



SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU
SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Mari Haavisto

Ympäristöystävällisempi asiointimatka kirjastoon voi katketa kynnykseen

Havainnointia matkasta julkisen liikenteen pysäkeiltä kirjaston ovelle kolmessa
Vantaan kirjastossa

Opinnäytetyö

Kevät 2022

Tradenomi (AMK), Kirjasto- ja tietopalveluala



SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU

Opinnäytetyön tiivistelmä

Tutkinto-ohjelma: Tradenomi (AMK), Kirjasto- ja tietopalveluala

Tekijä: Mari Haavisto

Työn nimi: Ympäristöystävällisempi asiointimatka voi katketa kynnykseen: Havainnointia matkasta julkisen liikenteen pysäkeiltä kirjaston ovelle kolmessa Vantaa kirjastossa

Ohjaaja: Sari Mäkinen-Laitila

Vuosi: 2022

Sivumäärä: 61

Liitteiden lukumäärä: 1

Opinnäytetyön tavoite oli selvittää, toteutuuko fyysinen esteettömyys matkalla julkisen liikenteen pysäkiltä kirjaston sisäänkäynnille kolmessa Vantaan kirjastossa. Työssä haluttiin etenkin ottaa huomioon näkökulma siihen, että ympäristöystävällisyys on tärkeää ja että kaikilla kirjaston asiakkaila tulisi olla mahdollisuus suorittaa asiointimatkansa julkisen liikenteen avulla mahdollisista erityistarpeista huolimatta.

Työssä käytettiin kvalitatiivista tutkimusmenetelmää ja lähestymistapana oli tapaustutkimus. Tutkimustulokset kerättiin tekemällä havainnointikäynnit valittuihin kirjastoihin. Kirjastot valittiin niiden alueiden, kirjastorakennusten ja väestön mahdollisten erityispiirteiden perusteella, varmistaen myös, että valitut kirjastot olivat työn tekijälle ennestään tuntemattomia. Näillä valintaperusteilla havainnointiin valikoituivat Tikkurilan, Koivukylän ja Länsimäen kirjastot. Näiden kirjastojen lähiympäristöissä tehtiin havainnointia huhtikuussa 2022. Havainnoitavat asiat määritettiin etukäteen teoriassa esiin tulleiden näkökulmien perusteella, ja havainnoiteihin otettiin mukaan kaavake, johon epäkohtia kirjattiin.

Kaikissa havainnoinnin kohteissa löytyi epäkohtia, joiden takia esteetön kulku kirjastoihin julkisen liikenteen pysäkeiltä ei toteutunut. Havainnoinnissa tuli ilmi, että fyysisen esteettömyyden toteutumisen esteenä ei ollut huono kulkureittien tai rakennuksen alkuperäinen suunnittelu vaan esteellisyys, joka oli syntynyt sen jälkeen, kun alkuperäinen esteetön kulku oli luotu. Kaikissa tapauksissa kyse oli haitasta, joka oli selkeästi syntynyt huolimattomuuden tai välinpitämättömyyden seurauksena.

Työssä esitetään, että esteettömän matkan varmistamiseksi julkisen liikenteen pysäkiltä kirjastoon kirjastojen tulisi kehittää valmiita toimintatapoja havaittujen epäkohtien tarkkailuun ja raportointiin, jotta esteetön ympäristö pysyy alkuperäisen toteutuksen jälkeen esteettömänä.

¹ Asiasanat: esteettömyys, asiointimatka, yhdenvertaisuus, hiilikädenjälki, julkinen liikenne

SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Thesis abstract

Degree programme: Library and Information Services

Author/s: Mari Haavisto

Title of thesis: An environmentally friendly trip to the library may end at the threshold: Observations on the way from public transport stops to the library door at three libraries in Vantaa

Supervisor(s): Sari Mäkinen-Laitila

Year: 2022

Number of pages: 61

Number of appendices: 1

The starting point for the thesis was the importance of environmentally friendly travel, and that everyone should be able to use public transport for their trips to the library despite any special needs.

This thesis uses a qualitative research approach, a case study. The data were collected through observational excursions to selected libraries. The libraries were chosen based on their location, the library building itself, and possible special characteristics of the population in the area, whilst also making sure that the writer of the thesis was not familiar with the selected libraries beforehand. Based on these criteria, the libraries chosen were those of Tikkurila, Koivukylä, and Länsimäki. The observational excursions to the libraries and their surrounding areas were made in April 2022. The targets of observation had been defined beforehand and were based on issues raised in the theory part. A form was created for the observational excursions, in which the observed defects were registered.

During the observational excursions, defects were found at all the targets of observation, due to which full accessibility on the way from a public transportation stop to the library did not materialize. During the excursions, it was observed that the cause of the lack of accessibility was not poor road or building planning, but obstacles that had emerged after the original work for accessibility had been carried out. In all the cases, the lack of accessibility was caused by carelessness or indifference.

In this thesis, it is recommended that, to guarantee accessibility from public transport to the library, the libraries should develop strategies in advance regarding how to take note of and report any defects related to accessibility, so that accessibility can be guaranteed after the original planning and execution.

¹ Keywords: accessibility, travel, equality, carbon handprint, public transport

SISÄLTÖ

Opinnäytetyön tiivistelmä	2
Thesis abstract	3
SISÄLTÖ.....	4
Kuva-, kuvio- ja taulukkoluetelo	6
Käytetyt termit ja lyhenteet	7
1 JOHDANTO	8
2 VANTAAN ALUEEN KIRJASTOTOIMI	10
2.1 Vantaa yleisesti	10
2.2 Vantaan kirjastotoimi.....	11
2.3 Tutkittavat lähikirjastot.....	12
2.3.1 Tikkurilan kirjasto.....	13
2.3.2 Koivukylän kirjasto.....	14
2.3.3 Länsimäen kirjasto.....	15
3 JULKINEN LIIKENNE	16
3.1 Julkinen liikenne yleisesti	16
3.2 Vantaan alueen julkinen liikenne	17
4 YMPÄRISTÖ JA ESTEETTÖMYYS	20
4.1 Ekologisuus ja vihreä kirjasto.....	20
4.2 Saavutettavuus ja esteettömyys	23
5 TUTKIMUKSEN TAVOITTEET JA TOTEUTUS.....	26
5.1 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset	26
5.2 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä.....	27
5.3 Tutkimuksen käytännön toteutus havainnoimalla	28
6 TUTKIMUSTULOKSET	32
6.1 Tikkurilan kirjasto.....	32
6.2 Koivukylän kirjasto.....	38
6.3 Länsimäen kirjasto	44
7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTAA.....	50
7.1 Johtopäätökset	50

7.2 Pohdintaa.....	54
LÄHTEET.....	57
LIITTEET	62

Kuvaluettelo

Kuva 1. Tikkurilan bussiterminaalin portaikko ja ramppi 6.4.2022	33
Kuva 2. Tien sivussa kulkeva ahdas kulkureitti 6.4.2022	34
Kuva 3. Kirjaston kyltti, joka jää puiden taakse 6.4.2022.....	35
Kuva 4. Kuva Tikkurilan kirjaston pääovien avauspainikkeesta 6.4.2022.....	36
Kuva 5. Tikkurilan kirjaston etuovelle johtavan rampin alkupää 6.4.2022.....	37
Kuva 6. Koivukylän juna-aseman portaikko ja ramppi 20.4.2022.....	39
Kuva 7. Koivukeskuksen läntisen sisäänkäynnin mainoskyltit 20.4.2022	40
Kuva 8. Koivukeskuksen itäpuolen sisäänkäynnin ramppi 20.4.2022.....	41
Kuva 9. Koivukeskuksen sisäkäytävä läntisen sisäänkäynnin lähistöltä kuvattuna 20.4.2022.....	43
Kuva 10. Koivukylän kirjaston sisäänkäynti 20.4.2022	44
Kuva 11. Osittain tukittu jalkakäytävä Länsimäen kirjaston edustalla 22.4.2022.....	46
Kuva 12. Kyltti Länsimäen kirjaston suuntaan, kirjastorakennus heti vasemmalla 22.4.2022	47
Kuva 13. Länsimäen kirjaston etuovelle johtava jyrkkä portaikko 22.4.2022	48
Kuva 14. Länsimäen kirjaston etuovi 22.4.2022	49

Käytetyt termit ja lyhenteet

Esteettömyys	Esteettömyys on ihmisten moninaisuuden huomioon ottamista fyysisessä ympäristössä. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että ympäristö on tehty sellaiseksi, että liikuntarajoitteinen henkilö pystyy käyttämään sitä yhdenvertaisesti verrattuna muuhun väestöön (Invalidiliitto, i.a.-a).
HSL	Helsingin Seudun Liikenne, joka tunnetaan usein lyhenteellä HSL, on kuntayhtymä, joka vastaa Helsingin seudun joukkoliikenteestä (HSL, i.a.-e, s. 2).
Helmet	Helsinki Metropolitan Area Libraries, joka tunnetaan nimellä Helmet, on Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan muodostama kirjastoverkko (Helmet, i.a.-d).
Joukkoliikenne	Liikenne, jossa suurempia ihmismääriä liikutetaan kerralla siihen tarkoitetulla liikennevälineellä kuten busseilla, junilla, ja lentokoneilla. Sisältää myös tilauksesta tapahtuvan liikenteen (Liikennevirasto, 2018, s. 12).
Julkinen liikenne	Kaikille saatavissa olevia kuljetuspalveluita, joka toteutetaan pääasiassa kuljettamalla suuria määriä ihmisiä kerralla siihen erityisesti tarkoitetulla liikennevälineellä. Julkisella liikenteellä on vakiintuneet reitit ja aikataulut. Julkinen liikenne on yksityisten palveluntuottajien toteuttamaa, mutta julkishallinnon hankkimaa (Liikennevirasto, 2018, s. 11–12).

1 JOHDANTO

Niin kirjastomaailmassa, kuin yhteiskunnallisella tasollakin, esteettömyys ja ekologisuus ovat asioita, jotka ovat olleet viimeisten vuosien aikana jatkuvana keskustelun kohteena.

Yhteiskunnallisella tasolla esteettömyyteen liittyvistä epäkohdista keskustellaan entistä avoimemmin ja läpinäkyvämmällä tavalla. On selvää, että tasa-arvon edistäminen on asia, jonka huomioiminen on tärkeää ja jopa pakollista yhteiskunnan toimivuuden kannalta, ja siksi sen varmistaminen on olennaista myös kirjastossa. Kirjastolaki määrittääkin, että sen tehtävänä on edistää väestön yhdenvertaista mahdollisuutta niin sivistykseen ja kulttuuriin kuin myös tiedon saatavuuteen ja käyttöön (Laki yleisistä kirjastoista 1492/2016).

Viimeisten vuosien aikana myös entistä kiihtyvämällä tahdilla on keskusteltu siitä, miten kirjastot pystyvät toimimaan ympäristöystävällisemmällä tavalla ilmastonmuutoksen noustua yleiseksi huolenaiheeksi. Keskusteluissa nousee toistuvasti esille se, miten yksilöt ja yhteisöt voivat tehdä oman osansa ilmastotyössä. Kirjaston osalta nämä kaksi aihealuetta yhdistyvät helposti asiakasmatkoja pohdittaessa.

Asiointimatkan suorittaminen julkisella liikenteellä on yksityisautoiluun verrattuna ympäristöystävällisempää, ja kirjastojen tulisi kannustaa asiakkaitaan tarttumaan tähän vaihtoehtoon osana omaa hiilijalanjälkeä minimoivaa työtään. Positive Impact Finland Oy (2021, s. 10) on esittänyt, että jopa 30–60% kaikista kirjastotoimintaan liittyvistä päästöistä syntyvät asiointimatkoista, joten puhutaan jo suuresta vaikutusmahdollisuudesta niin paikallisella kuin globaalilla tasollakin.

Herääkin siis kysymys, että onko kaikilla asiakkailla yhtäläinen mahdollisuus osallistua ympäristön suojeluun asiointimatkoillaan suorittamalla ne julkisen liikenteen avulla. Julkisen liikenteen palvelun taso vaihtelee usein kunnittain, mutta olisi tärkeää, että niissä kunnissa, joissa väestöllä on hyvät mahdollisuudet julkisen liikenteen käyttöön, tämä toteutuisi tasa-arvoisesti kaikille. Kirjastotyön eettisissä periaatteissa (Suomen kirjastoseura, Suomen tieteellinen kirjastoseura, Finlands svenska biblioteksforening, i.a.), mainitaan se, että asiakkaita on kohdeltava tasa-arvoisesti, joten luonnollisesti olisi myös tärkeää, että kirjastot varmistavat sen, että jokaisella kirjaston asiakkaalla on mahdollisuus suorittaa asiointimatkansa toivomallaan tavalla. Tasa-arvoa edustaisi selkeästi se, että henkilö ei erityistarpeidensa vuoksi olisi pakotettu toimimaan tavalla, joka ei tue asiakkaan omaa ekologisuuteen liittyvää arvomaailmaa, vain koska mahdollisuutta toiseen toimintatapaan ei

ole. Ilmastonmuutos vaikuttaa myös suhteessa enemmän jo ennestään haavoittuvassa asemassa olevien ihmisten elämään (Euroopan ympäristökeskus, 2022), joten olisi tärkeää antaa ihmisille oikeus vaikuttaa omaan tulevaisuuteensa.

Tässä opinnäytetyössä tutkimusta tehdään tapaustutkimuksena, eli työssä tuloksia haetaan tarkastelemalla pientä joukkoa tapauksia, jotka liittyvät olennaisesti toisiinsa, tarkoittaen tämän työn kontekstissa kolmen Vantaan alueen lähikirjaston esteettömyyttä. Tutkimuksessa lähdetään selvittämään ensin tutkimalla teoreettisella tasolla niin julkisen liikenteen, kuin esteettömyyden ja ekologisuuden asemaa kirjastotoiminnassa. Työssä tutustutaan myös Vantaan kirjastotoimeen, sekä tarkastellaan havainnointiin valittuja kirjastoja. Havainnointiin valittujen kirjastojen valintaperiaatteet käydään tarkasti läpi työn teoriaosuudessa, mutta tiivistetysti tarkoituksena oli valita kolme mahdollisimman erilaista kirjastoa.

Opinnäytetyön tutkimus edustaa laadullista tutkimusmenetelmää ja menetelmänä tässä työssä käytetään havainnointia. Havainnointia suoritetaan tekemällä havainnointikierrokset Tikkurilan, Koivukylän ja Länsimäen kirjastojen lähiympäristöissä. Havainnoinnin tuloksia tulkitaan nostamalla esille havainnoinnissa esille tulleita seikkoja, jotka voisivat estää tai vaikeuttaa asiakkaiden kirjaston asiointimatkojen tekemisen julkisen liikenteen kulkuneuvoilla, etenkin mikäli heillä on erityistarpeita, jotka vaikuttavat liikkumiseen.

2 VANTAAN ALUEEN KIRJASTOTOIMI

Tässä luvussa käsitellään ensin Vantaata kaupunkina, ottaen huomioon etenkin sen kiinnostavia erityispiirteitä liikenneyhteyksien suhteen. Luvussa avataan myös tarkemmin Vantaan alueen kirjastotoimea, ja käydään läpi tietoa havainnointiin valituista lähikirjastoista.

2.1 Vantaa yleisesti

Vantaa on Uudellamaalla, aivan Helsingin rajalla sijaitseva pääkaupunkiseutuun kuuluva kaupunki. Vantaan alueella on pitkä asutushistoria, ensimmäiset todisteet alueen asutuksesta ulottuvat aina 7000 vuoden taakse, mutta kaupunkina Vantaa on suhteellisen uusi. Vantaa oli Helsingin pitäjä aina 1974 –vuoteen saakka, jonka jälkeen siitä tehtiin oma kaupunkinsa (Infonland, 2022).

Vantaa on väkiluvultaan Suomen neljänneksi suurin kaupunki noin 240 000 asukkaan väkiluvullaan (Vantaa, i.a.-e).. Vantaan väestö on jakautunut hyvin tasaisesti sukupuolten välillä, sillä väestöstä 50,1 % on naisia, ja 49,9 % on miehiä. Vantaan väestöstä 66,2 % sijoittuu 16–64 ikäluokkaan, ja vain 15,5 % asukkaista on 65-vuotiaita tai vanhempia. Lapsia on 0–6 ikäluokissa 7,8 % väestöstä, kun taas 7–15-vuotiaat muodostavat 10,5 % Vantaan asukkaista. Vantaan väestöstä 76,1 % puhuu äidinkielenään suomea, 2,4 % ruotsia ja 21,6 % kaupungin asukkaista ovat vieraskielisiä (Vantaa, i.a.-d). Vantaa on viime vuosina kokenut tasaista väestönkasvua, etenkin ulkomailta muuttavien henkilöiden ansiosta, ja ennusteet kertovat, että väestönkasvun uskotaan seuraavan 10 vuoden aikana jatkuvan tasaisena.

Vantaan kokonaispinta-ala on 240,35 km², tästä 238,37 km² on maa-aluetta ja vain 1,98 km² vesialueita (Vantaa, i.a.-d). Vantaan kaupungin alue on jakautunut 7 suuralueeseen. Jokainen suuralue muodostuu usean kaupunginosan muodostamasta kokonaisuudesta. Suuralueet ovat aakkosjärjestyksessä Aviapolis, Hakunila, Kivistö, Koivukylä, Korso, Myyrmäki ja Tikkurila (Vantaa, i.a.-a).

Vantaalla sijaitsee myös Helsinki-Vantaan lentoasema, joka on Suomen suurin ja eniten käytetty lentoasema. Helsinki-Vantaa tuo Vantaalle todella paljon läpikulkuliikennettä, ja on ymmärrettävästi tehnyt Vantaasta tärkeän kaupungin Suomen ulkomaanliikenteen kannalta. Vantaan läpi kulkee myös useita tärkeitä kulkuväyliä, kuten moottoriteitä ja rautateitä, joka onkin tehnyt Vantaasta myös Suomen sisäisesti tärkeän liikenteen keskuksen.

Liikenneyhteydet ovat luonnollisesti myös synnyttäneet Vantaalle runsaasti teollisuutta, sekä asuinalueita (Infonland, 2022).

Vantaa valittiin työn kohteeksi juuri sen keskeisen sijainnin ja hyvien liikenneyhteyksien vuoksi. Julkisen liikenteen yhteyksiin kaupungissa on panostettu, joten se antaa hyvän katsauksen suuren kaupungin julkisen liikenteen toimivuuteen.

2.2 Vantaan kirjastotoimi

Vantaan alueella toimii 11 kirjastoa ja 2 kirjastoautoa (Kirjastot.fi, i.a.). Kirjastoissa on 2020 tilaston mukaan yhteensä 111 kirjaston palkkaamaa työntekijää, ja 10 muuta kuin kirjaston palkkaamaa henkilöstön jäsentä.

Kirjastot.fi (i.a.) tilastoinnista pystyy Vantaan kirjastotoimea tarkastelemaan lukujen osalta tarkasti. Aineistoa Vantaan kaupungilla on kokoelmissa yhteensä 540 089 kappaletta, ja tämä pitää sisällään niin kirjallisuutta, kuin myös esimerkiksi erilaisia musiikkiaineistoja ja videomateriaalia eri formaateissa. Suurin osa aineistosta on kirjoja, 374 237 kappaletta, ja näistä kirjosta lähes 80% on suomenkielistä. Lasten kaunokirjoja on aikuisten kaunokirjoja enemmän, kun taas tietokirjoja on aikuisille suunnattuna suurempi määrä. Suurin kokoelma muussa aineistossa kuin kirjoissa on musiikkiäänitteet, joita kokoelmissa on 112 979.

Kirjastot.fi-tilastot kertovat myös tilastointia lainauksesta, tapahtumista ja käynneistä, joista on tarkasteltu tilastoinnissa 5 vuoden ajanjaksoa vuodesta 2016 vuoteen 2020, joiden tuloksista tässä työssä on laskettu keskiarvo lukujen tarkastelun helpottamiseksi. Tarkastelun perusteella lainauksia Vantaan kirjastoissa oli vuosina 2016–2020 keskimäärin 2 457 797, josta 1 899 546 oli kirjalainoja. Tarkastellessa kirjaston lainauksia viiden vuoden ajanjaksolta välillä 2016–2020 on havainnoitavissa, että vuoden 2020 lainausmäärät ovat selkeästi aikaisempia vuosia alhaisempia. On kuitenkin huomioitava, että 2020 vallinneen koronavirustilanteen vuoksi kirjastojen aukioloissa oli poikkeuksia, jotka vaikuttivat asiakkaiden kirjastoon pääsyyn. Eniten lainatut aineistot olivat 2016–2020 välillä lasten ja aikuisten kaunokirjallisuus, ja noin 70 % lainatusta aineistosta oli suomenkielistä. Kirjastoissa järjestettiin 2016–2020 vuosina keskimäärin 1361 tapahtumaa ja 949 käyttäjäkoulutusta. Lainaajia Vantaan alueen kirjastoissa oli vuosina 2016–2020 keskimäärin 62 940, ja fyysisiä käyntejä kirjastoissa samalla ajanjaksolla oli vuosittain keskimäärin 1 813 605. Lainaajien, ja etenkin fyysisten käyntien määrä on suuri. On vaikea arvioida sitä, kuinka suuri määrä

käyttäjistä saapuu vuosittain kirjastoon julkisilla kulkuvälineillä, mutta fyysisten käyntien määrän huomioon ottaen on selvää, että puhutaan erittäin suuresta määrästä ihmisiä, joiden matka kirjastoon kulkeutuu kokonaan tai osittain julkisten kulkuvälineiden avulla.

Vantaa kuuluu yhdessä Helsingin, Espoon ja Kauniaisten kanssa Helmet-kirjastoverkkoon ja Helmet-nimi syntyykin sanoista Helsinki Metropolitan Area Libraries. Kirjastoverkkoon kuuluu yhteensä 66 kirjastoa, joissa on henkilökuntaa yhteensä 780. Helmet-kirjastoissa on yhteinen lainausoikeus, eli Vantaan asukkaat voivat käyttää kaikkia Helmet alueen kirjastoja yhtäläisesti niin lainausten, kuin muidenkin palveluiden osalta. Kirjastokortti on kimpassa yhteinen, eli Vantaan asukkaat pystyvät käyttämään samaa kirjastokorttia myös asioidessaan kirjastoissa myös muualla pääkaupunkiseudulla. Helmet-kirjastot jakavat myös yhteisen kirjastojärjestelmän ja verkkokirjaston Sama lainausoikeus pätee myös muiden Helmet-kirjastoverkon kuntien asukkaille, eli Helsingin, Espoon, ja Kauniaisten asukkaat pystyvät käyttämään Vantaan kirjastojen palveluita Helmetin kirjastokortilla. Vantaan kirjastojen potentiaaliset asiakkaat kattavatkin siis Vantaan väestön lisäksi myös näiden kuntien asukkaat. Kaikki alueen kirjastonkäyttäjät voivat varata maksutta kaikista Helmet-alueen kirjastoista, ja varaukset kuljetetaan asiakkaan valitsemaan kirjaston toimipisteeseen. Yhteensä aineistoa kimpassa on jopa 3,2 miljoonaa teosta, ja Helmetin alueella onkin yli miljoona asukasta (Helmet, i.a.-d).

2.3 Tutkittavat lähikirjastot

Tässä osiossa nostetaan esille ne kolme kirjastoa, jotka valittiin tähän opinnäytetyöhön tarkastelun kohteiksi. Valinta aloitettiin tarkastelemalla kirjastoja Helmetin tarjoamien verkkosivujen, sekä verkossa olevien karttapalveluiden avulla. Tavoitteena oli valita kolme kirjastoa, jotka sijaitsisivat mahdollisimman erilaisissa ympäristöissä, ja mahdollisuuksien mukaan eri väestörakenteisissa kaupunginosissa. Julkisen liikenteen kulkureittejä ei tarkasteltu ennen kohteen valintaa, jotta se ei vaikuttanut siihen tuleeko kohde valituksi vai ei. Lisävalintakriteerinä käytettiin myös sitä, että kirjasto on sellainen, jossa tämän opinnäytetyön tekijä ei ole aikaisemmin käynyt. Tällä valintakriteerillä haluttiin taata se, että mahdolliset aikaisemmat kokemukset, niin negatiiviset kuin positiivisetkaan, eivät vaikuta tehtävään havainnointiin, vaan se pystytään tekemään mahdollisimman objektiivisesti. Näiden valintakriteerien perusteella havainnointiosuuteen valikoituivat Tikkurilan, Koivukylän ja Länsimäen kirjastot.

Seuraavissa alaluvuissa esitellään näiden kirjastojen lähiympäristöjä, valittujen kirjastojen perustietoja, sekä tämän työn näkökulmasta olennaisia tai mielenkiintoisia faktoja.

2.3.1 Tikkurilan kirjasto

Tikkurilan kirjasto sijaitsee Vantaan itäpuolella Tikkurilan kaupunginosassa. Tikkurila on Helsingin ja Vantaan raja-alueen kaupunginosa, ja se on merkittävä kulkuväylä niin pääkaupunkiseutua kuin koko maata ajatellen, sillä rautateiden päärata kulkee sen kautta. Tikkurilan asema onkin Suomen vilkkaimpia rautatieasemia. Tikkurilaa pidetään Vantaan hallinnollisena keskuksena, sillä kaupungin monet virastot ja tärkeät kaupungin päätöksenteon elimet kuten kaupungintalo sijaitsevat Tikkurilassa (Vantaa, i.a.-b, s. 138–139). Asukkaita Tikkurilassa on noin 6519 (Vantaa, 2019c, s. 3). Alueella huomattava osa asunnoista on kerrostaloasuntoja, joiden keskikoko on vain 59 neliometriä, ja muuhun Vantaaseen verrattuna alueella onkin enemmän yksin asuvia (Vantaa, i.a.-b, s. 139). Tikkurilan väestöstä 19,7 % on vieraskielistä, eli puhuu äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia. (Vantaa, 2019c, s. 7).

Tikkurilan kirjasto sijaitsee osoitteessa Lummetie 4, 01300 Vantaa (Helmet, i.a.-f). Sijainti on Tikkurilassa erittäin keskeinen, sillä kirjaston välittömässä läheisyydessä on esimerkiksi kaksi kauppakeskusta, Dixi ja Tikkuri, sekä Tikkurilan rautatieasema. Kirjastorakennus on palvellut nykyisellä paikallaan jo pitkään, sillä sen rakennustyö aloitettiin 1982, ja kirjasto otettiin käyttöön 1984 (Kirjastot.fi, 2014). Tikkurilan kirjasto on Vantaan pääkirjasto (Vantaa, i.a.-b), ja sillä on Vantaan alueen kirjastoista suurin vuosittainen kävijämäärä (Avoindata.fi, 2020). Kirjaston virallisten sivujen mukaan Helmet (i.a.-f) palvelussa kirjasto on auki maanantaista torstaihin välillä 8–20, perjantaisin 8-16, lauantaisin 9-16, ja sunnuntaisin se on suljettuna. Kirjastossa on aina aukioloaikoina henkilökuntaa paikalla. Verkkosivujen mukaan kirjastossa on runsaasti palveluita aina kahvilasta satutunteihin. Tikkurilan kirjastossa on myös erilaisia varattavia tiloja asiakkaille, kuten perinteinen lukusali ja hiljaisia työskentelyalueita, mutta myös erikoisempia vaihtoehtoja kuten karaoketila ja studio, josta löytyy tarvittava laitteisto äänen nauhoitukseen ja editointiin.

Koska Tikkurilan kirjasto on Vantaan kävijämääriltään suurin kirjasto, on sen tarkastelu tärkeää, sillä mikäli kirjastoon kulku on hankalaa julkisilla kulkuvälineillä tai sen saavuttaminen joukkoliikenteen pysähdyspaikoilta on vaikeutunut tai jopa kokonaan estynyt, vaikuttaa se monen henkilön kirjaston käytön kokemukseen. Kirjasto on oma rakennuksensa, ja sijaitsee paikalla, jossa kulkuyhteyksien pitäisi olla toimivia. Tikkurila on kaupunginosa

Vantaan tunnetuimpia alueita, ja sen palveluiden ja keskeisen sijainnin vuoksi se tarjoaa ainutlaatuisen katsauksen alueeseen, jossa on paljon läpikulkua, ja jossa asukkaat asuvat useissa tapauksessa yhden hengen talouksissa. Huomattava osa Tikkurilan kirjastossa asioivista henkilöistä on varmasti muita kuin alueen asukkaita, ja koska Tikkurila on tunnettu läpikulkupaikka, käyttäjiä tulee varmasti myös muista Helmet-kirjastoverkon kunnista.

2.3.2 Koivukylän kirjasto

Koivukylän kirjasto sijaitsee Vantaan itäpuolella Koivukylän kaupunginosassa. Alue on jakautunut omakotitaloalueeseen ja uudempaan kerrostaloalueeseen, mutta suuri alue kaupunginosasta on yhä asuttamatonta metsäaluetta. Alueella onkin asukkaille runsaasti erilaisia virkistytymismaastoja (Vantaa, i.a.-b, s. 178–179). Väkiluku Koivukylässä on 4836 asukasta, ja 17,6% asukkaista ovat vieraskielisiä. Lähes 60 % alueen asutokunnista koostuu kahdesta tai useammasta ihmisestä, ja näistä noin puolessa on lapsia (Vantaa, 2019b, s. 3, 7, 12-13). Koivukylä tarjoaa hyvän katsauksen asuinalueeseen, jossa on sekä runsaasti kerrostaloasumista ja omakotialuetta, antaen siten kattavan kuvan eri elämäntilanteissa olevien ihmisten asuinalueeseen.

Koivukylän kirjasto sijaitsee osoitteessa Ojalehdonkuja 1, 01400 Vantaa, ja se toimii kauppakeskus Koivukeskuksen tiloissa (Helmet, i.a.-a). Kirjasto aloitti toimintansa nykyisissä 441 m² kokoisissa tiloissaan 11.11.2019 ja Koivukylän kirjasto on Vantaan ensimmäinen ja tällä hetkellä ainoa kauppakeskuksen tiloissa toimiva kirjasto (Helmet, 2019). Kirjasto toimii osittain omatoimikirjastona. Helmetin (i.a.-a) mukaan kirjasto on auki niin, että henkilökuntaa on paikalla maanantaista torstaihin 9–20, perjantaisin ja lauantaisin 9-16, ja sunnuntaisin kirjasto on suljettuna. Kirjasto on arkisin aamulla 8–9 auki omatoimikirjastona, eli asiakkaat pääsevät kirjaston tiloihin kirjastokorttinsa ja tunnuksensa avulla ilman että henkilökunta on paikalla. (Helmet, i.a.-e). Kirjaston palvelut ovat pääasiassa lainaus- ja palautuspalveluita, sekä skannausta ja tulostusta. Kirjasto on pääasiassa yhtä avointa tilaa, mutta tämän lisäksi löytyy pieni äänieristetty hiljainen työskentelytila (Helmet, i.a.-b).

Koivukylän kirjasto on mielenkiintoinen tarkastelun kohde, koska kyseessä on Vantaalla poikkeuksellinen kirjasto. Kirjasto sijaitsee toisen rakennuksen sisätiloissa, mutta kuitenkin esimerkiksi juna-aseman lähetyvillä. Koivukylän kirjaston tarkastelun osalta mielenkiintoiseksi havainnoinnin kohteeksi nousee etenkin se, miten kirjasto näkyy

rakennuksen ulkopuolelle opasteiden ja kylttien kannalta. Koivukylä on alueena mielenkiintoinen väestörakenteensa vuoksi, sillä on oletettavissa, että alueella asuu esimerkiksi lapsiperheitä, joille kirjaston helppo saavutettavuus ja esteettömyys esimerkiksi rattaiden kanssa olisi tärkeää.

2.3.3 Länsimäen kirjasto

Länsimäen kirjasto sijaitsee Vantaan kaakkoisosassa Länsimäen kaupunginosassa, Hakunilan suuralueella. Länsimäki on jakautunut tiiviisti rakennettuun läntiseen alueeseen, ja itäiseen metsä- ja peltoalueeseen (Vantaa, i.a.-b, s. 248–249). Asukkaita Länsimäessä on 5613, ja kaupunginosa on kokenut viimevuosina poikkeuksellista muuttotappiota (Vantaa, 2019a, s.3–4). Alueella asuu poikkeuksellisen suuri määrä vieraskielisiä henkilöitä, sillä jopa 41,4 % alueen asukkaista puhuu äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia (Vantaa, 2019a, s.7). Länsimäen työttömyysaste on myös Vantaan suurimpia (Vantaa, i.a.-b, s. 249).

Länsimäen kirjasto sijaitsee osoitteessa Suunnistajankuja 2, 01280 Vantaa. Kirjaston toiminta nykyisissä tiloissaan alkoi jo vuonna 1978 ja kirjasto oli lähes alkuperäisessä mallissaan ennen 2017 aloitettua remonttia (Salonen, 2020). Uudistuksen myötä kirjasto toimii osittain omatoimikirjastona. Helmetin (i.a.-c) mukaan kirjasto on auki maanantaista keskiviikkoon niin että se toimii omatoimi -periaatteella 8–13 välillä, ja henkilökunta on paikalla 13–20. Torstaisin ja perjantaisin omatoimiaikaa ei ole, vaan henkilökunta on paikalla 8–16. Lauantaisin kirjasto on auki omatoimi-periaatteella 9–16 ja sunnuntaisin kirjasto on kokonaan suljettuna. Helmetin sivuilta käy myös ilmi, että peruskirjastotoiminnan lisäksi Länsimäen kirjastossa järjestetään paljon suomen kielen kursseja eri vaatavuustasoilla.

Länsimäen kirjasto sijaitsee syrjäisemmällä alueella kulkuyhteyksistä, joka tekee siitä työn kannalta hyvän tarkastelun kohteen, etenkin koska alueen suuri työttömyysmäärä todennäköisesti myös lisää alueella julkisten kulkuvälineiden käyttöä. Hyvät kulkuyhteydet kirjastoon on myös työelämän ulkopuolella oleville tärkeä asia, sillä se mahdollistaa heidän pääsynsä resursseihin, joihin heillä ei välttämättä ole muuten pääsyä, kuten koulutusmateriaaleihin ja nopeaan ja luotettavaan verkkoyhteyteen. Länsimäen väestön monipuolisuus oli myös suuressa osassa siinä, miksi se valittiin tarkastelun kohteeksi. Alue antaa erinomaisen näkökulman tutkittaessa saavutettavuutta etenkin opastuksen kannalta, sillä alueella asuu suuri määrä väestöä, joka ei puhu suomea äidinkielenään.

3 JULKINEN LIIKENNE

3.1 Julkinen liikenne yleisesti

Julkinen liikenne voidaan määrittää tarkoittamaan kaikille saatavissa olevia kuljetuspalveluita, joka toteutetaan pääasiassa kuljettamalla suuria määriä ihmisiä kerralla siihen erityisesti tarkoitettulla liikennevälineellä. EU:n palvelusopimusasetus myös määrittää, että kyseessä on henkilöliikennepalvelu, jota tarjotaan kaikille syrjimättä, ja yhtäjaksoisesti. Liikenneministeriön mukaan useimmiten julkinen liikenne on yksityisten palveluntuottajien toteuttamaa, mutta julkishallinnon hankkimaa (Liikennevirasto, 2018, s. 11–12). Julkisen liikenteen järjestämisestä vastaavat tahot alueittain ja nämä viranomaiset ovat vastuussa siitä, että heidän tulee arvioida oman alueensa joukkoliikenteen tarvittavat määrät, ja he päättävät ja varmistavat sen miten liikenne käytännössä toteutetaan (REGULATION (EC) No 1370/2007 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70 1370/2007). Julkiseen liikenteeseen viitataan usein myös joukkoliikenteenä, sillä julkinen liikenne on joukkoliikennettä. Joukkoliikenne julkisesta liikenteestä poiketen tarkoittaa kaikkea liikennettä, jossa suurempia ihmismääriä liikutetaan kerralla siihen tarkoitettulla liikennevälineellä (Liikennevirasto, 2018, s. 12), pitäen siis sisällään esimerkiksi lentoliikenteen tai tilauksesta toteutettavan liikenteen.

Liikenneviraston (2018, s.11–12) mukaan joukkoliikenne julkisen liikenteen osalta toteutetaan pääasiassa siihen nimenomaan rakennetulla välineistöllä, eli busseilla, junilla, metroilla ja raitiovaunuilla. Nämä kulkuvälineet tukevat aina joukkoliikenteen perusajatusta siitä, että tarkoitus on kuljettaa suuria ihmismääriä kerrallaan. Julkisessa joukkoliikenteessä kulkuvälineiden kulku on ajastettu aikatauluilla, ja niillä on ennestään ilmoitetut ja vakiintuneet reitit.

2020-luvulla on myös yleistynyt niin sanottu jaettu liikkuminen, joka toteutetaan esimerkiksi kaupunkipyörillä, sähköpotkulaudoilla tai muilla kulkuvälineiden vuokrauspalveluilla. Nämä palvelut eivät kuitenkaan ole normaalisti laskettavissa joukkoliikenteeksi, koska useimmiten ne kuljettavat vain yhtä tai korkeintaan muutamaa henkilöä kerrallaan (Liikennevirasto, 2018, s.11). Koska useimmiten jaetun liikkumisen välineistö vaatii käyttäjältään omaa fyysistä

panosta polkemisen tai esimerkiksi tasapainoilun kautta, niitä ei ole otettu myöhemmin huomioon tämän työn havainnointia tehdessä.

Joukkoliikenne on useimmissa tapauksissa yksityisautoilua ympäristöystävällisempää, edellyttäen luonnollisesti, että joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat riittävät. Joukkoliikenteen päästöjen määriin vaikuttavat monet seikat, esimerkiksi se, minkä ikäistä kalusto on, millä polttoaineella ne kulkevat ja miten niiden käyttämä sähkö on tuotettu. Yleisesti kuitenkin esimerkiksi joukkoliikennettä bussien osalta verrattaessa yksityisautoiluun, on sen tuottama kasvihuoneilmiötä kiihdyttävä vaikutus vain noin kolmanneksen, eli sen vaikutus on suuri (Ympäristöministeriö, 2003, s. 113).

3.2 Vantaan alueen julkinen liikenne

Helsingin Seudun Liikenne, joka tunnetaan yleisesti lyhenteellä HSL, on 2010 toimintansa aloittanut kuntayhtymä, joka vastaa Helsingin seudun joukkoliikenteestä (HSL, i.a.-i, s. 2). Vantaan kaupunki kuuluu tähän kuntayhtymään, joten HSL suunnittelee, järjestää ja hoitaa joukkoliikenteen kaupungille (Vantaa, i.a.-b). Muut kuntayhtymän jäsenkunnat ovat Helsinki, Espoo, Kauniainen, Kerava, Sipoo, Tuusula, Kirkkonummi ja Siuntio (HSL, i.a.-b).

Vaikka HSL järjestää ja suunnittelee liikenteen, ei se omista omaa kalustoa, vaan se tilaa liikenteen yhteistyökumppaneiltaan. Yhteistyökumppaneista suurimmat ovat Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, VR, Helsingin Bussiliikenne, Nobina Finland Oy ja Pohjolan Liikenne Ab (HSL, i.a.-b). Yhteistyökumppanit valitaan tarjouskilpailujen kautta, ja sopimusten kestot saattavat vaihdella linjastojen välillä (HSL, 2021).

HSL:n toimintaa rahoitetaan monipuolisesti. Rahoitusta saadaan esimerkiksi lipputuloista, valtion avustuksista (HSL, i.a.-k), sekä jäsenkuntien maksamista kuntaosuuksista. Kuntaosuudet kattavat kuluista ne osat, joita ei pystytä kattamaan muilla edellä mainituilla tuloilla (HSL, i.a.-i, s. 24–27). Vantaan maksama kuntaosuus vaihtelee vuosittain, mutta esimerkiksi 2021 Vantaan osuudeksi toimintakuluista tuli noin 63,4 miljoonaa euroa (Vantaan Sanomat, 2021).

Vaikka itse liikenne suunnitellaan ja toteutetaan HSL:n toimesta, niin pysäkkien rakentaminen ja huolto kuuluu Vantaan kaupungille. Vantaan kaupunki päättää itse mihin pysäkkejä sijoitetaan, ja esimerkiksi uusien valaistujen lasikatosten sijainnit päätetään sen mukaan,

mitkä pysäkit ovat eniten käytössä ja rakenteellisesti pysäkille sopivia (HSL, i.a.-h). Jokaiselle pysäkille annetaan nimi, ja jokaisen pysäkin nimi pyritään valitsemaan niin, että se kuvaa pysäkin lähialuetta mahdollisimman hyvin ja ajantasaisesti (HSL, 13.12.2021). Pysäkkien nimet ovat usein merkittäviä paikkoja, kuten pysäkin läheinen tunnettu rakennus tai tien yhteydessä olevan poikkikadun nimi (Packalén, 2021). Jokaisella pysäkillä on myös oma pysäkinumero, joka on aina merkitty pysäkin yhteydessä olevaan kilpeen. Numeron avulla pysäkit pystytään erottamaan toisistaan helposti, sillä usein samalla alueella sijaitsevat eri tulosuuntien pysäkeillä on sama nimi. Vantaalle jokaisen numerotunnuksen edessä on V-kirjain osoittamassa pysäkin sijaitsevan Vantaalla. Kyltteihin on aina myös merkitty millä vyöhykkeellä pysäkki sijaitsee (HSL, i.a.-g).

HSL:n toiminta-alue on jaettu neljään vyöhykkeeseen, aakkosissa A-D välille sijoittuen (Helsingin kaupunki, 29.4.2019). Vyöhykejakoä käytetään määrittämään se, mikä matkalippu henkilön tulee ostaa. Vantaa sijoittuu vyöhykkeille B ja C, joten matkoille, jotka tehdään vain Vantaan alueella, ostetaan BC-lippu.

BC-lipputyypit on jaettu niiden keston mukaan. Kertaliput ovat voimassa kerrallaan 80 minuuttia, ja niiden perushinta vuodelle 2022 on 2,80 euroa. Alle 7-vuotiaille lapsille liput ovat maksuttomia, kun taas 7–17-vuotiaat, Kelan maksamaa eläkettä saavat, sekä liikuntarajoitteiset henkilöt saavat lipusta 50 prosentin alennuksen. Tarjolla on myös vuorokausilippuja ja, näistä johdannaisena kausilippuja. Kausiliput ovat tietyille vuorokausimäärälle ostettava lipputyypit, jossa hinta määrittyy halutun kauden mukaan. Pisin tarjolla oleva kausilippu on 360 päivää, eli noin vuosi ja tämän lipun hinnaksi tulee 653,60 euroa. Kaikista kausilipuista tarjotaan 50 prosentin alennus samoille ihmisryhmille kuin kertalippujen kohdalla. Kausilipuissa annetaan myös 45 prosentin alennus opiskelijoille, sekä 70-vuotta täyttäneille henkilöille (HSL, i.a.-f). Maksuttomiin HSL-kortteihin, joita käytettäessä matkustus on aina maksutonta HSL:n alueella, ovat oikeutettuja tietyin ehdoin näkövammaiset ja sotaveteraanit (HSL, i.a.-e). Pyörätuolilla liikkuvat tai lastenvaunuilla, lastenrattailla tai pyörätuolilla 0–6 -vuotiasta lasta kuljettavat henkilöt voivat matkustaa ilman lippua (HSL, i.a.-c).

HSL:n liikenteen lippuja pystyy ostamaan monella tavalla. Lippuja pystyy ostamaan lippuautomaateista, HSL:n myynti- ja palvelupisteistä, arvoa tai kautta lataamalla HSL:n kortille, jonka pystyy hankkimaan HSL:n palvelupisteiltä, tai ostamalla lippuja HSL:n sovelluksen kautta. HSL:n sovelluksesta, sekä HSL:n verkkosivuilta löytyy reittiopas, joka

pystyy lähtöpaikan ja määränpään syöttämällä tarkistamaan kulkuvälineiden aikataulut ja tarjoamaan ehdotuksia parhaasta kultureitistä (HSL, i.a.-d).

HSL:n (i.a.-a) mukaan liikenteen kulkuvälineiden valinnassa on otettu huomioon esteettömyys ja käytön helpotus asiakkaille. Bussit ovat matalalattiaisia, eli ylimääräisiä askelmia bussiin astumisen lisäksi ei pääasiassa ole. Bussin keskellä olevat ovet avautuvat leveäksi oviaukoksi, ja saman oven yhteydessä on myös mahdollisuus rampin käyttöön bussin kuskin avustuksella. Lähibussilinjojen autot ovat pienempiä, joten keskiovea niissä ei ole. Pienemmät autot ovat kuitenkin myös matalalattiaisia. Lähijunaliikenteen vaunut ovat matalalattiaisia. Vaunujen sisällä askelmia saattaa olla mallista riippuen, mutta junien pyörätuolisymbolilla merkityt vaunut ovat tasalattiaisia. Kaikilla Vantaan asemilla junan ja asemalaiturin lattia ovat samalla tasolla. Sekä junissa, että busseissa pysäkit ilmoitetaan sekä näytöillä, että kuulutuksilla. Näytöissä käytetään useimmiten pysäkin suomenkielistä nimeä, ja kuulutuksissa asemat kuulutetaan suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.

4 YMPÄRISTÖ JA ESTEETTÖMYYS

Vaikka näennäisesti ympäristö ja esteettömyys ovatkin tosistaan eriäviä aiheita, on kuitenkin selkeää, että kumpikin aiheista ovat sellaisia, jotka ovat nousseet merkittäviksi puheenaiheiksi 2010-luvulla, ja niihin löytyy kuitenkin yllättäviä yhteyksiä.

Ympäristön merkitystä ihmisen elämässä ei voi liioitella. Ympäristö vaikuttaa jokaisen henkilön terveyteen ja hyvinvointiin, ja ilmastonmuutoksessa isossa osassa olevat ilmansaasteet vaikuttavat myös merkittävästi ihmisten terveyteen. On selvää, että jokainen ihminen tarvitsee elääkseen puhdasta ilmaa ja vettä, ja ilman ilmaston suojelemista nämä ovat uhattuna (Euroopan ympäristökeskus, 2022). Ekologisuus onkin tämän vuoksi asia, joka on puhuttanut paljon uusien tutkimusten ja raporttien näyttäessä tarpeen tarttua ilmastonmuutoksen entistä aktiivisemmin.

Esteettömyys ja saavutettavuus ovat nousseet esille tasa-arvoon liittyvien asioiden noustessa enemmän pinnalle, ja myös ympäristön suojeluun liittyvä olennaisesti kysymys tasa-arvosta. Euroopan ympäristökeskus (2022) kertoo, että ympäristöriskit vaikuttavat erityisen paljon niiden ihmisten elämään, jotka ovat ennaltaan haavoittuvassa asemassa, tai muuten yhteiskunnassa heikommassa asemassa.

Tässä luvussa avataan sekä ympäristön ekologisuuteen liittyviä asioita, etenkin keskittyen työlle olennaisesti vihreään kirjastoon, sekä saavutettavuutta ja esteettömyyttä, jotta pystytään tarkastelemaan niiden periaatteita ja myöhemmin tutkimaan niitä havainnoinnissa tarkemmin.

4.1 Ekologisuus ja vihreä kirjasto

Viimeisten vuosikymmenien aikana ekologisuus on asia, joka on noussut huomattavasti keskustelun aiheeksi. Useat tutkimukset ja raportit ovat viime vuosien aikana kiihtyvästi varoitelleet ilmastonmuutoksesta ja sen aiheuttamista vakavista seurauksista. Esimerkkinä voi nostaa paljon keskustelua aiheuttaneen Yhdistyneiden kansakuntien 2021 julkaiseman raportin, jonka mukaan maapallon lämpötila on seuraavan vuosikymmenen aikana nousemassa 2.7 °C, joka aiheuttaisi katastrofaalisia seurauksia maapallon ilmastolle (UN, 2021). Seurauksia voisi olla monenlaisia, aina äärimmäisten sääilmiöiden lisääntymisestä siihen, että ilmastonmuutosta aiheuttavat ilmastosaasteet voivat suoraan aiheuttaa myös

esimerkiksi erilaisiin sydän-, ja keuhkotauteihin. Ei ole siis yllättävää, että esimerkiksi Iltä-Sanomien Taloustutkimuksella (2020) teettämän kyselyn mukaan ilmastoon liittyvät asiat ovat suomalaisten suurin huolenaihe. Onkin siis erittäin luonnollista, että kirjastoissakin ekologisuus on noussut suureksi puheenaiheeksi.

Kirjastojen osalta käyttöön on noussut käsitys vihreästä kirjastosta, ja tämän termin alle lukeutuukin suuri osa kirjastojen ja ekologisen kestävyuden välistä suhdetta käsitteleviä asioita. Vihreälle kirjastolle ei ole vakiintunutta määritelmää, mutta voidaan ajatella, että vihreällä kirjastolla tarkoitetaan sitä, että kirjastojen ympäristövaikutusta on tutkittu, ja on tehty suunnitelmia siitä, miten kirjastojen ympäristövaikutukseen voidaan vaikuttaa. Näitä asioita tarkastellessa on löydetty mittareita, joita voidaan käyttää tutkittaessa kirjastojen ekologista kestävyyttä.

Hiilijalanjäljestä on vuosien saatossa tullut monille tuttu ja paljon käytetty termi. Hiilijalanjäljellä viitataan yksilön, yrityksen tai tuotteen ympäristövaikutukseen sen tuottamien kasvihuonepäästöjen perusteella. Hiilijalanjälki on helposti ymmärrettävissä ja tulkittavissa oleva numeraalinen mittari, mutta sillä ei kuitenkaan pystytä mittaamaan kaikkia ympäristövaikutuksia (Positive Impact Finland Oy, 2021, s. 5). Kaiken kokoisissa kirjastoissa suurin päästöjen aiheuttaja, ja siten merkittävä osa kirjastojen hiilijalanjälkeä, on kiinteistöön ja kirjastorakennukseen liittyvät päästöt. Etenkin lämmityksestä ja sähköstä aiheutuvat päästöt muodostavat huomattavan osan kirjastojen päästöistä. Pelkästään näiden kahden alueen päästöjen yhteismäärä aiheuttaa kaiken kokoisissa kirjastoissa yli 50 % päästöistä (Sahavirta & Sonkkonen, i.a., s. 28). Kirja- ja muut hankinnat sekä kirjastoautot ja kuljetukset, tulevat seuraavina päästöjen aiheuttajina perässä. On tärkeää huomioida se, että niin yleisesti yhdyskunnan, kuin kirjastonkin ekologinen kestävyys on kiinni siitä, kuinka paljon siinä käytetään uusiutumattomaa energiaa. Jotta pystytään varmistamaan uusiutumattomasta energiasta irtautuminen, on tärkeää pysyä selvillä hiilijalanjäljestään ja sen mittaamiseen liittyvistä muista seikoista (Ympäristöministeriö, 2003, s. 113). Kun hiilijalanjäljen aiheuttajia on saatu selville, pystytään hiilikädenjälkeä edistämään.

Hiilikädenjälki, joka koetaan positiivisemmaksi mittariksi, onkin vihreälle kirjastolle kenties jopa olennaisempi termi, sillä sitä käytetään mittaamaan sitä, kuinka paljon toimija on ratkaisuillaan pystynyt vähentämään negatiivisia ilmastovaikutuksia (Positive Impact Finland Oy, 2021, s. 12). Hiilikädenjäljellä pyritään kuvaamaan tarkoituksellista, subjektiivista ja sosiaalista vaikutusta, ja sen vuoksi se ei ole yhtä helposti ymmärrettävissä ja tulkittavissa

kuin hiilijalanjälki (Positive Impact Finland Oy, 2021, s. 31–32). Hiilikädenjälkeen pystytään vaikuttamaan monella tavalla, esimerkiksi kirjasto voi palveluitaan tarjoamalla vähentää asiakkaidensa hiilikädenjälkeä, sillä esimerkiksi lainatun kirjan hiilikädenjälki on pienempi kuin ostetun kirjan. Kirjasto voi vaikuttaa hiilijalanjälkeensä ja kädenjälkeensä myös luonnollisesti tekemälle ekologisilla hankintoja, parantamalla nykyisiä ratkaisujaan, ja ennen kaikkea tiedostamalla ja ryhtymällä ennakoiviin toimiin taatakseen oman hiilineutraaliutensa.

Asiointimatkat ovat kirjastojen hiilijalanjälkeä huomioitaessa erittäin suuri vaikuttaja, joka usein jätetään tutkimuksen ulkopuolelle kirjaston ympäristövaikutuksia tutkittaessa sen hankalan tarkasteltavuuden vuoksi. Joidenkin arvioiden mukaan asiointimatkat voisivat aiheuttaa jopa 30–60 % kaikista kirjastotoimintaan liittyvistä päästöistä (Positive Impact Finland Oy, 2021, s. 10). Asiointimatkojen suuri osuus ei yllätä, kun asiaa alkaa tarkastelemaan enemmän, sillä yhden kirjan lainaus saattaa vaatia asiakkaalta esimerkiksi neljä matkaa, matka edestakaisin lainattaessa ja palautettaessa aineisto, joten kulutavasta riippuen saattaa se aiheuttaa huomattavia päästöjä (Sahavirta & Sonkkanen, i.a., s. 34). Lainakohtaiset päästöt matkasta kirjastoon ja takaisin ovat tälle opinnäytetyölle olennaisella Vantaalla 0,27 kg CO₂e, joka on Helmet-alueen toiseksi suurin luku (Juntamaa & Lahtinen, i.a.). Näiden päästöjen määrään pystytään vaikuttamaan kirjaston kannalta rajallisesti, merkittävimmin suunnittelemalla kirjaston sijainnin ja kirjastoverkon kattavuuden niin, että matkat pystyy tekemään esimerkiksi kävellen tai pyörällä, sillä näiden matkantekokeinojen hiilijalanjälki on esimerkiksi yksityisautoilua huomattavasti pienempi.

Sahavirta ja Sonkkanen (i.a., s. 34) tuovat myös esille, että on hyötyä, mikäli kirjasto on sijoitettuna esimerkiksi kauppakeskuksen tai julkisten palveluiden yhteyteen, sillä se auttaa vähentämään tarvetta erilliselle matkalle kirjastoon, ja siten vähentää päästöjä. Olennaista on se, että mitä suurempi etäisyys käyttäjällä on kirjastoon, sitä todennäköisemmin he joutuvat käyttämään käynnillään autoa tai hyödyntämään julkista liikennettä. Julkisen liikenteen hiilidioksidipäästöt henkilökilometrillä ovat huomattavasti pienemmät kuin yksityisautoilun osalta, joten kirjastolle tehtävien matkojen mahdollistaminen julkisella liikenteellä edistää kirjaston hiilikädenjälkeä huomattavasti (Sahavirta & Sonkkanen, i.a., s. 35).

4.2 Saavutettavuus ja esteettömyys

Saavutettavuuden ja esteettömyyden ydinasia on yhdenvertaisuus, ja jo Suomen perustuslaissa määritetyt perusoikeudet määräävät, että ihmisiä ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan henkilöön liittyvän syyn, esimerkiksi vammaisuuden, perusteella (Suomen perustuslaki 731/1999). Yhdenvertaisuuslaki myös tarkentaa sitä, että syrjinnäksi lasketaan välittömän ja välillisen syrjinnän lisäksi myös kohtuullisten mukautusten epääminen, joka on olennainen asia, kun tarkastellaan esteettömyyttä (Yhdenvertaisuuslaki 1325/2014). Kuntaliiton (2017) julkaisema Yleisten kirjastojen saavutettavuussuositus painottaa, että kirjastossa kaikkia asiakkaita tulee kohdella samanarvoisesti niin aineiston, palveluiden, tapahtumien tai muun kirjaston toiminnan kannalta.

Saavutettavuus ja esteettömyys ovat nykyään laajasti käytettyjä termejä, joille löytää runsaasti erilaisia määritelmiä. Määritelmien laaja-alaisuuden lisäksi saavutettavuutta ja esteettömyyttä käytetään usein myös toistensa synonyymeinä, vaikka kuitenkin useimmiten ne pystytään erittelemään toisistaan (Celia, i.a.). Saavutettavuutta käytetään terminä enemmän, kun puhutaan esimerkiksi tiedon, verkkosivujen ja palveluiden tasa-arvoisesta käytettävyydestä (Invalidiliitto, i.a.-d).

Esteettömyyden mielletään liittyvän enemmän fyysiseen esteettömyyteen, joka on tälle opinnäytetyölle olennaisempi käsite. Invalidiliitto määrittää esteettömyyden niin, että siinä on kyse ihmisten moninaisuuden huomioon ottamisesta fyysisessä ympäristössä (Invalidiliitto, i.a.-a). Tämä tarkoittaa heidän mukaansa esimerkiksi sitä, että ympäristö on tehty sellaiseksi, että liikuntarajoitteinen henkilö pystyy käyttämään sitä yhdenvertaisesti verrattuna muuhun väestöön. Myös esimerkiksi Celia (i.a.) määrittää esteettömyyden tarkoittamaan enemmän fyysistä ympäristöä.

Liikkumisesteetön ympäristö on fyysisen esteettömyyden osa-alueista tunnetuin sen helpon ymmärrettävyyden ja havainnoitavuuden ansiosta (Kilpelä, 2013, s. 64–65). Kilpelän mukaan liikkumisesteetön ympäristö tarkoittaa esteettä kulkureittejä ja tiloja, joissa ei ole esimerkiksi korkeita tasoeroja, kuten portaita ja korkeita kynnyksiä, tai ahtaita käytäviä, jotka voisivat estää apuvälineiden käytön. Yleisten kirjastojen saavutettavuussuositus suosittelee, että kulkuväylän leveys on vähintään 1,5 metriä, ja että se on selkeästi rajattu (Kuntaliitto, 2017, s. 29). Mikäli esimerkiksi tasoeroja ei ole pystytty täysin eliminoimaan, niiden aiheuttama haitta on pystytty ratkaisemaan tavalla, joka mahdollistaa myös apuvälineitä

käyttävien henkilöiden yhdenvertaisen kohtelun, esimerkiksi lisäämällä tasoeron yhteyteen selkeästi hahmotettavissa olevan liuskan (Ympäristöministeriö, 2019, s. 8, s. 53). Myös materiaaliratkaisut ovat tärkeitä, sillä apuvälineiden kanssa liikkuville henkilöille pinta, joka on märkänä liukas voi aiheuttaa huomattavaa hankaluutta (Invalidiliitto, i.a.-c). Kuntaliiton (2017, s. 29) Yleisten kirjastojen saavutettavuussuositus myös tuo esille, että kulkuväylän tulisi olla kova ja tasainen, sen lisäksi että sen tulisi olla myös märkänä luistamaton (Kuntaliitto, 2017, s. 29). Kuntaliitto (2017, s. 30) myös tuo esille, että ovien tulisi sisäänkäynneillä olla hahmotettavissa selkeästi esimerkiksi värikontrastien avulla, ja että oven kahva tai painike erottuu ovesta selkeästi. Oven tulisi olla tarpeeksi kevyt, jotta se olisi avattavissa yhdellä kädellä, tai että ovissa olisi sähköinen avausjärjestelmä, joka on suunniteltu ottamaan kaiken kokoiset henkilöt huomioon.

Fyysisesti esteetön ympäristö tarjoaa liikkumisympäristön esteettömyyden lisäksi myös hyvät olosuhteet näkemiselle ja kuuntelemiselle. Näkövammaisten keskusliiton mukaan (2022) heikkonäköiset henkilöt saattavat pystyä navigoimaan ympäristössä itsenäisesti, mikäli esimerkiksi oikeanlainen, eli riittävä ja häikäisemätön, valaistus on käytössä.

Näkövammaisten havainnointia pystytään helpottamaan myös esimerkiksi käyttämällä värikontrasteja suunnittelussa, sekä kylteissä. Kylteissä huomioidaan myös niiden sijoittelun selkeys. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (i.a.) mukaan kirjastoille suositeltava kyltti on F16 osoitekyltti, joka on pohjaltaan musta, ja jossa teksti, tunnus ja reunanauha ovat valkoiset ja heijastavat.

Näkövammaisten keskusliitto ry (2022) myös kannustaa siihen, että normaalisti visuaalisesti saatava informaatio kompensoidaan moniaistisilla ratkaisuilla, kuten lisäämällä tekstin lisäksi koho-opasteita ja pistekirjoitusta, tai ääniopasteita. Näkövammaiselle esteetön ympäristö on luonnollisesti myös sidoksissa liikkumiseesteettömään ympäristöön, sillä näkövammaisen on usein vaikeampi hahmottaa ympäristön fyysisiä esteitä. Itsenäisen liikkumisen osana näkövammaiset käyttävät usein apuvälineitä kuten valkoista keppiä tai opaskoiraa, jotka myös vaikuttavat liikkumisympäristössä kulkemiseen. Kuunteluympäristön tärkeyttä ei usein ymmärretä osana fyysisen ympäristön esteettömyyttä, mutta se on kuitenkin elintärkeä osa toimivaa kommunikaatiota (Kuuloliitto, i.a.). Jokitulpon (2018) mukaan hyvä puheakustinen kuunteluympäristö on sellainen, jossa hyvällä suunnittelulla on pystytty luomaan ympäristö, jossa on huomioitu kuulemiseen liittyvät asiat, kuten materiaalit ja kaikujen ennaltaehkäisy, mahdollistaen sen, että puhe ei vaikeudu ja sen erottuvuus on hyvä.

Myös tälle työlle olennaisesti esteettömyys julkisessa liikenteessä on tärkeää. Julkisen liikenteen osalta esteettömyys tarkoittaa sitä, että niin liikennevälineet, kuin esimerkiksi laituritkin ovat kaikkien käytettävissä (Invalidiliitto, i.a.-b). Yksinkertaisimmillaan tämä tarkoittaa sitä, että liikenteen käyttämä kalusto on suunniteltu, tai sitä on pystytty soveltamaan niin, että kaikki pystyvät käyttämään sitä siitä huolimatta käyttävätkö he kulkiessaan apuvälineistöä. Julkisessa liikenteessä on kuitenkin otettava huomioon myös muut esteettömyyteen liittyvät seikat, kuten se, että pysäkkien tietojen tulee olla kaikille selkeällä tavalla, siitä huolimatta onko heillä esimerkiksi näkö- tai kuulovamma (HSL, i.a.-a).

Esteettömyyttä ajatellessa on tärkeää aina huomioida se, että esteetön ympäristö on kaikille hyödyllinen asia. Vaikka henkilö ei kulkisikaan pyörätuolilla tai muita apuvälineitä käyttäen, on ympäristö, jossa on varmistettu, että kulku on helppoa ja havainnointi selkeää kaikille yhteiskunnan jäsenille hyvä asia. Esimerkiksi lastenrattaiden kanssa kulkevat henkilöt usein vaativat kulun varmistamiseksi samoja apukeinoja kuin pyörätuolilla kulkevat henkilöt. Lapsen kanssa kulkeva henkilö hyötyy käytävän tai kulkuväylän leveydestä siinä missä henkilö, joka kulkee opaskoiran kanssa, hyötyisi siitä. Siinä missä näkövammaisen hyötyy selkeistä ja isoista kylteistä ja julkisessa liikenteessä pysäkkien ilmoituksesta kuulutuksilla, saattaa myös henkilö, joka ei puhu suomea sujuvasti tai ollenkaan pystyä navigoimaan niiden perusteella helpommin.

Vaikka esteettömyys onkin asia joka hyödyttää meitä kaikkia, on myös tärkeää tiedostaa se, että siinä missä toisille esteettömyys on mukava lisä, joillekin ihmisille se on elinehto (Laitinen, Nurmi, 2013, 25). Ympäristön esteellisyys saattaa pahimmassa tapauksessa estää henkilön osallistumisen normaaliin arkeen, ja esimerkiksi jo pelkkä kynnyksellä voi olla täysi este sille, että henkilö pystyy hyödyntämään paikallisen kirjastonsa palveluita.

5 TUTKIMUKSEN TAVOITTEET JA TOTEUTUS

Opinnäytetyössä olennainen osuus on aina tutkimusongelman muodostaminen ja tutkimuskysymysten luominen tämän ongelman pohjalta. Tähän ongelmaan etsitään vastausta tutkimusmenetelmän avulla, useimmiten lähtien liikkeelle siitä, sopiiko työn luonteeseen paremmin kvalitatiivinen vai kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä.

Tutkimusmenetelmä toteutetaan käytännössä aina työlle parhaiten sopivan tutkimusmetodin avulla, ja tämän avulla saadaan tulokset, joiden tulisi vastata tutkimusongelmaan.

5.1 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset

Tämä opinnäytetyön tutkimusongelma on tutkia, toteutuuko fyysinen esteettömyys kolmen Vantaan kirjaston ympäristössä niin, että myös ne kirjaston käyttäjät, joilla on erityistarpeita pystyvät hyödyntämään julkista liikennettä tasa-arvoisesti asiointimatkoillaan verrattuna muuhun väestöön. Näkökulmana onkin se, että julkisen liikenteen käyttö on ympäristöystävällisempää kuin yksityisautoilu, ja haluttiin varmistaa, että kaikille kirjaston käyttäjille on annettu yhtäläinen mahdollisuus käyttää julkista liikennettä asiointimatkoihinsa.

Tutkimusongelmaa on lähdetty selvittämään tutkimuskysymysten avulla. Tutkimusongelma pitää sisällään sekä ekologisuuteen että esteettömyyteen ja saavutettavuuteen liittyviä kysymyksiä, mutta nämä yhteen sitovana ja tärkeimpänä elementtinä on julkinen liikenne. Tutkimuskysymykset valittiin tavalla, joka tukisi kaikkia näitä kolmea osa-aluetta.

Valitut tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

1. Onko reitti julkisen liikenteen pysäkiltä kirjastoon fyysisesti esteetön?
2. Onko kirjaston sisäänkäynnin lähiympäristö fyysisesti esteetön?
3. Onko asiointimatkan esteettömyydessä otettu huomioon muut kuin liikkumista vaikeuttavat erityistarpeet?

Kysymyksessä yksi tavoite on selkeä ja tutkittavissa havainnoinnilla. Selvittämällä sitä onko reitti esteetön, pystytään toteamaan pystyisikö henkilö, joka käyttää kulkemisessaan apuvälineitä, tai esimerkiksi kuljettaa mukanaan lastenvaunuja, kulkemaan reitin julkisen

liikenteen pysäkiltä kirjastoon. Mikäli todetaan että reittiä on vaikea tai mahdoton näillä erityisehdoilla, pystytään tutkimusongelmassa toteamaan se, että tasa-arvo ei toteudu.

Kysymyksessä kaksi tutkitaan samaa ongelmaa kuin kysymyksessä yksi, kuitenkin keskittyen kirjaston välittömään lähialueeseen. Tässä työssä selkeyden vuoksi täksi lähialueeksi on määritetty kirjaston piha-alue sisäänkäynnin yhteydessä, eli kiinteistön välitön ympäristö teiltä poistuttaessa.

Kysymyksessä kolme pyritään ottamana huomioon sekä matkalla että kirjaston lähiympäristössä olevat asiat, jotka saattaisivat aiheuttaa ongelmia esteettömyydessä henkilöille, joiden erityistarve ei ole rajattu liikkumiseen liittyviin asioihin. Tässä työssä on huomioitu tätä esimerkiksi kylttien selkeyden, mahdollisten ääniopasteiden ja käytettyjen kielien osalta.

5.2 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä

Tässä opinnäytetyössä käytetään kvalitatiivista tutkimusmenetelmää tutkimusongelman ja tutkimuskysymysten ratkaisua etsittäessä. Tutkimuksellisena lähestymistapana työssä on käytetty tapaustutkimusta, eli työssä tutkitaan pieneen joukkoon rajautuvia tapauksia. Työn tutkimusmenetelmänä käytettävällä kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä mitataan laatua, ja se onkin tärkeä, kun halutaan mitata asiaa, jolle ei voida antaa yksinkertaista määrällistä arvioita (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2009, s. 161). Tämän opinnäytetyön tavoitteena on luoda ymmärrystä julkisen liikenteen ja kirjastotoimen toimivuudesta keskenään, etenkin ottaen huomioon fyysisen esteettömyyden ja ekologisuuden, ja tätä aihetta on vaikea mitata numeraalisesti. Luonnollisesti työssä tehtävä havainnointi voitaisiin esittää numeraalisesti, mutta se yksin ei ole oikea keino tämän opinnäytetyön kannalta. Työn tulokset ovat helpommin tulkittavissa ja selitettävissä vapaamuotoisesti, sillä vaikka jokaisessa kohteessa havainnoidaan samoja asioita, poikkeavuuksia kohteesta toiseen tulee.

Kvalitatiivisen tutkimuksen etuna onkin se, että vaikka se ei usein olen niin tiukasti järjestelmällistä kuin muut tutkimustavat, antaa se enemmän vapauksia joustavuudellaan, ja tarjoaa siten tutkimuksen aikana enemmän polkuja ja mahdollisuuksia tarttua asioihin, joita ei kenties ennen työn aloitusta pystytty ennakoimaan (Kananen, 2015, s. 71). Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara (2009, s. 61) tuovat myös esille, että kvalitatiivisessa tutkimuksessa lähtökohtana on todellisen elämän kuvaaminen, ja tutkimuksessa pyritään tutkimaan

kohdetta mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. Kvalitatiivinen tutkimus myös auttaa ymmärtämään tutkimuskohdetta, ja siten selittämään sen käyttäytymistä ja päätöksentekoa ymmärrettävällä tavalla. Lisäksi kvalitatiivisessa tutkimuksessa usein tutkitaan harkinnanvaraisesti koottua näytettä, ja tulokset pyritään analysoimaan mahdollisimman tarkasti (Heikkilä, 2014, s. 15).

5.3 Tutkimuksen käytännön toteutus havainnoimalla

Tutkimuksen kohteeksi valittiin kolme mahdollisimman erilaista kirjastoa. Tarkoituksena oli luoda mahdollisimman laaja näkemys erilaisiin kirjastoratkaisuihin, niin kirjastojen sijoittelun, sijainnin kuin aukioloaikojen suhteen. Kriteereillä valittuja kirjastoja ja niiden lähialueiden julkisen liikenteen yhteyksien esteettömyyttä ja saavutettavuutta päätettiin arvioida jalkautumalla kirjastojen alueelle tekemään havainnointia.

Havainnoin perusajatuksena on se, että tutkimusta tekevä taho tarkastelee tutkittavaa asiaa itse, ei vain teoreettisesti, vaan käyttämällä omia aistejaan tehdäkseen havainnoiteja aiheesta. Se, mitä tämä käytännössä tarkoittaa, riippuu paljon siitä, millaista asiaa tutkitaan. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi jonkun henkilön, yhteisön, tai kuten tämän opinnäytetyön kontekstissa, ympäristön tarkkailua mahdollisimman neutraalisti. Havainnointi on tärkeää aloittaa tutustumalla ensin teoreettisesti siihen asiaan, josta havainnointia tehdään, sillä havainnointia on mahdotonta suorittaa ilman, että sen kohteesta on riittävä ymmärrystä (Kananen, 2017, s. 85), sillä on vaikeaa osata tarkastella havainnoinnin kohdetta riittävästi ja huomion oikein kohdentaen, mikäli sen perusajatus ei ole selvillä.

Havainnoin vahvuuksiin kuuluu myös se, että sen avulla pystytään keräämään tietoa monipuolisesti (Kananen, 2017, s. 83). Havainnointia käytettäessä saadaan välitöntä tietoa, ja sen erityispiirteenä on myös se, että sen voidaan kokea olevan enemmän todellista maailmaa kuvaavaa ja vähemmän kliinisen tuntuista kuin monet muut tutkimusmenetelmät (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2009, s. 213). Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara huomauttavat myös, että havainnointi sopii tutkimusmenetelmäksi hyvin silloin kun tutkittava asia on nopeasti muuttuva ja vaikeasti ennakoitava, kuten esimerkiksi tämän opinnäytetyön aihe on. Kananen (2017, s. 83) myös tuo esille, että koska havainnointi tapahtuu useimmiten aiheelle luonnollisessa ympäristössä, on sen toiminta usein autenttisempaa.

Havainnoinnin heikkouksiin toteutuksen metodina kuuluu etenkin se, että sitä on lähes mahdotonta irrottaa havainnointia tekevästä henkilöstä. Havainnoitsija tulkitsee havaintonsa aina oman maailmansa, näkemyksiensä ja kokemuksiensa mukaan (Kananen, 2017, s. 94),

ja siksi on vaarana, että havainnoinnin tuloksien tulkinta ja esittely vääristyy. Havainnoinnissa luonnollisesti on tarkoituksena pysyä mahdollisimman objektiivisena, jotta havainnoijan toimet eivät vääristä tuloksia, mutta havainnoija usein kuitenkin saattaa tiedostamattaan olla puolueellinen tai muuten tarkoituksetta tuoda havainnointiin tai tuloksen tulkintaan omia mielipiteitään. Havainnoijan läsnäolo saattaa siis häiritä ja muuttaa tilannetta, jota havainnoidaan, tai ongelmaksi voi myös muodostua se, että havainnoija voi muodostaa siteitä havainnoinnin kohteisiin, jotka voivat haitata havainnoinnin objektiivisuutta (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2009, s. 213). Tässä opinnäytetyössä havainnoinnin objektiivisuutta on pyritty edistämään poistamalla mahdollisimman tarkasti tekijät, jotka voisivat vaikeuttaa neutraalina pysymistä. Havainnoitavaksi valittiin sellaiset kirjastot, joissa opinnäytetyön tekijä ei ole aikaisemmin käynyt, jotta aikaisemmat kokemukset, positiiviset tai negatiiviset, eivät vaikuta havainnointiin ja sen tuloksien tulkintaan. Koska havainnointi ei kohdistu ihmisiin tai yhteisöön, on epätodennäköistä, että havainnoinnin kohteeseen muodostettaisiin emotionaalisia siteitä.

Kananen (2017, s. 84–85) kertoo, että havainnointi voidaan jakaa neljään eri kategoriaan, joista kuitenkin kolme ensimmäistä ovat paremmin sovellettavissa havainnointiin, jossa tutkitaan henkilöitä tai yhteisöjä. Suorassa havainnoinnissa havainnoitava taho tiedostaa havainnoitsijan läsnäolon, joka voi vaikuttaa heidän käytökseensä, ja täten tuloksiin. Osallistuvassa havainnoinnissa havainnoitsija osallistuu aktiivisesti havainnoitavan tahon toimintaan, ja osallistavassa havainnoinnissa tavoitteena on luoda havainnoitavassa yhteisössä tai yksilössä aikaan muutosta. Piilohavainnoinnissa, jota tässäkin työssä käytetään, havainnoinnin kohde ei ole tietoinen siitä, että havainnointia tehdään. Piilohavainnoinnin etuna on se, että havainnoitava kohde ei muuta käytöstään, koska ovat tietoisia havainnoinnista ja siitä että heidän toimiaan tarkkaillaan. Piilohavainnointi on myös tämän työn kannalta oikea havainnointitapa, koska havainnoinnin kohteena eivät ole ihmiset, vaan ympäristö. Mikäli taho, joka on vastuussa havainnoitavasta ympäristöstä tämän työn osalta, olisi tietoinen, että havainnointia tehdään, saattaisi todellinen tilanne vääristyä, mikäli heidän toimestaan ryhdyttäisiin ennakoiviin toimiin etenkin esteettömyyden kannalta.

Edellä mainittujen seikkojen vuoksi havainnointi päätettiin tehdä piilohavainnointina, ilman että tarkkailun kohteeksi valittujen kirjastojen tietoon tuotiin etukäteen, että havainnointia tullaan alueelle tekemään, tai edes että heidät on valittu tarkastelun kohteeksi. Koska kirjastojen tietoon ei tuotu sitä, että havainnointia tehdään, pystyttiin varmistamaan, että tuloksiin ei yritetä kirjaston toimesta vaikuttaa.

Koska säätilaan liittyvät ongelmat ovat usein lyhytkestoisia, nopeita ja yllättäviä, tehtiin päätös, että niitä ei tässä opinnäytetyössä huomioida esteettömyyttä tarkastellessa. Tämä pitää sisällään esimerkiksi kuumuuden tai vesisateen, mutta etenkin talvikunnossapitoon liittyvät asiat. Päätöksen perusteluna on etenkin se, että usein sään aiheuttama haitta on usein lyhytkestoinen, joten työn tulos saattaisi vääristyä niin, että se ei kuvaa perustilannetta oikein. Työssä myös jokaisessa kohteessa tarkastellaan samoja asioita, mutta kuitenkin säätila on aina hieman erilainen. Säätilan huomioon ottaminen saattaisi aiheuttaa turhaa epätarkkuutta vertailuun.

Tehtiin päätös, että havainnoinnin tueksi luodaan ensin lista havainnoitavista asioista, ja näiden pohjalta luodaan kaavake, joka otetaan havainnoinnin tilanteeseen mukaan tulosten ylös kirjaamiseksi. Kun havainnoinnin kohteista on tarkka lista, pystytään varmistamaan, että olennaiset asiat on kirjattu ylös. Tämän voidaan kokea myös rajoittavan havainnointia, mikäli sen aikana tulee esiin asioita, joita ei olla osattu kaavakkeen luonnin yhteydessä ennustaa, mutta tätä pyritään välttämään luomalla kysymykset tarpeeksi yleisiksi, jotta yllätyksiä pystytään välttämään, kuitenkin niin, että sama rakenne pysyy havainnoinnissa kaikkien kohteiden osalta.

Havainnoinnin kaavakkeessa tarkasteltavat asiat on jaettu neljään kategoriaan. Ensimmäinen kategoria, nimeltään Julkinen liikenne, koostuu yhdestä kysymyksestä, joka on "Kuinka monta bussipysäkkiä tai juna-asemaa on 300 metrin säteellä kirjastosta?". Tällä kysymyksellä saadaan luonnollisesti selville sitä, kuinka kattavasti julkinen liikenne kulkee kirjaston lähetyvillä. Toinen kategoria, nimeltään Matka julkisen liikenteen pysäkiltä kirjastoon, sisältää fyysiseen esteettömyyteen liittyviä kysymyksiä. Tässä osiossa käydään läpi sitä, onko kulkureitti esteetön, onko siinä askelmia tai portaita, onko tien ylityksiä ja jos on, niin onko niissä suojateitä, onko reitti valaistu, ja löytyykö pysäkiltä jonkinlaista viitotusta kirjastoille, ja onko tämä viitoitus helposti havainnoitavissa, ymmärrettävissä ja monella kielellä. Tällä osuudella pyritään mahdollisimman selkeästi kattamaan etenkin fyysisen esteettömyyden tarkastelua laajasti, mutta kuitenkin niin, että sitä koskevat tärkeimmät asiat on nostettu esiin. Kolmas osuus koskee kirjaston sisäänkäyntiä. Tässä osuudessa tarkastellaan, onko pääovi merkitty selkeästi ja onko se helposti havaittavissa, avautuuko ovi itsekseen, onko kulku kadulta ovelle esteetöntä ja onko valaistus kirjaston edustalla sellainen, että se on normaaleissa olosuhteissa riittävä. Tämä osuus keskittyy myös olennaisesti fyysiseen esteettömyyteen. Viimeinen osio on tarkastella sitä, löytyy kirjaston sisätiloista ohjeistusta bussiaikatauluista tai lähimmän pysäkin sijainnista. Tällä kysymyksellä

pyritään varmistamaan se, onko kirjasto huomionnut julkisen liikenteen käyttäjiä omissa tiloissaan.

6 TUTKIMUSTULOKSET

Tutkimus toteutettiin jokaisessa kirjastossa yksitellen, joten tulokset esitellään tässä osiossa jokaisen kirjaston osalta erikseen, kuitenkin niin, että pohdinnassa saatetaan viitata muiden kirjastojen osuuksiin. Havainnoinnin tulokset esitellään osiossa 5.3 esitetyn havainnoinnin kohteiden listauksien mukaan, kuitenkin vapaamuotoisesti.

6.1 Tikkurilan kirjasto

Havainnointi Tikkurilan kirjaston osalta suoritettiin 6.4.2022 noin 15:50 – 17:00. Säätila oli poutainen, eikä havainnoinnin aikana ollut mitään ulkoisia elementtejä, kuten sumua, erityistä kylmyyttä tai tapahtumia alueella, jotka olisivat voineet aiheuttaa poikkeuksellisia olosuhteita havainnointiin. Ulkona oli myös valoisaa, joten havainnoinnin tekemisessä ei ollut olennaisia sitä haittaavia seikkoja. Havainnointia tehdessä ulkona oli huomattava määrä lunta, mutta tässä työssä sen aiheuttamat haitat on jätetty käsittelyn ulkopuolelle.

Heti havainnointia aloitettaessa oli selkeää, että Tikkurilan kirjaston lähialueella sijaitsee erittäin suuri määrä niin juna-aseman pysäkkejä kuin bussipysäkkejä. Tikkurilan juna-asemalta, joka on kirjastosta noin 300 metrin päässä, kulki havainnoinnin aikana käytännössä jatkuvasti junia. Havainnointia tehtiin asemalla noin 10 minuuttia, jonka aikana lähiliikenteen junia saapui ja lähti 6. Sama toteutui juna-aseman yhteydessä olevan bussiterminaalin yhteydessä, jossa laitureita oli 16. Bussipysäkkejä kirjaston lähiympäristössä havaittiin terminaalin pysäkkien lisäksi 6. On selkeää, että julkista liikennettä kulkee Tikkurilassa paljon, ja havainnoinnin aikana kiinnitettiin huomiota, että myös pysäkeillä oli suuria väkimääriä. Havainnoinnin ajankohta luonnollisesti osui työmatkaliikenteen aikoihin, mutta tämän voi kokea erittäin hyväksi ajankohdaksi, koska pystyttiin havainnoimaan matkustajamääriä ja kulkuneuvojen määriä niiden kiireisimpänä ajankohtana arkipäivänä.

Kulkureitit julkisen liikenteen pysäkeiltä olivat pääasiassa esteettömiä, tai sellaisia että niiden suunnittelussa esteellisiä kohtia oli pyritty kompensoimaan erilaisilla ratkaisuilla. Heti juna-asemalta poistuttaessa on poistuttava asematunneliin tai liukuportaisiin. Asemalla on hissejä, jotka on merkitty selkeästi, niin visuaalisesti kuin äänimerkein. Asematunnelista nousee suhteellisen jyrkkää ramppia katutasoon. Bussiterminaalilta poistuttaessa eteen tulee välittömästi portaita. Portaot ovat leveitä ja matalia, ja tämän lisäksi niiden sivuun on

rakennettu loiva, mutta kiemurteleva, ramppi. On selkeää, että terminaalin suunnitteluvaiheessa fyysinen esteettömyys on otettu huomioon, sillä terminaalissa on esimerkiksi korotetut laiturit, jotta bussiin nouseminen on helpompaa.



Kuva 1. Tikkurilan bussiterminaalin portaikko ja ramppi 6.4.2022

Kirjastoa lähestyttäessä muista kuin juna-aseman ja bussiterminaalien suunnasta pysäkit ovat normaaleja kadunvarressa olevia pysäkkejä. Pysäkit olivat Vantaan opistotalo, pysäkkikunnus v6115, Vantaan opistotalo V6127, Vantaan opistotalo V6128, Kaupungintalo V6113 ja Kaupungintalo V6114. Näiden yhteydessä ei havaittu myöskään erityisiä fyysisiä esteitä.

Kirjastoa lähestyttäessä eri ilmansuunnista, kaikki havaitut kulkureitit olivat valaistuja ja niiden tiepinnat olivat päällystettyjä. Kaikilla katuosuuksilla oli katuvalot, ja kirjaston edustalla oli tasaisin välein valopylväitä. Kulkusuunnasta riippuen kadun ylityksiä oli muutamia. Suurin osa ylityksistä tapahtui suojateilla, jossa ei ollut liikennevaloja, mutta kaikki ylitykset tapahtuivat muuten selkeästi valaistuilla tiealueilla.

Kadunylityksiä liikennevalollisissa kohdissa oli yhteensä 2, ja näissä luonnollisesti toteutuivat normaali valo- ja ääniohjaus. Ylityksissä kynnykset olivat pääasiassa matalia, huomattavana poikkeuksen kuitenkin ylitys, jota ei pystynyt välttämään kirjastoa lähestyttäessä lännestä. Kirjaston vieressä olevassa rakennuksessa suoritettiin jonkinlaista rakennustyötä, ja tämän vuoksi kyseisen rakennuksen edestä kulku oli osittain estetty. Rakennuksen edessä oli suojatie. Mikäli tämän suojatien ylitti, oli kirjaston puolella tietä käveltävä noin 5 metrin matka arviolta 30 cm levyistä kävelytien pätkää. Kävely oli erittäin haastavaa havainnoitsijalle, jolla ei ole mitään kävelyn liittyviä fyysisiä esteitä, joten on pääteltävissä, että tästä olisi käytännössä mahdotonta kulkea pyörätuolin tai esimerkiksi rattaiden kanssa. Tämä ongelma oli selkeästi myös huomattu, ja lyhyen matkan päähän oli tehty väliaikainen suojatie pystyttämällä kyltit eri kohtaan. Tälle suojatielle ei oltu tehty tiehen normaaleja maalauksia, ja kynnykset tieltä katutasolle olivat huomattavat. Voidaan siis todeta, että fyysinen esteettömyys ei toteutunut tällä kulkureitillä.



Kuva 2. Tien sivussa kulkeva ahdas kulkureitti 6.4.2022

Kirjastoon oli opasteita vaihtelevasti, ja niiden sijoittelun onnistuminen oli yhtä lailla epätasaista. Kun kirjastoa lähestyttiin bussiterminaalin suunnasta, joka on ilmansuunnista kirjastoon nähden idässä, kyltitys oli tasaista ja selkeää. Heti terminaalin alueelta poistuttaessa oli sininen kyltti, joka osoitti kirjaston suunnan ja matkan pituuden. Teksti kyltissä oli suomeksi ja ruotsiksi. Minkäänlaista ääni- tai kosketusohjeistusta ei havaittu. Seuraava kyltti oli tien ylityksen kohdalla, ja se jälleen osoitti matkan kirjastoon. Seuraavan kyltin sijoitus oli huono. Kun kirjastoa lähestyi, kyltti oli täysin kirjaston edustalla olevien puiden takana niin, että sitä ei havainnut ennen kuin kirjaston edustalle johtava kulkukäytävä oli jo ohitettu. Sijoittelu tälle kyltille oli selkeästi suunniteltu enemmän autolla kulkeville, sillä se oli välittömästi parkkialueen sisäänajon yhteydessä. Kyltti oli mustavalkoinen ja teksti siinä suomeksi ja ruotsiksi.



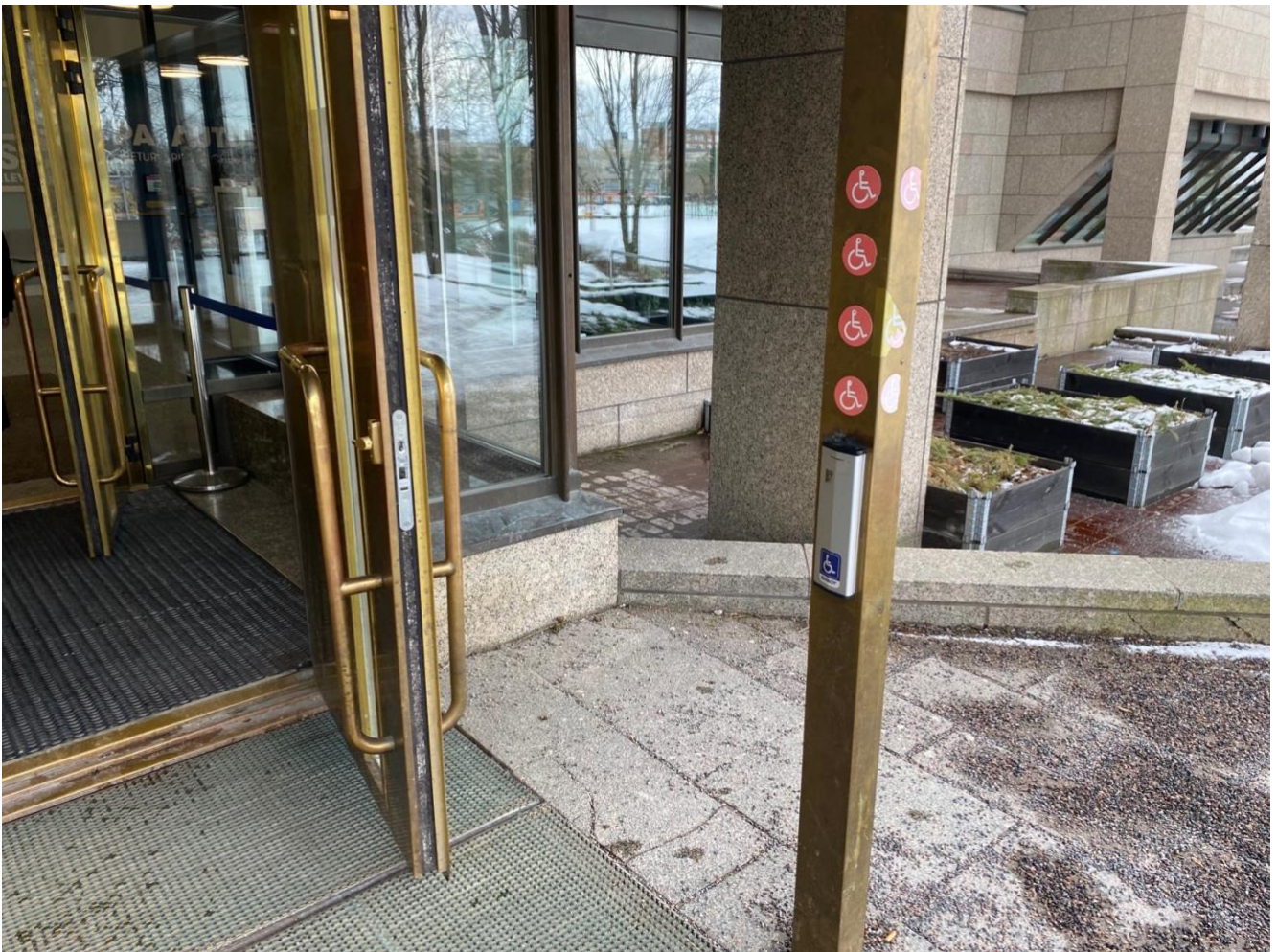
Kuva 3. Kirjaston kyltti, joka jää puiden taakse 6.4.2022

Musta kyltti löytyi myös, kun kirjastoa lähestyttiin etelästä. Kyltti oli asetettu selkeästi, ja se oli helposti havainnoitavissa jo pitkän matkan päästä. Muista suunnista lähestyttäessä kylttejä ei havaittu.

Kirjaston lähiympäristöä tutkittaessa nousi esille hyvin vastaavia ongelmia.

Kirjastorakennuksen etuosaan oli laitettu suuret kyltit joista toisessa lukee kirjasto ja toisessa bibliotek, mutta koostaan huolimatta näiden näkyvyys oli erittäin keho. Kaikista ilmansuunnista lähestyttäessä kyltit peittävät suurimmalta osalta matkaa joko lipputangot tai puut. Kyltit eivät erottuneet seinästä hyvin, sillä ne ovat väriltään vain hieman tummempia kuin kirjaston seinät.

Itse pääovet erottuvat kuitenkin hyvin, sillä ne olivat väriltään selkeästi erilaiset kuin kirjaston muu väri. Alue oli valaistu kirkkaasti. Ovet eivät avautuneet itsekseen, mutta ovien yhteyteen oli sijoitettu erittäin selkeästi tarroilla merkitty nappi, joka avaa ovet. Haittaa kuitenkin aiheuttaa se, että pääovet ovat katutasoa korkeammalla, ja maan tasalta ovia ei näe. Pääovien yhteydessä oli myös erillinen kyltti, jossa oli tietoa kirjaston aukioloajoista, ja tässä kyltissä oli mukana myös Helmetin logo.



Kuva 4. Kuva Tikkurilan kirjaston pääovien avauspainikkeesta 6.4.2022

Jotta kirjaston pääovien tasalle pääsee, oli noustava ylemmälle tasolle joko rappusten tai rampin kautta. Kaikki kirjaston edustan rappuset ovat matalia ja leveitä, kivistä rakennettuja rappusia, joissa on tukevat kaiteet. Ainoa ramppi, jonka avulla rappuset pystytään ohittamaan, havainnoitiin etelästä lähestyttäessä. Ramppi oli loiva, mutta erittäin kiemurteleva, ja saattaisi tämän vuoksi aiheuttaa hankaluutta esimerkiksi leveämpien rattaiden kanssa kuljettaessa. Muista suunnista lähestyttäessä ramppi ei ollut millään tavalla näkyvässä, tai siihen ei ollut mitään viitteitä. Ramppi oli erittäin hankala paikantaa, ja koska siinä ei oltu käytetty mitään erityisiä kontrasteja, saattaisi se olla vaikeasti havaittavissa henkilöille joilla on minkäänlaisia ongelmia näkemisen kanssa.



Kuva 5. Tikkurilan kirjaston etuovelle johtavan rampin alkupää 6.4.2022

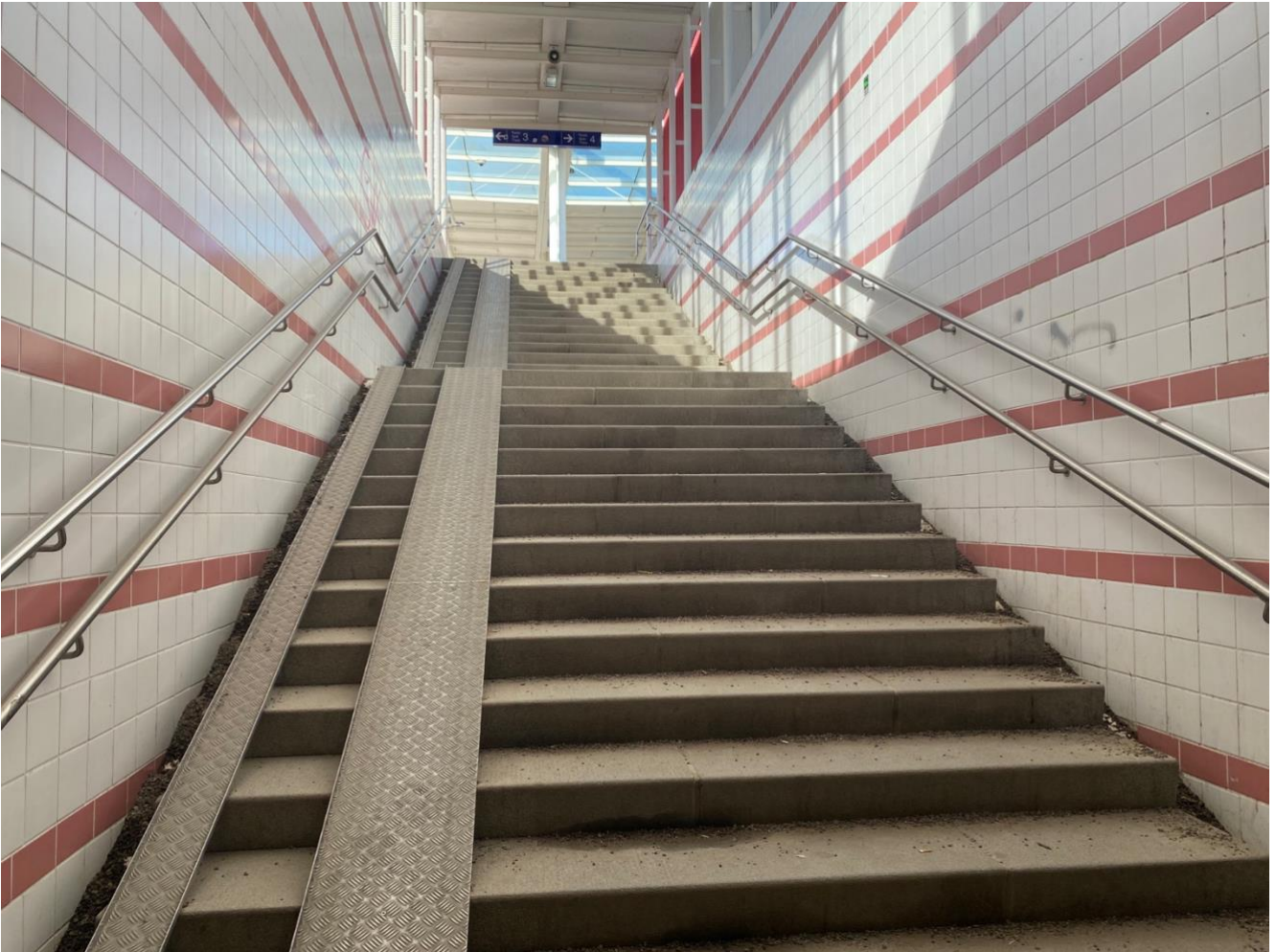
Kirjaston sisätiloissa ei havaittu mitään ohjeistusta julkisen liikenteen pysäkeille, ja esillä ei nähty mitään julkisen liikenteen aikatauluja.

6.2 Koivukylän kirjasto

Havainnointi Koivukylän kirjaston lähialueella suoritettiin 20.4. noin 16:37–17:20. Sää oli havainnointiin erinomainen, näkyvyys oli hyvä, ilma oli lämmin, eikä alueella ollut mitään havainnointiin negatiivisesti vaikuttavia ulkoisia tekijöitä.

Havainnointi aloitettiin Tikkurilan tapaan juna-asemalta. Koivukylän asema, joka sijaitsee noin 200 metrin päässä kirjastosta, oli selkeästi hiljainen asema. Ainoa asemalla pysähtyvä juna oli Helsingin ja Keravan välillä kulkeva lähijuna, joka tunnetaan K-junana. Juna kulki kummastakin suunnasta, eli Helsingistä Keravalle ja Keravalta Helsinkiin, aikataulun mukaan 10 minuutin välein.

Juna-asema oli katutaso yläpuolella, ja katutasolle päästäkseen oli käytettävä joko hissiä tai rappusia. Rappuset olivat suhteellisen matalat ja helppokulkuiset, mutta niiden yhteydessä oleva ramppi oli kulmaltaan niin jyrkässä kulmassa, että on epätodennäköistä, että pyörätuolilla kulkeva henkilö pystyisi sitä hyödyntämään millään tavalla. Myös esimerkiksi lastenrattaita ajatellen ramppi olisi erittäin vaikeasti hyödynnettävä. Katutasoon laskeuduttaessa saavutaan välittömästi jalkakäytävälle aseman alle. Jalkakäytävän alkamispaikka on hankalasti hahmotettavissa, ja sitä ei ole mitenkään selkeästi eroteltu aseman portaikon alatasolta.



Kuva 6. Koivukylän juna-aseman portaikko ja ramppi 20.4.2022

Kirjastosta noin 300 metrin säteellä sijaitsee 8 bussipysäkkiä. Pysäkit Koivukylän asema V7011, Koivukylän asema V7010 ja Koivukylän asema V7009 sijaitsivat kirjastosta nähden itä-kaakko välillä. Nämä pysäkit olivat myös juna-asemaa lähimmät pysäkit. Pysäkit Koivukylän puistotie V7021 ja Peijaksentie V7223 sijaitsivat kirjastosta katsoen luode-pohjoinen akselilla ja pysäkit Saarnitie V7007 ja Kuusitie V7227 sijaitsivat kirjastosta lännen ja luoteen suunnassa.

Kirjastoa lähestyttäessä kaikista ilmansuunnista teitä pitkin tiet olivat tasaisia, niiden varsilla oli katuvalot, ja eikä teissä ollut huomattavia vaurioita tai muita fyysisiä esteitä, jotka olisivat voineet vaikeuttaa kulkua. Kun kirjastoa lähestyttiin eri ilmansuunnista, missään suunnassa ei havaittu kirjaston suuntaan ohjaavia kylttejä.

Itä-kaakko-suunnasta lähestyttäessä ensimmäinen tien ylitys oli suojaatiellä, jossa ei ollut liikennevaloja tai muita ohjausta. Kirjaston suunnalta lähdettäessä, jotta pääsi pysäkille Koivukylän asema V7009, oli myös ylitettävä tie suojaatiellä, jossa ei ollut valoja tai ohjausta.

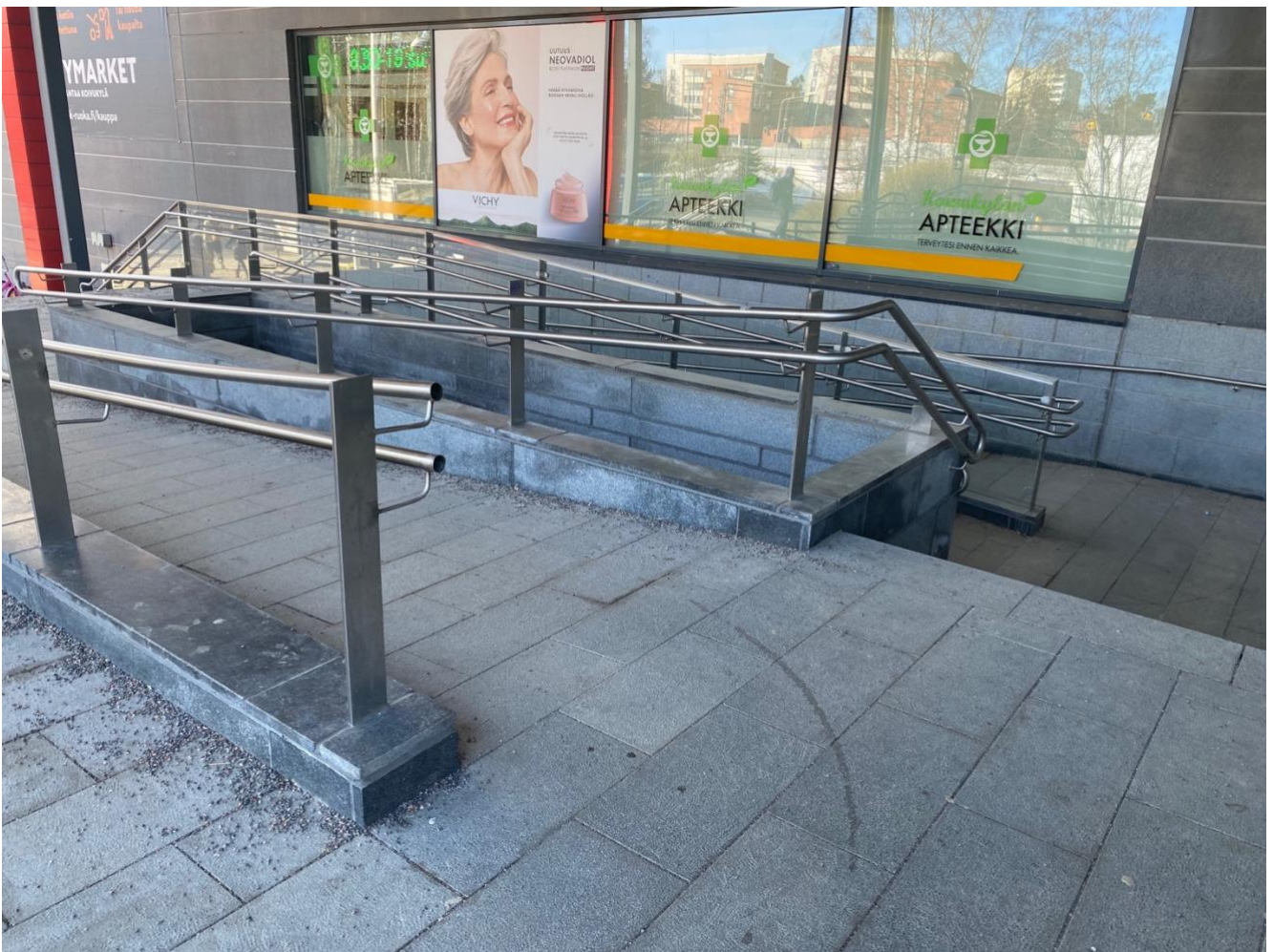
Jotta tien pystyi ylittämään tämän suojatien kautta, oli kierrettävä noin 200 metrin lenkki, jossa kirjaston puolella pysäkin ohi käveltiin, ylitettiin tie, ja käveltiin takaisin pysäkin kohdalle, kun pysäkki oli käytännössä kirjaston rakennusta vastapäätä. Tämä järjestely on ymmärrettävästi ihmisille turhauttava ja sinä noin 7 minuutin ajanjaksona, jonka aikana havainnointia näiden pysäkkien kohdalla tehtiin, nähtiin kun 3 ihmistä ylitti tien muualta kuin suojatien kohdalta. Kaikista muista suunnista lähestyttäessä ylitykset tapahtuivat suojateilla, joissa oli liikennevalot.

Kirjasto sijaitsi kauppakeskus Koivukeskuksen sisällä. Kauppakeskuksen ulkopuolella, sekä itäpuolen että länsipuolen sisäänkäyntien yhteydessä rakennuksen seinässä oli suuret valokyltit, jotka osoittivat kirjaston sijaitsevan rakennuksessa. Huomion arvoista on myös se, että osana kylttiä oli myös Helmet-kirjastojen logo. Kyltit olivat selkeästi aseteltuna, niiden edessä ei ollut mitään esteitä ja kyltit olivat suuren kokoiset.



Kuva 7. Koivukeskuksen läntisen sisäänkäynnin mainoskyltit 20.4.2022

Jalankulkijoille rakennukseen oli kaksi sisäänkäyntiä rakennuksen itä- ja länsipuolilla. Kummankin sisäänkäynnin alue oli selkeästi erotettavissa, sillä ne erottuivat kirkkaiden värien, sekä suurien ”Tervetuloa” -kylttien avulla. Jotta itse sisäänkäynnille pääsi katutasosta, oli kummallakin sisäänkäynnillä nouseva katutasosta ylöspäin. Kummallakin sisäänkäynnillä vaihtoehtoina nousuun olivat joko rappuset, tai ramppi. Länsipuolen sisäänkäynnillä sekä rappuset että ramppi olivat loivat ja helposti kuljettavissa. Itäpuolen rappuset olivat jyrkemmät, mutta kuitenkin helposti kuljettavissa. Itäpuolen ramppi oli vaikeasti havaittavissa, jopa niin paljon, että alkupäätä oli hankala löytää maan tasosta. Oletettavasti jotta rampista ei olisi tullut liian jyrkkää oli rampista pitänyt tehdä kiemurteleva, ja kiemurtelevuus taas on aiheuttanut sen, että ramppia on vaikea hahmottaa. Ohjaavien kylttien tai maalausten puute vaikeutti hahmottamista niin, että noin puolessavälissä ramppi näyttää jopa päättyvän portaisiin ennen kuin se kääntyykin oikealle.



Kuva 8. Koivukeskuksen itäpuolen sisäänkäynnin ramppi 20.4.2022

Kummallakin sisäänkäynnillä oli hyvin toisistaan poikkeavat ongelmat. Länsipuolella ovi oli selkeästi näkyvillä katutasosta, mutta ovi oli pyöröovi, joka kulki määrättyä tahtia. Mikäli

henkilö kulkisi ison pyörätuolin tai esimerkiksi lastenrattaiden kanssa, voisi pyöröoven tilaan mahtumisessa olla hankaluutta. Koska pyöröoven liikkumisen tahtiin ei voinut myöskään vaikuttaa, saattaisi olla, että henkilöt joille liikkuminen olisi hidastunutta kokea oven käytön todella hankalaksi koska he eivät välttämättä pystyisi liikkumaan tarpeeksi nopeasti ovesta. Itäisellä puolella ongelmana oli se, että ovi itsessään ei näy katutasosta. Kun rappuset tai rampin on noussut ylös, ovi ei ole heti edessä, vaan on käännyttävä nurkan taakse, jotta oven löytää. Koska ovi ei ollut muullakaan tavalla esimerkiksi värikontrastilla erottuva, voisi kuvitella että, henkilö, jolla on näkökyvyn kanssa ongelmia voisi kokea oven löytämisen hankalaksi. Tämä ovi kuitenkin aukesi automaattisesti ja oviaukko oli leveä ja helposti kuljettavissa.

Kumpikin sisäänkäynti johti kauppakeskuksen sisällä olevalle käytävälle. Kauppakeskus koostui isosta marketista, jonka kassojen edessä oli pitkä käytävä, jonka varrella oli erinäisiä liikkeitä ja palveluita. Länsipuolelta lähestyttäessä Helmetin oranssi logo oli helposti nähtävissä heti ulko-ovelta saakka, ja myös kirjaston logo tuli pian näkyviin. Länsipuolelta sisään tullessa sekä Helmetin että kirjaston kyltit jäivät muiden kauppakeskuksen liikkeiden kylttien taakse piiloon, ja ne eivät länsipuolelta lähestyttäessä tulleet näkyviin kuin vasta käytännössä kirjaston edessä.

Käytävä ulko-ovelta kirjastolle oli leveä, mutta siinä oli myös runsaasti esteitä. Käytävälle oli monen kaupan eteen asetettu siirrettäviä mainostelineitä, käytävän keskellä oli rivistö penkkejä, ja kaupan karrujen rivistö ulottui käytävälle saakka. Kaikki nämä asiat tekivät leveästä käytävästä ahtaan tuntuisen, etenkin ottaen huomioon sen, että ainakin havainnoinnin aikana käytävällä oli paljon kulkijoita. Myös käytännössä aivan kirjaston oven eteen oli laitettu mainosteline, joka tarpeettomasti teki kirjaston sisäänkäynnistä ahtaan.



Kuva 9. Koivukeskuksen sisäkäytävä läntisen sisäänkäynnin lähistöltä kuvattuna 20.4.2022

Kirjaston sisäänkäynti oli vaikeasti erotettavissa seinustasta, jolla se sijaitsi. Sekä seinä että kirjaston ovi, olivat lasiset. Kirjaston ovi oli automaattinen liukuovi, joka luonnollisesti teki sen käytöstä helppoa, mutta aiheutti myös osaltaan sen, että koska ovessa ei ollut esimerkiksi kahvoja, oli todella vaikea hahmottaa missä se sijaitsi. Oven karmit olivat myös täysin samaa väriä kuin lasien karmit, sulattaen ovet suureen lasiseiniään. Kirjaston ovien viereen oli laitettu kirjaston aukioloajat suomeksi.



Kuva 10. Koivukylän kirjaston sisäänkäynti 20.4.2022

Kirjaston sisällä ei nähty ohjeistuksia julkisen liikenteen pysäkeille, tai tietoa niiden aikatauluista.

6.3 Länsimäen kirjasto

Havainnointi Länsimäen kirjaston lähialueella suoritettiin 22.4.2022 noin kello 17:05–18:00. Sää havainnointiin oli hyvä, ulkona oli valoisaa, alueella oli rauhallista ja muita havainnointia haittaavia ulkoisia tekijöitä ei ollut.

Edellisistä havainnoinnin kohteista poiketen Länsimäen kirjaston lähetyvillä ei ollut juna-asemaa. Lähin julkisen liikenteen pysäkki, joka ei ollut bussipysäkki, oli Helsingin puolella sijaitseva Mellunmäen metroasema, josta kävelymatkaa kirjastolle tulisi yli kilometri. Tässä työssä havainnoinnissa etäsytenä on käytetty noin 300 metrin sädettä, mutta havainnointia tehdessä pystyttiin päättelemään että jalankulkuliikennettä kirjastoon metroaseman suunnalta odotetaan. Tehtiin päätös, että koska pysäkki on metroasema, ja se sijaitsee Helsingin, ei

Vantaan, puolella itse asemaa ei oteta havainnoinnissa huomioon, mutta matka pysäkin suunnalta niiltä osin, kun se sijoittuu Vantaan puolelle huomioidaan.

Kirjaston lähialueella bussipysäkkejä oli noin 300 metrin säteellä 2, hieman aluetta laajentamalla pysäkkejä oli 4. Kirjastoa lähimmät pysäkit olivat Pallastunturintie V9103 ja Pallastunturintie V9104, ja hieman kauempana olevat pysäkit olivat Kuulakuja V9115 ja Kuulakuja V9116.

Jo alueen nimestä, Länsimäki, voi päätellä, että alue on erittäin mäkiästä. Kirjasto lähestyttäessä käytännössä mistä tahansa suunnasta oli edessä joko ala- tai ylämäkiä. Kun kirjastoon käveltiin Pallastunturintietä lännestä, sekä jalankulkuun tarkoitettuja kävelyteitä etelän suunnasta, edessä oli loiva, mutta jatkuva ylämäki. Idästä lähestyttäessä oli loiva alamäki. Kaikista suunnista lähestyttäessä suojateilla ei ollut liikennevaloja tai muita ohjausta. Alueella oli normaali katuvalaistus käytössä, etelästä päin lähestyttäessä kävelyteitä ei oltu valaistu.

Kirjastoa lähestyttäessä lännestä, joka on selkeästi kirjaston suuntaan pääasiallinen kulkuväylä, tiellä oli käynnissä jonkalaisia tietöitä, jotka olivat selkeästi tehneet jalkakäytävistä ahtaammat, sillä tielle pystytetyt esteet menivät osittain sekä suojatien että jalkakäytävän päälle. Osittain jalkakäytävä oli niin ahdas esteiden vuoksi, että apuvälineiden kanssa kulkevien henkilöiden saattaisi olla hankala mahtua kulkemaan alueelta.



Kuva 11. Osittain tukittu jalkakäytävä Länsimäen kirjaston edustalla 22.4.2022

Kirjastoon ohjaavia kylttejä löydettiin kaksi. Ensimmäinen kyltti, joka oli kirjastoille suositeltu F16 osoitekyltti sijaitsi kävelytiellä, kun kirjastoa lähestyttiin etelästä, eli Mellunmäen metroaseman sunnalta. Kyltti oli sijoitettuna kävelytien reunaan, ja teksti siinä oli suomeksi ja ruotsiksi. Kyltti oli selkeästi aseteltuna kulkuväylän yhteyteen, ja sen edessä ei ollut esteitä, jotka olisivat vaikuttaneet havainnointiin. Toinen kyltti oli poikkeavampi, ja sijaitsi aivan kirjaston vieressä. Tässä kyltissä oli osoitettu sekä kirjaston että lähistöllä sijaitsevan päiväkodin ja muiden palveluiden suunta. Kyltti oli valitettavasti epäselvä monella tapaa. Teksti oli valkoista ja mustalla pohjalla, mutta eri kohteita ei oltu eritelty selkeästi, ja tekstin rivit sekoittuvat helposti toisiinsa. Kylttiä oli myös tuhrittu, ja se vaikeutti sen tarkastelua.



Kuva 12. Kyltti Länsimäen kirjaston suuntaan, kirjistorakennus heti vasemmalla 22.4.2022

Rakennuksen seinässä oli kahdella seinällä suuret kirjasto-kyltit. Kyltit olivat valkoiset valokyltit, jotka erottuivat selkeästi rakennuksen seinästä. Kyltti, joka osoitti itään oli täysin näköesteetön, mutta näkyi tielle huonosti rakennuksen kulman vuoksi. Länteen osoittava kyltti jäi jonkun verran rakennuksen edessä olevien kylttien taakse, mutta oli tästä huolimatta hyvin näkyvissä tielle.

Kirjaston rakennus sijaitsi mäessä, joten jotta kirjaston ovelle pääsi oli käytettävä joko rappusia tai ramppia. Länneä tullessa katutasolta kirjaston ovelle pääsi joko nousemalla muutaman rappusen, tai käyttämällä loivaa ramppia. Tämä sisäänkäynti oli suhteellisen selkeä ja helppo nähdä katutasosta. Etelästä lähestyessä kirjaston ovelle johtivat jyrkät portaat, joiden yhteydessä ei ollut ramppia tai hissiä. Portaat olivat kiviset ja tasaiset, mutta portaikkoon rakennetusta välitasosta huolimatta selkeän vaikeakulkuiset. Portaikon yhteydessä oleva kaide oli huomattavan paksu, ja leveydeltään sellainen, että siitä oli hankalaa saada kunnollista otetta. Koska ramppia ei etelän puolen portaikossa ollut, oli koko rakennus kierrettävä lännen puoleiselle sisäänkäynnille mikäli rampin käytölle oli tarvetta.



Kuva 13. Länsimäen kirjaston etuovelle johtava jyrkkä portaikko 22.4.2022

Kirjaston oven alue sijaitsi korotetulla alueella, katutasolta se oli piilossa. Korotetulla alueella ovi oli kuitenkin helppo erottaa seinustasta värinkontrastin avulla. Oveen oli myös tehty selkeät teippaukset siitä, että kyseessä oli kirjasto. Erityisesti huomion kiinnitti myös se, että oveen oli laitettu lappu, jossa asiakkaat toivotettiin tervetulleeksi kirjastoon 12 eri kielellä. Ovi ei ollut automaattisesti avautuva, ja oviaukko oli kapea.

Havainnoinnin yhteydessä kiinnitettiin myös huomiota siihen, että kirjasto sijaitsi samassa rakennuksessa ruokakaupan ja anniskeluravintolan kanssa, kuitenkin niin että kaikilla näillä oli oma sisäänkäyntinsä ja ne sijaitsivat selkeästi toisistaan irrallaan.



Kuva 14. Länsimäen kirjaston etuovi 22.4.2022

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTAA

Viimeisessä osiossa käydään läpi havainnoinnin tuloksia, ja analysoidaan esiin tulleita huomioin arvoisia asioita. Lopussa tuloksien pohjalta esitetään tutkimuskysymykseen vastausta, ja pohditaan työn tulosten soveltamista.

7.1 Johtopäätökset

Havainnoinnissa nousi esille runsas määrä huomioita ja puutteita, joita pystyttiin ennakoimaan, mutta myös yllättävä määrä asioita, joita ei oltu etukäteen ennustettu. Havainnoinnin prosessi oli tämän vuoksi osittain helppo, mutta ei kuitenkaan haasteeton.

Havainnointia on helppo lähteä purkamaan aloittamalla kirjastojen sijainneista. Tarkastelluista kirjastoista kaksi, Tikkurila ja Koivukylä, sijaittivat juna-asemien läheisyydessä. Vaikka Länsimäen kirjasto ei ollutkaan juna-aseman yhteydessä, oli sen sijainti muiden kaupunginosan palveluiden ääressä. On vaikea sanoa, onko kyse siitä, että palvelut ovat syntyneet asemien ja muiden palvelujen lähetyville, vai että asemat on rakennettu palvelujen yhteyteen. Koska kirjastot sijaittivat palvelukeskusten yhteydessä, olivat ne alueilla, joissa esimerkiksi katuvalaistukseen ja tiehuoltoon on panostettu, toisin kuin esimerkiksi syrjäisemmällä alueilla kenties pystyttäisiin tekemään. Tällaisille alueille on tarkasteltujen kirjastojen osalta selkeästi helppoa kulkea myös kävellen tai polkupyörällä samojen tekijöiden vuoksi. Kuitenkin on selvää, että kirjastojen sijoittelu on tältä osin onnistunut hyvin. Bussipysäkkien sijoittelussa kirjastojen läheisyyteen oli kuitenkin eroja. Ainoa kirjasto, jonka edessä tai muuten välittömässä läheisyydessä oli pysäkkejä, oli Koivukylä. Tikkurilassa ja Länsimäessä pysäkit olivat pienen kävelymatkan päässä, mutta kaikissa se oli alle tarkastellun 300 metrin rajan.

Kuten aiemmin mainittiin, kaikissa tarkastelluissa kirjastoissa niiden välittömässä läheisyydessä oli muita palveluita, ja kuten Sahavirta ja Sonkkanen (i.a. s.34) osoittavat, ihmiset käyttävät julkista liikennettä todennäköisemmin, mikäli kirjastossa käynti ei vaadi erillistä reissua, vaan sen voi suorittaa muiden asioiden yhteydessä. Täten voidaan kokea, että kirjaston sijoittuminen julkiseen liikenteeseen nähden tarkastelluissa kirjastoissa tukee ekologisempaa käytätapaa.

Oli selkeää, että sekä julkisen liikenteen pysäkeillä, kulkureiteillä että kirjaston lähialueilla oli kiinnitetty huomiota fyysiseen esteettömyyteen. Kaikkien havainnoinnissa tarkasteltujen juna- asemien yhteydessä oli portaita, mutta niiden yhteyteen oli aina rakennettu joko rampeja tai hissejä. Kulkuväylät olivat leveitä, jyrkkiä askelmia oli vähän ja tiet olivat hyväkuntoisia. Hyvä suunnittelu oli kuitenkin kaikkien kirjastojen kohdalla kärsinyt huolimattomuuden tai ajattelemattomuuden vuoksi.

Sekä Tikkurilassa että Länsimäellä välittömästi kirjaston läheisyydessä jalkakäytävät olivat osittain tukittuna tietöiden tai rakennustöiden vuoksi. On ymmärrettävää, että työt tulevat aiheuttamaan väliaikaista haittaa, mutta on myös huomioitava se, että vaikka työ olisi pakko suorittaa, olisi työn ajaksi pystyttävä tarjoamaan esteetön vaihtoehtoinen reitti jalankulkijoille. Tikkurilassa vaihtoehtoista reittiä oli yritetty toteuttaa, mutta se ei ollut esteetön korkeiden kynnyksien ja puutteellisen ohjeistuksen vuoksi. Länsimäessä vaihtoehtoista reittiä ei oltu edes pyritty toteuttamaan, tehden kulun kirjastolle lähimmältä bussipysäkiltä vaikeasti kuljettavan. Koivukylässä ongelmaksi nousi se, että käytävä, jonka varrella kirjasto sijaitsi Koivukeskuksen sisällä, oli monelta osin tukittuna. Käytävä oli suunniteltu ja rakennettu leveäksi ja helppokulkuiseksi, mutta sen varrella olevat kaupat olivat vieneet suuren osan käytävän leveydestä mainoskylteillä, kauppakärryillä ja muilla tavaroillaan. Vaikuttaisi siis siltä, että fyysisen esteettömyyden ongelmat johtuvat pääasiallisesti ihmisten huolimattomuudesta tai ajattelemattomuudesta. Vaikka alkuperäisessä suunnittelussa fyysinen esteettömyys on otettu huomioon, myöhemmin ilmentyneet tekijät ovat vaikuttaneet sen toimivuuteen.

Ihmisten huolimattomuus ja ajattelemattomuus on asia, joka nousi havainnoinnissa esille useaan otteeseen. Esimerkiksi Koivukeskuksen käytävän tukkimisen lisäksi huomiota kiinnitti etenkin Länsimäen kirjaston edustalla oleva kyltti, joka oli tuhrittu tahallisesti. Tuhrimisen tyyppinen vandalisointi on ongelma, jolle kirjastot eivät sinänsä voi mitään, mutta olisi myös mietittävä sitä, minkälainen vastuu kirjastoilla on varmistaa, että mikäli tahallista vahingontekoa tapahtuu, miten sen aiheuttamia haittoja pystyttäisiin minimoimaan asiakkaiden kannalta.

On ymmärrettävää, että kirjastojen henkilöresurssit ovat rajalliset, joten työntekijöiden irrottaminen ympäristön kiertämiseen voisi olla haasteellista, mutta lähiympäristön kiertäminen ei suuressakaan kirjastossa veisi montaa työtuntia. Tämän opinnäytetyön tekijällä meni jokaisen havainnoinnin suorittamiseen noin tunti, ja tällöin aikaa meni

esimerkiksi itse tarkastelun lisäksi kuvien ottamiseen, muistiinpanojen kirjoittamiseen ja navigointiin tuntemattomalla alueella. On siis oletettavaa, että kirjastojen henkilökunnalla aikaa tähän menisi huomattavasti vähemmän. Onkin pohdittava sitä, mihin kirjastojen vastuu loppuu asiakasmatkojen kannalta ja kuinka paljon kirjastojen henkilökunta on valmis ottamaan vastuulleen moisen työtehtävän. On luonnollisesti tiedostettava, että jokaisen asiakkaan matka kirjastolle on erilainen ja kaikkien matkojen tarkastelu olisi mahdotonta, mutta olisi tärkeää pohtia tulisiko kirjastojen henkilökunnan tarkastella säännöllisesti toteutuuko fyysinen esteettömyys kirjaston lähialueella.

Jokaisessa kirjastossa on omat haasteensa ja resurssinsa, jotka helpottavat ja hankaloittavat asioita, ja teema, joka nousi esille kirjastoja tarkastellessa, oli se, että vaikka kirjastot ovat saman kaupungin kirjastoja, jotka kuuluvat samaan kirjastokimppaan, poikkesivat ne monissa asioissa toisistaan. Huomiota herätti erityisesti se, että kirjastoihin ohjeistavat viitoitukset vaihtelivat alueittain suuresti. Käytetyt viitoituksen kyltit olivat pääasiassa suositeltuja F16 kylttejä (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, i.a.), mutta Länsimäen kirjaston yhteyteen oli myös laitettu kyltti, joka poikkesi suosituksesta. Kirjastojen seinissä olevat kyltit olivat jokaisessa tarkastellussa kirjastossa erilaiset. Tikkurilassa kyltti oli metallinen ja vaikeasti nähtävissä, Länsimäessä kyltti oli valokyltti, jossa luki vain kirjasto, ja Koivukylässä valokyltissä oli sanan kirjasto lisäksi myös Helmet -kirjastokimpan logo. Tikkurilassa Helmetin logo oli myös kirjaston pääoven vieressä, mutta Länsimäessä Helmetin logoa ei havaittu. Luonnollisesti rakennuksilla saattaa olla syitä, joiden vuoksi esimerkiksi valokylttejä siihen ei voida asentaa, mutta mikäli kyltitys olisi kaikissa samanlainen, saattaisi se helpottaa kylttien tunnistusta asiakkaille.

Havainnoinnissa mukana olleista kylteistä selkeimmäksi todettiin Koivukylän kyltti, jossa on mukana myös Helmetin logo. Helmetin logo kylteissä on selkeä, ja toimisi myös eräänlaisena monikielisenä työkaluna. Helmetin logo on painettu myös alueen kirjastokortteihin, joten vaikka henkilö ei ymmärtäisi suomea, pystyisi hän päättelemään logon perusteella, että rakennuksessa sijaitsee kirjasto. Helmetin logo saattaisi myös houkutella kirjastoon kävijöiksi myös muiden Helmet-alueen kaupunkien asukkaita, jotka eivät muuten välttämättä olisi tietoisia, että heillä on lainausoikeus myös Vantaan alueen kirjastoissa.

Siinä missä jokaisen kirjaston yhteydessä havaittiin viitoituksia ja kylttejä, huomioitiin se, että minkään kirjaston viitoituksissa ei oltu käytetty moniaistisia ohjeistustapoja. Minkään kirjaston ohjeviitoissa ei esimerkiksi havaittu pistekirjoitusta tai ääniohjausta. Viitoitukset olivat myös

pääasiassa joko ainoastaan suomeksi, tai vaihtoehtoisesti suomeksi ja ruotsiksi.

Länsimäessä, jossa väestöstä huomattava osa puhuu äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia, tämä oli huomioitu kirjoittamalla teksti ”Tervetuloa kirjastoon” 12 eri kielellä, mutta tämäkin kyltti oli vasta kirjaston ovelle, eikä siten varmasti helpottaisi kirjastoon navigointia.

Huomio, joka tehtiin jokaisesta tarkastelluista kirjastosta, oli se, että mitkään niistä eivät sijainneet katutasossa. Koska tarkasteltujen kirjastojen määrä oli niin pieni, on vaikea arvioida, oliko kyse sattumasta vai onko alueen kirjastoista poikkeuksellisen suuri määrä korotetulla tasolla. Tästäkin huolimatta on tärkeää huomioida se, että korotettu taso tarkoittaa aina nousuja, oli se sitten mäkiä, rappusia tai rampeja ja liuskoja. Vaikka nousujen yhteyteen olikin kaikkialla tehty vaihtoehtoinen kulkureitti ramppien avulla, olivat ne kaikissa tarkastelun kohteissa hankalasti hahmotettavissa, erittäin kiemuraisia tai vaikeasti tavoitettavia. Säästöjen mukaan liuskojen tulisi olla aina selkeästi hahmotettavissa ja tehty mahdollisimman helppokulkuisiksi (Ympäristöministeriö, 2019, s. 53), mutta on huomioitava se, että vaikka ramppi olisi rakennettu lain vaatimusten mukaan, ei se silti välttämättä palvele kaikkia riittävästi. On helppo kuvitella, että esimerkiksi fyysisesti heikossa kunnossa oleva henkilö voisi kokea rampin käytön liian raskaaksi, tai että henkilö, jolla on heikentynyt näkökyky ei pystyisi hahmottamaan ramppia riittävästi. Olisi täten luonnollisesti tärkeää, että asiakkailta olisi myös mahdollisuus käyttää kirjastoja, jotka sijaitsevat maan tasolla.

Harmittava, mutta ei yllättävä, huomio, joka tehtiin havainnoinnissa, oli se, että kirjastojen tiloissa tai niiden yhteydessä ei oltu huomioitu julkista liikennettä esimerkiksi aikatauluja esittelemällä. On ymmärrettävää, että aikataulujen esillä pitämistä ei pidetä olennaisena sillä aikatauluja pystyy hakemaan esimerkiksi HSL:n puhelinsovelluksen kautta, mutta tässä on myös omat saavutettavuuteen liittyvät seikkansa. On väärin olettaa, että kaikilla kirjaston asiakkailta on mahdollisuus käyttää älypuhelinia. Luonnollisesti asiat kuten heikentynyt näkökyky tai motorisiin kykyihin vaikuttavat ongelmat voivat tehdä puhelimen käytöstä haasteellista tai mahdotonta, mutta on myös muistettava, että erilaisissa taloudellisissa tilanteissa olevilla henkilöillä ei välttämättä ole varaa älypuhelimien hankintaan. Voidaan nostaa esille argumentti, että koska kirjastoissa on asiakkaille käytössä asiakaskoneita pystyvät he käyttämään HSL:n sivujen reittiopasta, tai lataamaan HSL:n kortille arvoa tai kautta ja täten kirjastojen ei tarvitsisi erikseen huomioida aikataulujen esille laittoa. Kirjastoilla ei varsinaisesti ole minkäänlaista velvoitetta laittaa aikatauluja esille, mutta sen tekeminen saattaisi tukea asiakkaita julkisen liikenteen käyttöön. Vaikka henkilö olisikin tullut kirjastoon

autolla, saattaisi hän motivoitua käyttämään julkista liikennettä seuraavalla asiointikerralla, mikäli hänelle kirjaston tiloissa tulisi ilmi, että kirjastoon olisi helppo saapua myös julkisen liikenteen kyydissä.

7.2 Pohdintaa

Tämän opinnäytetyön tutkimusongelma oli tutkia, toteutuuko fyysinen esteettömyys julkisen liikenteen osalta kolmen Vantaan kirjaston ympäristössä niin, että myös ne kirjaston käyttäjät, joilla on erityistarpeita pystyvät hyödyntämään sitä tasa-arvoisesti asiointimatkoilleen verrattuna muuhun väestöön. Olennaisena ajatuksena olikin se, että julkisen liikenteen käyttö on ympäristöystävällisempää kuin yksityisautoilu, ja haluttiin varmistaa, että kaikille kirjaston käyttäjille on annettu yhtäläinen mahdollisuus käyttää julkista liikennettä asiointimatkoihinsa.

Tutkimusongelmaan lähdettiin etsimään vastausta etenkin tukeutumalla havainnointiin, joka työn edetessä todettiin prosessiin oikeaksi tekniikaksi. Työn tulosten selvittämisen selkeästi ainoa varteenotettava tapa oli havainnointi ja sen suorittaminen työn tavoitteiden puitteissa onnistui hyvin. Ennen havainnointia kirjoitettu teoria helpotti havainnoinnin prosessia, sillä se oli antanut selkeät suuntaviivat siitä, mitä asioita tulee tarkkailla. Teorian pohjalta luotu havainnoinnin kaavake tuki itse prosessia hyvin. Havainnoinnin suorittaminen olikin fyysisen esteettömyyden osalta helposti suoritettavissa, ja tulosten ylös kirjaaminen oli vaivatonta. Tulokset olivat vaihtelevia, mutta pääasiallisesti kuitenkin helposti tulkittavissa.

Vaikka uutta tietoa aiheeseen liittyen syntyi, tässä opinnäytetyössä saatua tulosta ei voida tässä tapauksessa tiivistää yksinkertaiseen kyllä tai ei vastaukseen. Havainnoinnin tulosten avulla voidaan sanoa, että on selvää, että kirjastoissa on tehty paljon työtä fyysisen esteettömyyden osalta. Jokaiseen kirjastoon on rakennettu rampit ja kaiteet kulkemista varten, kahdessa ovet olivat automaattiset ja kaikissa kulkuväylät oli rakennettu selkeiksi.

On kuitenkin myös tuotava esille se, että missään kolmesta tarkastellusta kirjastosta fyysinen esteettömyys ei toteutunut täysin. Fyysisiä esteitä matkalla julkisen liikenteen pysäkiltä kirjaston ovelle oli jokaisessa tarkastelukohteessa. Jokainen kirjasto sijaitsi paikassa, joka vaati nousuja. Opasteet olivat rajallisia kaikissa tarkastelun kohteissa, sekä matkojen että kirjaston sisäänkäynnin välittömässä läheisyydessä.

Onkin siis todettava, että tällä hetkellä kaikilla kirjaston käyttäjillä ei ole tasa-arvoista mahdollisuutta edistää omaa, sekä kirjaston hiilikädenjälkeä käyttämällä asiointimatkoihin julkista liikennettä.

Tämä opinnäytetyö antaisi myös ideoita sille, että olisi kiintoisaa haastatella kirjaston asiakkaita, etenkin niitä, jotka käyttävät arjessaan apuvälineitä, ja saada heidän näkemystään siitä mitä toimia kirjastossa voitaisiin tehdä heidän asiointimatkojensa helpottamiseksi, etenkin kirjaston lähiympäristössä.

Myös jo tämän opinnäytetyön tutkimusten tulosten pohjalta pystyttäisiin antamaan muutama ehdotus siitä, miten tilannetta voisi parantaa. Ehdotuksina nousisi etenkin kaksi asiaa.

Ensimmäisenä suosituksena olisi se, että kirjastojen tulisi yhdenmukaistaa viitoitustaan, kirjaston kylttejä ja muita kirjastoille yhteisiä elementtejä. Tämä helpottaisi huomattavasti kaikkien asiakkaiden kirjaston tunnistamista katukuvasta, ja olisi ehdoton hyöty etenkin henkilöille, joilla on haasteita hahmottamisen kanssa. Kaikilla kirjastoilla oli hyviä ratkaisuja, jotka helpottivat asiakkaiden elämää, mutta samaa käyttäjän näkökulmasta hyvää ratkaisua ei oltu viety hyödynnettäväksi muihin kirjastoihin. Esimerkiksi Koivukylän Helmet-kyltti oli asiakkaan näkökulmasta hyvä ratkaisu, samoin Länsimäen kirjaston oven monikielinen tervehdys, mutta näistä kumpikin toteutui vain yhden kirjaston kohdalla.

Tärkeimpänä esiin haluttaisiin kuitenkin nostaa se, että ennen kaikkea kirjastoilta vaadittaisiin oman lähiympäristönsä tarkkailua ja epäkohtiin puuttumista. Olisi tärkeää myös, että kirjastot tarkkailisivat enemmän omaa ja lähiympäristönsä toimintaa varmistaakseen, että hyvää esteettömyyden suunnittelua ei pilata silkalla huolimattomuudella tai välinpitämättömyydellä vuosien saatossa. Tämä ympäristön tarkkailun kulttuuri olisi hyvä ulottaa myös kirjaston välittömästä läheisyydestä esimerkiksi alueella tapahtuviin tietoihin tai muihin muutoksiin, joiden voidaan selkeästi havaita haittaavan kirjaston käyttäjien asiointimatkoja. Jokaiseen kirjastoon olisi hyvä nimetä työryhmä tai henkilö, jonka työtehtäviin kuuluu tarkastelun tekeminen, täten voitaisiin varmistaa se, että työ ei unohdu.

Olisi mielekästä tehdä jatkotutkimusta esimerkiksi haastattelujen avulla kirjaston henkilökunnalta siitä, millaisia heidän asenteensa tällaisen työn tekemiseen olisi, ja lisäksi selvittää onko joissakin kirjastoissa valmiiksi jonkinlaisia sovittuja toimintatapoja, mikäli epäkohtia kirjaston läheisyydessä havaitaan.

Tämän työn tuloksia pystytään hyvin hyödyntämään kaupungeissa, joissa julkista liikennettä käytetään paljon, mutta myös yleisemmällä tasolla kirjastojen lähiympäristöjen tarkkailuun. Vaikka kaupungissa ei olisikaan julkista liikennettä, ei se tarkoita sitä, etteivätkö esteettömyyteen liittyvät ongelmat tulisi muilla tavoin asiakkaille näkyviin. Ympäristön aktiivinen tarkkailu ja epäkohtiin aktiivinen puuttuminen esteettömyyden osalta hyödyntää kaikkia kirjaston asiakkaita, ei vain liikuntarajoitteisia asiakkaita.

Loppusanoina todettakoon se, että esimerkiksi missä kirjaston työntekijällä saattaa mennä työpäivästä 5 minuuttia siihen, että hän ilmoittaa läheiselle työmaalle, että heidän tarvikkeensa tukkivat jalkakäytävän, saattaa se mahdollistaa kirjaston käytön monelle sellaiselle, jolle jalkakäytävän tuke voisi sen estää täysin. Pieni kynnys voi olla toiselle huomaamaton haitta ja toiselle ylitsepääsemätön este, ja niin hyvässä kuin pahassakin pienillä teoilla saadaan paljon aikaan.

LÄHTEET

- Avoindata.fi. (01.04.2020). *Vantaan tilastollinen vuosikirja 2018: 8.17 Kaupunginkirjasto 2006–2018*.
<https://datastore.hri.fi/Vantaa/vaesto/Vantaan%20tilastollinen%20vuosikirja%202018.zip>
- Celia. (i.a.). *Saavutettavuus*. <https://www.celia.fi/saavutettavuus/>
- Euroopan ympäristökeskus. (5.5.2022). *Ympäristö ja terveys*.
<https://www.eea.europa.eu/fi/themes/human/intro>
- Heikkilä, T. (2004). *Tilastollinen tutkimus*. Edita Publishing.
- Helmet. (i.a.-a). *Koivukylän kirjasto*. https://www.helmet.fi/fi-FI/Kirjastot_ja_palvelut/Koivukylan_kirjasto
- Helmet. (20.11.2019). *Koivukylän kirjasto avataan kauppakeskus Koivukeskuksessa 11.11.*
[https://www.helmet.fi/fi-FI/Kirjastot_ja_palvelut/Koivukylan_kirjasto/Juttuja_kirjastosta/Koivukylan_kirjasto_avataan_kauppakeskus\(198277\)](https://www.helmet.fi/fi-FI/Kirjastot_ja_palvelut/Koivukylan_kirjasto/Juttuja_kirjastosta/Koivukylan_kirjasto_avataan_kauppakeskus(198277))
- Helmet. (i.a.-b). *Koivukylän kirjasto: Palvelut*. https://www.helmet.fi/fi-FI/Kirjastot_ja_palvelut/Koivukylan_kirjasto/Palvelut
- Helmet. (i.a. -c). *Länsimäen kirjasto*. https://www.helmet.fi/fi-FI/Kirjastot_ja_palvelut/Lansimaen_kirjasto
- Helmet. (i.a.-d). *Mikä Helmet on?*. [https://www.helmet.fi/fi-FI/Info/Mika_Helmet_on/Mika_Helmet_on\(30\)](https://www.helmet.fi/fi-FI/Info/Mika_Helmet_on/Mika_Helmet_on(30))
- Helmet. (i.a.-e). *Omatoimikirjastot*. https://www.helmet.fi/fi-FI/Kirjastot_ja_palvelut/Omatoimikirjastot
- Helmet. (i.a.-f). *Tikkurilan kirjasto: Palvelut*. https://www.helmet.fi/fi-FI/Kirjastot_ja_palvelut/Tikkurilan_kirjasto/Palvelut
- Helsingin kaupunki. (29.4.2019). *Vyöhykkeet korvasivat kuntarajat joukkoliikenteessä*.
<https://www.hel.fi/uutiset/fi/helsinki/hsl-joukkoliikenne-vyohykeuudistus-27-huhtikuu>
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (2021). *Bussiliikenteen tarjouskilpailun 53/2021 järjestäminen*. <https://hslfi.oncloudos.com/kokous/202177-4.PDF>
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (i.a.-a). *Esteettömyys*.
<https://www.hsl.fi/matkustaminen/esteettomyys>

- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (i.a.-b). *HSL – Helsingin seudun liikenne*.
<https://www.hsl.fi/hsl/hsl-organisaationa>
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (i.a.-c). *Liikennevälineessä*.
<https://www.hsl.fi/matkustaminen/liikennevalineessa>
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (i.a.-d). *Lipun voimassaolo ja vaihtaminen*.
<https://www.hsl.fi/matkustaminen/lipun-voimassaolo-ja-vaihtaminen>
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (i.a.-e). *Lippuja alennettuun hintaan*.
<https://www.hsl.fi/liput-ja-hinnat/alennusryhmat>
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (i.a.-f). *Lippujen hinnat 2022*.
https://hslfi.azureedge.net/globalassets/liput-ja-hinnat/lippujen-hinnat_oj_2022.pdf
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (i.a.-g). *Pysäkillä ja asemilla*.
<https://www.hsl.fi/matkustaminen/pysakilla-ja-aseamalla>
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (30.12.2021). *Pysäkkien nimiä vaihtuu alueella vuodenvaihteessa 2022*. <https://www.hsl.fi/hsl/uutiset/uutinen/2021/12/pysakkien-nimia-vaihtuu-alueella-vuodenvaihteessa-2022>
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (i.a.-h). *Pysäkit ja joukkoliikenteen infra*.
<https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/joukkoliikenne>
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (i.a.-i). *Toiminta- ja taloussuunnitelma 2020–2022*.
https://www.hsl.fi/sites/default/files/hsl_-_toiminta-ja_taloussuunnitelma_2020-2022.pdf
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (i.a.-j). *Toiminta- ja taloussuunnitelma 2021–2023*.
https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/organisaatio/talouden-raportit/hsl_toiminta_ja_taloussuunnitelma_2021_2023.pdf
- Helsingin Seudun Liikenne (HSL). (i.a.-k). *Toimintatulot ja menot*. <https://www.hsl.fi/hsl/hsl-organisaationa/tulot-ja-menot#toiminta-ja-taloussuunnitelmat>
- Hirsjärvi, S., Remes, P., & Sajavaara, P. (2009). *Tutki ja kirjoita*. Tammi. (Alkuperäinen teos julkaistu 1997)
- Ilta-Sanomat (IS). (21.01.2020). *Suomalaiset kantavat IS-kyselyn mukaan eniten huolta ilmastosta – Taloustutkimuksen Rahkonen: ”Uusi maailmantuskan aikakausi”*.
<https://www.is.fi/politiikka/art-2000006385581.html>
- Invalidiliitto. (i.a.-a). *Esteettömyys*. <https://www.invalidiliitto.fi/esteettomyys>
- Invalidiliitto. (i.a.-b). *Joukkoliikenne*. <https://www.invalidiliitto.fi/esteettomyys/joukkoliikenne>

- Invalidiliitto. (i.a.-c). *Opasteet, materiaalit, värit, valaistus*.
<https://www.invalidiliitto.fi/esteettomyys/julkinen-rakennus/opasteet-materiaalit-varit-valaistus>
- Invalidiliitto. (i.a.-d). *Saavutettavuus*. <https://www.invalidiliitto.fi/esteettomyys/saavutettavuus>
- InfoFinland. (28.4.2022). Tietoa Vantaasta. <https://www.infofinland.fi/fi/vantaa/information-about-vantaa>
- Jokitulppo J. (18.06.2018). Millainen on hyvä kuulemisympäristö?. *Blogit*.
<https://www.kuuloliitto.fi/millainen-on-hyva-kuulemisymparisto/>
- Juntamaa, J., & Lahtinen, J. (i.a.). *Kirjaston vaikuttavuuden ulottuvuuksia lainausdatan ja kyselytutkimusten valossa – HelMet-kirjastot*. Kirjastot.fi.
<https://vaikuttavuus.kirjastot.fi/lainausdata.html>
- Kanenen, J. (2017). *Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä* (Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja). Jyväskylän ammattikorkeakoulu.
- Kananen, J. (2015). *Opinnäytetyön kirjoittajan opas: Näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun* (Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja). Jyväskylän ammattikorkeakoulu.
- Kilpelä N. (2013). Yhtenä joukossa vai ympäristön ehdoilla?. Teoksessa M. Laitinen (toim.), *Miksi joka paikkaan pitää päästä* (s. 62–77). Kansanvalistusseura.
- Kirjastot.fi. (02.07.2014). *Kysy kirjastonhoitajalta: Mistä löydän tietoa Vantaan Tikkurilan kirjastorakennuksesta? Rakennusvuosi, onko rakennettu alunperin kirjastoksi yms. Kirjaston esittelyssä kirjaston omilla....* <https://www.kirjastot.fi/kysy/mista-loydan-tietoa-vantaan-tikkurilan>
- Kirjastot.fi. (i.a.). *Suomen yleisten kirjastojen tilastot*. Haettu 12.3.2022,
<https://tilastot.kirjastot.fi/?orgs=409&years=2020&stats=1%2C33%2C100%2C101%2C104%2C107%2C108%2C109%2C110%2C111%2C112%2C115%2C183#results>
- Kuntaliitto. (2017). *Yleisten kirjastojen saavutettavuussuositus*.
<https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2017/1754-yleisten-kirjastojen-saavutettavuussuositus>
- Kuuloliitto ry. (i.a.) *Esteettömyys*. <https://www.kuuloliitto.fi/toiminta/esteettomyys/>
- Laitinen M., Nurmi K., & Kilpelä N. (2013). Vapaan sivistystyön esteettömyyden kehitysnäkymät. Teoksessa M. Laitinen (toim.), *Miksi joka paikkaan pitää päästä* (s. 20–42). Kansanvalistusseura.
- Laki yleisistä kirjastoista 1492/2016. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2016/20161492>

- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. (i.a.). *LIITE 7 Tieliikennelain merkkiryhmän F liikennemerkkien mitoitus*.
https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Liite_7_Tieliikennelain_merkkiryhm%C3%A4n_F_liikennemerkkien_mitoitus.pdf
- Liikennevirasto (Väylävirasto). (2018). *Henkilöliikenteen palveluiden sanasto* (Liikenneviraston oppaita 1/2018). https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/opas_2018-01_henkilöliikenteen_palveluiden_web.pdf
- Näkövammaisten keskusliitto ry. (20.01.2022). *Esteettömyys*.
<https://www.nkl.fi/fi/esteettomyys>
- Packalén, J. (19.11.2021). *Lukijalta: Tästä syystä Espoon aseman bussipysäkeillä on samat nimet*. Länsiväylä. <https://www.lansivayla.fi/paakirjoitus-mielipide/4369629>
- Positive Impact Finland Oy. (2021). *Kirjastot matkalla hiilineutraaliin jakamistalouteen: Selvitys Suomen yleisten kirjastojen ilmastovaikutuksista ja kädenjäljestä*. (Positive Impact Finland Oy, 1/2021).
https://www.kirjastot.fi/sites/default/files/content/kirjastot_matkalla_hiilineutraaliin_jakamistalouteen.pdf
- REGULATION (EC) No 1370/2007 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70 1370/2007.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1370>
- Sahavirta, H., & Sonkkänen, L. (i.a.). *Raportti: Yleisten kirjastojen ympäristötietoisuus 2020-luvulle*. Helsingin kaupunki. https://www.kirjastot.fi/sites/default/files/content/%20Yleisten%20kirjastojen%20ympa%CC%88risto%CC%88tietoisuus%202020-luvulle_0.pdf
- Salonen, J. (11.05.2020). *Länsimäen kirjasto ensi vuonna isoon remonttiin*. Vantaan Sanomat. <https://www.vantaansanomat.fi/paikalliset/1779721>
- Suomen kirjastoseura, Suomen tieteellinen kirjastoseura, Finlands svenska biblioteksörening. (i.a.). *Kirjastotyön eettiset periaatteet: Etiska principer for biblioteksarbetet, Ethical principles of library work*.
<https://fsbf.fi/Site/Data/2913/Files/etiskapriciper.pdf>
- Suomen perustuslaki 731/1999. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990731>
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. (i.a.). *LIITE 7 Tieliikennelain merkkiryhmän F liikennemerkkien mitoitus*.
https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Liite_7_Tieliikennelain_merkkiryhm%C3%A4n_F_liikennemerkkien_mitoitus.pdf
- United Nations Environment Programme (UN). (26.10.2021). *Emissions Gap Report 2021*.
<https://www.unep.org/resources/emissions-gap-report-2021>

- Vantaa. (i.a.-a). *Alueet ja kaupunginosat*. <https://www.vantaa.fi/fi/alueet-ja-kaupunginosat>
- Vantaa. (i.a.-b) *Joukkoliikenne: Vantaalla on monipuolinen ja sujuva joukkoliikenne*.
<https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/joukkoliikenne>
- Vantaa. (25.11.2019a). *Tietoja Hakunilan suuralueelta*.
https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/108644_Tietoja_Hakunilan_suuralueelta.pptx
- Vantaa. (25.11.2019b). *Tietoja Koivukylän suuralueelta*.
https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/108648_Tietoja_Koivukylan_suuralueelta.pptx
- Vantaa. (25.11.2019c). *Tietoja Tikkurilan suuralueelta*.
https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/108647_Tietoja_Tikkurilan_suuralueelta.pptx
- Vantaa. (i.a.-c). *Vantaa alueittain 2015*.
https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/124282_Vantaa_alueittain_2015.pdf
- Vantaa. (i.a.-d). *Vantaa lyhyesti*. <https://www.vantaa.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/tietoa-vantaasta/tilastot-ja-tutkimukset/vantaa-lyhyesti>
- Vantaa. (i.a.-e). *Väestö ja ennuste*. <https://www.vantaa.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/tietoa-vantaasta/tilastot-ja-tutkimukset/vaesto-ja-ennuste>
- Vantaan sanomat. (20.10.2021). *HSL tarvitsee Vantaalta 4,2 miljoonaa euroa lisää – säästöt ja valtion tuki eivät paikkaa lipputulojen menetystä tänä vuonna*.
<https://www.vantaansanomat.fi/paikalliset/4336231>
- Yhdenvertaisuuslaki 1325/2014. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2014/20141325>
- Yle. (23.01.2019). *Vantaan kirjastoissa vilskettä – suosituin toimipiste on Tikkurila*.
<https://yle.fi/uutiset/3-10609836>
- Ympäristöministeriö. (2019). *Esteetön rakennus ja ympäristö* (3. uudistettu painos). Rakennustieto Oy.

LIITTEET

Liite 1. Havainnoinnin kaavake

Liite 1. Havainnoinnin kaavake

Listattuna asioita, joita tullaan havainnoinnin aikana tarkastelemaan

Julkinen liikenne:

1. Kuinka monta bussipysäkkiä tai juna-asemaa on 300 metrin säteellä kirjastosta?
2. (Kuinka monta bussia tietyssä ajanjaksona?)

Matka julkisen liikenteen pysäkiltä kirjastolle:

1. Onko kulkureitti esteetön pyörätuolilla tai esim. lastenvaunujen kanssa matkaavalle?
2. Onko matkalla kynnyksiä, portaita tai jyrkkiä nousuja?
3. Ovatko kulkureitillä tien ylityksiä?
4. Ovatko mahdolliset tien ylitykset suojateillä ja onko niissä liikennevalot?
5. Onko kulkureitti valaistu?
6. Onko julkisen liikenteen pysähdyspaikalla tai matkan varrella viitteitä kirjastolle, ja ovatko viitteet selkeästi havainnoitavissa, ymmärrettävissä, ja ovatko ne vain suomeksi?

Kirjaston sisäänkäynti

1. Onko kirjastorakennus merkitty selkeästi?
2. Onko kirjaston pääovi selkeästi havainnoitavissa?
3. Avautuuko ovi itsekseen?
4. Onko kulku kadulta kirjaston ovelle esteetön?
5. Onko valaistus kirjaston edustalla kirkas?

Kirjaston sisätilat

1. Onko kirjastossa ohjeistusta lähimmälle julkisen liikenteen pysäkille, tai onko esillä aikatauluja?