle. Länsi-Uudellamaalla suomenkieliset alueet erotettiin omaksi hallinto-alueekseen, jonka keskuksesi tuli runsasväestöisin ja alueen eri osista helpoimmin saavutettavissa oleva Lohja. Lohjan niin taloudellisesta kuin sosiaalisestakin merkityksestä kertoo, että Lohjan kirkkoherra oli samalla koko maakunnan rovasti ja Lohjan 1300 – 1400 -luvuilla rakennettu kirkkorakennus valmistuessaan alueen ylivoimaisesti kookkain. Kirkon sijoituspaikan valintaan ovat johtaneet joko vanhan markkinapaikan sijainti tai halu suojautua muinaisten uskomusten mukaan Hiidensalmen pohjoispuolella asuneita pahoja henkiä vastaan.⁵² Vaikka kauppapaikan sijainti ei olisi ollut vaikuttamassa kirkon paikkaan, on kirkon sijainnilla varmasti ollut vaikutuksensa kauppapaikkaan: ainakin kirkon rakentamisesta 1300-luvulla saakka vuotuiset markkinat on pidetty Lohjalla nimenomaan kirkon edustalla.

⁵¹ Itse kaupungin nimen arvellaan tavalla tai toisella viittaavan luontoon. Nimen taustasta on kaksi eri teoriaa. Ensimmäisen mukaan nimen taustana on ruotsalaista perua oleva suota tai liejuista maata tarkoittanut nimi Fluhja (ruots. fly = hetteikkö, suo), josta nimi on kehittynyt muotoon Flohja ja edelleen Lohja. Tällöin sanalla olisi viitattu nimenomaan kirkon pohjoispuolella muinoin sijainneeseen suohon. Toisen teorian mukaan nimi viittaa kalaisiin vesiin: Lohiä → Lohia → Lohja.

⁵² Rein (1944)

Maaperä on ollut Lohjan rikkaus. Lohjan Ojamon rautakaivoksen avaamista 1538 pidetään koko Suomen teollisuushistorian alkuna. Raudan valmistukseen tarvittavan vesivoiman kuitenkin Lohjalta puuttuessa kaivoksen malmia hyödyntävä Suomen ensimmäinen rautatehdas rakennettiin Lohjaa lähinnä sijaitsevan käyttökelpoisen kosken rannalle Karjaan Mustioon. Ojamon kaivos jatkoi toimintaansa aina 1860 -luvulle asti ja sen tuottaman malmin varassa toimivat muutkin Länsi-Uudenmaan tärkeimmät ruukit, Antskog, Billnäs ja Fiskars.

Kaivos- ja ruukkiteollisuuden aloittamisesta huolimatta maatalous säilyi valtaelinkeinona aina 1900-luvulle saakka. Lohja oli poikkeuksellisen hedelmällisen maaperänsä ansiosta suhteellisen vaurasta ja hyvinvoivaa seutua.

1700 -luvulla tulivat uutena ilmiönä länsi-uusimaalaiseen maisemaan hedelmätarhat, joita pian oli pienillä torpillakin. Varsinkin omenien myynnistä kehittyi merkittävä sivuelinkeino Lohjanjärven ympäristössä, joka myös ilmasto-olosuhteiltaan osoittautui omenanviljelyyn erittäin otolliseksi alueeksi.⁵³

Yhteiskunta rakentuu taajamaksi

Lohjan seudun pysyvä asutus oli ennen 1800-lukua keskittynyt enimmäkseen Etelä-Lohjalle Kuninkaantien varrelle.⁵⁴ Aina keskiajalta lähtien pari kertaa vuodessa järjestetyt suuret markkinat pidettiin kuitenkin kirkolla - sekä vesitse että tiestöllisesti hyvin saavutettava Lohja oli säilyttänyt asemansa merkittävänä kauppapaikkana - ja hiljalleen kirkon ja markkinapaikan ympäristöön kerääntyi käsityöläisasutusta, 1860-luvulta myös maakauppaliikkeitä ja pienteollisuutta (olutpanimo, pieni meijeri...). Syntynyttä kylää kutsuttiin Lohjankyläksi.

Kirkkoa ympäröivillä alueilla sijaitsi myös lukuisia menestyviä maataloja ja ratsutiloja, joista useiden nimet ja sijainnit näkyvät edelleen lohjalaisessa nimistössä. Varakas talonpoikaisto ja ratsutilalliset katsoivat tarvitsevansa oman alkeiskoulun ja Lohjan pedagogio aloittikin toimintansa jo 1659 (mahdollisesti jopa aiemmin) yhtenä tuon ajan harvinaisista maaseutukouluista ja 1860 -luvulle saakka ainoana Länsi-Uudenmaan pohjoisosien kouluna!⁵⁵ Museon yhteyteen siirretty pedagogion 1760 -luvulta peräisin oleva rakennus lie-nee Lohjan vanhin nykypäiviin säilynyt puurakennus.

⁵³ Salonen (1985) ja Rein (1944)

⁵⁴ Liuska (2001)

⁵⁵ Rein (1944)

Kirkolle ja markkinapaikalle kuljettiin vesiteiden lisäksi vakiintuneita maareittejä pitkin: idästä ja etelästä (Kuninkaantieltä) harjun muotoja seurailleen, luoteesta Hiidensalmen ylityspaikan kautta. Muinaisten reittien sijainnit vastasivat kutakuinkin nykyisten Laurinkadun - Virkkalantien, Karstuntien ja Suurlohjankadun sijainteja ja muodostavat nykyisinkin kaupungin katu- ja liikenneverkon päärunгон.

Teollisuuden merkitys kaupunkirakenteen muovautumisessa

1873 valmistuneen Hanko – Hyvinkää -radan⁵⁶ entisestäään parantamista kulku- ja kuljetusmahdollisuuksista ja raudan lisäksi harvinaisen runsaista kalkkiesiintymistä⁵⁷ huolimatta valtakunnan mittakaavassa merkittävemmän teollisuuden syntyminen Lohjankylään tapahtui vasta 1900-luvulla. Vesivoiman puuttuminen lienee ollut oleellisin hidaste teollisuuden ja siten kaupunginkin kehitykselle.

Perintöjen, avioliiton ja merkittävien maakauppojen myötä päätyivät niin Mustion kartano maineen kuin nykyiset Lohjan keskustan seudun muodostavat maatilat kaikkineen yhden ja saman omistajan, Hjalmar Linderin haltuun. Uusien omistusolojen myötä Lohjankylä alkoikin rivakasti kasvaa Linderin aiemmasta käytännöstä poiketen auliisti vuokratessa tonttialueita uusia asuinrakennuksia varten. Tahtoen kohottaa omistamiensa mautilojen ja erityisesti niiden laajojen metsien arvoa, perusti Linder Mustion koskelle vanhan rautaruukin paikalle vuonna 1901 uudenaikaisen puuhiomon, jonne hänen Lohjan vesistöjen äärellä sijaitsevilta mailtaan oli, kuten edelläkin mainittu, hyvät uittoyhteydet. Koska puuhiomo käytti raaka-aineekseen yksinomaan kuusipuuta, päätti Linder joitakin vuosia myöhemmin perustaa myös mäntyä ja sahojen jätetuuta käyttävän sulfiittiselluloosatehtaan – teollisuudenalaan liittyvistä hajuhaitoista johtuen ei kuitenkaan asuinpaikkaansa Mustioon vaan Lohjalle, jossa tehdas sähkötekniikan kehityttyä saattoi toimia Mustion kosken tuottamalla sähkövoimalla. Tehdas aloitti toimintansa heinäkuussa 1907. Myöhemmin selluloosatehtaan viereen perustettiin myös koivupuuta hyödyntävä vaneritehdas. Tämä tehdas aloitti toimintansa 1916.⁵⁸

⁵⁶ rata suunniteltiin enemmän läpikulkuliikennettä kuin paikallisia liikennetarpeita ajatellen (Salonen 1985), mikä osaltaan selittää ratalinjan vetämisen Lohjanharjun itäpuolitse, kauas Lohjankylän ulkopuolelle.

⁵⁷ Kalkkikiven louhinta Tytyrin kaivoksella Lohja keskustan kupeessa aloitettiin 1800-luvun lopussa, itse kalkkitehdas sijaitsi Virkkalassa; Salonen (1985)

⁵⁸ Hirsjärvi (1940)





Kuva: Pitkäniemen tehtaat 1930-luvulla
(Kuvälähde: Hirsjärvi 1940)

Kun selluloosatehdas sijaitsi muutaman kilometrin päässä Lohjan asemalta ja Lohjanharju erotti rautatien tehdasalueesta, rakennettiin valmiin tavarankuljetusta varten kapearaiteinen yksityinen sähkörautatie. Senaatin velvoitteesta rata avattiin 1912 myös yleiselle liikenteelle. Normaaliraitteisen satamaradan valmistuttua 1928 siirtyivät tehtaankäytännön ja 30-luvulla yksityinen rata purettiin.⁵⁹ Alkuperäinen ratalinja näkyy kuitenkin edelleen kaupungin katu- ja kevyen liikenteen reitistössä.

Teollisuuden kehitys vaikutti luonnollisesti osaltaan kylän väkilukuun; Lohjankylään muutti työväestöä eri puolilta maata, kuitenkin enimmäkseen lähikunnista. Linderin työväelle maksamat palkat olivat verraten hyvät. Tehtaan alkuaikoina, jolloin liikeolot Lohjankylässä eivät kyllin nopeasti olleet "sopeutuneet" nopeasti tapahtuneeseen väestönkasvuun, huolehti tehtaan johto siitä, että työväestöllä perheineen oli mahdollisuus ostaa halpaa maitoa ja lihaa.

Vaikutuksensa kaupunkikehitykseen oli myös Linderin harjoittamalla asuntopolitiikalla: aluksi tehdasväestö sijoitettiin johtajan Lohjankylässä omistamiin taloihin ja huviloihin, mutta heti 1907 rakennutettiin tehtaan läheisyyteen myös erityisiä työväenasuntoja, yhteensä 16 puurakenteista, rapattua kahden perheen taloa, joiden suunnittelussa oli erityisesti huomioitu tehdastyöläisten tarpeet: vuorotöissä käyviä työläisiä varten oli yläkerrassa erillinen makuuhuone alakerran huoneen ja keittiön lisäksi. Asuntojen lisäksi pihapiirissä oli navetta- ja ulkorakennuksia ja alueella asukkaiden yhteinen sauna. Taloja ympäröivät puutarhat, joihin tehtaan laskuun istutettiin 4 omenapuuta kutakin perhettä kohti. Tehtaan asunnoissa asuminen oli työläisille ilmaista, ja niille, jotka eivät tehtaan huoneistoihin mahtuneet, annettiin vastaavat vuokrat rahat, joten kylän muillekin kiinteistöille riitti kysyntää.⁶⁰

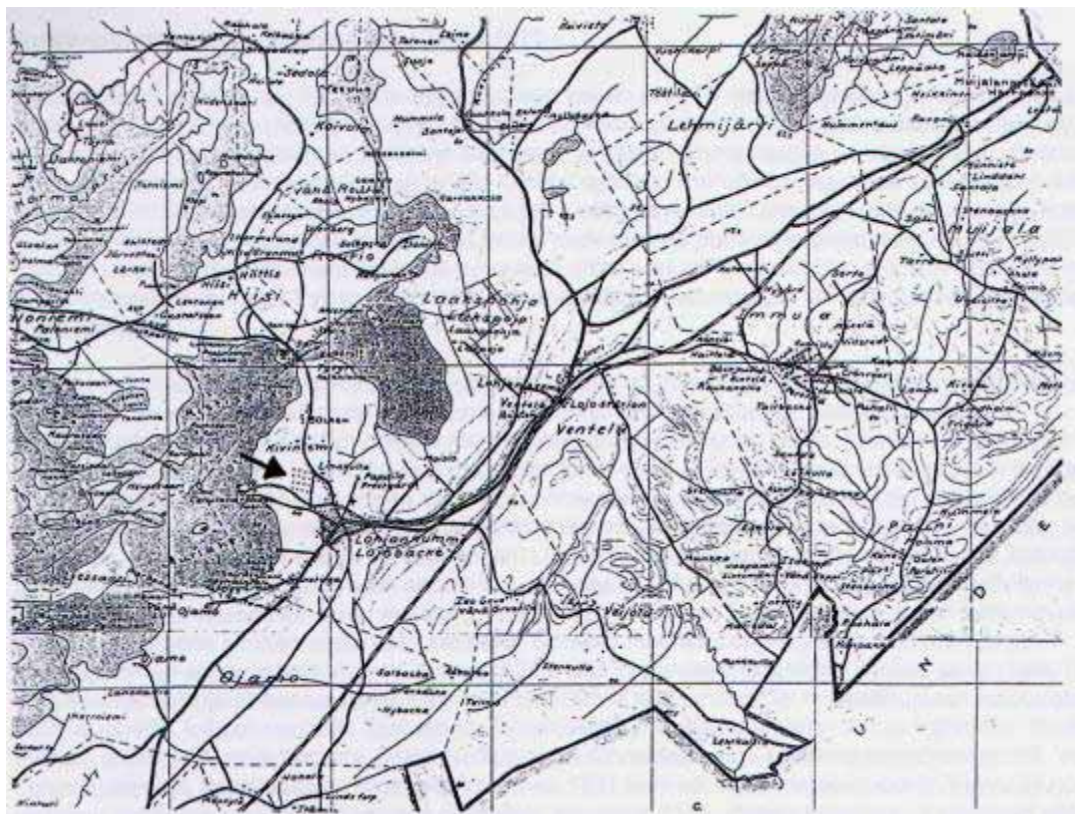
Tehtaiden vaikutuksesta Lohjankylä kasvoi siis nopeasti. Asemakaavan ja rakennusjärjestyksen puuttuessa taajama muodostui kuitenkin erittäin tiiviiksi ja sekavasti rakennetuksi.⁶¹ Kun asukkaista säätyläisiä oli vain häviävän pieni osa, oli taajama muutoinkin yleisilmeeltään vaatimaton.⁶²

⁵⁹ Hirsjärvi (1940)

⁶⁰ Hirsjärvi (1940)

⁶¹ Salonen (1985)

⁶² Liuska (2001)



kuva: Asutuksen keskittyminen ja tärkeimmät tie- ja ratalinjat näkyvät selkeästi vuoden 1913 Lohjan pitäjänkartassa. Selluloosatehtaan työläisasuntojen pilkallisesti Trallalaksi kutsuttu alue erottuu erillisenä kaupunginosana tiheään keskusta-asutuksen ulkopuolella. (Kuvälähde: Liuska 2001)

Kauppala, asemakaava ja muita merkittäviä käännteitä

Ajatus Lohjankylän muuttamisesta kauppalaksi esiintyy ensi kerran asiakirjoissa vuodelta 1879. Kuitenkin vasta tehtaan työläisasutuksen lisääntyessä 1907 kyläläiset jättivät senaatille anomuksen, jossa valtiota pyydettiin lunastamaan Linderin omistamat tilat selluloosatehtaan alueita lukuun ottamatta ja myymään ne edelleen perustettavan kauppalan asukkaille. Senaatti hylkäsi anomuksen, mutta yritti – tosin huonolla menestyksellä – ratkaista taajaman suunnittelemattomasta kehityksestä johtuvia ongelmia⁶³ määräyksellä muodostaa Lohjankylästä puoli-itsenäinen taajaväkinen yhdyskunta⁶⁴, olihan kyseessä tiheästi asuttu kylä.

Yhteisymmärrykseen rakennusjärjestyksen sisällöstä ei kylässä koskaan päästy eikä taajaväkinen yhdyskunnan asema riittänyt mahdollistamaan asemakaavankaan laadintaa ennen kuin 1920 maalaisyhdyskunnille annettiin mahdollisuus kääntyä Yleisten rakennusten Ylihallituksen puoleen ja teettää asemakaava valtion kustannuksella. Birger Brunilan laatima ”Lohjan kylän asemakaava” vahvistettiin 1921 ja Lohjan ensimmäinen rakennusjärjestys 1923.

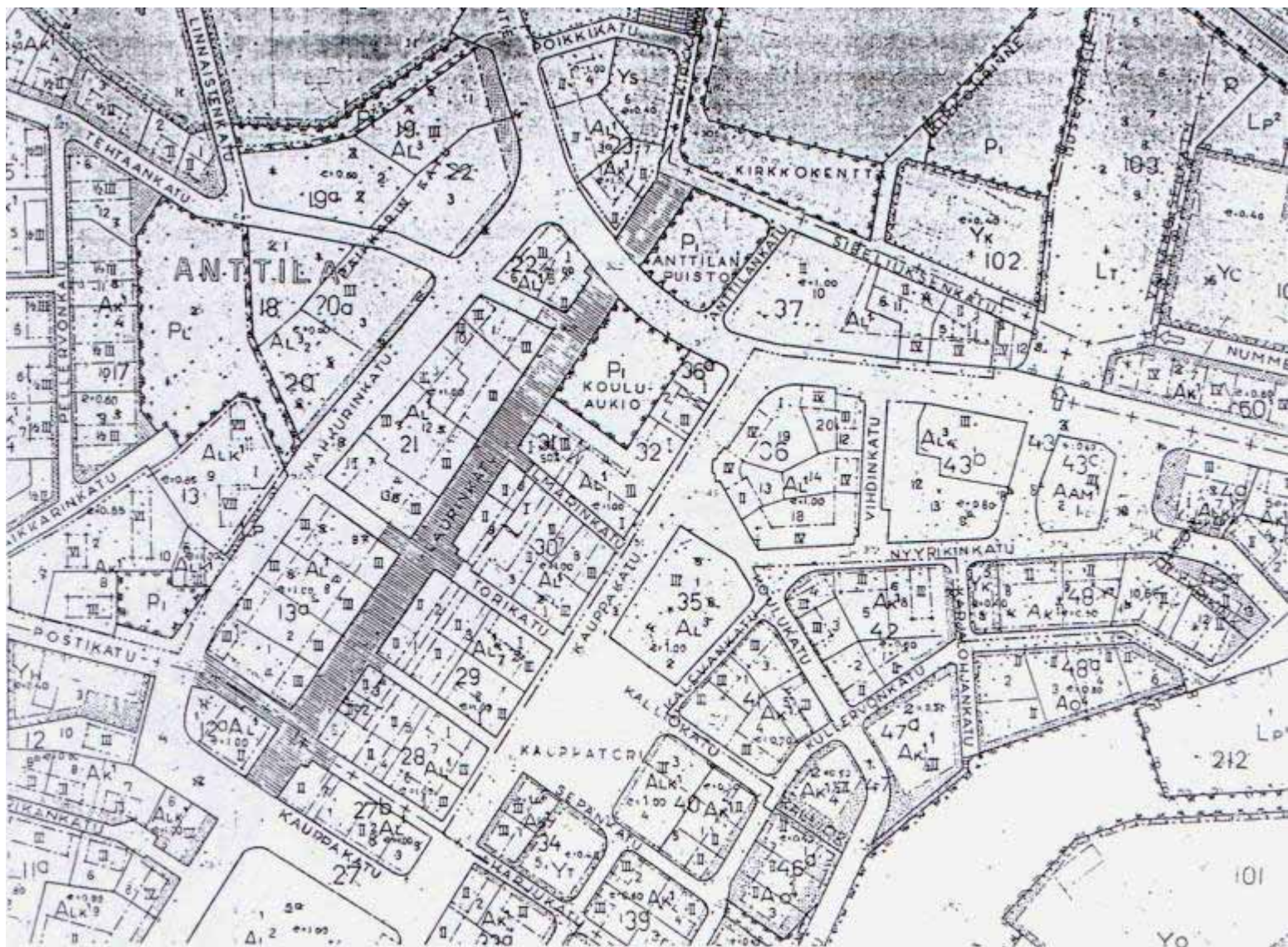
Kauppalaoikeudet Lohja sai viimein vuonna 1926. Koska taajaväkinen yhdyskunnan asemakaava ei ulottunut koko kauppalan alueelle, tuli kaavoitus jälleen ajankohtaiseksi. Kauppalan asemakaavan laatiminen annettiin jälleen Birger Brunilan, silloisen Helsingin kaupungin asemakaava-arkkitehdin, tehtäväksi. Erittäin kaupunkimainen, ajan tyyliin umpikortteleita, monumentaalipäätteitä ja näyttäviä aukioita sisältävä uusi asemakaava valmistui 1931.

Lohjan kauppalan keskustan asemakaavan muutoksesta järjestettiin 1960-luvulla kilpailu, jonka voittaneen ehdotuksen pohjalta kaavaa päätettiin muuttaa 1967. Arkkitehti Jaakko Ylisen laatima asemakaavamuutos vahvistettiin Sisäasiainministeriössä 1968. Seuraavan vuoden alusta Lohja sai kaupungin oikeudet.⁶⁵ Vaikka lähes kaikki tätä vanhemmat rakennukset on purettu ja mm. Trallalan paikalle rakennettu 1970-luvulla kerrostaloalue, kaikkien em. kaavojen piirteitä on nähtävissä nykypäivän Lohjalla.

⁶³ Määräyksen tausta Salosen (1985) mukaan

⁶⁴ Taajaväkisellä yhdyskunnalla tarkoitettiin maalaiskuntaan kuuluvaa tiheästi asuttua aluetta, jolla oli rahoitettu itsehallinto ja jota varten voitiin vahvistaa muun muassa erityiset järjestystä, rakentamista, paloturvallisuutta ja terveydenhoitoa koskevat järjestyssäännöt. Liuska (2001)

⁶⁵ Liuska (2001)



kuva: Ote Jaakko Ylisen laatimasta keskustan asemakaavamuutoksesta v. 1968
(Kuvälähde: Liuska 2001)

Nykytilanne – kuvaukset ja analyysit

Kaupungin imago

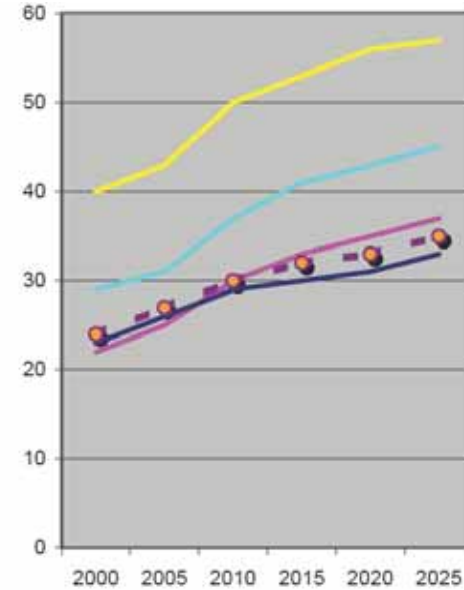
Luonnonkauniin sijainnin, pitkän asutushistorian ja alueellisen hallinto- ja kauppakeskuk-
sen aseman perusteella olettaa Lohjan yleisen imagon olevan positiivisempi kuin satun-
naisten ihmisten lausunnot antavat ymmärtää. Kaupungin saavutettavuus on hyvä, ja
vaikkei kaupunkikeskusta rakennuskannan laadussa eroakaan edukseen muista suoma-
laisista kaupungeista, on keskustan mittakaava inhimillisyydessään miellyttävä. Asukkail-
leen kaupunki viehättävä ja tonttitarjonnassaan kilpailukykyinen, mutta matkailijoita se ei
varsinaisten vetonaulojen vähäisyydessä houkuttele. Tytyrin kaivos on kaupungin ainoa
omaleimainen nähtävyys.

Kaupungin tunnuslogossakin esiintyvien omenien, purjehduksen, musiikin ja markkinape-
rinteen ympärille kehitetty tapahtumatarjonta vaikuttaa lupaavalta ja luo jo yksin Lohja-
esitteen mainintoina kaupungista positiivisen ja aktiivisen kuvan. Edellytykset kaupunki-
imagon ja kaupungin tunnettuuden nopeaan ja perusteelliseen parantamiseen valtakun-
nan ja jopa kansainvälisellä tasolla ovat hyvät.

Asukkaat

Pääkaupunkiseudun lapsiperheiden hakeutuessa kohtuuhintaisen asumisen perässä yhä
kauemmas työpaikoista, Lohjaan ja etenkin Vihdin puoleiseen osaan Lohjaa kohdistuvat
jatkuvat kasvu- ja kaavoituspaineet. Etenkin omakotitonteille olisi kysyntää enemmän
kuin tontteja palveluresurssien puitteissa voidaan tarjota. Vuotuinen väestönkasvu on tie-
toisin toimenpitein pidetty 1% paikkeilla.⁶⁶

Lapsiperheiden suosiosta kertovat myös tilastot: kaupungissa on keskimääräistä suoma-
laista kaupunkia enemmän lapsia ja nuoria ja vähemmän vanhuksia.⁶⁷ Asukasmäärään
suhteutettuna pelätty väestön eläköityminen ei siis koske Lohjaa samassa laajuudessa
kuin esimerkiksi useita Itä-Suomen kaupunkeja ja kuntia, joskin kehityssuunta Lohjallakin
on maan yleistä linjaa mukaileva ja tilanne kaupungin sijasta koko seutukuntaa tarkastel-
lessa lähempänä valtakunnallista trendiä.



kuva: Vanhus-/eläkeläishuoltosuhte seuduittain vuosina 2000-2025. Kaaviota lukiessa on huo-
mattava, että ikärajoina on tässä Uudenmaan
maakuntakaavaan liittyvässä esityksessä käy-
tetty yli 60-vuotiaiden osuutta 15-59-vuotiasta
kohden, kun eläkeikä monissa muissa lähteissä
julkaistuissa tarkasteluissa on asetettu 65 vuo-
teen. Kaavio antaa siis kehityksestä helposti
turhankin negatiivisen kuvan. (Kaaviolähde: Uu-
denmaan maakuntakaavan selostus
31.1.2005.)

⁶⁶ Haigh, 25.8.2004

⁶⁷ tilastotiedot Lohjan kaupungin sivuilta www.kaupunki.lohja.fi/keskushallinto

Yhteiskunnallisten trendien valossa tulisi tutkia myös Lohjan asemaa pääkaupunkiseudun vaikutuspiirissä. Mikäli asuntojen hintakehitys, etelään ja kasvukeskuksiin suuntautuva muuttoliike ja seutuistumisilmiö jatkuvat nykyiseen suuntaan, on mahdollista, että Lohjasta Helsingin puutarhakaupunkimaisen tytärkaupungin sijaan muodostuu pienituloisten lapsiperheiden nukkumalähiö vastakohtana ”rikkaiden sinkkujen Helsingille”.

Mm. kaupunkisuunnittelullisin keinoin voidaan vaikuttaa kunnan asukasjakaman toivonsuuntaiseen kehitykseen.



kuva: Keskustan sijainti kaupunkirakenteessa.

Nauhamainen kaupunkirakenne on osin vahvistanut joukkoliikenteen mahdollisuuksia, toisaalta taas johtanut siihen, että matka asuinalueilta keskusta on lähes poikkeuksetta pitkä ja asukkaiden kynnys yksityisautoiluun matala.

Pitkät etäisyydet ovat vähentäneet kaupallisen keskustan merkitystä ja houkuttelevuutta, millä yhdessä autovaltaisen kulkutavan suosimisen kanssa on ollut negatiivisia vaikutuksia ydinkeskustan kaupunkikuvalle ja kaupungin yleiselle kilpailukyvyille.

Keskustan sijainti kaupunkirakenteessa

Työn tarkastelualue, Lohjan keskusta, sijaitsee harjun, järven ja junaradan rajaamana Hiidenniemen kainalossa. Keskustan muinoin niin keskeinen ja helposti saavutettava sijainti on kulku- ja elämäntapojen muutoksessa vaihtunutkin ahtaahkoksi ja hankalaksi. Sijainti on rajoittanut keskustamaisen kaupunkirakenteen laajenemista - sekä hyvässä että pahassa. Keskusta on säilynyt kaupungin syntysijoilla ja kasvanut varsin maltillisesti: omakotiasumista sen kupeessa ei ole tarvinnut laajenemisen tieltä karkottaa siinä määrin kuin monissa muissa suomalaisissa kaupungeissa. Keskustan ulkopuolella Lohjan kaupunkirakenne sen sijaan on, kaupunkien yleisestä säteittäisestä kasvutavasta poiketen, jo varhain levinnyt ja yhä leviämässä pientalovaltaisina alueina laajalle alalle. Keskustasta on muodostunut ikään kuin keskimäinen helmi harjun muotoja mukailevan nauhamaisen kaupunkirakenteen helminauhaan. Kun keskusta liikenteellisesti on mahdollista vaivatta ohittaa, on sijainti samalla merkinnyt Lohjan keskustalle keskimääräistä kaupunkikeskustaa vähäisempää (liiketaloudellista) painoarvoa ja siten heikentyneitä kehitysmahdollisuuksia.

Kaupungin voimakkaat kasvupaineet ovat lisänneet myös keskustan kehittämisen tarvetta. Keskustamaisen rakenteen varteenotettavimmaksi laajenemissuunnaksi luonnonelementtien ja kulttuurimaiseman puristuksissa jää korkeussuunnan lisäksi keskustan pohjoispuolella sijaitseva Hiidensalmen alue, jonka rakentamiseen onkin haettu ideoita yleisellä arkkitehtuurikilpailulla.

Edellä todettiin asutuksen levittäytyvän Lohjalla nauhamaisesti laajahkolle alueelle. ”Laaja” on suhteellinen käsite: pitkänomaisesta kaupunkirakenteesta huolimatta 60% kaupungin asukkaista asuu laskennallisesti 5 km eli pyöräilymatkan säteellä keskustasta, vaikka osan matkantekoa harju käytännössä vaikeuttaakin. Kaupungin kokoon (asukasmäärään) nähden prosenttiosuus on kuitenkin pieni: toisenlaisella kaupunkirakenteella tämän kokoisessa kaupungissa koko väkimäärä mahtuisi pyöräilyetäisyydelle keskustan palveluista.

Maasto ja maisema

• Luontoarvot ja maisematekijät

Paikallisten asukkaiden korkeimmalle arvostamat ominaisuudet kaupungissa liittyvät kuin suoraan historian jatkumona luontoon: keskustan omaleimaisimpina piirteinä pidetään sitä rajaavia järveä ja harjua ja niiden tarjoamia ulkoilumahdollisuuksia ja näkymiä. Yleensäkin rikas luonto ja laajat omenapuutarhat luetaan edelleen Lohjan erityispiirteiksi, joita ylpeänä haluttaisiin vierailijoille esitellä. Työn ”tehtävänannon” suuntaisesti kaupunkilaisetkin toivoisivat luonnon ja erityisesti Lohjanjärven näkyvän keskustan kaupunkikuvassa nykyistä paremmin.⁶⁸

Välittömästi keskustan pohjoispuolella aukeaa radasta aina Hiidenveden rantavyöhykkeelle saakka pohjoiseen ja toisaalta Moision kaupunginosasta Tytyriin itä-länsisuunnassa ulottuva peltomaisema, joka on säilynyt viljelyskäytössä ja siten suhteellisen muuttumattomana aina keskiajasta lähtien. Maisemaan liittyy siis poikkeuksellista kulttuurihistoriallista arvoa.

Harju muodostaa keskustalle jylhän taustan, mutta sinne johtaa vain harvoja kulkureittejä. Kaupungissa vierailija todennäköisesti arvelee korkealta harjulta avautuvan kauniita näkymiä, mutta ajatus harjulle kipuamisesta unohtuu ennen perille pääsyä, sillä harvat ja vaikeasti löydettävissä olevat reitit eivät johdata, houkuttele eivätkä anna viitteitä harjun luonnon kauneudesta.

Järveä ei keskustaan näe lainkaan, ja vaikka rantaan sinänsä johtaa teitä, ympäristö ohjaa kulkemaan Kauppa- ja Laurinkadun suuntaisesti, ei poikkisuuntaan. Postikatu - sitten kun sille on eksynyt - ja edelleen Aurlahdenkatu johdattavat upeasti rantaan, mutta siellä vastaan tulee pallokenttä, ei rantanäkymää tai muutenkaan sellaisia toimintoja, joita Aurlahdenkadun juhlava puistokatu antaa odottaa. Jo pieni opasviitta rantaan ohjaisi matkailijaakin löytämään yhden Lohjan kauneimmista paikoista!

• Viherrakentaminen

Keskusta-alueen rakennettuja puistoja ovat Kirkkokenttä (kirkon eteläpuolinen aukio Sibeliuskadulla) ja vehreä, arboretum-henkinen Rantapuisto Aurlahden rannan tuntumassa.

⁶⁸ muutamien paikallisten asukkaiden haastattelut lokakuussa 2004 ja tammikuussa 2005



kuva: Keskustan viheralueet ja merkittävimmät maisemanäkymät.

Ylös metsäiselle harjulle johtaa vaikeakulkuisuuden vuoksi harvoja reittejä. Uusien harjuyhteyksien lisäksi ydinkeskusta kaipaa puistoa.

massa. Kaupungin liikekeskustan ainoa rakennettu viherympäristö on Laurinkadun ja Suurlohjankadun risteuksen aukio, sekin selvästi aukio ennemmin kuin puisto. Vaikka katujen varsilla on puurivejä viherryttämässä katukuvaa, itse keskustarakennekin kaipaa järvi- ja harjuyhteyksien lisäksi lisää puistomaista, kiireettömälle oleskelulle soveltuvaa tilaa.

- **Maastonmuodot, kasvillisuus, rakennettavuus**

Tarkastelualue on pääosiltaan ennestään rakennettua ympäristöä; keskustan täydennystä kaipaavia tontteja ja rantaa lukuun ottamatta maaston puolesta kohtuullisella vaivalla rakennettavissa olevat alueet on käytännössä rakennettu.

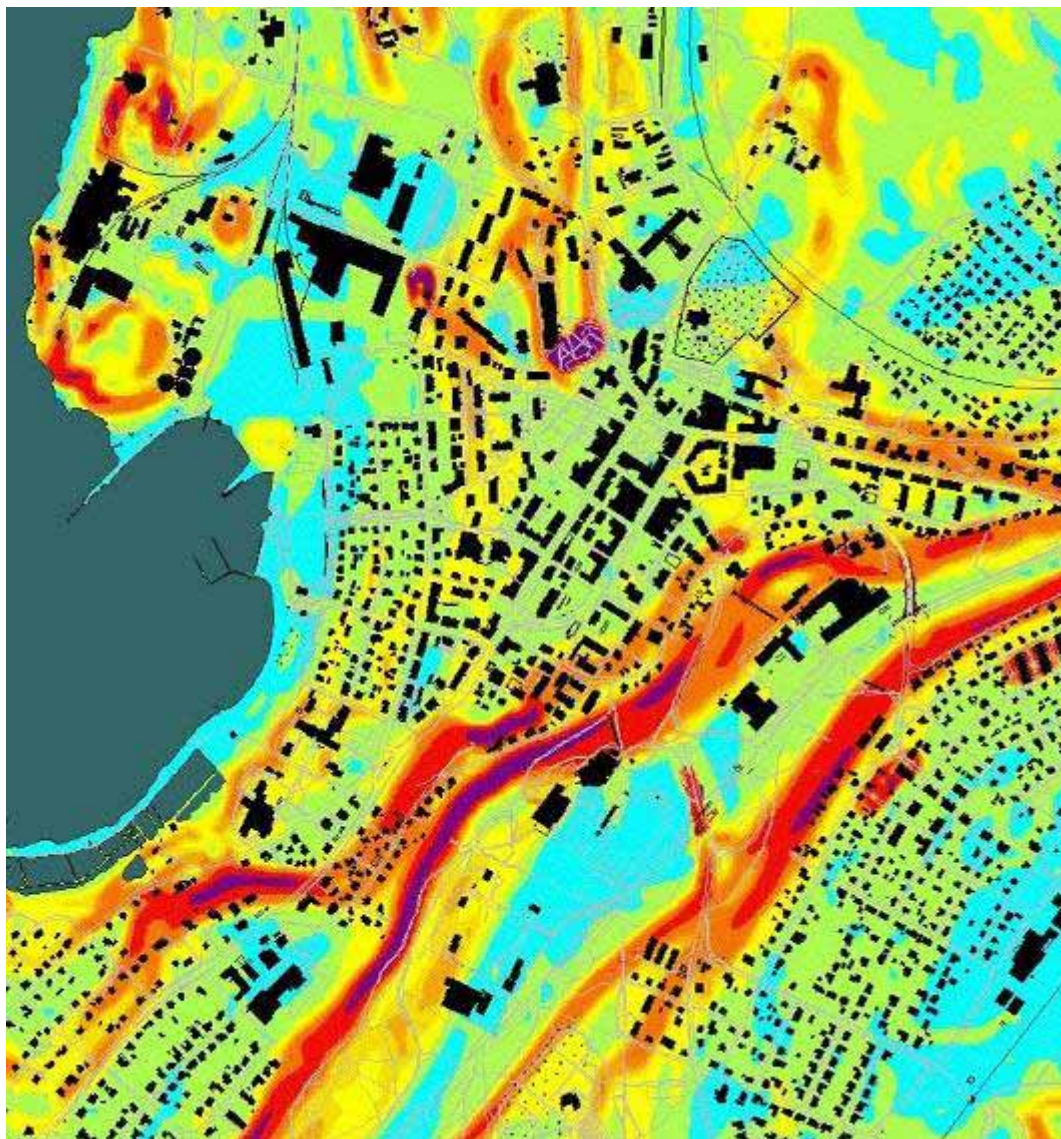
Harju on luonnollisesti maaperältään moreenia, muita tarkastelualueella esiintyviä maaleja ovat siltti, hiekka ja jäykkäplastinen savi. Keskustan pohjoispuolinen peltomaa on jo rakennettuja alueita savisempaa ja lienee siksikin jäänyt aikojen saatossa rakentamatta. Edelleen pohjoiseen edetessä maasto soistuu hieman, mutta säilyy kulkukelpoisena.

Topografialtaan tarkastelualue on monipuolinen; paikoin kulkukelvottoman jyrkän harjun vastapainona on varsin tasainen kaupallisen ydinkeskustan alue. Keskustasta maasto laskee länteen kohti järveä ja pohjoiseen kohti peltoja. Porlan entisen kalanviljelylaitoksen kohdalla lasku kohti altaita ja järveä on huomattavasti ydinkeskustan länsipuolista rinteitä jyrkempi.

Lohjanharjua on väkivalloin leikattu useasta kohden, etenkin uudemman kerrostalorakentamisen tieltä. Luonnollisimmillaan harju kohoaa Terveyskeskuksen edessä, jossa kaistale rinteitä on luultavasti alkujaan maanomistusolojen ja sittemmin viheryhteystarpeen vuoksi jäänyt rakentamatta. Välittömästi tämän kohdan pohjoispuolella sijaitsee harjun rinteeseen kaivettu entinen hiekkakuoppa, joka sekin on toistaiseksi rakentamatta. Harjun lisäksi ainoa huomattava maastonmuoto keskustassa on Karstuntien länsipuolella kohoava mäki, jolla lukio sijaitsee.

Tarkastelualueen kasvillisuutta ei ole erikseen suunnitelmaa varten inventoitu, rakennettuna ympäristönä luonnontilaisia kasveja on vähän. Yleisesti kasvillisuus seudulla on rehevää ja kasvilajeiltaan rikasta. Harjut ja mäki-alueet kasvavat nykyisellään havupuuvoittoista metsää.

Tarkastelualueen eteläosa on pohjavesialuetta.



kuva: Maaston kaltevuudet keskustan alueella. Vaaleansinisillä ja vihreillä alueilla maasto on periaatteessa liikkumisen kannalta esteetön (kaltevuus alle 5% eli 3°), keltaiset alueet ovat vähäisin toimenpitein esteettömiksi muodostettavissa (kaltevuus 5-10% eli 3-6°). Sinipunaiset alueet (maaston jyrkkyys yli 30% eli yli 17°) ovat potentiaalisimpia sijoituspaikkoja pystyhisseille. Suurimmat ongelmat esteettömyyden kannalta kohdataan oransseilla (kaltevuus 10-20% eli 6-11°) ja punaisilla (kaltevuus 20-30% eli 11-17°) alueilla.

- **Maasto esteettömyyden näkökulmasta**

Liikekeskustan alue on maastonmuodoiltaan tasaista ja siten vähäisin toimenpitein (katukivien madallukset, luiskat, sisäänkäyntiratkaisut ja ovipumput, tasoerovaroitus- ja ohjausradat näkövammaisille...) esteettömäksi muutettavissa. Rantaan pääsy keskustasta sujuu kaltevuuksien puolesta helpoiten Postikatua ja Aurlahdenkatua pitkin, muualla joudutaan reittiä loiventamaan luiskarakennelmin. Useampia esteettömiä yhteyksiä rantaan on kuitenkin kohtuullisin toimenpitein ja kustannuksin järjestettävissä.

Harju sen sijaan muodostaa esteettömien reittien kannalta melkoisen ongelman. Maaston jyrkkyys on sitä luokkaa (paikoin yli 45°), että kulku maastossa on terveelle ja toimintakykyisellekin henkilölle hankalaa; liikuntaesteisiltä omatoiminen nousu harjulle muutoin kuin auton kyydissä ei onnistu nykyisiä reittejä käyttäen lainkaan. Terveyskeskuksen kohdalla rakentamattomana säilyneen metsäisen rintein jyrkkyys ja leveys ovat sellaiset, että runsain luiskin ja terassoinnein kevyen liikenteen yhteys puoleenväliin rinnettä Louhenkadulle olisi järjestettävissä, mutta nykyisen kaupunkikuvan ja viereisten toimintojen (lounaispuolella asumista, koillisessa hiekkakuoppa) valossa tuskin järkevä toteuttaa. Louhenkadulta ylös harjun laelle kulkemisessa on kuitenkin viimeistään turvaututtava hissiin, jonka sijoitukseen puolestaan on järkevin sellainen kohta, jossa päästään mahdollisimman vähin kaivamisin: jyrkin mahdollinen rinne.⁶⁹

Liikenne ja liikkumisen esteettömyys

Keskustan liikenteellinen rakenne on pääliikenteen osalta selkeä: pääliikennevirrat liikkumismuodosta riippumatta kulkevat Karstuntietä, Suurlohjankatua ja Kauppakatua, keskustan liikkeisiin ja palveluihin suuntaava liikenne myös Laurinkatua. Näistä Kauppakatu on keskustan läpiajokatu ja liikenteen puolesta selkeä pääkatu. Edellä mainittujen reittien lisäksi keskustaan voi Lohjanharjuntieltä saapua laskeutumalla harjulta Vuorisenskatua ja edelleen Koulukatua. Raskaalle liikenteelle (kuten myös liikuntarajoitteisille!) tämä reitti on kuitenkin liian jyrkkärinteinen ja kadut luonteeltaan muutenkin enemmän kokoojakuin pääkatuja.

⁶⁹ Viistohissillä voitaisiin maastonmuotoa seurata, mutta ympärivuotisessa käytössä hissin on sijaittava sisätiloissa ja rakennuksen massoitteleva ja sisätilojen järjestely muodostuisi puolestaan tällöin ongelmallisemmaksi kuin pystysuoraan kulkevaa hissiä käytettäessä.

Kokoojakatuverkoston suhteen tilanne on sekavampi. Kadut seurailevat maaston muotoja ja ovat luonteeltaan epämääräisempiä. Esimerkiksi torin takalaitaa kulkeva Kalevankatu ja sen jatkeena Lohjantähden kauppakeskuksenkin ohittava Nyyrikinkatu ovat ilmeiltään lähempänä sivukatuja, vaikka niiden liikenteeltään voi lukea olevan kokoojakatuja. Kokooja- ja sivukatujen sokkeloisessa verkostossa suuntien ja etäisyyksien hahmottaminen voi muodostua kaupungin huonommin tuntevalle hankalaksi.

Orientoitumisen hankaluuksia merkittävämpänä liikenteen ongelmana ydinkeskustassa ovat henkilöautoliikenteen huomattavat ylinopeudet, etenkin iltapäiväaikaan.⁷⁰ Myös liikennemelu haittaa aivan ydinkeskustaa ja vaikuttaa negatiivisesti etenkin pääkatujen ja torin viihtyisyyteen, joskin ongelmana on enemmän keskustan kupeessa sijaitsevan teollisuuden tuoma raskas liikenne kuin asukkaiden henkilöautoilu.

Asutuksen todennäköisesti voimakas lisääntyminen keskustan pohjoispuolisilla alueilla tulee kasvattamaan Karstuntietä keskustaan saapuvan liikenteen määrää entisestään. Toisaalta suunniteltu uusilta asuinalueilta pohjoiseen moottoritille johtava uusi tieyhteys tasanee keskustasta lähtevän liikenteen jakautumista Suurlohjankadun ja Karstuntien suuntiin ja vähentänee muutoinkin Suurlohjankatua kuormittavaa liikennettä.

Kompaktin kokonsa puolesta Lohjan keskusta on helposti hallittavissa kävellen, pyöräillen ja muin kevyen liikenteen keinoin. Yksinomaan kevyelle liikenteelle osoitettuja reittejä on vähän – kevyt liikenne kulkee pääosin samoja pääkatuja kuin autoliikennekin hiljaisempien sivukatujen ja kokoojakatuosuuksien toimiessa täydentävänä osana kevyen liikenteen reitistöä. Voimassa olevan asemakaavan (liitteet 1-3) mukaisia kävelykatuja ei ole toteutettu. Näistä realistisin toteutuvaksi olisi Laurinkadun pohjoispää, jota myös Parrempi kaupunkikeskusta –hankkeen keskustasuunnitelmassa⁷¹ esitettiin poikkikatuineen kävelykaduiksi muutettavaksi. Keskustan osayleiskaavaluonnoksessa (liite 4) edellistä lyhyempää osuutta Laurinkadusta sekä muutamaa muuta katuväliä keskustassa esitetään puhtaiden kävelykatujen sijasta kävelypainotteisiksi kaduiksi.⁷²

Keskustan pääkatujen esteettömyystaso on hyvä. Keskusta-alueen asiointi- ja liikkumisesteettömyyttä kartoitettiin vuonna 2003. Lohjan vammaistyöryhmän väliraportin mukaan kaikki katualueiden osalla tuolloin havaitut esteet oli syyskuuhun 2005 mennessä poistettu.⁷³



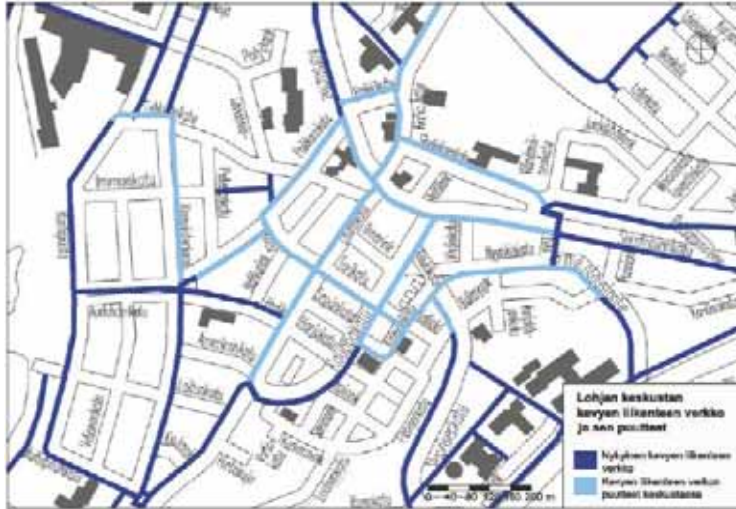
kuva: Keskustan pääliikenneväylät (punainen), kokoojakadut (oranssi) ja saapumissuunnat. Harjun laella keskustan ohittaa Hankoon ja Hyvinkäälle johtava valtatie 25 (pinkki).

⁷⁰ Lohjan keskustan liikenneturvallisuussuunnitelma (2003)

⁷¹ Heikkilä ym. (1998), s. 155

⁷² Lohjan keskustan osayleiskaava (2001/2002)

⁷³ Työryhmän väliraportti "Esteetöntä kulkua Lohjalla" 16.9.2005



kuva: Kevyen liikenteen verkko ja sen puutteet Lohjan keskustan liikenneturvallisuuksuunnitelman 2003 kartoituksessa.

Pyöräilijöitä kaupungilla näkyy harvassa, mihin osasyynä lienevät pyörätieverkoston puutteet. Pyörätiestön riittämättömyyteen kiinnitettiin voimakkaasti huomiota Parempi kaupunkikeskusta -projektin analyyseissä ja toimenpide-ehdotuksissa 1996 – 97 ja uudelleen keskustan liikenneturvallisuuksuunnitelmassa 2003. Jälkimmäisessä raportissa esitetään tarkemmin myös konkreettisia toimenpiteitä keskustan jalankulku- ja pyörätiestön kehittämiseksi, ja joitakin hankkeita on tämän jälkeen toteutettukin. Pyörätieverkosto on kuitenkin yhä niukka ja hajanainen eikä pyörien pysäköintiä ole useinkaan suunnittelussa erikseen huomioitu. Kevyen liikenteen liikkumismahdollisuuksien kehittäminen onkin edelleen yksi keskustan kehittämisen painopisteistä.

Joukkoliikenne Lohjalla toimii kohtuullisesti, tosin lähinnä pitkänmatkan linjojen ja koulubussien varassa.⁷⁴ Ikääntyneitä ja liikuntarajoitteisia auttaa pari kertaa päivässä kulkeva palvelubussi, jolla kaupallisen keskustan lisäksi pääsee mm. jyrkän harjun laella sijaitsevalle uimahallille. Kouluajan ulkopuolella liikkuminen on varsin pitkälti henkilöautoiluun sidottua. Autoja lohjalaisilla onkin maan keskiarvoa

runsaammin (548 autoa/ 1000 asukasta; vrt. maan keskiarvo 503 autoa, Helsingin seudulla vain 394 autoa tuhatta asukasta kohden⁷⁵) ja paikoitustilasta on muodostunut keskustan alueella ongelma – ei kuitenkaan paikkojen riittävyyden⁷⁶ vaan pysäköintikenttien avaroittaman kaupunkikuvan suhteen.

Keskustan pohjoispuolella kulkee junarata, mutta henkilöliikennettä ei radalla ole ollut vuosikymmeniin. Maakuntakaavassa on varauduttu henkilöliikenteen uudelleen aloittamiseen (Espoosta Lohjalle ulotettava ns. Elsa-rata; nimellä ei ole yhteyttä esteettömyyttä käsittelevään ELSA –hankkeeseen) osoittamalla aseman sijoittamisen tarve keskustan välittömään läheisyyteen. Keskustasta rata jatkuu Tytyriin ja hiukan pohjoisen kautta kurvaten Pitkäniemen teollisuusalueelle, henkilöliikenteelle mahdollinen uusi rautatieasema tai seisake tulisi siis olemaan pääteasema ja mitä todennäköisimmin ainoa junaliikenteen pysähdyspaikka keskustan läheisyydessä.

⁷⁴ Myös näissä kuljetusmuodoissa käytetty ei-matalalattainen kuljetuskalusto saattaa muodostua omatoimisen liikkumisen esteeksi ja pakottaa toimintarajoitteisten saattokuljetuksiin! vrt. Ruonakoski ym. (2005)

⁷⁵ Tilastotiedot Uudenmaan liiton sivuilta www.uudenmaanliitto.fi (→ tietotori → tilastot)

⁷⁶ Vuoden 2003 alussa tehdyn pysäköintipaikkakartoituksen mukaan pysäköintipaikkatarjonta vastaa varsin hyvin kysyntää. Lohjan keskustan liikenneturvallisuuksuunnitelma (2003)

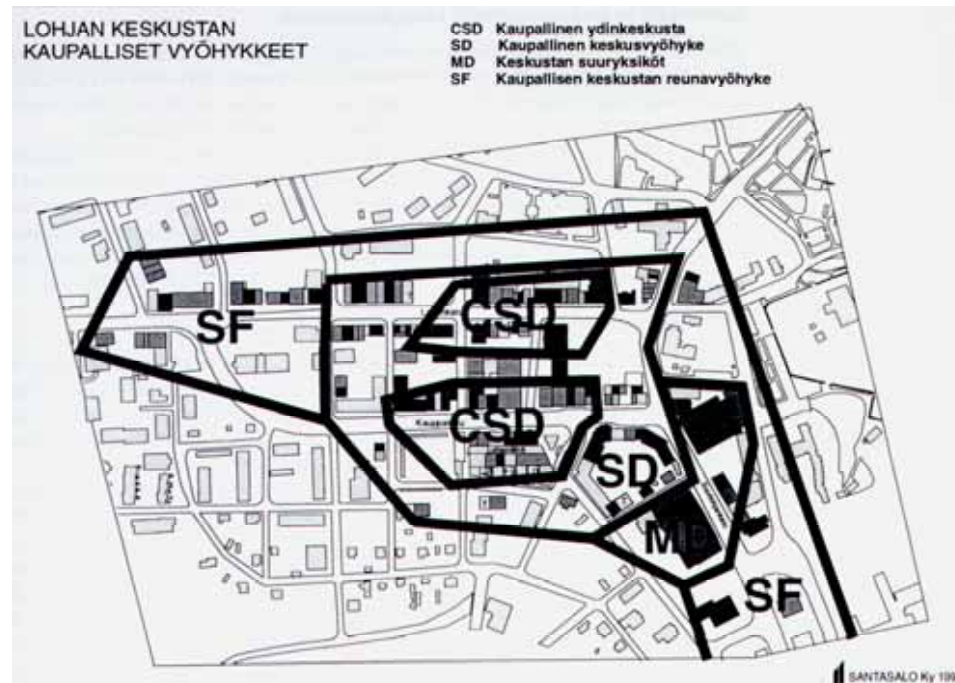
Toiminnot

- **Kaupalliset palvelut**

Lohjan liikekeskusta on rakenteeltaan yhtenäinen. Kaupallisen pääkadun asemasta kilpailevat pienimittakaavaisempi vanha pääkatu Laurinkatu, jonka varressa huomattava osa kaupungin liike-elämästä edelleen sijaitsee, ja samansuuntainen, keskustan pääasiallisena läpiajokatuna raskaammin liikennöity, leveämpi ja uudempien, suurempien liikerakennusten reunustama Kauppakatu. Tori sijaitsee Kauppakadun varrella. Edellä mainittujen katujen lisäksi Suurlohjankadun varrella on runsaasti liikeyrityksiä; suuri S-market vetää kaupungin kaupallista painopistettä selvästi siihen suuntaan. Etelää kohti mennessä liikekeskustana hahmottuva alue loppuu linja-autoaseman kortteliin, johon tämän työn tekemisen aikana hyväksyttiin asemakaavamuutos ja annettiin rakennuslupa kaupan suuryksikölle. Kyseisen korttelin eteläpuolinen vielä keskustaan luettavissa oleva alue sisältää lähinnä kerrostaloasutusta.

Keskustan kaupalliset palvelut ovat suurimmilta osin ajanmukaiset ja kattavat. Kahviloita kaupunkiin toivotaan yleisesti lisää, nuorisotyössä mukana ollut henkilö arveli tilausta olevan erityisesti myöhään auki olevalle nuorisokahvilalle.⁷⁷ Useammille ravintoloillekin kaupungissa saattaisi olla kysyntää. Majoituspalveluille kaupungissa ei ole tähän asti ollut suurta tarvetta, mistä johtuen niitä onkin niukasti: yksi hotelli keskustassa ja toinen (nimellä "gasthaus") kävelyetäisyydellä keskustasta etelään.

Kuva: Lohjan keskustan kaupalliset vyöhykkeet. Tilanne ei ole kaavion laatimisajasta (1997) nykyhetkeen merkittävästi muuttunut, mutta lähiaikoina kaupan suuryksikön sijoittaminen keskustaan tulee sitä varmasti muuttamaan. (Kuvälähde: Heikkilä ym. 1998)



⁷⁷ paikallisten asukkaiden haastattelut lokakuussa 2004 ja tammikuussa 2005

- **Matkailu-, kulttuuri- ja liikuntapalvelut**

Lohjan Pyhän Laurin kirkko on kirkollisten toimintojen lisäksi matkailunähtävyys, kulttuuri-tapahtumien pitopaikka ja kaupunkikuvallinen maamerkki. Muita matkailukohteita tai kaupunkikuvassa näkyvää kulttuuritarjontaa on silmiinpistävän vähän. Mm. teatteritoiminnalle toivoisi löytyvän näkyvämpiä tiloja: teatteri toimii periaatteessa keskeisellä paikalla, mutta silti piilossa kirkon ja seurakuntatalon eteläpuolisessa korttelissa. Konsertti- ja kokoustoimintaan käytettävä Laurentius-sali Anttilan koulun ja musiikkiopiston yhteydessä on helposti löydettävissä. Uusi pääkirjasto on valmistumassa hyvin saavutettavalle paikalle kirkon kaupungintalon väliin Karstuntien varteen. Muuta kulttuuritoimintaa on Työväentalolla torin laidalla ja Harjulan toimintakeskuksessa harjun juurella.

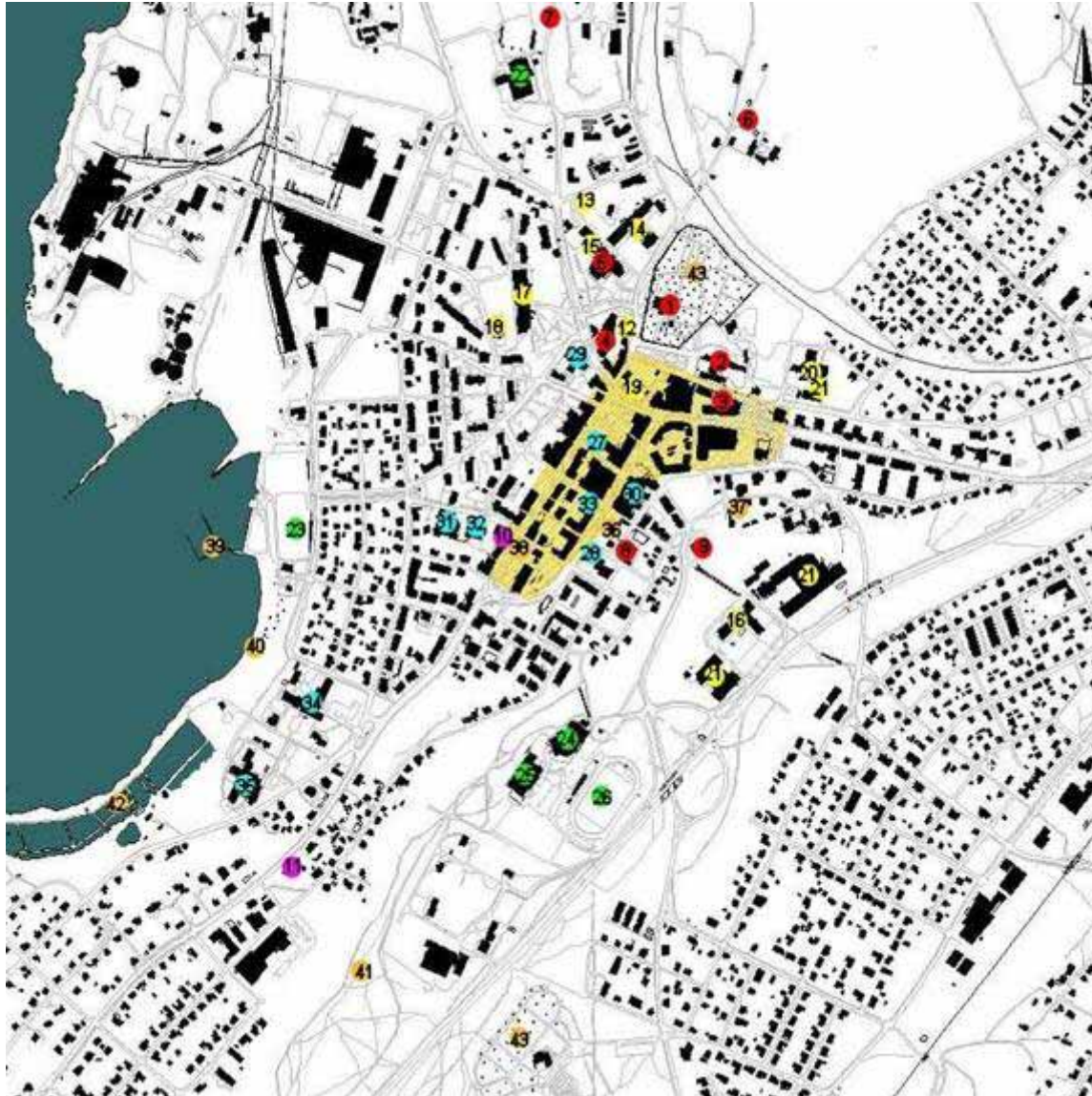
Harrastemahdollisuudet kaupungissa ovat hyvät, joskin eri harrastetoiminnot sijaitsevat huomattavan eri puolilla kaupunkia. Haastattamani (terveet ja autoilevat) kuntalaiset pitivät vapaa-ajanpalvelujen, etenkin liikuntapalvelujen tarjontaa ja saatavuutta välimatkoista huolimatta hyvänä.

Liikuntapalvelujen toimipaikoista etenkin uimahalli lounaskahvioineen vaikuttaa olevan tärkeä sosiaalinen kohtaamis- ja ajanviettopaikka myös muille kuin uimareille.

- **Muut palvelut, koulut ja oppilaitokset**

Keskusta-alueen julkiset palvelut sijoittuvat pääosin liikekeskustan tuntumaan. Kaupungintalo sijaitsee keskeisesti Karstuntien alkupäässä, pääosa muistakin kaupungin virastoista ja palveluista (mm. Lohjantähti) aivan ydinkeskustassa. KELAn toimisto on Kaupakadun varrella. Myös Terveyskeskus ja vanhusten palvelukeskus mahtuvat työn tarkastelu- ja suunnittelualueelle, vaikkeivät varsinaisesti kaupungin keskustassa sijaitsekaan.

Lasten ja nuorten toimintaan tarkoitettuja tiloja on keskustassa niukasti: Dixi Kullervonkadulla on 13-17-vuotiaiden nuorisotalo. Kerhotoimintaan ja tapahtumiin vuokrataan myös Harjulan kokoontumistiloja.



kuva: Keskusta-alueen rakeisuus ja toiminnot. Kaupallisen ydinkeskustan alue erottuu kuvassa rasteroituna.

Toiminnot:

Kulttuuritoiminnot (punainen):

1. Pyhän Laurin kirkko
2. seurakuntatalo
3. teatteri
4. kirjasto
5. Laurentius-Sali
6. Lohjan museo (entinen pappila)
7. Tyyrin kaivomuseo
(kuvan ulkopuolella pohjoisessa)
8. Työväentalo
9. Harjulan toimintakeskus

Majoituspalvelut (pinkki):

10. Hotelli Lohja
11. Gasthaus Laurinportti

Päivähoito ja koulutus (keltainen):

12. Lintulan päiväkoti
13. Solbrinnes skola
14. Tyyrin ala-aste
15. Anttilan yläaste ja Länsi-Uudenmaan musiikkiopisto
16. Harjun yläaste
17. Lohjan lukio
18. Hiiden opiston opistotalo
19. aikuiskoulutuskeskus Innofocus
20. Laurea -ammattikorkeakoulun Lohjan toimipiste
21. Länsi-Uudenmaan koulutuskeskuksen Lohjan toimipisteet

Liikuntapalvelut ja -paikat (vihreä):

22. palloiluhalli
23. pallokenttä / luistinrata
24. uimahalli
25. jäähalli
26. urheilukenttä

Virastot, sosiaali- ja terveydenhuolto (sininen):

27. lasten-, nuorten- ja perheneuvolat
28. nuorten tuki ja neuvontakeskus Linkki
29. kaupungintalo Monkola
30. Lohjantähti (työvoimatoimisto ja kaupungin virastopalveluita kauppa-keskuksen yhteydessä)
31. Oikeustalo
32. Poliisitalo
33. KELA
34. Terveyskeskus
35. Vanhusten palvelukeskus

Muut paikat ja toiminnot (oranssi):

36. tori
37. nuorisotalo Dixi
38. pääposti
39. satama
40. uimaranta
41. harjun ulkoilupolut
42. Porlan entinen kalanviljelylaitos
43. hautausmaat

Päiväkoteja keskustassa on vain yksi, Lintulan päiväkotikiirkokadulla. Koulut ja oppilaitokset (aivan ydinkeskustassa Puu-Anttilassa⁷⁸ sijaitsevan aikuiskoulutuskeskus Innofocusen muodostamaa poikkeusta lukuun ottamatta) sijaitsevat keskusta-alueen ulkolaidoilla, osa koulutoiminnoista ikään kuin varsinaisesta kaupunkirakenteesta erillisenä yksikkönä harjun laella. Länsi-Uudenmaan koulutuskeskuksen toimipisteiden lisäksi kaupungissa on yksi Laurea -ammattikorkeakoulun kahdeksasta toimipisteestä. Erikoisalujen tai yliopisto-opintojen perään kaupungista on lähdeittävä muualle, takaisin palataan lähinnä asumaan pääkaupunkiseudulla työskennellessä. (Tämä näkyy tilastoissa maan keskiarvoa huomattavasti alhaisempaa työttömyysprosenttina ja toisaalta suhteellisen alhaisena koulutusasteena.⁷⁹ Työpaikkaomavaraisuus Lohjalla on kuitenkin maan keskiarvoa alhaisempi, työssä käydään siis paljolti oman kunnan ulkopuolella.⁸⁰)

Hiiden opisto, paikallinen työväen- ja kansanopisto, toimii lukuisissa toimipaikoissa, mm. Harjussa ja eri kouluilla. Opiston oma opistotalo sijaitsee lukion alapuolella Linnaistenkadulla.

Lohjan keskustan kehittämisen visio enteilee toimintojen keskittämistä tulevaisuudessa nykyistä selvemmin omille alueilleen.⁸¹

• Asuminen

Kaupallista keskustaa ja sisääntuloteitä ympäröivien kerrostalojen lisäksi Lohjalla löytyy harvinaislaatuisia mahdollisuuksia omakotiasumiseen vain parin korttelin päässä liikekeskustan pääkaduista. Jonkin verran omakotiasutusta on harjun juurella keskustassakin, ja vain kivenheiton päässä ydinkeskustan ulkopuolella on omakotiasutusta pispalmaisessa rinteessä. Näitä laajempi ja Lohjan kaupunkiluonteen kannalta merkittävämpi omakotialue on kuitenkin keskustan länsipuolinen, niin kutsuttuun siniseen keskustaan kuuluva Karnaistenkadun ja Rantapuiston välinen alue.

⁷⁸ Suurlohjankadun ja Karstuntien taitteessa sijaitseva puinen koulurakennus vuodelta 1917. Ks. Rakennuskanta

⁷⁹ Korkeakoulukoulutuksen saaneiden osuus Lohjalla on ollut viime vuosina nousussa, joskin edelleen koko maan keskiarvojen alapuolella. Arvelisin selityksiä tälle olevan kaksi: 1) kaupungin uusille omakotialueet ovat korkeasti koulutettujen lapsiperheiden suosiossa ja 2) maan käsittämättömät koulutustavoitteet (70% väestöstä korkeakoulutason koulutusta) alkavat tuottaa prosentuaalista tulosta

⁸⁰ tilastotiedot Uudenmaan liiton sivuilta www.uudenmaanliitto.fi (→ tietotori → tilastot)

⁸¹ Lohjan keskustan kehittämisen visio, Keskustan kehittämistoimikunnan raportti 8.1.2003

Laajahko omakotiasutus kaikessa viehättävyydessään estää sinisen keskustan muuttamisen kaupunkirakenteeltaan keskustamaiseksi. Tässä mielessä nimitys sininen *keskusta* on jokseenkin harhaanjohtava.

- **Tarkastelualueen muut toiminnot**

Keskustan alueella, kuten yleensäkin kaupunkikeskustoissa, on paljon työpaikkoja. Keskustan työpaikat ovat enimmältä osin hallinnon ja palvelujen alaa ja keskittyvät näin ollen lähinnä kaupalliseen ydinkeskustaan.

Pitkänien alue keskustan länsipuolella on edelleen teollisuuskäytössä. Ranta-alueella Pitkänien eteläpuolella on valtava pallokenttä, joka talvisin jäädytetään luistinradaksi. Pallokentältä edelleen etelään sijaitsevat satama ja uimaranta kesäkahvioineen. Uimarannan ja asutuksen väliin jää kaunis rantapuisto.

Aurlahden rannalla hiukan varsinaisen keskusta-alueen ulkopuolella uimarannasta etelään sijaitseva Porlan entinen kalanviljelylaitos altainen muodostaa sekä kartalla että luonnossa aivan erityisluonteisen paikan, jonka sisältämä valtava tunnelmallinen lataus ja kaupunkikuvallinen potentiaali menevät hiukan hukkaan, ellei alueelle jatkossa löydetä lukuisia altaita ja paikan salaperäistä tunnelmaa hyödyntämään pystyviä toimintoja. Nyt altaat järvestä erottava pieni kannas toimii (talvikunnossapidon puutteesta huolimatta ympärivuotisesti) erittäin suosittuna ulkoilureittinä, joka toki tulee mahdollisista uusista toiminnoista huolimatta säilyttää mahdollisimman pitkälle sellaisenaan.

Harjun laella, etenkin uimahallilta etelään, kulkee niin ikään aktiivisessa ulkoilukäytössä olevia polkuja.

- **Toiminnot esteettömyyden kannalta**

Esteettömyyden kannalta on oleellista arvioida toimintojen sijaintia suhteessa asuinalueisiin, maastoon, toisiinsa, liikennevirtoihin, julkisen liikenteen pysäkkeihin sekä pysäköinti- ja kulkureittimahdollisuuksiin. Myös toimintojen löydettävyyden ja riittävyys ovat esteettömyyden kannalta merkittäviä ominaisuuksia.

Lohjan keskustan, kuten yleensä keskusta-alueiden, palvelutarjonta on monipuolinen. Palvelujen saavutettavuus on suurimmalta osin kiinni detaljitason ratkaisuksista, joiden

puutteita on kartoitettu mm. keskustan liikkumis- ja asiointiesteettömyyden kartoituksessa 2003. Näihin puutteisiin ei tässä tarkastelussa oteta tarkemmin kantaa.

Lohjan keskustan tärkeimmät esteettä saavutettavaksi edellytettävät kohteet (päivittäistavaraliikkeet, tärkeimmät virastot sekä sosiaali- ja terveyspalvelut) ja yleensäkin kaupalliset palvelut sijaitsevat pienellä alueella pääkatujen ja sisääntuloreittien varrella ja ovat siten periaatteessa hyvin löydettävissä ja sekä auto- että kevyen liikenteen keinoin saavutettavissa. Alueella on runsaasti pysäköintipaikkoja, joista on järjestettävissä esteetön kulkuyhteys palveluille silloinkin, kun väljiksi mitoitettuja pysäköintipaikkoja ei ole välittömästi palvelun vieressä tarjolla. Bussipysäkkien rakentamisessa ei toistaiseksi esteettömyyttä ole huomioitu, mutta pysäkitkin sijaitsevat paikoilla, joiden kautta esteettömät kevyen liikenteen yhteydet ovat helposti ulotettavissa. Myös kulttuuripalvelujen saavutettavuus on periaatteessa hyvä.

Muilta kuin sinisen keskustan asuinalueelta ydinkeskustan palvelujen esteetön saavuttaminen edellyttää jo etäisyytensä puolesta auton käyttöä. Harjun juuri ja rinne ovat pääosaltaan maastollisesti esteellistä asuinympäristöä, josta käsin ydinkeskustan palvelujen esteetön saavuttaminen on lyhyestä etäisyydestä huolimatta hankalaa tai peräti mahdotonta.

Toiminnoista koulutus- ja liikuntapalvelut sijaitsevat Tytyrin ja Anttilan kouluja lukuun ottamatta paikoissa, joiden saavutettavuus esteettä on liikuntarajoitteiselle ilman autoa käytännössä mahdotonta ja näkövammaisenaikin erittäin hankalaa. Toimintojen saavutettavuus olisi kuitenkin tärkeää, tuleehan toimintarajoitteistenkin voida mm. opiskella ja kuntoilla.

Vanhusten palvelukeskuksen sijainti sekä kaupungin keskeisimmistä palveluista että asuinalueista irrallaan on sekä autoliikennettä aiheuttava että sosiaalisesti passivoiva. Palvelukeskuksessa on mahdollisuus levätä, mutta ei aktiivisesti tarkkailla ympäristön elämää.

Palvelujen sijainti kaupungin runsaimmin liikennöityjen katujen varsilla aiheuttaa vaaratilanteita ja turvallisuuden tunnetta etenkin hitaimmin liikkuville sekä kuulo- ja näkövammaisille. Keskustan monipuoliset reittimahdollisuudet auttavat suhteuttamaan kulkemistaan erilaisiin pelkoihin ja poikkeustilanteisiin nähden.

Luontoarvojen kannalta tärkeiden ulkoilureittien ja maisemien saavutettavuudessa ja kuljettavuudessa on pahoja puutteita.

Rakennuskanta ja rakeisuus

Rakennuskulttuurin verraten lyhyt aikajänne ja 1960 - 80- luvun rakennuskannan suhteellisen vaatimaton arkkitehtoninen taso ovat johtaneet juurettomuuteen ja kotiseutualemuudentuntoon; näin siitäkkin huolimatta, että puretuista vanhoista rakennuksista suurin osa on ollut sinänsä vaatimattomia, huonokuntoisia ja nykyaikaisille keskustatoiminnoille sopimattomia. Osa säilyneistä vanhoista rakennuksista on nyttemmin kaavassa suojeltu; mm. erilaisten juhlien ja tapahtumien pitopaikkana toimivalta Harjulan talolta suojelumerkintä kuitenkin puuttuu, vaikka talon kulttuurihistoriallista tai arkkitehtonistakaan (kaupungissa harvinaisen 20-luvun klassismin edustaja) arvoa tuskin kukaan voi kiistää.

Merkittävin rakennuskanta Lohjalla muodostuu Lohjan keskiaikaisesta kirkosta (1300 -1480 -l.) ja entisessä pappilassa (A. Boman 1860) toimivasta museosta ympäristöineen. Pappilan puisto ja puutarha periytyvät 1700-luvulta.⁸² Alueelle siirretty vanha pedagogiorakennus kuuluu niin ikään kaupungin kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiin rakennuskantaan, vaikkei sen sijainti ole alkuperäinen. Myös kirkon eteläpuolella sijaitsevan korttelin kaavalla suojellut, aikoinaan vain nipin napin purkutuomiolta välttyneet rakennukset ovat iällisesti merkittäviä, vaikka kaupunkikuvallisesti ne eivät mittakaavaltaan sovi toisiinsa saati ympäristön rakennuskantaan. Puu-Anttilan koulu-rakennus on vuodelta 1917. Rakennuksen nimi viittaa paikalla aiemmin sijainneeseen Anttilan tilan päärakennukseen. Samassa pihapiirissä säilynyt Anttilan entinen renkitupa (rv. 1866) jätettiin koulua rakennettaessa tontille rehtorin asunnoksi. Nyt renkituvassa toimii yksi kaupungin harvoista kahviloista ja käsityöläistuotteiden myymälä.

Arkkitehtonisesti merkittävää rakennuskantaa Lohjalla on huomattavan vähän. Kirkon lähellä sijaitseva Luoman talo on Oiva Kallion 1932 suunnittelema funkisrakennus. Mainitsemisen arvoinen on myös Arne Ervin suunnittelema seurakuntatalo 1950-luvulta.⁸³ Uutta arkkitehtuuria keskustassa edustaa Ilmari Lahdelman suunnittelema uusi pää-



kuva: Rakennuskanta on Lohjan keskustassa suhteellisen matalaa ja katutilat paikoin hyvinkin avoimia. Kaupunkikuva sallisi joidenkin korttelien täydentämisen ja pääkatujen varsilla rakennusten reilun korottamisen.

Kuvan luoteiskulmassa kohoaa Tytyri kaivos-museoineen. Pyhän Laurin keskiaikaisen kirkon tai tarkemmin radan ja entisen pappilan takana aukeaa peltomaisema, joka on säilynyt lähes muuttumattomana keskialjalta meidän päiviimme saakka.

*(Kuvälähde: Lohjan kaupunki;
www.kaupunki.lohja.fi/kuvapankki)*

⁸² Arvio kirkon ja pappilan/museon ympäristöjen merkittävydestä perustuu tosiseikkaan, että nämä ovat Ojamon kaivosalueen ja kartanon lisäksi ainoat Ympäristöministeriön ja Museoviraston Rakennettu kulttuuriympäristö -selvityksessä mainitut lohjalaiset kohteet.

⁸³ Rakennettu kulttuuriympäristö (1993)

kirjasto. Muita merkittäviä rakennuksia ovat Pohjolan talo, entinen kaupungintalo ja entinen kaupunginhotelli Laurinkadun pohjoispäässä, Työväentalo torin laidalla, jo edellä mainittu Harjula koulukadun päätteessä ja kaupungin toimitiloja sisältävät Monkolan ja Lohjantähden kiinteistöt (joihin tosin ei liity rakennustaiteellisia arvoja), iällisesti myös Nahkurinkadun parkkikenttien äärellä yksinäisenä seisova liikerakennus.

Keskustan kupeessa harjun reunalla säilyneistä keskustan muuhun rakennuskantaan nähden iäkkäistä puutaloista osa on tyhjiään, suurin osa kuitenkin asuttuja. Vaikka reu-
nimmaisten korttelien rakenne näyttää rakeisuuskartalla hajanaiselta, katuilme on Per-
gerkadulla ja Kullervonkadulla kuitenkin vanhaa pienimittakaavaisuutta henkivä ja sellai-
sena miellyttävä. Toisin kuin Karnaistenkadun ja Rantapuiston välisellä omakotialueella,
nämä rakennukset eivät kuitenkaan muodosta yhtenäistä, kaupunkikuvallisesti merkittä-
vää kokonaisuutta ellei muutamien kerrostaloin riktosta Kullervonkatu – Pengerkatu –
Länsi-Louhenkatu -reitistä sellaista tietoisesti keskustan liittymistä harjualueeseen peh-
mentäväksi reunaksi muodosteta.

Keskustan pääkatujen rakennuskanta on korkeuksiltaan hajanaista, kerrosluku vaihtelee
yhdestä seitsemään. Sijaintiin ja toimintoihin nähden useiden keskustatonttien rakenta-
mistehokkuus on alhainen.

Muut kaupunkikuvaan (ja välillisesti esteettömyyteen) vaikuttavat seikat

- **Kaupunkitila paikkojen järjestelmänä**

Paikka on tunnistettava fyysinen kaupunkitila, Heikkilän (et al., 1998) mukaan myös ”fyysinen kohta keskustan julkisten tilojen ympäristössä, missä kaupungissa kävijälle syntyy paikkaan sidottu elämys tai positiivinen kokemus”. Omakohtaiset kävelyhavainnot Lohjal-
ta vahvistavat kyseisen Parempi kaupunkikeskusta -raportin analyysin Lohjan keskustan
merkittävien paikkojen vähyydestä ja sen syistä, joiksi raportissa arvioidaan keskustan
rakennusten identiteetin puute, julkisten ulkotilojen vähyyys ja katutilarakenteen hajanai-
suus.

Toiminnallisesti merkittävien paikkojen puutteesta huolimatta Lohjan keskustassa on kui-
tenkin runsaasti *tilallisesti* paikoiksi mielletäviä kohtia. Rakennusten tietystä anonyymi-
ydestä huolimatta kaupunkitilaa ei myöskään voi väittää monotoniseksi. Orientoituminen

keskustan alueella ja paluureitin löytäminen jonnekin kuljettuaan on siten suhteellisen helppoa.

Kaupungin elävyyden ja koetun turvallisuuden kannalta on oleellista, että ihmiset saadaan houkutelua kulkemaan jalan ja oleskelemaan mielellään kaupunkitilassa, sillä tällaiset ihmiset ovat elinkeinoelämän kannalta potentiaalisia kuluttajia ja samalla alttiita sosiaalisille kontakteille. Kuljeskelun ja oleskelun lisäämisen sekä kaupunki-identiteetin parantamisen kannalta Lohjan keskustassa paikkojen verkostona on kehittämisen varaa.

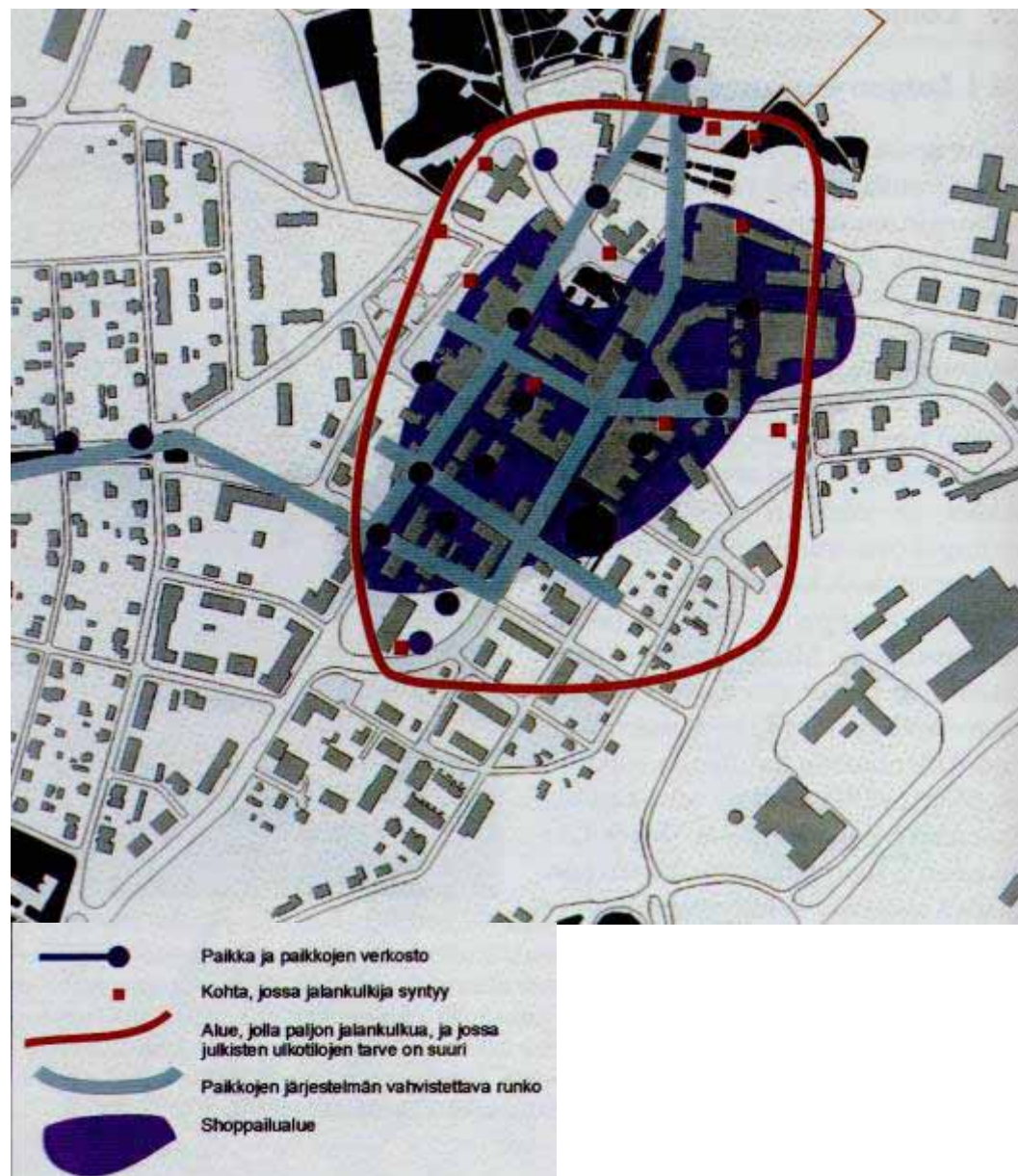
- **Katutila**

Katutilan hahmottaminen ei ole niinkään sidoksissa kadun fyysiseen jäsentelyyn kuin rakennusten korkeuteen ja sijaintiin tontilla: katutilana hahmotetaan kulkuratojen sijasta rakennusten välinen tila. Mielikuvaan kadun dynaamisuudesta ja julkisuusasteesta vaikuttavat etenkin katupoikkileikkauksen mitat, siis tilaa rajaavien rakennusten suhde tilan leveyteen. Yksittäisissä rakennuksissa katutilan mittasuhteita ja luonnetta jäsenöivät eniten räystäslinjat ja kadulla kulkijan näkökenttään parhaiten yltävät rakennusten kahden alimman kerroksen visuaaliset elementit: väliräystäät, näyteikkunat ja yleensä aukotuksen suhde umpipintaan, ovikatokset ja muut ulokkeet, sisäänvedot, materiaalin muutokset... Myös yhtenäiset pensas- tai puurivit toimivat katutilaa rajaavana tekijänä.

Lohjan keskustassa on lukuisia kohtia, joissa katutilaa on suhteettoman leveä tai sitä on mahdotonta lainkaan hahmottaa. Liika avoimuus ja vaikeudet havaita katutilaa johtavat negatiivisiin kulku- ja paikkakokemuksiin, jopa turvattomuuden tunteeseen. Harkitut vaihtelut katutilan leveydessä ja detaljikassa sen sijaan luovat kulkijalle mielikuvan dynaamisesta etenemisestä useiden ”paikkojen” sarjassa. Myös positiivinen katutila vaikuttaa kaupungin identiteettiin ja kannustaa kulkemaan keskustan alueella jalan.

Katutilan luomiseksi ja keskustan joitakin katuosuuksia vaivaavan lähiömäisen ilmeen palauttamiseksi sijaintia vastaten urbaaniksi tulisi kortteleihin jatkossa rakennettavat rakennukset tuoda pääosin yhtenäiseen linjaan mieluiten lähelle tontin ja katualueen rajaa. Keskustan kaduille on myös lisättävä pysähdys- ja istuskelumahdollisuuksia, joiden olemassaolon merkitys ympäristön esteettömyydelle on noussut esiin erityisesti ikääntyneiden kokemuksista tutkittaessa.⁸⁴

⁸⁴ Ruonakoski ym. (2005)



kuva: Lohjan paikkojen verkosto Heikkilän ym. (1998) mukaan. Mikäli ajatellaan paikkakokemuksia henkilökohtaisina ja sidonnaisina elettyyn elämään, kuvan esittämä tulkinta on turhan niukka ja negatiivinen. Omakohtaisen analyysin antama vaikutelma on kuitenkin samansuuntainen: tunnistettavia paikkoja kuljeskelemaan houkuttavia tilasarjoja on keskustaan varaa lisätä.

Näkymät

Kävely-ympäristön näkymät liittyvät oleellisesti paikkakokemusten syntyyn. Eheä katutila voidaan kokea miellyttävänä näkymänä jo silläään, mutta rakennusten väleistä toisiin kaupunkitiloihin tai kauemmas merkittäviin maisemiin avautuvat näkymät ja katunäkymän päätteen muodostavat dominantit rytmittävät kulkemista ja edesauttavat reittien hahmotamista.

Lohjan keskustan kehittämistoimikunnan raportissa ja vuoden 2001 osayleiskaavaluonnoksissa on positiivisella tavalla kiinnitetty huomiota kaupunkikuvallisten kohokohtien korostamiseen näkymien, näkymäpäätteiden ja -akselien avulla. Periaate on kannatettava, sitä ei kannata unohtaa keskustan suunnittelussa jatkossakaan.

Tarkastelualueen kaupunkitilassa ja näkymissä on nykyisellään varsin vähän mielenkiintoa ja tunnistettavuutta herättäviä dominanteja. Kirkko Laurinkadun päätteenä on niistä merkittävin, mutta esimerkiksi uimahallin torniaiheeseen ei avaudu näkymiä, jotka korostaisivat merkittävän toiminnon olemassaoloa ja sijaintia kaupungissa.

Näkymäakselien ja -päätteiden lisäksi orientoitumisen ja kaupungin hahmotettavuuden ja siten välillisesti esteettömyydenkin kannalta merkittäviä seikkoja ovat reittejä jäsentävien solmukohtien ja alueiden rajojen tunnistettavuus. Solmukohdat ovat usein liikenteellisesti merkittäviä risteyskohtia, joissa kohtaavien liikennevirtojen suuntiin ja jakautumiseen (mm. eri katuosuuksien moottoriliikenteen määriin) voidaan edellä mainituin kaupunkikuvallisin keinoin vaikuttaa. Alueiden rajojen hahmottuminen vaikuttaa todennäköisesti reitin löytämistä merkittävämmiin johonkin paikkaan tai paikan yhteisöön kuulumisen tunteeseen ja alueen haluttavuuteen asuinalueena. Merkitystä esteettömyyden kannalta on vaikea todentaa.

Lohjan tapauksessa keskusta-alueen raja etelän suuntaan on epämääräinen. Kaupunkikuvallisesti keskusta-alue tuntuu kaipaavan nykyistä selkeämpää rakennettua rajaa. Rakentamisessa on kuitenkin samalla varottava, ettei raja muodostu etäisyyksiä korostavaksi uudeksi henkiseksi esteeksi, etenkin kun toimintojen sijoittelussa aiemmin on tehty päätös niinkin merkittävän toiminnon kuin vanhusten palvelukeskuksen sijoittamisesta varsinaisen keskustarakenteen ulkopuolelle.

- **Pienilmasto**

Keskustan pienilmasto on maaston mukaan mutkittelevien katujen ja suojaavien maastonmuotojensa ansiosta perusteiltaan miellyttävä. Joidenkin korttelien liiallinen avoimuus ja pääkatujen leveys lisäävät kuitenkin todennäköisesti näiden ympäristöjen tuulisuutta.

Kovin voimakkaalla tuulella ja ilman liikkeiden aiheuttamalla lumen kasautumisella voi olla suurtakin merkitystä ympäristön miellyttävyyden ja fyysisen esteettömyyden kannalta. Istutusten ja rakennusten massoittelun vaikutuksia pienilmastoon ja sitä kautta esteettömyyteen ei kuitenkaan ole tämän työn puitteissa tarkastella.

- **Turvallisuus**

Koettu turvallisuus vaikuttaa osaltaan alueen käytettävyyteen (ks. Pelko, s.41). Mahdollisia pelottaviksi koettuja paikkoja ei ole Lohjalla erikseen kartoitettu muutoin kuin liikenneturvallisuuden näkökulmasta⁸⁵. Lyhyillä vierailuilla kaupungissa ei myöskään mikään yksittäinen paikka korostunut tai pistänyt silmään erityisen pelottavana tai muuten mainitsemisen arvoisena. Päiväsaikaan mukava matka metsäisen rinteeseen poikki ylös harjun oppilaitoksille ja liikuntapaikoille saattaa pimeällä olla pelottava. Rungas valaistus ja valinnanmahdollisuus reiteissä helpottavat tilannetta.

Vaikka huomattavia turvallisuusongelmia ei keskustassa olisi, on jatkosuunnittelussa tärkeää pyrkiä sijoittamaan mahdolliset uudet toiminnot siten, ettei mikään yksittäinen alue tai kortteli autioidu pitkiksi ajanjaksoiksi vuorokaudessa ja siten altistu ilki- ja väkivallanteiden paikaksi. Koetun turvallisuuden kannalta olisi hyvä mm. lisätä asumista keskustakortteleissa.

Liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisimpina katuina henkilövahinkotilastoissa erottuvat vilkasliikenteisimmät Suurlohjankatu-Karstuntie, Kauppakatu ja Koulukatu. Keskustaluoden merkittävimmän liikenneturvallisuusongelman aiheuttavat aiemminkin mainitut ylinopeudet, joita liikenneturvallisuussuunnitelman mukaan esiintyy määrällisesti eniten ”keskustan reunalla kohdissa, joissa varsinainen kaupungin keskustan alkaa”. Todella suuria nopeuksia on havaittu esiintyvän myös poikkileikkaukseltaan leveällä Kauppakadulla, mikä aiheuttaa vaaratilanteita etenkin Kauppakadun ja Laurinkadun liittymän tuntumassa.⁸⁶ Liikenteen turvallisuusongelmat vaikeuttavat edellä mainittujen katu ympäristö-

⁸⁵ Lohjan keskustan liikenneturvallisuussuunnitelma 2003

⁸⁶ Lohjan keskustan liikenneturvallisuussuunnitelma 2003

jen käyttöä. Samalla ne nostavat toimintarajoitteisten kynnystä lähteä hoitamaan asioita itsenäisesti ja lisäävät muutoinkin palvelun ja holhoamisen tarvetta.

Liikenteen nopeuksia voidaan määräyksiä tehokkaammin alentaa edellä mainituin katutilan jäsentelyn ja detaljoinnin keinoin sekä päällystämällä ajorata epätasaisella pinnoitteella, esim. kivin. Esteettömyyden kannalta on oleellista helpottaa vilkkaimpien katujen ylitystä myös selkein suojatiejärjestelyin. Hyviä esimerkkejä ja ohjeita niin liikunta- kuin näkövammaistenkin kannalta esteettömän suojatien toteutukseen on julkaistu Helsingin kaupungin laatimissa SURAKU-ohjekorteissa⁸⁷.

Kaavatilanne

Tarkastelualue kuuluu kokonaisuudessaan kaupungin asemakaavoittamaan alueeseen. Asemakaavaa on vuosien varrella tarkistettu tarpeen mukaan. Kaikilta osin voimassa oleva asemakaava (selostuksen liitteet 1-3) ei ole toteutunut, mm. hiekkakuoppaan kaavassa osoitetut asuinkerrostalot ovat toteuttamatta.

Koska alueen yleiskaava on pahoin vanhentunut, asemakaavoituksen ohjeena on viimeaikaisissa muutoksissa käytetty viimeisimmän laajamittaisen keskustankehittämishankkeen yhteydessä laadittuja osayleiskaavaluonnoksia (Jukka Turtiainen Oy 31.12.2001; liite 4).

Parhaillaan vahvistettavana olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa⁸⁸ tarkastelualue on kokonaisuudessaan taajamatoimintojen aluetta. Tarkastelualueen eteläosa kuuluu merkittävän pohjavesialueen merkinnällä korostettuun alueeseen. Maakuntakaavassa on varauduttu aiemminkin mainittuun henkilöjunaliikenteen ulottamiseen Espoosta edelleen Lohjan keskustaan saakka. Kaavaselostuksessa mainituilla yleisillä kehityslinjauksilla on merkitystä alueellisen politiikan toteuttamiseen ja siten myös keskustan kehittämiselle asetettaviin suunnittelutavoitteisiin. Muilta osin maakuntakaavalla ei ole vaikutusta kyseessä olevan keskusta-alueen suunnitteluun.

Tämän työn laatimisessa mainitut kaavat ja luonnokset ovat taustatietoa eivätkä sitovasti vaikuta suunnitteluun.

⁸⁷ ks. viitteet 18 ja 19 s.24, kortit pdf –muodossa: www.hel.fi/helsinkikaikille/ohjekortit.html

⁸⁸ Lopullinen maakuntakaavaehdotus 14.12.2004, selostus 31.1.2005

Keskustan suunnittelulle asetetut yleistavoitteet ja ajassa vallitsevat arvot

Lohjan kaupungin strategiassa⁸⁹ ja Uudenmaan maakuntakaavassa on määritelty kehityslinjauksia, joiden mukaiset tavoitteet keskustan suunnittelulle ovat

- kestävä kehitys
- keskustan tiivistäminen
- aluekeskuksen asema
- yritystoiminnan kehittäminen ja uusien yritysten saaminen paikkakunnalle (riittävät aluevaraukset, tarkoituksenmukaiset liikennejärjestelyt ...)
- toimivat peruspalvelut asukkaiden psyykkisen ja fyysisen hyvinvoinnin turvaamiseksi ja eriarvoisuuden estämiseksi
- asumisviihtyvyys
- liikkumisen ja virkistysalueiden saavutettavuuden kannalta riittävän tiheän ja korkeatasoisen ulkoilureitistön luominen
- asukkaiden osallisuus.

Näiden lisäksi tai tarkennukseksi on keskustan kehittämisen toimikunta raportissaan⁹⁰ asettanut vielä seuraavia painopistealueita ja linjauksia:

- eri liikennemuodot tasapuolisesti huomioiva liikenneverkko; raskaan liikenteen ohjaaminen keskustan ohi valtateille
- keskusta-alueen turvallisuus ja viihtyisyys
- kaupan suuryksikön tai yksiköiden, keskeisten kulttuurilaitosten ja hallinnollisten palvelujen sijoittaminen kaupungin keskustaan
- keskustan viheralueiden laajentaminen.

Esteettömyys on ajankohtainen teema tilastojen osoittaessa väestön vääjäämättä ikään-tyvän eli eläkeläisten määrän suhteessa työikäiseen väestöön jatkuvasti kasvavan. Etenkin huoli kuntien taloudellisesta pärjäämisestä on nostanut ikäihmisten ja liikunta- yms. toimintaesteisten itsenäistä selviytymistä tukevat toimenpiteet valtakunnalliseksi puheenaiheeksi ja tutkimuskohteeksi.

Pyrkimys moottoriliikenteen kasvun hillitsemiseen on osa yleistä kestävän kehitykseen tähtäävää ajatusmallia ja maailmanlaajuisia ilmastollisia tavoitteita.

⁸⁹ Lohjan kaupungin strategia 2005, 24.10.2001

⁹⁰ Lohjan keskustan kehittämisen visio (2003)

Keskustan tiivistämisen tavoitteeseen liittyy paitsi kaupunkikuvallisia kehitystarpeita, myös asuntotuotannollisia ja väestöllisiä näkökohtia. Asumisväljyyden ja kaupungistumisen pidempiaikaiset kehityslinjat viittaavat asuntotuotannon tarpeen huomattavaan kasvuun niin Lohjalla kuin yleensäkin Uudellamaalla. Asumisväljyyden kasvu eli asutokoh- taisen asukasmäärän väheneminen johtaa luonnollisesti alueellisen asukastiheyden las- kuun, ellei alueen asuntomäärää pystytä vastaavasti lisäämään. Kun keskusta-alueilla on yleisenä suuntauksena vielä osan asunnoista ottaminen paremmin tuottavaan toimisto- tai liikekäyttöön, olisi turvallisuuden, asuntotarjonnan monipuolisuuden ja alueen päivit- täispalvelujen kannattavuuden tavoitteiden saavuttamiseksi yllä yleisesti tavoitteeksi ase- tettu keskustan tiivistäminen tehtävä nimenomaan asuntotuotantopainotteisesti. Tämä on ollut myös osayleiskaavan ja keskustankehittämistoimikunnan tavoitteena.⁹¹

Rahan merkitys aikakauden tärkeimpänä arvona näkyy yleensä kaupunkisuunnittelun ta- voitteissa ja toteutuneessa ympäristössä. Kaupunkien elävyyttä mitataan ostovoimalla ja paremmuutta veronkantokyvyllä. Hyvän ympäristön luominen ei siis kaupunkien kannalta ole itsetarkoitus vaan väline muiden tarkoitusten saavuttamiseen. Kaupungin kilpailukyky on pitkälti riippuvainen imagosta, imago suurelta osin kaupunkikeskustan elinvoimaisuus- desta, mikä puolestaan on lähes synonyymi alueen yrityselämän elinvoimaisuudelle. Tässä kilpailussa ympäristön viihtyisyydellä ja käytettävyydellä on oleellinen merkityk- sensä, etenkin potentiaalisten kuluttajien houkuttelemisessa liikkumaan ja viihtymään kaupungin kaupallisen keskustan alueella.

⁹¹ Lohjan keskustan osayleiskaava (2002) ja Lohjan keskustan kehittämisen visio (2003)

kuva: Suunnitelma- / muutostarvekaavio



Johtopäätökset ja muutostarpeet

Kun Lohjan keskustaa nykytilanteessaan tarkastelee työlle valittujen teemojen mukaisesti toisaalta kaupunkikuvan ja toisaalta esteettömyyden kannalta, huomaa kaupunkikuvallisen tarkastelun esiin nostamien kehitystarpeiden johtavan esteettömyyden tarpeiden uudelleenarviointiin ja esteettömyyden esiin nostamien tarpeiden vaikuttavan huomattavassa määrin ajatuksiin kaupunkikuvallisten seikkojen ratkaisutavoista. Analyysiaineistosta nousee esiin myös lukuisia muita, mm. kaupungin imagoon ja liikenteeseen liittyviä muutostarpeita, jotka lopulta nekin (tavoilla, joita on tarkemmin selitetty edellä esteettömyyttä eri kaavatasoilla tarkastellessa) välillisesti liittyvät joko esteettömyyteen tai kaupunkikuvaan, useimmissa tapauksissa molempiin.

Analyyysien ohessa yleisinä suunnittelutavoitteina mainitut Uudenmaan liiton ja Lohjan kaupungin kehittämistoimikunnan toiveet ja linjaukset ovat realistisia ja hyvään, kestävään ja käytettävään ympäristöön tähtääviä esityksiä muutostarpeista, jotka tulee luonnollisesti ottaa huomioon niin tässä suunnitelmassa kuin jatkossakin keskustaa koskevissa hankkeissa.

Seuraavassa on kirjattu ylös myös muutamia analyysivaiheessa havaittuja ja asukasidentiteetin kannalta merkittäviäkin muutostarpeita, jotka kuitenkin jäävät tämän työn teemallisten painopistealueiden tai tarkastelutarkkuuden kannalta kokonaisuudesta irrallisiksi. Nämä esim. rakennussuojelun ja alueellisen imagon kehittämisen tarpeisiin liittyvät seikat on haluttu tuoda esiin Lohjan mahdollisia tulevia kehitys- ja kaavoitushankkeita ajatellen, mutta tässä suunnitelmassa niihin ei tarkemmin paneuduta.

Harjun ja järven tuominen osaksi kaupunkikuvaa

Yhtenä johtopäätöksenä analyyseistä voidaan todeta monelta kannalta oikeaan osu-neeksi kaupungin alkuperäisessä tehtävänannossaan ilmaisema tarve harjun ja järven tuomisesta osaksi kaupunkikuvaa. Näiden tärkeiden luonto- ja maisemakohteiden saavutettavuuden ja löydettävyyden parantamiseksi kaupallisesta keskustasta ko. kohteisiin kaivataan kipeästi lisää kevyen liikenteen yhteyksiä. Yhteydetkään yksin vielä riittä, lisäksi kaivataan selviä syitä mennä rantaa ja kiivetä harjulle - siis kulttuurillisia, toiminnallisia tai maisemallisia houkutteita. Reitit näihin kohteisiin tulisi suunnitella siten, että ne tilasarjoillaan ja näkymillään houkuttavat kulkemaan eteenpäin silloinkin, kun kulkija ei tiedä, mitä reitin päässä on odotettavissa.

Reittien lisäksi keskustan luonnonläheisyyttä ja kaupunkiluonnonkin olemassaoloa tulisi korostaa muin kaupunkirakenteellisin keinoin: avaamalla näkymiä ja luomalla näkymien katseluun houkuttavia paikkoja sekä lisäämällä vihhermassan (istutusten) määrää.

Esteettömyyden toteutuminen

Kaupungin keskustan kyseessä ollessa tulee kaikessa ympäristön suunnittelussa huomioida esteettömyyden tavoitteet. Esteettömän ympäristön luomiseksi tulee keskusta-alueelle osoittaa vähintäänkin tärkeimmät toiminnot yhdistävä esteetön reitti levähdyspaikkoineen sekä kiinnittää suunnittelussa erityistä huomiota ympäristön turvallisuuden ja monimuotoisuuden parantamiseen.

Huomio ulkoilureitistöön

Sekä kaupungin strategisten tavoitteiden, tasa-arvoisten virkistys- ja ulkoilumahdollisuuksien toteutumisen, yleisen kaupunkikuvallisen ilmeen parantamisen että niin kutsuttujen sinisen ja vihreän keskustan alueiden houkuttelevuuden lisäämisen näkökulmista tulisi harjulle ja rantaan sijoitettavien uusien toimintojen kautta kulkevat ulkoilureitit pyrkiä yhdistämään laajempaan ulkoiluverkkoon.

Luontopainotteisten ulkoilureittien ohelle, eräänlaiseksi viherkeitaaksi harjun ja rannan välillä, tulisi keskustasta löytää tila kaupunkimaiselle puistolle.

Merkittävien luontokohteiden ja keskustaa kiertävien ulkoilureittien liikuntarajoitteisten kannalta erittäin huono saavutettavuus on merkittävä puute, joka on suunnitelmassa pyrittävä korjaamaan siltä osin kuin kaavoituksen tasolla ylipäätään on mahdollista.

Rakentamisella imagon ja identiteetin kohotukseen

Keskustalle tulisi luoda selvempi raja etelän suunnasta saavuttaessa. Nykyisessä olo-muodossaan ruma, kaavassa kerrostalojen tonttialueeksi osoitettu hiekkakuoppa tulisi maisemoida tai löytää sille jokin reunan epäluonnolliseen muotoon tukeutuva toiminto. Mikäli elinkeinoelämälle halutaan tulevaisuudessa lisää tiloja, kuten kaupungin kasvaessa mitä todennäköisimmin käy, voisi kaupallista keskustaa samalla helposti laajentaa etelän suuntaan.

Keskusta-alue kestää reippaasti täydennysrakentamista. Rakennuskannan osittainen uusiminenkin on mahdollista, joskaan ei rakennuksia kuntoa sekä alueen rakennus- ja kulttuurihistoriaa tarkemmin tutkimatta ja arvottamatta. Keskustassa on muutama ennen 60-lukua rakennettu liikekiinteistö, joiden säilyminen tulisi kaavallisella suojelulla taata ja joiden ehdoilla ympäristön täydentäminen tulisi suorittaa edes vähäisen ajallisen syvyyden saavuttamiseksi.

Täydennysrakennettaessa on huomioitava kevyen liikenteen houkuttelevuuden ja joukko-liikenteen mahdollisuuksien lisäksi keskustatoimintojen vaatimien autopaikkojen määrä ja laatu. Kaupunkikuvan kannalta paras ratkaisu olisi toteuttaa tarvittava paikoitus maan-alaisena pysäköintinä. Jonkin verran pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa katujen varsiin.

Toimintojen sekoittaminen keventää hiukan autopaikoituksen tarvetta ja parantaa ympäristön käytettävyyttä ja turvallisuutta. Lohjan keskustassa tämä tarkoittaa käytännössä pysäköintikäytössä olevien tai muuten tyhjiä tonttien rakentamista sekoitettuun asuinliike-toimistokäyttöön sekä Kauppakadun ja Laurinkadun varsien matalimpien (nykyisellään yhdestä kolmeen kerroksisten) rakennusten korottamista asuinkerroksiin tai korvaamista kokonaan katutason liiketilaa ja mahdollisen liike-/ toimistokerroksen sisältävillä 4-5-kerroksisilla asuinrakennuksilla.

Keskusta-asumisen voimakkaalla lisäämisellä etenkin ns. kaupalliseen ydinkeskustaan, joka nykyisellään on puhtaasti liiketoimintojen aluetta, mutta myös kaupallisen keskusvyöhykkeen⁹² alueelle, on merkityksensä myös esteettömyyden kannalta: etenkin ikäntyville ja yksin asuville keskusta-asuminen palvelujen ja elävimmän katukuvan äärellä on omatoimista selviytymistä ja sosiaalista vireyttä tukeva vaihtoehto. Kaupunkikuvallisesti keskusta-alueen täydennysrakentamisen olennaisin tehtävä on palauttaa tilan tuntu nykyisellään pahasti vuotavaan katutilaan.

Kaikessa keskustarakentamisessa on otettava huomioon kaupunkitilojen viihtyisyyden (toimivuuden ja esteettisyyden) ja turvallisuuden vaatimukset.

⁹² kaupallinen ydinkeskusta, Central Shopping District CSD; kaupallinen keskusvyöhyke, Shopping District; ks. mm. Heikkilä et al (1998). Vrt. kuva Lohjan kaupallisen keskusta vyöhykkeistä nykytilanteessa selostuksen sivulla 88.

Liikenne

Liikekeskustan viihtyisyyteen oleellisesti vaikuttavaa läpiajoliikennettä lienee hankala vähentää muutoin kuin osoittamalla pakollinen kiertoreitti Suurlohjankadun kautta. Suorin reitti keskustasta suoraan ylös harjun laella kulkevalle Hango – Hyvinkää -tielle on raskaille ajoneuvoille liian jyrkkä, sinne liikennettä ei voi muutoin suhteellisen vähäisestä häiriöstä huolimatta ohjata.

Pitkällä tähtäyksellä pakottaminen on ohjauskeinona huono; sen sijaan tulisi liikennenopeuksia Kauppakadulla laskea suojateitä lisäämällä ja kevyen liikenteen ”etuajo-oikeutta” suosimalla siten, että kiireisemmät matkantekijät valitsisivat vapaaehtoisesti ydinkeskustan kiertävän reitin. Vaikka autoliikenteen sujuvuus näin kärsisi, saattaisi torin ympäristön viihtyisyys huomattavastikin parantua: liikenteen melun tiedetään laskevan jopa puoleen liikennenopeuden laskiessa kymmenellä kilometrillä tunnissa!⁹³ Samalla paranisi ydinkeskustan turvallisuus.

Lohjallakin pitkään itänyt ajatus kävelykeskustasta on muodikas ja sinänsä kannatettava. Hienoisena vaarana on kävelykadun vetovoiman korostuminen muiden keskustan katujen kustannuksella, mikä saattaisi heikentää vastaavasti vähemmän käveltyvien katujen varsilla sekä liikkeiden kilpailukykyä että koettua turvallisuutta. Laurinkadun pohjoispään muuttaminen kävelykaduksi keskustan aiemmissa suunnitelmissa esitettyyn tapaan toisi kuitenkin keskustan muutamat säilyttämisen arvoiset rakennukset nykyistä paremmin esille ja antaisi kaupunkilaisille tärkeälle⁹⁴ kouluaukiolle entistäkin enemmän käytettyä ja sijainnillista painoarvoa.

Toiminnot

Keskustan ja Aurlahden väliin jäävä omakotialue on yhtenäisenä kokonaisuutena merkittävä ja aluekohtaisella rakennustapaohjeella yms. toimenpitein pyrittävä sellaisena pitämään. Aluetta voisi kehittää tukemalla käsityöläispajojen ja autotalliyritysten sijoittumista alueelle mm. piharakennuksiin ko. toimintaa varten sallittavalla vähäisellä lisärakennusoikeudella ja tietoisella alueimagon muokkauksella.

⁹³ suullinen tieto: DI Heimo Rintamäki (2005)

⁹⁴ Heikkilä ym. (1998)

Pallokentän sijainti Rantapuiston varrella on tarpeettoman hieno. Paikalle sopisi paremmin jokin upeaa maisemaa tai järven läheisyyttä hyödyntävä toiminto, esimerkiksi museo tai kylpylä.

Yleensäkin persoonallisten nähtävyyksien ja vierailukohteiden lisääminen kaupungissa tuntuisi olevan imagon kannalta tarpeen. Arkielämän laatuun vaikuttaville uusille tai paraneville kulttuuri- ja liike-elämän palveluille löytynee vaivatta tilaa tiivistyvästä liikekeskuksesta.

Välittömästi keskustan kupeessa sijaitsevalla teollisuudella on oleellinen merkityksensä kaupungin historiassa, mutta nykyisellään teollisuusalueella tai sen toiminnalla ei juurikaan ole liittymäkohtia kaupungin elämään tai kaupunkikuvaan. Teollisuusalueen rannan puolelta kiertävä (tai esteettömämmin se keskeltä halkaiseva) ulkoilureitti toisi alueen paremmin kaupunkilaisten ja matkailijoiden tietoisuuteen ja ulottuville tuomatta kävelijöitä kuitenkaan häiriöksi teollisuusalueen sisäisille liikennereiteille. Samalla parannettaisiin ulkoilureitistön kattavuutta ja yhtenäisyyttä oleellisesti.

Alueen kulttuurihistorian ja elinvoimaisuuden kannalta teollisuustoiminta tulee aiheutuvisista liikenneongelmista huolimatta pyrkiä säilyttämään nykysijainnillaan. Alueen toiminnallisten muutosten mahdollisesti tullessa ajankohtaisiksi, tarjoaa alue kaupungin keskustalle ajalliselta syvyydeltään ja maisemaltaan rikkaan laajentumispotentiaalin, jonka hyödyntäminen vaatii tässä työssä vielä tarkastelun ulkopuolelle jääneitä toimenpiteitä myös teollisuusalueen ja kirkonseudun välisellä kerrostaloalueella.

Ainoana kaupungin teollisuus- ja asutushistoriaan merkittävästi liittyvän Trallalan alueen taloista säilynyt rakennus kaipaa myös rinnalleen kerrostalojen juureen kaupunkikuvallisesti vahvistavia ja historiallista merkitystä tukevia elementtejä, mikä käytännössä tarkoittaa samanhenkistä lisärakentamista, pihapiirien palauttamista sekä alueen historiaa valottavia opastauluja.

Lohjan pitkää ja mielenkiintoista historiaa ei tule kaupungin kehitysprosessissa yleensä kukaan unohtaa tai väheksyä, vaan pyrkiä mm. mainitunlaisin keinoin nostamaan esiin ja asukkaiden arkipäivässäkin näkyville. Ilman juuria on vaikea kasvaa.

Suunnitelma:

Mahdollinen Lohja

Lohjan keskusta-alueen esteettömyyteen ja kaupunkikuvallisiin seikkoihin paneutuva suunnitelma on esimerkki esteettömän ympäristön suunnittelusta yleissuunnitelma- ja asemakaavatasoilla.

Suunnitelman ydin esteettömyyden näkökulmasta on keskusta-alueen palveluiden saavutettavuuden varmistavan esteettömän reitistön määrittely. Reitistön rungon muodostaa tarkastelualueen halki etelä-pohjois-suunnassa kulkeva ns. pääreitti, jonka varteen kaupungin tärkeimmät palvelut aina palvelutalosta rautatieasemaan sijoittuvat.


Tärkeä asia esteettömyysteemaa ajatellen on ollut myös osoittaa myös liikunta- ja toimintarajoitteisille soveltuvien ulkoilureittien ja yleensäkin esteettömien liikunta- ja virkistysmahdollisuuksien tärkeys ja tapauskohtaiset mahdollisuudet sellaisten luomiselle. Lohjalle esteettömiä ulkoilureittejä on esitetty kaksi: harjun metsäluonnossa korkeuskäyrää mukaileva "harjureitti" sekä Aurlahden rannan uudet kulttuuritoiminnot yhdistävä "rantareitti".

Harjun rinteen jyrkkyydestä johtuen ranta- ja harjureittejä yhdistämään ei ollut mahdollista luoda hisseistä riippumatonta esteetöntä kulkureittiä. Koska yhteys rannalta harjulle on kuitenkin niin matkailun kuin ulkoilunkin näkökulmasta oleellinen, on suunnitelmassa tehty arvovalinta harjun rakentamattomana ja suurelta osin luonnonmukaisena säilyneen viheryhteyden osittaisesta uhraamisesta esteettömän reitin luiskauskohdaksi. Suhteellisen mittavasta luiskarakentamisesta huolimatta rinne on pyritty säilyttämään biodiversiteetin ja jylhän harjumaiseman aistimisen takia niin vihreänä ja metsäisenä kuin suinkin.


Rannan esteettömän ulkoilureitin varteen sijoittuvan uimarannan muuttamista esteettömäksi tutkitaan tarkemmin yhdessä detaljisuunnitelmista. Muiden liikuntamahdollisuuksien saavutettavuuden parantamiseksi on esteetön pääreitti pohjoisessa ulotettu maakun-





kuva: Esteetön reitistö


-  tärkeimmät esteettömät reitit: pääreitti, harjureitti ja rantareitti
-  verkoston täydentävät esteettömät reitit
-  vain maastoltaan esteettömät reitit
-  muuten merkittävät (ei kuitenkaan liikuntaesteettömät) reitit
-  esteettömän reitin levähdyspaikka

kuva: Esteettömän reitistön toteutuksen vaatimus

 nykyinen katuosuus tai muu jo olemassa oleva reitti, edellyttää vain vähäisiä toimenpiteitä

 uusi maastollisesti esteetön reitti, rakentaminen ei (periaatteessa) edellytä luiskarakenteita

 uusi reitti, esteetön toteutus edellyttää luiskarakenteita ja/tai hissiyhteyksiä

 uusi reitti/ reittiosuus, ei esteetön

yhtenäinen viiva osoittaa heti toteutettavat reitit, katkoviiva reittiosuudet, joiden toteutus voidaan jättää myöhempään toteutusvaiheeseen



takaavan mukaisesti esitetyltä uudelta asemalta aina liikunta- ja palloiluhallille saakka. Kulku kadulta halliin vaatii suuren korkeuseron vuoksi hissiä tai pitkiä luiskia, mitkä olisi helpointa toteuttaa hallin mahdollisen laajennusrakentamisen yhteydessä. Hallin mahdollisten muutosten ja yhteyden järjestämisen konkretiaan ei tässä työssä kuitenkaan painuduta. Esteettömän reitin merkinnällä on tyydytty osoittamaan asian ratkaisemisen tärkeys.

Suunnitelmassa esitetään uusien toimintojen lisäksi joillekin jo kaupungissa oleville toimintoille uusi sijainti. Toiminnot on valittu ja sijoitettu siten, että ne tukevat sekä kaupunkikuvan parantamisen että esteettömien reittien toteutuspotentiaalin (realistisuus, esim. taloudelliset mahdollisuudet) ja käytettävyyden tavoitteita. Näillä perusteilla on esitetty maakuntakaavan mukaiselle tulevalle rautatieasemalle sijainti kirkon luoteispuolella, kaupan suuryksikölle (+ katujulkisivuissa näkyville pienemmille liiketiloille suuryksikön yhteyteen) keskustan toiminnallista aluetta nykyistä pidemmälle etelään venyttävä, helpommat liikenneyhteydet ja rinteeseen mittavan luiskarakentamisen mahdollistava paikka entisessä

hiekkakuopassa sekä kaupallisilta toiminnoilta siten vapautuvan nykyisen linja-autoaseman korttelin uusi käyttö puistona ja asuin- sekä kulttuurirakennusten tonttialueena. Samat periaatteet ovat vaikuttaneet myös harjun ja rannan uusien toimintojen luonteeseen ja sijaintiin.

Toimintojen sekoittamisen ajatusta on testattu mm. tutkimalla ratkaisumahdollisuuksia (esteettömien) toimisto- ja asuintilojen sijoittamiseksi uuden kaupan suuryksikön yhteyteen. Samalla on pohdittu tämän suuren rinteeseen sijoittuvan rakennuskompleksin rakentamisen, erityisesti massoittelemisen, vaikutuksia rinteeseen hallintaan eli eri rakennusosien saavutettavuuteen, yleisiin kulkumahdollisuuksiin ja hissien sijoitukseen. Esitetyssä suunnitelmassa ko. ratkaisulla on oleellinen merkityksensä rinteeseen yhteyksien ja saavutettavuuden kannalta. Rinneratkaisun yksityiskohtia ja perusteita käsitellään enemmän tarkennetun suunnitelmaesimerkin esittelyn yhteydessä (s.118).

Suunnittelutyön aikana lopullisesti sinetöity päätös sijoittaa keskustaan haluttu kaupan suuryksikkö laajennettavaan Linja-autoaseman kortteliin muuttaa tilannetta esteettömyydenkin kannalta oleellisesti. Tähän palataan suunnitelmaselostuksen viimeisessä, tulevaisuutta ja toteutusmahdollisuuksia tarkastelevassa luvussa.



kuva viereisellä sivulla: Lohjan keskustan yleissuunnitelma.

Uudet toiminnot on merkattu kartalle punaisiin numeroihin. Keltaiset ympyrät osoittavat suunnitelman tarkennuskohteet, joiden suunnittelussa esteettömyyskysymyksiin paneudutaan yleissuunnitelmatasoa yksityiskohtaisemmin.

UUDET TOIMINNOT

1. Esteetön ulkoilureitti, "rantareitti"
2. Esteetön ulkoilureitti, "harjureitti"
3. Muu uusi reitti (vrt. reittikartat edellä)
4. Matkakeskus (huom! Linja-autojen kierto Kauppakadun katta säilytetään uudesta päätepysäkistä huolimatta)
5. Museo ("Suomimuseo")
6. Esteetön uimaranta (nyk. ranta muutetaan esteettömäksi, ks. tarkennettu suunnitelma)
7. Hyöty- ja luonnonkala-akvaario
8. Pallokenttä/Luistinrata
9. Palloiluseurojen talo
10. Pientaloja
11. Asuinkeuhkaloja
12. Pysäköintitalo
13. Liike- ja asuinrakennus
14. Teatteri
15. Monitoimitalo, mm. (varhais-)nuorten ja ikääntyvien toimintaa
16. Teatteripuisto
17. Harjulta rantaan johtava vesiaihe
18. Leikkikenttä
19. Liike- ja toimistorakennus
20. Huoltoasema
21. Liike-, toimisto- ja asuinrakennus
22. Kauppakeskus (kaupan suuryksikkö, pienliikkeitä, palvelu- ja normaaliasuntoja, toimistotiloja, maanalainen pysäköinti)
23. Terveyskeskukseen liittyviä toimintoja
24. Kesäkioski/terassikahvila
25. Näkötorni
26. Opiskelija-asuntoja

Rannan ja harjun käyttöä edistävinä toimina suunnitelmassa esitetään 1) näkötornin palauttamista harjulle⁹⁵, 2) liike-, toimisto- ja asuintiloja sisältävän rakennuksen (rakennusyhdistelmän) sekä siihen liittyvän yleisen hissin rakentamista harjun oppilaitosten pohjoispuolelle Hanko – Hyvinkää -tien varteen, 3) luonnonkala-akvaarion ja lähinnä lapsille suunnatun istutuskalojen onkimisaltaan, mahdollisesti myös matalan kesäkäytössä olevan venealtaan sekä vesi- ja kosteikkokasvien puutarhan sijoittamista Porlan entisen kalanviljelylaitoksen yhteyteen sekä 4) museon ("sinisen keskustan" suomalaisen unelman toteutumaa henkivän pientaloalueen innostamana olen ajatellut ensisijaisesti suomalaista kulttuuria, yhteiskuntaa ja elämäntapaa sekä vaihtuvia valokuva-, grafiikka-, muotoilu- yms. näyttelyitä esittelevää Suomi-museota) tai muun valtakunnallisestikin huomattavan kulttuurilaitoksen rakentamista pallokentän sijaan rantakaistan pohjoispäähän.

Edelleen harju- ja ranta-alueita kaupunkikuvaa sitovina keinoina on suunnitelmassa esitetty harjulle ja rantaan johdettavaksi lukuisia uusia reittejä ja näkymiä. Reittien ja täydennysrakentamisen suunnittelussa on kiinnitetty huomiota erityisesti kävelijän mittakaavaan (tilakokemukset, reittien johdattelevuus ja kiinnostavuus) ja koettavaan turvallisuuteen.

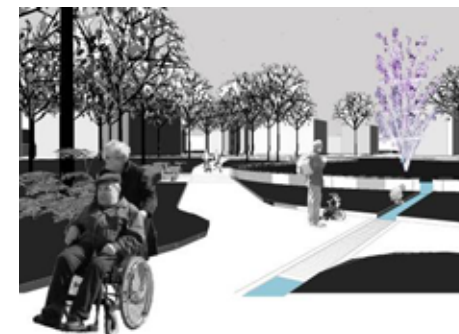
Harjulta Aurlahteen halki keskustan polveillen laskeva vesiaihe alleviivaa kaupungin luontominaisuuksia osana kaupunkikuvaa ja osoittaa muutoin keskustaan huonosti näkyvän



kuva yllä: Uusi rakentaminen hisseineen mahdollistaa esteettömän kulkuyhteyden harjun ulkoilureitin pohjoispäästä keskustaan; sen voidaan myös olettaa parantavan harjualueen koettua turvallisuutta lisääntyvien käyttäjien sekä monipuolistuvien toimintojen myötä

kuva alla: Näkymä Laurinkadulta Teatteripuistoon. Keskeinen sijainti ja puistoa reunustavien rakennusten monipuoliset toiminnot ehkäisevät esteettömän puiston leimautumista minkään yksittäisen käyttäjäkunnan alueeksi.

Harjun rinnettä kivettyä purona laskeutunut vesiaihe jatkuu puiston altaasta kohti rantaa. Kulkureiteillä kouru peitetään ritillä, ettei se ole kulkemisen esteenä. Reunuskivi ja veden solina toimivat osaltaan kulkusuuntien opasteina näkövammalaisille.



⁹⁵ Harjulle urheilukentän viereen 1935 rakennettua punatiilistä näkötornia käytettiin Talvisodassa ilmavalvontasemana. Koska vihollispommikoneiden luultiin suunnistavan tornin avulla Lohjalle, torni räjäytettiin juuri ennen sodan päättymistä maaliskuussa 1940. Lähde: Lohjan historiaseura ry:n kotisivut, www.torstis.pp.fi/historia.htm.

järven suunnan ja läheisyyden. Virtaavan veden solina, missä sitä on kuultavissa liikenteen ja muiden kaupungin äänien yli, osoittaa saman myös näkövammaisille.

Museon paikalla nykyisin sijaitseva pallokenttä siirretään maisemallisesti vähemmän tärkeälle mutta yhtä hyvin saavutettavissa olevalle paikalle Vellamonkadun pohjoispäähän. Urheiluseurojen toiminnan ulkopuolista vapaa-ajan pallottelua voi harrastaa myös museon edustan avoimella nurmikentällä.

Edellisten lisäksi on suunnitelmassa esitetty mm. kaupan suuryksikön ja pallokentän uusiin sijainteihin liittyviä muutoksia katuverkostoon sekä ihanteellinen sijainti keskustapuitolle uusien kulttuuripalveluiden vieressä. Keskustaa on myös tiivistetty vähäisin toimenpitein.

Tarkennetut suunnitelmat

Tarkennetuissa suunnitelmissa (1:500 ja 1:1000) esitetään tarkemmin muutamia tärkeimmistä esteettömistä ratkaisuista: uimaranta, ydinkeskustan puisto, rinteiden kohta esimerkkinä jyrkän rinnemaaston kulkuyhteyksistä ja rakentamisesta sekä akvaarion alue, josta on laadittu myös työn aikana kehitettyjä esteettömyyttä korostavia asemakaavataso-kaavoitusmerkintöjä havainnollistava kaavaesimerkki.

Suunnitelmissa tarkastellaan lähemmin kohteiden liittymistä esteettömiin reitteihin, massoittelun vaikutuksia hissien tarpeeseen ja sijoitteluun, tilavarausten yms. mitoituksen yksityiskohtia, aputoimintojen (esim. autopaikat) sijainteja ja muita esteettömyyteen liittyviä järjestelyjä sekä eri toimintaesteisryhmiä huomioivia ratkaisuja. ”Eriyisratkaisut” on aina pyritty sijoittamaan keskeisesti kaikkien käyttämään ympäristöön. Siten on yritetty mahdollisimman pitkälle välttää jonkin toiminnon, paikan tai järjestelyn leimautumista ”vain vammaisille” tarkoitetuksi.

- **Ranta**

Aurlahden ranta Pitkäniemen ja Porlan välillä on yksi Lohjan keskusta-alueen ja koko kaupungin maisemallisesti merkittävimmistä alueista ja sellaisena yksityisomistuksessa olevia maa-alueita lukuun ottamatta aktiivisessa ulkoilukäytössä myös talvisin. Rannassa sijaitsevat keskustaa lähin uimaranta sekä satama. Kesäkahviloineen ja veneilytapahtu-



inva-mitoitettu
pukusuoja
2 inva-mitoitettua
autopaikkaa

valaistu huvimaja,
kierrettävissä
tuolinostin

veneilijöiden jätehuolto erotetaan
pukusuojasta pensasistutuksin

valaistu huvimaja näkyy puiden
lomitse kadun pääteenä ja tuo
rannalle tunnelmaa ja turvallisuutta
myös talvisaikaan

PURSISUURA

KAHVILA

hiekk

ohjausraita

kaide

pp-parkki

ohjausraitaa voidaan käyttää myös
kahvilan opastamisessa

hiekk

inva-mitoitettu pukusuoja

nurmi

nykyiset ikkelytelineet ja keinut
säilytetään

pp-parkki

nurmi

tiivis kivituhka, tasaceroton kiveys tms.
helppokulkuinen pintamateriaali
vesirajaan saakka
(mikäli kaiteelle johtava reitti ei eroa
muusta pinnasta esim. kiveyksenä,
asennetaan kaiteen ja pukusuojan
välille erillinen ohjausraita
näkövammaisille)

mineen uimarannan ja sataman seutu on myös kulttuurillisesti katsoen alue, jonka ehdotomasti tulee olla esteettä saavutettavissa ja kuljettavissa.

Maaston puolesta ranta on varsin tasainen ja jo nykyisellään helposti saavutettavissa etenkin Aurlahdenkadun suunnasta. Muihinkin suuntiin yhteydet ovat kohtuullisen helpposti järjestettävissä. Esteettömät reitit alueelle ja alueella on osoitettu edellä yleissuunnitelmassa. Esitettyjen reittien olemassa olevat pinnat, reunakivet ja muut rakenteet käydään läpi ja tarvittaessa muutetaan esteettömyyden vaatimuksia vastaamaan.⁹⁶

Uimarannalla vesirajasta kastautumissyvyyteen ulottuva kaide helpottaa mm. vanhusten veteen siirtymistä. Järven pohja tasoitetaan ja tiivistetään kaiteen välittömässä läheisyydessä. Kaiteelta rantahiekan poikki kahvilan eteläpuolitse johtavalle puistokäytävälle muodostetaan helppokulkuinen ja rollaattorillakin kuljettavissa oleva ”väylä” vaihtamalla rantahiekka tiivistettävään kivituhkaan tai kiveämällä reitti. Tälle osuudelle asennetaan näkövammaisten kulkemista helpottamaan kohokuvioisista betonilaatoista tai muista muutamia millejä kulkupinnan tasosta kohoavista elementeistä koostuva ohjausraita. Puistokäytävän osalla reunakivet osoittavat kulkusuunnan eikä erillistä ohjausraitaa tarvita. Ohjausraitaa voidaan kuitenkin käyttää osoittamaan käynti esteettömältä kulkureitiltä kahvilan sisäänkäynnille. Sisäänkäynnin tulee olla esteetön, siis luiskalla, matalalla kynnyksellä ja automaattisesti tai vähin voimin avattavissa olevalla ovella varustettu. Kaikkien mainittujen kulkureittien tulee olla hyvin mutta häikäsemättömästi valaistuja - alueen ilmeeseen soveltuvat parhaiten maahan upotetut valaisimet. Kuvailun esteettömän veteen johtavan reitin varteen puiston rajaan sijoitetaan uusi väljä, runsain tukikahvoin varustettu, valaistu pukusuoja.

Edelleen esteettömyyteen liittyen on rantaan lisätty uusi uimalaituri ja sen yhteyteen selkäydin- yms. vammaisten järveen pääsyn mahdollistava tuolinostin. Kaksi liikuntarajoitteisille mitoitettua autopaikkaa ja toinen pukusuoja, johon mahtuu pyörätuolin ja avustajankin kera, on sijoitettu laiturin välittömään läheisyyteen. Pukusuojaa ei merkein osoiteta invalidi- tms. erityiskäyttöön vaan se palvelee yhtäläillä kaikkia rannan käyttäjiä.

Koska myöskään laiturin ei ole tarkoitus palvella yksin vammaisia, esitetään laiturille sijoitettavaksi näkymien ihailijoita sateelta ja tuulelta suojaava huvimaja ympärivuotiseen käyttöön. Ilkivallan välttämiseksi tulee huvimajan kuitenkin olla suhteellisen avoin rannan ja kahvilan suuntaan – tältä suunnalta se on sekä parhaiten ns. sosiaalisen kontrollin alaisena että vähemmän tarpeen tuulensuojana. Huvimajan ja muidenkin mainittujen ra-

⁹⁶ Missä kriteereitä ja vaatimuksia ei erikseen selitetä, viitataan tämän selostuksen alkuosan ja SURAKU – ohjekorttien määritelmiin ja ohjeisiin.

kennelmien valaistukseen tulee toteutuksessa panostaa. Runsas, lämminhenkinen valaistus tuo ympäristöön paitsi julkisuuden myös turvallisuuden tunnetta ja tekee laiturista huvimajoineen houkuttelevan iltaistenkin kävelyiden kohteen.

• Puisto

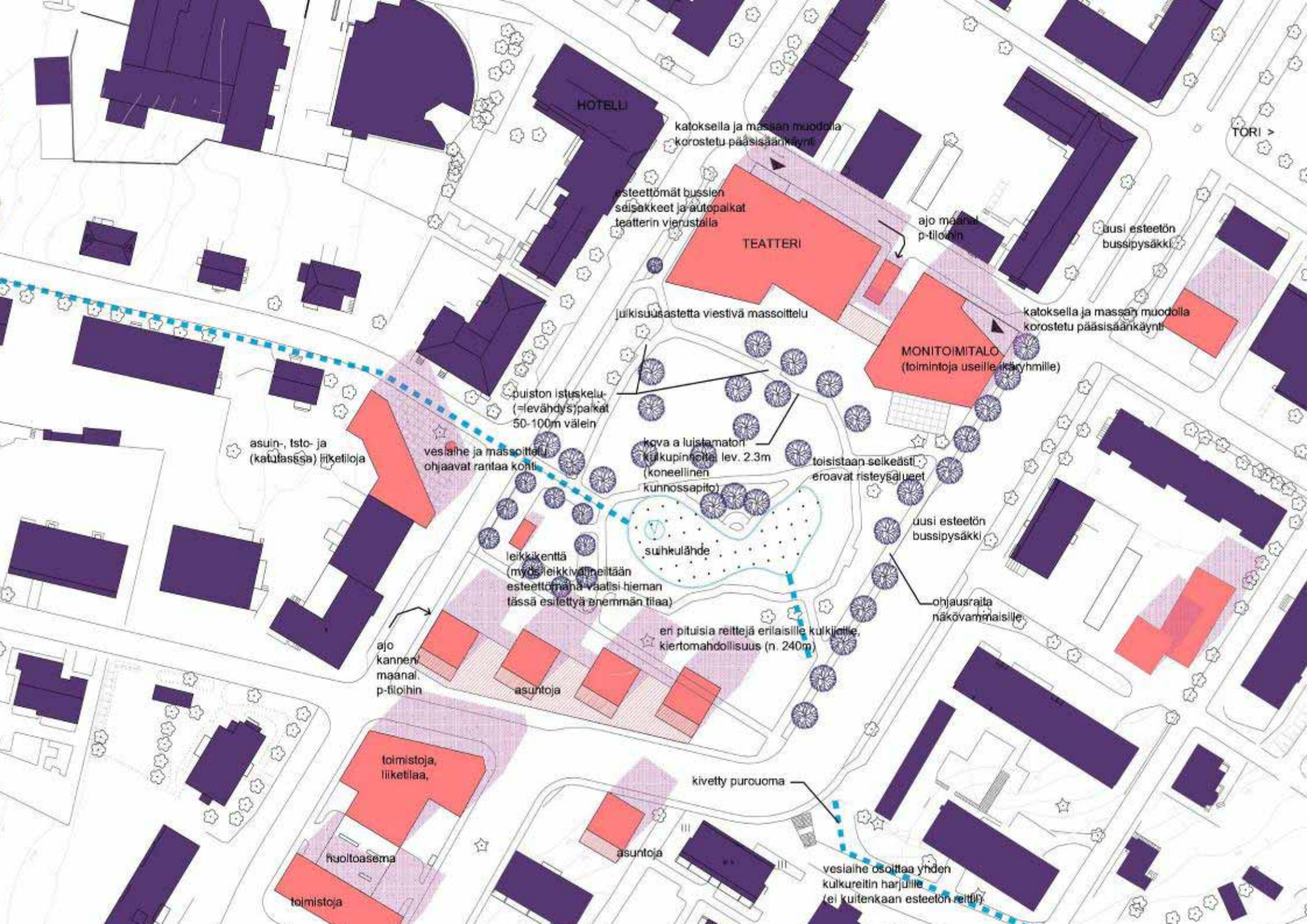
Kaupan suuryksikön sijoittaminen linja-autoaseman korttelin sijasta etelämmäs ja linja-autoaseman toimintojen siirtäminen matkakeskukseen uuden rautatieaseman yhteyteen vapauttavat nykyisen linja-autoaseman korttelin keskustan kovasti tarvitsemalle viherrakentamiselle. Keskeinen sijainti on kaupunkipuistolle mitä mainioin. Samalla tarjoutuu mahdollisuus ohjata kävelijöiden huomiota reitistön, näkymien, massoitelun ja harjulta purona virtaavan, puistossa lammeksi laajenevan ja edelleen kohti rantaa jatkuvan vesiaiheen keinoin löydettäväksi toivottavien luontokohteen suuntiin.

Ydinkeskustassa ja esteettömän reitin varrella sijaitsevana merkittävänä viheralueena puiston tulee ehdottomasti olla esteetön. Käytännössä puiston esteettömyys tarkoittaa, että

- kulkuväylät ovat riittävän leveitä (≥ 1500 mm) avustajan tai opaskoiran kanssa liikkuville ja pyörätuolin kääntämiseen ja sisältävät paikkoja, joissa kaksi pyörätuolia mahtuu kohtaamaan (leveys ≥ 1800 mm); koneellinen auraus ja puh-taanapito edellyttää 2300 mm käytävälevyyttä, jota esimerkkisuunnitelmassa on käytetty
- kulkuväylien sijoituksessa huomioidaan maaston muodot: väylien pituuskaltevuus ei saa olla jyrkempi kuin $1:20$ ($=5\%$)
- kulkuväylien pinnoite on melko kova ja luistamaton, esimerkkisuunnitelmassa huolellisesti tiivistetty kivituhkapinta⁹⁷
- kulkureitit valaistaan tasaisesti kulkuväylän ulkopuolelle sijoitettavin häikäisemät-tömin valaisimin
- puistoalueen kulkureitistö tarjoaa eripituisia reittejä erilaisille kulkijoille sekä le-vähdysmahdollisuuden n. 50m ⁹⁸ välein
- levähdyspaikat sijoitetaan kulkuväylien ulkopuolelle siten, että niihin on kulkuyh-teys myös pyörätuolilla. Pyörätuolin vaatima tila huomioidaan myös levähdys-paikkojen mitoituksessa.

⁹⁷ SURAKU-ohjekortin 5/7 vaatimukset ns. esteettömyyden erikoistasolla, jota ko. puisto sijaintinsa puolesta edustaa, ovat kohtuuttomat: ehdottoman kovat kulkupinnat tarkoittaisivat, että ainoat kulkupinnoille mahdolliset päällysteet olisivat graniitti- ja betonilaatat sekä asfaltti. Esimerkkisuunnitelmassa poiketaan siis tietoisesti ohje-korttien ohjeistuksesta esittämällä puistokäytävälle melko kovaksi luokiteltavaa kivituhkapinnoitetta.

⁹⁸ SURAKU –ohjekortin 5/7 mukainen suositus esteettömyyden erikoistasolla



HOTELLI

katoksella ja massan muodolla korostettu pääsisäänkäynti

TORI >

esteettömät bussien seisakkeet ja autopaikat teatterin vierustalla

TEATTERI

ajo maanal. p-filoihin

uusi esteetön bussipysäkki

julkisuusastetta viestivä massoitelu

katoksella ja massan muodolla korostettu pääsisäänkäynti

MONITOIMITALO

(toimintoja useille ryhmille)

puiston istuskelu (=levähdys)paikat 50-100m välein

asuin-, isto- ja (katutasolla) liiketiloja

vesilaihe ja massoitelu ohjaavat rantaa kohti

korkea ja luistamaton kulkupinta: lev. 2.3m (koneellinen kunnossapito)

toisistaan selkeästi eroavat risteysalueet

leikkikenttä

(myös leikkivälineitä esteettömänä vaatisi hieman tässä esitetyä enemmän tilaa)

suihkulähde

uusi esteetön bussipysäkki

ohjausraita näkövammaisille

ajo kannen maanal. p-filoihin

en pituisia reittejä erilaisille kulkijoille, kiertomahdollisuus (n. 240m)

asuntoja

toimistoja, liiketiloja,

kivetty purouoma

huoltoasema

asuntoja

toimistoja

vesilaihe osoittaa yhden kulkureitin harjoille (ei kuitenkaan esteetön reitti)

- risteysalueilla ja levähdyspaikkojen yhteydessä käytetään pinnoitemateriaalin eroja ja kulkusuunnat osoittavia kiveyksiä tms. asennuksia (ns. ohjausraidat) ohjaamaan näkövammaisten kulkua
- puistossa ei ole rikoksia mahdollistavia tai narkomaaneja houkuttelevia nurkkuksia tai istutusryhmiä, joihin ei olisi näkyvyyttä mistään ympäröivästä suunnasta

Edellisten lisäksi esimerkkisuunnitelmassa on huomioitu esteettömyyttä käyttämällä vesi-aihetta äänineen (puron solina, suihkulähteen suhina) osaltaan näkövammaisten kulkua ohjaavana tekijänä ja muodostamalla puistokäytävien reitistö levähdyspaikkoineen etenkin pieniä (vaikkapa pyöriemään opettelevia) lapsia ja enää vähän kävellä jaksavia vanhuksia ajatellen sellaiseksi, että se tarjoaa mielenkiintoisen ja paikoiltaan helposti tunnistettavan kiertomahdollisuuden.⁹⁹ Vaikka levähdyspaikkojen periaateratkaisuissa ja kalustuksessa käytettäisiin yhtenäistä muotokieltä ja varustusta, tulisi paikat tunnistettavuuden helpottamiseksi viimeistään detaljisuunnitteluvaiheessa jollakin ominaisuudella erottaa selkeästi toisistaan. Mikäli levähdyspaikkojen näkymät ja välitön lähiympäristö eivät ole huomattavan erilaisia, voi personoiva ominaisuus olla esimerkiksi kalusteiden tai istuskeluryhmää reunustavien istutusten väritys.

Puisto ei ole kaupungin muista toiminnoista erillinen vaan kiinteästi niitä palveleva elementti. Esimerkkisuunnitelmassa puistoa rajaamaan on tietoisesti valittu monipuoliset ja monen ikäisiä käyttäjiä paikalle houkuttelevat toiminnot – elävän ja turvallisen ympäristön luomiseksi ei ole tarkoituksenmukaista eristää nuorisoa vanhuksista tai kulttuurilaitoksia asumisesta. Sekä kaupunkikuvan että käytettävyyden kannalta on erittäin tärkeää, ettei puisto esteettömistä kulkumahdollisuuksistaan huolimatta leimaudu vain toimintarajoitteisille tai ikäihmisten virkistykseen tarkoitetuksi alueeksi.

Koska puistoalue saattaa palvella myös kävelyetäisyyden ulkopuolelta saapuvien ihmisten virkistys- ja oleskelutarpeita, on Laurinkadun varteen sen välittömään läheisyyteen varattu tilaa esteettömän bussilinjan pysäkeille sekä saattoliikenteen satunnaista pysähtymistä varten. Asuintalojen ja teatterin pysäköinti hoidetaan maanlaisella pysäköinnillä, teatterin ja monitoimitalon suurimmalta osin linja-autoin tapahtuvaa saattoliikennettä varten on lisäksi varattu pysähtymistilaa Harjukadun hidaskaduksi muuttuvalla osuudella (nyk. linja-autoaseman sisäänajotie, ei läpiajokatuna). Ko. katuosuus jatkuu myös esteettömän poikittaisreitien jatkeena Postikadun suunnasta Kauppakadulle.

⁹⁹ Dementian huomiointi suunnittelussa, ks. Day & Calkins 2002

- Rinne

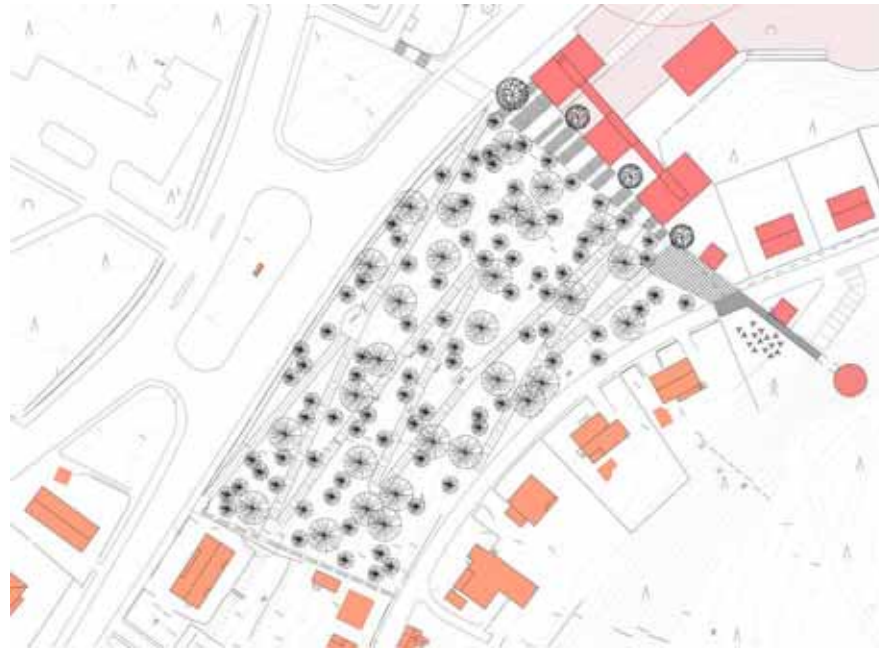
Suunnitelmaesimerkissä on tutkittu ratkaisuja harjun kaupunkikuvallisesti tärkeän saavutettavuuden ja rinnerakentamisen esteettömyydelle asettamiin erityishaasteisiin.

Näkötorni on kaupungin uusi maamerkki ja kulkijoita keskustasta harjulle johdattamaan ajateltu toiminto. Tornin sijainti täyttää kolme tärkeää kriteeriä: 1) se näkyy kaupungin ydinkeskustaan Kauppakadun päätteellä, 2) se on maaston puolesta saavutettavissa esteettömästi ja 3) se sijaitsee maastollisesti erittäin jyrkässä rinteessä ja siten paikassa, jossa tornin hissin avulla voidaan (ilman siltarakenteita!) luoda merkittävä esteetön kulkuyhteys Länsi-Louhenkadun ja harjun esteettömän ulkoilureitin välille. Torni toimii myös eräänlaisena välittäjänä kaupunkikuvallisesti korostettavaksi toivottujen harjun ja rannan välillä: toisaalta sieltä aukeaa aikojen saatossa peittyneet upeat näkymät Aurlahdelle, toisaalta torni näkyy rantaan, jota pitkin kulkeva kävelijä saattaa siitä saada innoituksen kiivettä myös harjulle. Luontevan ja helposti kuljettavan kulkuyhteyden luominen harjun ja rannan välille on siis välttämätöntä.

Esteettömyyskriteerit täyttävien luiskarakennelmien tilantarve on valtava. Suraku -korteissa esitetyssä ohjeellisessa ratkaisussa luiskan kaltevuus on 1:20 ja luiskaosuuksilla kahden metrin välitasanteet kuuden metrin välein. Suuren korkeuseron vuoksi harjulle tavoiteltu reitti venyisi ohjeen mukaisesti toteutettuna huomattavan pitkäksi ja muodostuisi käytännössä käyttökelttomaksi (sekä kohtuuttoman uuvuttavaksi huonokuntoisimmille kulkijoille että etenemisen hitaudessaan tuskastuttavaksi muille). Siten suunnitelmassa on päädytty esittämään hissittömän esteettömän reitin ihanneratkaisun sijaan vaihtoehto, jossa luiskareitin pituutta on pudotettu huomattavasti ”ohjeelliseen ratkaisuun” verrattuna jyrkentämällä luiskia (1:15, kun Suraku -korteissa esitetty tavoite on 1:20) ja sijoittamalla luiskajaksojen väliin normaalien välitasanteiden sijasta vain eräänlaisen taitteen ja yhden hengen istahdusmahdollisuuden tarjoavat minitasanteet. Reitistä on tehty mutkitteleva, jottei se houkuttaisi laskemaan rullalaudalla, pulkalla tms. paikkaan ja esteet-

kuva alla: rinteen luiska luonnosvaiheessa SURAKU -ohjekorttien ohjearvojen ratkaistuna. Näillä kaltevuuksilla ja tasanneratkaisuin rakennettu luiska muodostuu kohtuuttoman pitkäksi ja tilaavieväksi. Ohjearvot ovat hyvät pienille nousuille, mutta kokonaisen rinteiden rakentamisessa on käytettävä maalaisjärkeä. Pitkä luiska palvelee jyrkempänäkin lastenvaunujen kanssa liikkuvaa, huonokuntoisen kulkijan taas on jo reitin pituudenkin vuoksi turvaututtava hissiin.

kuva viereisellä sivulla: tarkennus rinteeseen





terveyskeskukseen liittyvä toimintoja

toimistoja, maantasossa liiketila

luiskat 1:15, taitteet 20°
hiltsemässä vauhdinottoa:
koko matkalla valaistus
tukimuurissa

tasanteet 6m valaist.
levähdysmahdollisuus
(istuinreuna)

levähdyspaikka

säilyvä bussipysäkki

rinnne säilytetään metsäisenä ja luiskarakentamisen
ulkopuolisista osista koostumattomana; luiskan
ympäristön puustoa täydennetään tarvittaessa
istutuksin

päälysteen muutos kertoo
osalleen liiketileille
hidastajasteesta

uusi esteetön bussipysäkki

asuin- ja toimistotiloja

KAUPPAKESKUS

pihakansi kauppakeskuksen katolla (+59.0)

uudet asuinkerrostalot kauppakeskuksen
katolla: mahdollisuus uudentyyliseen,
autiliiloiltaan "puolijulkiseen" ja normaali
enemmän palveluita hyödyntävään
rakentamiseen

pienaloja

yleinen käynti kauppakeskuksen
maanala-asuinpysäköintitiloihin

p-alue
(2 esteetöntä paikkaa)

kesäkahvia

NAKOTORNI

uusi esteetön ulkoluretti

pelastustie
kauppakeskuksen ylä
ajajitsevalle pihakannelle

talojen yhteydessä julkinen
pesiyhteys Länsiluhenkadulle
(pöytä! sosiaalinen kontrolli)

JÄÄHALLI

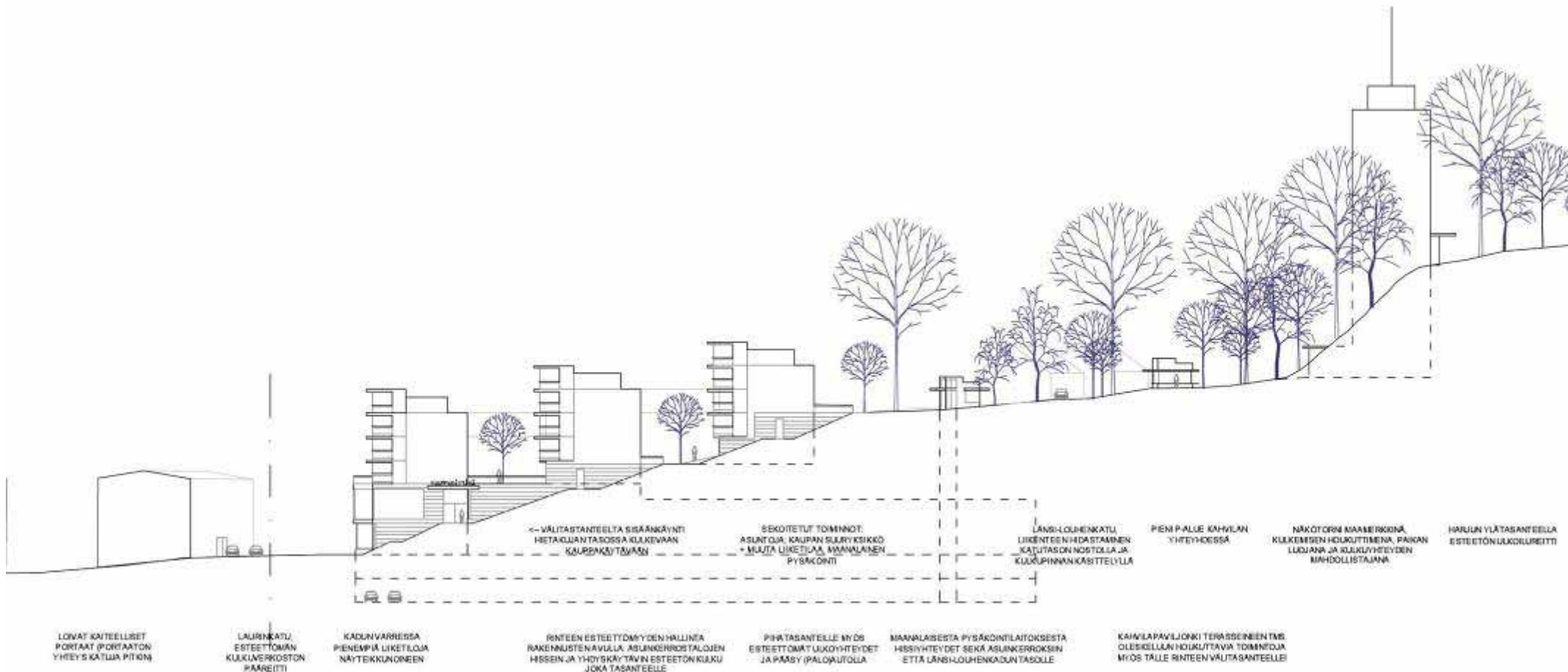
tömyystavoitteeseen sopimattomilla välineillä. Tällaisena luiskareitti ei palvele huonokuntoisia eikä vähävoimaisia, mutta mahdollistaa kuitenkin rinteiden kulkemisen esimerkiksi lastenvaunuja työntäen tai polkupyörää taluttaen.

Luiskatun reitin rakentamisen vaatimukset muodostuvat silti koviksi. Koneellisen kunnossapidon vuoksi kulkutien leveyden on oltava minimissään 2.3 m, mikä vaatii jo hiukan leikkauksia ja tukimuureja rinteeseen. Lisäksi reitti on - mikäli esteettömyysohjeista ei tässäkin laisteta - varustettava kauttaaltaan käsijohtein ja kaitein. Vaikka Terveyskeskusta vastapäinen jyrkkyytensä ja maanomistusolojen vuoksi toistaiseksi rakentamatta jäänyt rinnealue väljänä mahdollistaa hissittömän esteettömän reitin luomisen, on tällaisen rakentamisen järjestyminen esitetyn havainnollistavan suunnitelmaesimerkin valossa kyseenalaista. Vaativa rakentaminen ei tunnu perustellulta, ellei sen yhteyteen sijoiteta runsaasti rakennusoikeutta. Reitillä tulisi myös pystyä saavuttamaan muitakin kuin yksin esteettömän kulkuyhteyden tavoitteet. Laadukkaasti toteutettuna ja kauniisti valaistuna se antaisikin uutta maisemallista arvoa harjulle ja tarjoaisi harjun juurella kulkeville vihjeen ylempänä rinteessä olevista toiminnoista. Reittiä saattaisi olla mahdollista hyödyntää myös nähtävyytenä: sen lukuisille minimaalisille tasanteille voisi kiinnittää esimerkiksi kronologisesti etenevän sarjan Lohjan (etenkin vähä vähältä veden alta paljastuneen harjun ja sen mukana alemmas rinteessä siirtyneen muinaishistoriallisen asutuksen) historiasta kertovia kuva- ja tekstilaattoja. Mikäli hyväksytään esteettömän reitin riippuvuus hissiyhteyksistä ja hissillisten tilojen aukioloaikojen tuomista rajoitteista, korkeuserot voitaisiin hoitaa yksinomaan rakennusten (tässä suunnitelmassa kauppakeskuksen ja sen päällä sijaitsevien asuintalojen) yhteyteen sijoitettavalla hissillä. Rakennuksia hyödyntävä ratkaisu vaatii rinteeseen sijoitettavien toimintojen huolellista miettimistä etukäteen: pienten rakennusvolymien ja puhtaasti yksityiskäyttöön tarkoitettujen rakennusten yhteyteen on kohtuutonta edellyttää rakennettavaksi yleistä esteettömyyttä palvelevia hissejä. Ilkivalta- ja kustannussyistä hissiä ei luonnollisestikaan kannata rakentaa myöskään täysin muusta rakentamisesta erilliseksi yksinomaan ulkoilureitin liikennetarvetta palvelevaksi yksiköksi.

Eräs esteettömyyden kannalta merkittävä ominaisuus on toimintojen saavutettavuus autolla. Esitetystä ratkaisusta vaatimus toteutuu pääosin kauppakeskuksen yhteyteen sijoitetun maanalaisen pysäköintitilan avulla. Pysäköintitiloista on suorat hissiyhteydet niin liikekerrokseen, asuinkerrostaloihin kuin Länsi-Louhenkadun tasanteen uudelle aukiollekin. Lisäksi on Näkötornin toisen sisäänkäynnin ja mahdollisen kesäkahvilan yhteyteen Länsi-Louhenkadun varteen esitetty pieni, pari toimintarajoitteisille mitoitettuakin paikkaa sisältävä pysäköintialue.

Terveyskeskuksen edustan lähes monumentaalinen risteysalue keskisaarekkeineen on voimakkaassa ristiriidassa ympäristönsä vetäytyvän ja anonyymin rakentamisen kanssa.

Poikkisuuntaan syntyvä vaikutelma symmetria-akselista kaipaa kaupunkikuvallisesti joko vahvistusta tai vaikutelman tietoista rikkomista. Koska harjulla ei symmetria-akselin linjassa ole korostusta kaipaavia paikkoja tai toimintoja, on luontevampaa pyrkiä väärän mielikuvan luovan symmetrian rikkomiseen, kuten suunnitelmassa on viitteellisesti esitetty. Paikalla on kaupunkikuvallista merkitystä - esteettömyyden kannalta asia on kuitenkin sivuseikka.



- **Akvaario**

Porlan entinen kalanviljelylaitos on omaleimainen, jännittävä ja erityisen kaunis alue kaupallisen ydinkeskustan lounaispuolella. Altaiden Aurlahdenpuoleista reunaa kulkee suosittu ulkoilupolku. Saapuminen alueelle tapahtuu Ojamonkadulta, jonka varsi nykytilassaan on niin metsäinen, ettei altaiden olemassaoloa kadulle huomaa. Alueen eteläpuolella ja Ojamonkadun toiselta puolen kohoavalla harjulla on asutusta, koillispuolella vanhusten palvelukeskus. Ojamonkadulla autoliikenne on melko runsasta, vaikka keskustan läpiajoliikenteen päävirta suuntautuukin ylös Ojamonharjuntielle.

Tavoitteet Porlan suunnittelussa liittyvät oleellisesti viehreiden vanhusten palvelutalon ympäristön muutostarpeisiin. Palvelutalon sijainti muusta asutuksesta erillään ja Terveyskeskuksen vieressä on käytännöllinen, mutta viittaa arvomaailmaan, jossa vanhuksat ja vammaiset ovat ulkopuolisia, muun yhteiskunnan taakka ja velvollisuus. Periaatteessa julkista mutta yksityiseltä näyttävää palvelukeskusta on vaikea lähestyä, rannanpuoleista sivua kulkee yksityisen pihatien näköinen - ilmeisesti kuitenkin julkiseksi tarkoitettu - kävelytie, jota kadunpuolelta saavuttaessa ei näe eikä muutoinkaan löydä, kadulta katsotuna taas talo tuskin näkyy puiden takaa. Vanhuksilla ei nyt juuri ole mahdollisuuksia talon ulkopuolisen elämän tarkkailuun - talo kaipaa elämää ympärilleen.

Porlan alueen käyttö yksityiseen tai altaita hyödyntämättömään toimintoon olisi historian ja ainutlaatuisuuden tuhlauksena. Myös leirintäalueen läheisyys ja kaupungin toisen hotellin sijainti harjulla suoraan Porlan yläpuolella tukevat ajatusta julkisen toiminnon sijoittamisesta alueelle. Suoraan kalanviljelyhistoriasta juontuen toiminnoksi ehdotetaan suunnitelmassa suomalaisessa luonnossa esiintyviä sekä viljeltyjä kalalajeja esittelevää akvaariota.



kuva yllä: Entisten kalanviljelylaitosten reunaa kulkee suosittu ulkoilupolku. Alueen tunnelmassa on sadunomaista hohtoa.

kuva oikealla: Porlan alue sijaitsee kaupallisen keskustan lounaispuolella vanhusten palvelukeskuksen vieressä. Leirintäalueen ja hotellin läheisyys tukevat ajatusta alueen saattamisesta matkailunähtävyytenäkin kiinnostavaan käyttöön.



Matalamman koillissiiven kärkeen on ajateltu sijoitettavaksi muusta akvaarion toiminnasta tarvittaessa erotettavissa olevia kokoontumistiloja lähinnä lasten luontokoulu- ja kerhotoimintoja varten.

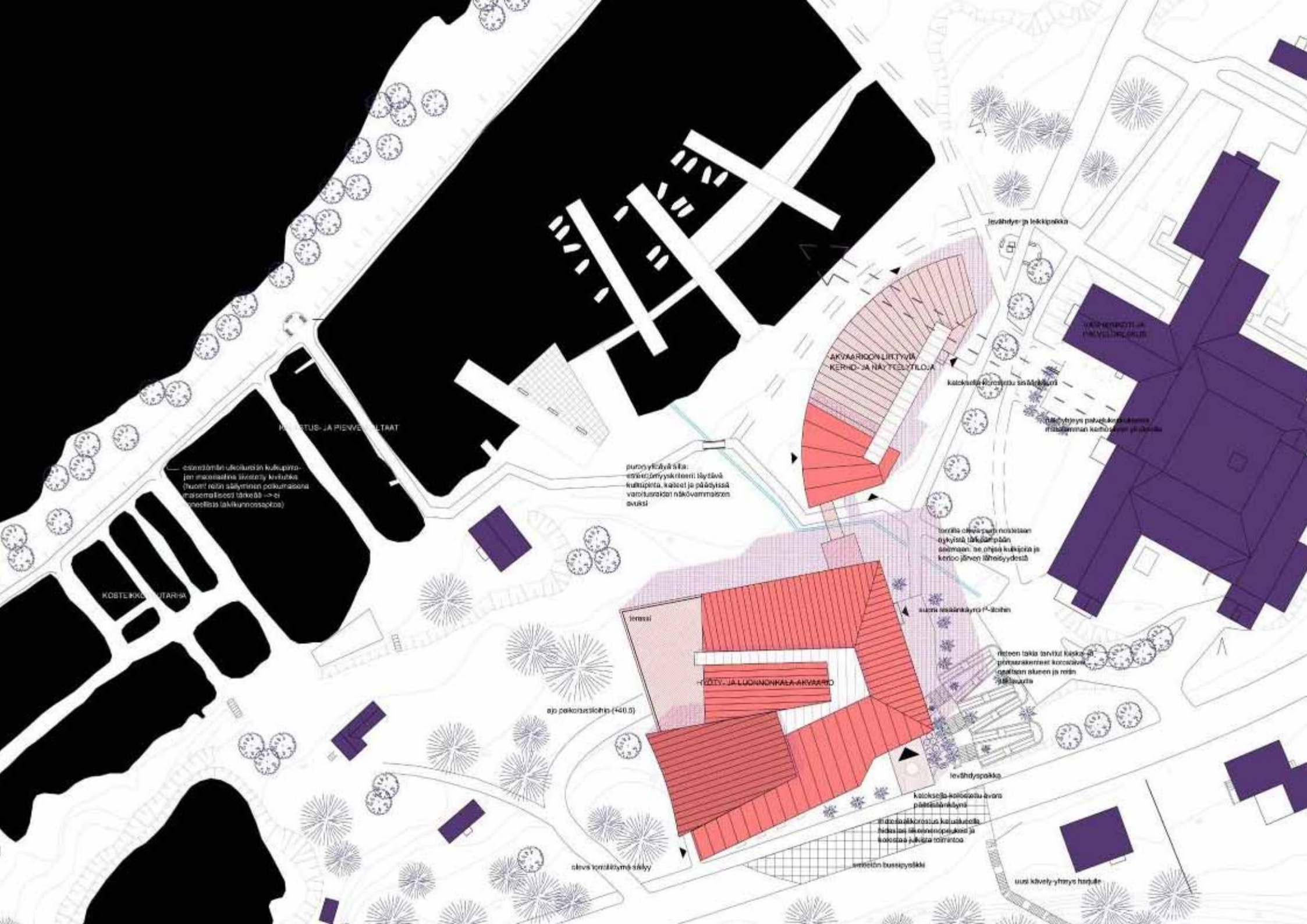
Yhden rantapuistoa lähimmästä altaista voisi ottaa viljelykalojen onkialtaaksi ja toisen lasten kellukeveneilykäyttöön. Loput altaat esitetään kunnostettavaksi vesi- ja kosteikkokasvien puutarhaksi – näitä kasveja altaiden ympäristöön on tullut luonnostaankin, joten kehitystä on helppo tukea.

Uusi julkinen toiminto Porlassa tuo parhaimmillaan keskustan painopistettä hiukan etelään ja auttaa sitomaan nykyisessä ilmeessään ikään kuin keskustan ulkopuolelle jääneen ja omalle tontilleen käpertyneen palvelukeskuksen vanhuksineen osaksi kaupunkirakennetta ja kaupungin elämää – ja toisaalta museon aktiivisine ulkotoimintoineen osaksi palvelukeskuksesta ja sen yhteydessä sijaitsevista asunnoista tarkkailtavissa olevaa elämää ja maisemaa.

kuva alla: Esimerkki esteettömän reitin levähdyspaikasta. Kuvan tekstit osoittavat esteettömyyden kannalta oleellisia asioita. Kulkupintojen materiaalina voi kiveyksen sijaan olla tiivistetty kivituhka. Istuinten tulee olla tukevia, käsinojallisia ja riittävän korkeita, jotta istuutuminen ja nouseminen on helpompaa. Valaisuksella luodaan paitsi käytettävyyttä, myös turvallisuuden tunnetta. Merkittäviä seikkoja ovat myös paikan viihtyisä sijainti ja näkymät aktiiviseen toimintaan tai mieltä lepuuttavaan maisemaan.



Esitetyn tontinkäyttöratkaisun kulkuyhteyksillä ja massoittelulla on pyritty lisäämään alueen julkisuusastetta ja käyttäjämäärää, luomaan akvaariorakennuksesta edullisia näkymiä rannan ja rantapuiston suuntiin sekä osoittamaan luontevasti sisäänkäyntien sijainnit sekä (tasoeroista huolimatta tai ne voittaen) esteettömät kulkumahdollisuudet akvaarion ympäristössä. Esteettömyyskriteerit täyttävän reitin luomiseksi akvaarion sivu joudutaan varustamaan mittavin luiska- ja portaikkorakennelmin. Kaupunkikuvallisesti asia ei ole huono seikka: rakennelmat korostavan reitin julkisuutta ja antavat mahdollisuuden näyttävien istutusryhmien sijoittamiseen juuri sillä rakennuksen sivustalla, jossa niille muutoinkin olisi eniten tilausta. Ojamonkadun katutilan käsittelyllä rakennuksen edustalla on pyritty julkisuuden korostamisen lisäksi ajonopeuksien hillitsemiseen ja tien ylittävien kävelijöiden liikenneturvallisuuden parantamiseen.



esimittämien ulkoilun ja kulkuväylien maastoina luotavaa kirkkua (huom! reitin säilyminen paikallaan maastollisesti tärkeää -> ei menetä laatuolosuhteita)

MAASTO- JA PIENVIHREIKKA

KOSTEIKKO-ALUE

puuroyhtäisyä silta: esteettömyyskriteeri löytyvä kulkupinta, kaabeit ja päädyissä varoituskaidat näkövammaisten avuksi

AKVAARION LIITTYVÄ KERHO- JA NÄYTTÖTILOJA

levähtyys ja leikkipöytä

katoksesta korostettu sisäpiha

levähtyys paikka korostettu ristikkäisen katuosaston puolesta

terassi oheispuun nostetaan öykyistä lähemmäs seinään, se ottaa kulkijaa ja kello (liven läheisyydestä)

siuna sisäpiha P-alueen

reitin takia tarvittu kisko ja pinta-akselit korostavat reitin osuuden ja reitin läheisyyttä

terassi

TYÖTILAT JA LUDINNONKALA-AKVAARIO

ajo parkourisloihin (400.5)

levähtyyspaikka

katoksesta korostettu avoin sisäpiha-alue
ilman lämpöeristystä ja kulkuväylien läheisyyttä ja kulkua helpottavaa

alvsa korostettu alue

avoin bussipysäkki

uusi kävely-yhtäisyys harjale

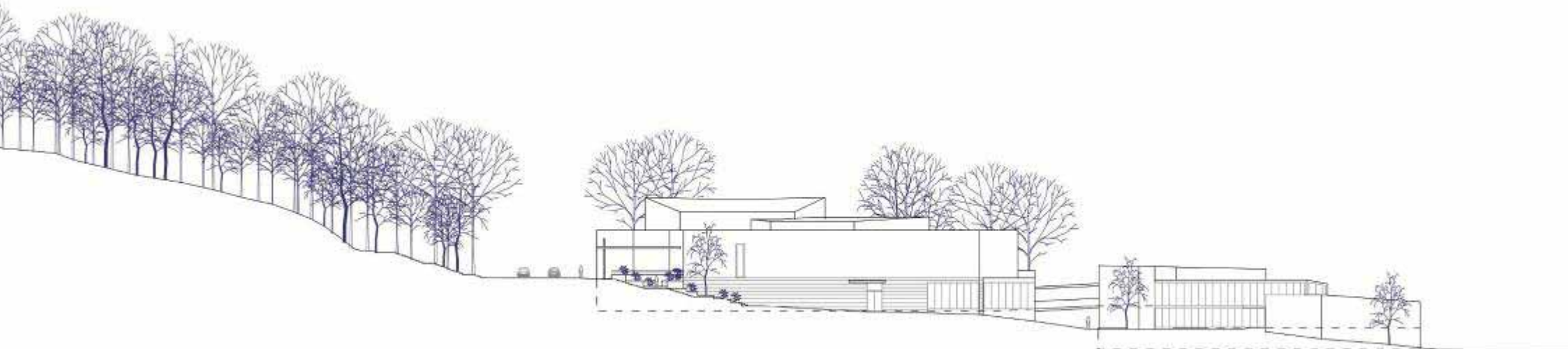
kuva viereisellä sivulla: Suunnitelman tarkennus Akvaarioon ympäristöineen.

kuva alla: Leikkaus B-B Akvaarion sivustalta kulkureitin kohdalta.

kuva seuraavilla sivuilla: Akvaarion ympäristö asemakaavassa – esimerkki esteettömyyden huomioimisesta ja merkintätavoista asemakaavatasolla. Merkinnät, joita ei ohessa erikseen selvennetä, ovat normaaleja, jo käytössä olevia kaavamerkintöjä. Näiden merkintöjen selitykset ovat löydettävissä mm. Ympäristöministeriön oppaasta Asemakaavamerkinnät selityksineen.

Pysäköinti akvaarion tontilla hoidetaan rinteeseen yleisötilojen alle uppoavalla pysäköintitasolla, jonne ajo tapahtuu nykyisen tonttiliittymän kautta. Pysäköintitiloihin on myös suora, turvallinen kävely-yhteys esteettömän reitin puoleiselta sivulta rakennusta, mikä mahdollistaa pysäköintitilojen käytön tarvittaessa myös akvaarion ollessa suljettuna.

Rantareitin levähdyspaikkaa esittävässä detaljipiirroksessa havainnollistetaan hiukan tarkemmin esteettömiin reitteihin liittyvien levähdyspaikkojen tarkempaan suunnitteluun liittyviä asioita ja tilatarpeita. (Esimerkki vaatimattomammasta ratkaisusta levähdyspaikaksi löytyy mm. Suraku -ohjekortista 5/7.) Kaksi muuta akvaarion ympäristön tarkennusalueen levähdyspaikkaa sijaitsevat uuden rakennuskompleksin ”luontokoulusiiven” koillispuolella leikkipaikan yhteydessä sekä Ojamonkadun varressa Akvaarion pääsisäänkäynnillä.



UUSI KÄVELY-YHTEYS
HARJALLE PORTAATTI
EI ESTEETÖN MUTTA
KÄYTÖN YHTEYSIEN
KANNALTA MERKITTÄVÄ

QUARKKATU
ESTEETÖN SUSEPYSÄKKI
JA LEVÄHDYSPAIKKA
(HUOMI KATUTILAN
TOIMENPITEET)

KATOKSELLA JA
VAARASTUKSELLA
KOROSTETTU
PÄÄSISÄÄNKÄYNTI

ESTEETÖN KÄVELY-YHTEYS
PIHATASOLLE

SISÄÄNKÄYNTI
P-TILOIHIN

KOETUN TURVALLISUUDEN
JONKATTELUKOROKKI
SELOSTUKSESSA
MAAINTUEN SEIKKOJEN
HUOMIOINTI RAKENNUKSEN
MASSOITTELUSSA

ESTEETÖN KÄVELY-YHTEYS
SÄMYYTTÄVÄ OUPUKOVI
VARITTA KOHTI RANTAA JA
ALTAVA

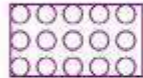
SISÄÄNKÄYNTI
KERHOTILOIHIN

HARJANRISTEUS LASKEE
KOHTI KANSIEA
PALVELUKESKUKSEN
PÄÄKOROKSESTA
NÄKYMÄT RANTAAN

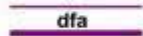
RAKENNUKSEN PÄÄYSSÄ
ESTEETÖMÄN REITIN
LEVÄHDYSPAIKKA; ESTEETÖN
REITTI RANTAAN

Käytetyt uudet esteettömyyttä korostavat kaavamerkinnot:

(muiden, tavanomaisen kaavoituskäytännön mukaisten merkintöjen selitykset ovat löydettävissä esim. Ympäristöministeriön internetisivulta www.ymparisto.fi)



Esteettömyyden kannalta kehitettävä alue: tässä esteettömän bussilinjan pysäkki ympäristöineen



Katualue, joka on osana esteetöntä reittiä



Jalankulkutie, joka on osana esteetöntä reittiä



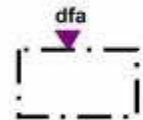
Aukio tai tori, joka on osana esteetöntä reittiä



Esteetön ulkoilureitti

lepo 2 kpl

Kaavamerkinnan koskemalle alueelle toteutettavien esteettömän reitin levähdyspaikkojen lukumäärä



Merkintä osoittaa rakennuksen sivun, jolla tulee olla esteetön sisäänkäynti rakennukseen

3 ap/dfa

Tontille toteutettavaksi edellytettävien esteettömien autopaikkojen lukumäärä

Suuri osa esteettömyyden huomioinnista kaavassa liittyy seikkoihin, joita ei erikseen osoiteta kaavamerkinnoin:

- Orientoitumisen helpottaminen: rakennuksen massoitelu julkisuusastetta (yksityinen / julkinen), kulkusuuntia, näkymiä ja sisäänkäyntien sijainteja korostaen, katutilojen hierarkia ja näkymät jne.
- Etäisyydet ja sijainnit
- Palvelujen määrä ja toteutumisen mahdollisuudet
- Liikenneturvallisuus, mm. ajonopeuksien hillintä kaupunkikuvan keinoin
- Ympäristön koettu turvallisuus ja viihtyisyys
- Sosiaalisen segregaaation ehkäisy
- Talvihoidettavuus
- Esteettömän liikkumisen tilantarpeet
- Tontinkäyttö yms. fyysinen saavutettavuus ja käytettävyys
- Esteettömän pysäköinnin tilantarpeet
- "Hissitaloudellinen" massoitelu

Toimintojen sekoittaminen helpottaa useampien näistä ratkaisemista!

Mahdollinen tulevaisuus

Suunnitelman toteutumismahdollisuudet

Esteettömyys on Lohjallakin ajankohtainen aihe. Liikekeskustan katualueiden ja palvelupisteiden sisätilojenkin esteettömyyttä on kartoitettu ja kartoituksissa havaittuja puutteita korjattu. Myös useimmat tässä suunnitelmassa esitetyt liikkumisen esteettömyyttä ja muuta kaupungin käytettävyyttä edistävät toimenpiteet olisi mahdollista toteuttaa. Esityksessä suunnitelmassa on kuitenkin kyse opinnäytteeksi laaditusta esimerkkisuunnitelmasta, jota ei ole periaatteellisesta toteuttamiskelpoisuudesta huolimatta realistiseksi toteutussuunnitelmaksi ajateltu eikä kustannus-, maanomistus- yms. kaupunkisuunnittelun todellisuuteen vaikuttavia realiteetteja täysin kunnioittaen suunniteltu.

Kaikilta osiltaan esitetty suunnitelma ei edes voi toteutua. Esimerkiksi kaupan suuryksikölle, jolle suunnitelmassa on esitetty työn alkaessa tiedossa olleista kaavailuista poikkeava ja esteettömyysnäkökulmasta suurempia etuja tarjoava sijainti, on pitkäksi venyneen diplomityön laatimisen aikana myönnetty rakennuslupa nk. linja-autoaseman kortteliin eli tässä suunnitelmassa esitetyn esteettömän puiston paikalle. Näin ollen sekä kaupakeskuksen että keskustapuiston toteutuminen suunnitelmassa esitetyllä tavalla on käytännössä mahdotonta.

Esteettömyyden toteutumisen ehtoja Lohjalla

Osa esitetyistä esteettömyyteen tähtäävistä ratkaisuista on oleellisesti sidoksissa toimintoihin ja rakentamisen volyymeihin. Mitä siis tapahtuu, jos joitakin suunnitelmassa esitetyjä muutoksia tai rakennushankkeita ei toteuteta?

Esteettömien reittien tarpeet ja paikat sinänsä eivät muutu. Esteettömän pääreitin ja muiden olemassa olevilla katuosuuksilla sijaitsevien reittien esteettömiksi muodostaminen, siis ns. SURAKU -kriteerien¹⁰⁰ ja muiden reitinvarsien esteettömyyden kannalta välttämättömien seikkojen kartoittaminen ja tarvittaessa muuttaminen, ei edellytä kaavamuu- toksia eikä mittavia rakennustoimenpiteitä. Maastonsa puolesta esteettömiksi soveltuvat katuosuudet muuttuvat esteettömiksi hiljalleen, jos ja kun ajoittain joka tapauksessa tarvittavien katutöiden yhteydessä reunakiviin ja muihin esteitä muodostaviin seikkoihin puututaan. Tämä työ Lohjalla on jo aloitettu.

¹⁰⁰ www.hel2.fi/helsinkikaikille/kriteerit.html

Päätetyllä kaupan suuryksikön (Prisma) sijoituksella kaupallinen keskusta laajenee nykytilannetta etelämmäs, vain hiukan suunnitelmassa esitettyä vähemmän, mikä sekkin jo on kaupunkirakenteellisesti positiivinen muutos. Kaupallisten toimintojen pitäminen keskustassa valtateiden risteyskseen eri puolille kaupunkia hajaantuvien automarkettien sijaan on erittäin tärkeää – tämän esteettömyystekijän suhteen toteutus ja esitetty suunnitelma eivät poikkeakaan toisistaan.

Keskustaan kaivattavalle puistolle on löydettävissä vaihtoehtoinen sijainti Kauppakadun ja Suurlohjankadun risteyksessä. Sijainti ei ole toiminnallisesti niin hyvä kuin keskeisempi sijainti olisi, mutta se avaa puolestaan mahdollisuuksia mielenkiintoisille näkymille ja Puu-Anttilan ympäristön eheyttämiselle, siirtää keskustan painopistettä entistä vahvemmin ko. risteyskseen suuntaan ja korostaa positiivisella tavalla yhteyttä keskustasta uudelle asemalle. Tämä puiston sijainti edellyttäisi kuitenkin liikenteen uudelleenjärjestelyjä, jotka voi käytännössä olla vaikea toteuttaa.

Nykyisen asemakaavan mukainen asuntorakentaminen hiekkakuoppaan ei anna mahdollisuuksia esteettömien yhteyksien luomiselle ylös harjulle. Hiekkakuopan alueen rakentamisella on myös selvä merkityksensä kaupunki-imagolle ja asukasidentiteetille: etelän suunnasta saapuminen kaupungin keskustaan tapahtuisi asemakaavan mukaisesti toteutettuna ikään kuin asteittain kerrostalovaltaisen asumisvyöhykkeen välittämänä. Asumistoiminnon merkitys kaupungin luonteessa korostuu silloin entisestään. Keskustan rajausta etelän suuntaan jää epämääräiseksi, mutta laadukkaalla asuinarkkitehtuurilla tilanne on hallittavissa ja saapumiseen luotavissa kaupungin imagon kannalta positiivista potkua. Käytännössä keskustaksi koettava alue alkaisi todennäköisesti kuitenkin vasta edellä mainitusta uudesta Prismasta. Koettu etäisyys keskustasta vanhusten palvelukeskukseen ja uudelle Akvaariolle säilyy pitkänä, mikä puolestaan saattaa vaikuttaa negatiivisesti Akvaarion toteutumisen todennäköisyyteen.

Harjun laen esteetön ulkoilureitin pätkä voidaan toteuttaa muusta rakentamisesta välittämättä, mutta ilman luontevia sidoksia keskustan kaupunkirakenteeseen se jää toiminnallisesti irralliseksi ja sinänsä lyhyenä reittipätkänä ehkä esteettömän ulkoilumahdollisuuden tarvitsijoidenkin puolesta mitättömälle käytölle. Myös reitin saavutettavuus yksin toteutettuna esteettömänä kohteena olisi huono: toimintarajoitteisille ns. harjureitti olisi saavutettavissa yksinomaan autolla. Esteettömän reitin rakentamisella esim. pintamateriaali- ja levähdyspaikkavaatimuksineen menetettäisiin enemmän ulkoilureitin nykyisiä luonnollisuuteen perustuvia kuin saavutettaisiin uusia esteettömyyden tuomia käyttöarvoja. Esteettömän reitin rakentaminen luonnonympäristöön on aina tasapainoilua ja kompromissinhakua luonto- ja tasa-arvon välillä.

Rantaan on luotavissa esteetön ulkoilureitti, mutta ilman eri-ikäisiä ja -kykyisiä kulkijoita houkuttelevia kohteita sen merkitys jää vähäisemmäksi – sen toteuttaminen olisi siis ikään kuin toimintarajoitteiden ja –rajoitteisuuden korostamista, ei pelkästään positiivisten mahdollisuuksien luomista.

Uimarannalle esitetyt toimenpiteet eivät vaadi suuria toimenpiteitä eli ovat potentiaalisin toteutuva muutos. Rannan merkitys ja käytettävyys kasvaa jo pelkillä katukivien viisteillä yms. perusesteiden poistamisella. Esteettömistä liiketiloista, palvelupisteistä ja reiteistä julkaistava kartta ja esite olisi toimintarajoitteisten kannalta jo sekin merkittävää palvelua (vrt. esim. www.turkukaikille.info). Esteettömyys vaatii lopulta oikeaa asennetta ja pieniä tekoja enemmän kuin suuria uhrauksia.

Lopuksi

Usein irrallisina nähtävät esteettömyys, kaupunkikuva ja kaupungin toimintojen sijoittuminen ovat sittenkin sidoksissa toisiinsa. Puhtaasti kaupunkikuvaan paneutuva suunnitelma voidaan periaatteessa tehdä esteettömyyttä huomioimatta - suuri osa toiminnallisista tavoitteista ja ympäristön potentiaalisesta käyttäjäkunnasta jää silloin tosin saavuttamatta. Esteettömyys puolestaan voidaan käsittää vain liikkumisen esteiden kartoitukseksi ja poistoksi, ja siihen tähtäävät toimenpiteet tehdä yksin rakennussuunnittelun ja ympäristön detaljisuunnittelun tasoilla, jolloin kaupunkikuvaan ja muihin ympäristön laatuun ja toimintoihin liittyviin seikkoihin ei ole välttämätöntä yksittäisiä luiskarakenteita laajemmin ottaa kantaa.

Jos esteettömän ympäristön suunnittelulla sen sijaan tähdätään tasa-arvoa ja monipuolista elämänlaatua luovan ympäristön tuottamiseen eli pyritään tekemään ympäristö - kuten tässä työssä kaupungin keskusta - mahdolliseksi mahdollisimman monille, silloin esteettömän ympäristön suunnittelua on mahdotonta erottaa kaupunkikuvan ja -rakenteen suunnittelusta. Kaupungin toiminnan sujuvuus kokonaisuudessaan on osa esteettömyyttä, esteettömyys puolestaan osa kaupungin kilpailukykyä, identiteettiä ja arkielämän laatua.

Lähdeluettelo

Painetut lähteet:

- **Bechtel R. B. & Churchman A. (toim.)**, Handbook of Environmental Psychology. John Wiley & Sons Inc., New York 2002
- **Carpman Janet R. & Grant Myron A.**, Wayfinding: A Broad View, artikkeli (luku 28, s 427-442) teoksessa Bechtel R. B. & Churchman A. (toim.), Handbook of Environmental Psychology, John Wiley & Sons Inc., New York 2002
- **Day Kristen & Calkins Margaret P.**, Design and Dementia, artikkeli (luku 25) teoksessa Bechtel R. B. & Churchman A. (toim.), Handbook of Environmental Psychology, John Wiley & Sons Inc., New York 2002
- **Esteetön rakennus ja ympäristö**. Kaikille soveltuva liikkumis- ja toimintaympäristö. Suunnitteluopas 1998. Rakennustieto Oy, Helsinki 1998
- **Form & Funktion, Nordisk Design før Alle Magasin** numerot 2/03, 1/04, 2/04
- **Heikkilä Mikko, Karpinen Seppo & Santasalo Tuomas**, Parempi kaupunkikeskusta – seitsemän kaupunkikeskustan kehittäminen, Suomen ympäristö 186, Ympäristöministeriö, Vantaa 1998
- **Hirsjärvi Väinö**, Lohjan selluloosatehdas, 1906-1936, Hämeen kirjapaino Oy, Tampere 1940
- **Jääskeläinen Lauri & Syrjänen Olavi**, Maankäyttö- ja rakennuslaki selityksiin, Käytännön käsikirja, Rakennustieto Oy, Helsinki 2003
- **Korkeakoski Pasi & Lehtonen Jouko**, Asuinrakennusten tontti- ja pohjarakennuskustannukset. Tiedote 67/1996. Helsingin kaupunki, Kiinteistövirasto, Geotekninen osasto
- **Laaksonen Elina**, Esteetön opiskelu yliopistoissa, Opetusministeriön julkaisuja 2005:6, Opetusministeriö, Helsinki 2005.
- **Lehtonen, Hilikka**, Uusurbanismi, uudistuva suomalainen urbaani ja kaupunkisuunnittelu, Yhdyskuntasuunnittelu 2004:3-4 vol. 42, s. 95-102.
- **LVM 2003** = Kohti esteetöntä liikkumista. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjeita ja strategioita 2/2003.
- **Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000, Opas 1**. Kaavamerkinnot. Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto, Helsinki 2001

- **Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000, Opas 5.** Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäytön tavoitteista, Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto, Helsinki 2001
- **Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000. Opas 12.** Asemakaavamerkinnot ja -määräykset. Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto, Helsinki 2001.
- **Miettinen Anssi & Rätty Panu,** Paljon onnea!. Helsingin Sanomien Kuukausiliite, elokuu 2005, s. 23-29.
- **Nyberg Anders, Thesius Joakim, Englund Anders & Pettersson Hans Erik,** Informella trafikzoner. VTI rapport 433. Väg och transportforskningsinstitutet, 1998.
- **Rakennettu kulttuuriympäristö.** Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 16. Ympäristöministeriö ja Museovirasto, Helsinki 1993
- **Ruonakoski Annamari, Somerpalo Sakari, Kaakinen Juha & Kinnunen Riitta.** Esteettömyys ja ikääntyneiden palvelutarve. Sosiaali- ja terveysministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki 2005. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2005:11.
- **Rein Gabriel,** Lohjan historia (I); julkaistu Lohjan kotiseutuystäväin toimeksiantosta, Lohjan seurakunta, Helsinki 1944
- **Salonen Torsti,** Länsi-Uusimaa rautakaudesta tietokoneaikaan, Yhteiskuntakehityksen pääpiirteet Länsi-Uudellamaalla sen pohjoisosien näkökulmasta katsottuna, Länsi-Uudenmaan seutukaavaliiton 20-vuotisjuhlakirja 1985, Länsi-Uudenmaan seutukaavaliitto, Lohja 1985
- **Santaoja Tero,** Rinnerakentaminen kaupunkiasumisessa, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2005:2
- **Sinervuo Veli-Pekka,** Kohti esteettömämpää yhteiskuntaa. Pääkirjoitus, Ketju 4/2005.
- **STM 2003 =** Yksilölliset palvelut, toimivat asunnot ja esteetön ympäristö. Vammaisten ihmisten asumispalveluiden laatusuositus. Sosiaali- ja terveysministeriö ja Suomen kuntaliitto, Helsinki 2003. Sosiaali- ja terveysministeriön oppaita 2003:4.
- **Taide tarjolle, kulttuuri kaikille,** Vammaiset ja kulttuuri -toimikunnan ehdotus toimenpideohjelmaksi, Opetusministeriö. Julkaisu 2004:29
- **Tuominen Martti,** Turvattu muuskokemuksissa myös laadullisia eroja. Helsingin kaupungin tietokeskuksen neljännesvuosijulkaisu Kvartti 3/05, s. 23-30.

**Painamattomat kirjalliset lähteet (verkkojulkaisut, tulosteet, monisteen, tiedosto-
muodossa vastaanotettu aineisto ja www-sivut):**

- **Aarnikko Heljä, Sipilä Mari & Vandell Ari**, Tampereen keskusta-alueen esteettömyyssuunnitelma. Tampereen kaupunki, Yhdyskuntapalvelujen yksikkö, julkaisematon luonnos joulukuussa 2004.
- **Esteettömyys on laatua**, Esteetön yliopisto –hankkeen väliraportti 10.3.2005 ja toimintasuunnitelma 2004-2006, Jyväskylän yliopisto; word-dokumentti
- **Korhonen, Voitto**, Esteetön loma Espanjassa, Selkäydinvamma 1/2004, nettipainos: (http://www.invalidiliitto.fi/selkaydinvarma/SYVlehti_1_2004_nettip.pdf), s. 20-21.
- **Lohjan kaupungin maankäytön kehityskuva 2025**, Lohjan kaupunki ja Suunnittelukeskus Oy, raportti 9.2.2004, moniste
- **Lohjan kaupungin strategia 2005**, Lohjan kaupunginvaltuusto 24.10.2001 <http://www.kaupunki.lohja.fi/keskushallinto/strategiat/strategia2005.htm>
- **Lohjan keskustan kehittämisen visio**, keskustan kehittämistoimikunnan raportti 8.1.2003; moniste; raportti on pdf-muodossa saatavilla Lohjan kaupungin kaavoitusosaston www-sivuilta osoitteessa <http://www.kaupunki.lohja.fi/Kaupunkisuunnittelukeskus/html/ymparistokeskus/maankaytto/kaavoitus.htm>
- **Lohjan keskustan liikenneturvallisuuksuunnitelma 2003**, Lohjan kaupunki ja LT-Konsultit Oy 2003; moniste; raportti on pdf-muodossa saatavilla Lohjan kaupungin www-sivuilta osoitteessa <http://www.kaupunki.lohja.fi/kaupunkisuunnittelukeskus/html/Kadut/Liikenneturva.pdf>
- **Lohjan keskustan osayleiskaava**, Lohjan kaupunki ja Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy, 31.12.2001, Tarkistuksia 22.2.2002; moniste
- **Liuska Teija**, Maankäytön suunnittelun vaiheita Lohjalla, tutkimusraportti 22.8.2001, moniste
- **Nordlund Marika**, Erilainen opiskelija ammattikorkeakoulussa, Kever – Ammattikorkeakoulututkimuksen verkkolehti 2/2005 (<http://www.piramk.fi/kever/kever.nsf>)
- **Suomen DFA-verkoston sähköpostitiedotteet 2005**
- **SURAKU –kriteerit**: <http://www.hel2.fi/helsinkikaikille/kriteerit.html>
- **SURAKU –ohjekortit**: <http://www.hel.fi/helsinkikaikille/ohjekortit.html>
- **Uudenmaan maakuntakaava** (Uudenmaan maakuntavaltuuston 14.12.2004 hyväksymä kaavaehdotus ja siihen liittyvä selostus, vahvistettavana Ympäristöministeriössä), Uudenmaan liitto 2005, pdf-tiedostomuotoinen aineisto <http://www.uudenmaanliitto.fi>

- muut www-sivut:
 - turvallisuusaiheisia sivuja:
 - Elävä kaupunkikeskusta ry:
<http://www.kaupunkikeskustat.fi/ajankohtaista/turvallisuus.html>
 - Tampereen turvallisuusohjelmaan liittyvä aineisto:
<http://www.tampere.fi/ytoteto/tepa/turva/rakennettuymparisto.htm>
 - lainsäädäntöaiheisia sivuja:
 - Finlex – Valtion säädöstietopankki: <http://www.finlex.fi/fi/>
 - Kehitysvammaliiton tietopankki: vammaispalvelulaki:
<http://www.saunalahti.fi/~kup/lait/vammlaki.htm>
 - Lohjaa käsitteleviä sivuja:
 - Perustietoja ja tilastoja Lohjasta
<http://www.kaupunki.lohja.fi/keskushallinto/>
 - Lohjan historiaseura ry: <http://www.torstis.pp.fi/historia.htm>
 - Ympäristöministeriön oppaat internetissä:
 - Opas 1: Kaavamerkinnot:
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=6240&lan=fi>
 - Opas 5: Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäytön tavoitteista:
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=4403&lan=fi>
 - Opas 12: Asemakaavamerkinnot ja –määräykset:
<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=34745&lan=fi>
 - esteettömyysaiheisia sivuja:
 - Turun yliopiston esteettömyys selvitys:
http://www.utu.fi/esteeton_UTU/index.html
 - Turun palvelujen yms. esteettömyyskartoitusten tuloksia:
<http://www.turkukaikille.info>
 - Valtion taidemuseon Kulttuuria kaikille –hanke:
<http://www.kulttuuriakaikille.fi>
 - Invalidiliitto: <http://invalidiliitto.fi>, <http://www.esteeton.fi>
 - Reumaliitto: <http://www.reumaliitto.fi>,
<http://www.reumaliitto.fi/sivut/ymparisto/tarkistuslista.html>
 - Lahden kaupungin rakennusjärjestys:
<http://www.lahti.fi/rakva/rakennusjarjestys.htm>
 - Stakes, sanastot:
<http://www.stakes.fi/oske/terminologia/sanastot/hakemisto.htm>
 - Stakes, esimerkkejä tarkistuslistoista:
<http://www.stakes.fi/sva/tarkistuslistoja.htm>

Suulliset lähteet:

- **Airaksinen Tiina**, aluejärjestösihteeri, Invalidiliitto ry. Tampere 22.8.2005
- **Haigh Katarina**, kaupunginarkkitehti, Lohja. Useita keskusteluita ja tapaamisia 2004-2005
- **Kyttä Marketta**, tutkija, Väestöliitto. Esitelmä/alustus Mistä on kaunis kaupunki tehty –seminaarissa. Tampere 9.10.2004
- **Lindström Elina**, kaupungin vammaispalvelujen sosiaalityöntekijä, Lohja. Tapaaminen ja puhelinkeskusteluita elo-syyskuussa 2005
- **Rintamäki Heimo**, DI, JP-Transplan/Jaakko Pöyry Infra. Useita liikenneaiheisia keskusteluita, Tampere 2005
- **Silfverberg Björn**, DI, WSP-LT Konsultit. Vierailuluento, TTY 8.2.2006
- Satunnaisten kaupunkilaisten haastattelut Lohjalla lokakuussa 2004 ja tammi-kuussa 2005

Liitteet

1. Ote nykyisestä asemakaavasta, pohjoisosa
2. Ote nykyisestä asemakaavasta, keski-/itäosa
3. Ote nykyisestä asemakaavasta, eteläosa
4. Ote osayleiskaavaluonnoksesta (Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy 22.2.2002)
5. – 10.
Diplomityön esittelyplanssit (6 kpl) A4-kokoon pienennettynä