

# Näkövammaisuuden todellistuminen kaupunkitilassa

*Helena Leino ja Amanda Halme*

## Johdanto: kaupunkitilaa aistimassa

*Sirkkua lumen ja auringon yhdistelmä häikäisee. Valkoisuus häivyttää kontrasteja ja lumi muuttaa äänimaailman pehmeäksi. Lumi tuo mukanaan pelon, ”Ei ny mee paniikkiin, mutta ei paljon toisinkaan.” Sirkku on kertaalleen melkein jäänyt lumiauran alle. Tästä kokemuksesta lähtien jo kaukaa kuuluvat lumiauran piippausäänet aiheuttavat ahdistusta. Lumen sataessa maahan Sirkun pitää kerätä rohkeutta ja suorastaan pakottaa itsensä liikkeelle asunnostaan.*

Kaupunkitilaa on perinteisesti suunniteltu näkevien ihmisten toimesta näköaistia hyväksi käyttäen. Juhani Pallasmaan mukaan (2012) visuaalisen aistihavainnon lisäksi muiden aistien merkitys ihmisen ympäristökokemuksen muodostumisessa tulisi ottaa kokonaisvaltaisemmin huomioon kaupunkitilaa suunniteltaessa. Moniaistisuuden vaade onkin noussut esiin enenevässä määrin 2000-luvun kaupunkisuunnittelussa (Jokiniemi 2007; Ruskovaara 2009; Taskinen ym. 2011; Juntunen 2014).

Kaupunkitilassa kulkiessa ilmenee hyvin konkreettisesti se, miten erilaisia ihmisryhmiä on käyttäjäkuntina huomioitu. Kaupunkitila mahdollistaa ja tarjoaa, mutta myös sulkee ja rajaa käyttöönsä (Iwarsson & Ståhl 2003; Jokiniemi 2007; Fincher & Iveson 2008). Eri väestöryhmien osallisuuden mahdollisuuksia kaupunkitilaan ja kaupunkisuunnitteluun on tutkittu ja kehitetty Suomessa jo pitkään (Bäcklund ym. 2002; Leino 2006; Kytä ym. 2009; Faehnle 2014; Kuoppa 2016). Kansalaisten moninaisuus ja intressien kirjo tekevät osallistumisesta kiinnostavan pulman, jonka ratkaiseminen on väistämättä aina tilanteellista ja paikkasidonnaista (Leino & Peltomaa 2012).

Tämän artikkelin käsitteellisenä lähtökohtana on kaupunkitilan kokemuksen todellistumisen tarkasteleminen. Analysoimme sitä, millä tavoin ympäristö näkövammaisen kanssa kaupunkitilassa kulkiessa todellistuu, ja pohdimme miten kaupunkitila positioi käyttäjiään erilaisiksi toimijoiksi (ks. myös Pyyry ym. tässä teoksessa). Rappuset, kiveykset, suojatiet, mainoskyltit, terassit, polkupyörät – kaupunkitila on täynnä erilaisia liikkumiseen vaikuttavia materiaalisia esteitä ja tarjoumia, eli toimintamahdollisuuksia. Nämä materiaaliset elementit toimivat vuorovaikutuksessa kaupunkitilassa kulkevien ihmisten kanssa. Ne sekä luovat mahdollisuuksia kaupunkitilan monenlaiseseen käyttöön että rajaavat sen käyttöä toisilta ihmisiltä (Galis 2011, 831). Yksi ja sama asia kuten kivenlohkare tai terassi saattaa merkitä eri ihmisille täysin eri asioita (Kärholm 2007, 443) ja tarjota erilaisia käyttötarkoituksia.

Keskitymme tässä artikkelissa siihen, miten kaupunkitila todellistuu näkövammaiselle kaupungissa kulkiessa, sen sosiomateriaalisissa käytännöissä ja suhteessa ihmiskehon aisteihin (Law 2004; Latour 2005; Moser 2005; Middleton 2010). Kehystämme analyysia tieteen ja teknologian tutkimuksen näkökulmasta, joka tarjoaa välineitä ihmisten keskinäisen ja muiden tekijöiden, kuten erilaisten materiaalistien elementtien, väliseen vuorovaikutuksen analyysiin (Akrich 1992; Moser 2005; Galis 2011). Tieteen ja teknologian tutkimusten näkökulmasta ovat tutkijat Ingunn Moser (2005; 2010) ja Vasilis Galis (2011) analysoineet sitä, miten invaliditeetti todellistuu arkisissa käytännöissä, yksilöiden erilaisissa kokemuksissa, heidän historiassaan, vuorovaikutustilanteissa toisten ihmisten ja arkisten esineiden kanssa. Nämä näkökulmat kulkevat analyysissamme keskustelukumppaneina, kuten myös Michael Schillmeierin (2008) tutkimus siitä, miten näkövammaisuus rakentuu vuorovaikutuksessa muiden toimijoiden kanssa, ei niinkään yksilön ominaisuutena.

Kaupunkitilassa kulkijoiden keskinäinen vuorovaikutus on merkityksellistä. Kaupunkitilassa kulkeminen vaatii meiltä kaikilta eräänlaista *katuälykkyyttä* (Koskela 2009, 96). Koskelan mukaan tällä tarkoitetaan taitoa päätellä asioita urbaanista ympäristöstä ja kadulla kulkevista ihmisistä – yksinkertaisesti kykyämme selviytyä kaupungilla erilaisista tilanteista. Kyseessä on eräänlainen lukutaito, miten luemme ja tulkitsemme kaupunkitilassa näkyviä viestejä ja suunnistamme eteenpäin. Esillä olevat vihjeet voivat olla hyvinkin selviä

ja näkyviä tai hienovaraisempaa ymmärrystä vaativia (Koskela 2009, 96–97). Analyysimme kohdistuu arkiseen liikkumiseen ja siihen, miten erilaiset tilanteet ihmisten ja sosiaalimateriaalisten käytäntöjen vuorovaikutuksessa tuottavat kyvykkyksiä toimia kaupunkitilassa. Näkövammaisuus ilmenee eri tilanteissa eri tavoin. Jokainen yksilö kokee vuorovaikutuksen kaupunkiympäristössä omista lähtökohdistaan (Galis 2011, 826).

Tutkimuksemme aineisto on kerätty kävelyhaastatteluina. Kaupunkitila avautuu näkövammaiselle eri tavoin kuin hänen seurassaan kävelevälle ja haastattelevalle tutkijalle. Havaittavat asiat, kävelyn ja havaintojen rytmi, vastaan tulevat tilanteet, ihmiset ja vuorovaikutukseen reagoiminen muodostavat kokonaisuudessaan monitasoisen kaupunkitilan kokemuksen sekä haastatteltavalle että haastattelijalle. (Nijs & Daems 2012, 191.) Kokemukset kaupunkitilasta välittyvät yksilölle hänen aistimaailmansa kautta, aistimalla teemme tulkintoja tilasta ja tilanteesta. (Middleton 2010, 577.) Aistihavaintojen ohella kävelijän kokemuksessa yhdistyvät tila, aika, fyysiset puitteet, vuorovaikutus ympäristön kanssa ja yksilön aiemmat elämänkokemukset.

## **Kokemuksen todellistuminen**

Kuljimme kolmen näkövammaisen kanssa Tampereen keskustassa. Kysyimme, mitä he liikkueessaan kokevat, aistivat ja miten kaupungissa liikkuminen heille todellistuu (vrt. Nijs & Daems 2011, 187–188). Kuten Schillmeier (2008, 611) on todennut, invaliditeetti sijoittuu ihmiskehoon, mutta todellistuu vasta kun vammautunut ihmiskeho kohtaa ympäristössään käytäntöjä, jotka on suunniteltu terveen ihmisen näkökulmasta. Tästä huolimatta invaliditeettia ei tulisi kehystää ulosraavana ominaisuutena, vaan pikemminkin sallivana erilaisuutena. Esiin nousevat toisenlaiset sosiaaliset kyvykkyudet ja taidot, joita vammautunut ihminen kaupungilla liikkueessaan käyttää.

Ingunn Moser (2000; 2005) on tutkinut invaliditeetin todellistumista ihmisten arjen käytännöissä. Moser on käyttänyt tulkinnan apuvälineenä *modes of ordering* -jäsenystä. Olemme kääntäneet tämän termiksi *käytäntöjen järjestäminen*. Moserin tutkimuksessa haastateltavat järjestivät ja jäsenivät arkielämänsä käytäntöjä hyvin eri tavoin (Moser 2005, 667). Kunkin liikuntavammaisen käytäntöjen järjestäminen tapahtui osana verkostoa, joka koostui sekä

sosiaalisista suhteista, teknologisista apuvälineistä että muista materiaalisista artefakteista ja näiden yhteistoiminnasta. Moserin mukaan yksilöt tuntevat toimivansa, jos toimijaverkosto kokonaisuutena toimii. Jos verkoston osa vioittuu tai lakkaa toimimasta, se hankaloittaa tai jopa invalidisoi yksilön toimintakykyä. Yksinkertaistettuna, on tiettyjä tilanteita, jotka tekevät meistä invalideja, olimmepa sitten näkövammaisia toimimattoman liikenneopasteen äärellä tai turisteja vieraan kielen ja kulttuurin ympäristössä (Moser 2000, 223–224; Galis 2011, 831).

Analyysissa lähdimme purkamaan kaupunkiympäristön todellistumista prosessina: mitä kävelytilanteessa tapahtui? Millaisia sosiomateriaalisia käytäntöjä kohtasimme, millaisia aineettomia elementtejä kuten linnunlaulua näkövammaiset hyödynsivät ja millaiseksi vuorovaikutustilanteet toisten ihmisten kanssa muodostuivat (vrt. Moser 2000; Nijs & Daems 2012; Heylighen & Strickfaden 2012). Jäljitimme sitä, miten eri tavoin näkövammautuneet hyödyntävät materiaalisten elementtien, käytettävissä olevien teknologioiden ja immateriaalisten aistitarjoumien kokonaisuutta liikkumisessaan.

Jälkeenpäin ajateltuna ajatuksemme liikkuivat aluksi enemmän siinä, miten kaupunkitilassa kulkeminen ja erilaiset tilanteet ja kohtaamiset saattavat rajata näiden ihmisten toimintaa tuottaen helle näkövammaisuutta. Kävelyjen jälkeen tulkintakehyksemme avartui. Rakentaessamme käsitystä siitä, millainen todellisuus kaupunkitilasta avautui näkökykyään hyvin rajoitetusti tai lainkaan käyttävän ihmisen näkökulmasta, aloimme samalla pohtia invaliditeetin *mahdollistamaa erilaisuutta* (Schillmeier 2008). Nämä ihmiset tekevät kaupunkitilassa huomioita, joista näkevä ihminen jää paitsi. Kaupunkitila on näkövyöttömälle väistämättä toisenlainen, toisenlaisia taitoja mahdollistava vuorovaikutteinen ympäristö erilaisine aistitarjoumineen kuin näkeväälle ihmiselle. Näköaistin puuttuminen ei ainoastaan rajoita tilan tulkintaa ja kaupunkitilassa liikkumista, vaan tarjoaa tähän toisenlaisen näkökulman.

## Kävelyhaastattelu aineistonkeruumenetelmänä

Paikasta, kulkureiteistä ja kaupunkiympäristöstä puhuminen on luonteeltaan erilaista, kun haastattelu tehdään kävelemällä siinä ympäristössä, josta tietoa halutaan kerätä. Kävelyhaastattelua menetelmänä on sovellettu, kun tutki-

muksen kohteena on ollut merkitysten rakentumisen tarkastelu jostain tietystä ympäristöstä, reitistä tai kulttuurisesta kokemuksesta (Ingold & Vergunst 2008; Ingold 2010). Kävellessä sekä haastateltava että haastattelija altistuvat ympäristön kokemiselle ja kävelyn rytmille eri tavoin kuin staattisesti paikallaan istuen (Adams & Guy 2007; Evans & Jones 2011).

Yksi tapa toteuttaa kävelyhaastattelu on antaa haastateltavan päättää kuljettava reitti. Tällöin tutkija kulkee mukana kokien ja seuraten, haastateltavan johdattaessa kulkua valitsemiinsa paikkoihin. (Jokinen ym. 2010, 258.) Toteutimme kävelyhaastattelut tämän idean mukaisesti, ja pyysimme päästä mukaan näkövammaisen arkiselle kulkureitille kaupungin keskustassa. Näkövammaisen ihmisen kulkemat reitit ovat monesti ennalta opeteltuja ja harkittuja ja näin ollen ei ollut haastateltavan, eikä tutkimuksen etu pyytää haastateltavaa pois omilta totutuilta reiteiltään.

Kävelyhaastattelussa yhdistyvät käveleminen, haastatteleminen ja ympäristön havainnointi. Kävelyhaastattelun kautta kehollisuus tulee luontevasti osaksi tutkimuskohdetta. Kehollisuus liittyy ympäristön havaitsemiseen, aistimiseen ja tulkintaan (Jokinen ym. 2010). Tietoa voidaan saada kävelyn rytmittymisestä ja haastateltavan reagoinneista erilaisissa tilanteissa. Reitin valinta väkijoukossa vaatii toisten huomioonottamista, tietoisuutta muiden ihmisten reiteistä ja liikkumisen rytmeistä. Tietoisuus reitin liukkaudesta, kadunylityksestä, esteistä, kuopista ja muista olosuhteista edellyttää koko kehon valppaana oloa. Haastateltavan kanssa yhdessä koetut tilanteet ja ympäristössä fyysisesti liikkuminen paljastivat parhaimmillaan asioita, mitä ei sanallisesti olisi edes ollut mahdollista kertoa. Esimerkiksi kulkemisen rytmien keskeytyminen, keskustelun eri tahtisuus, kuuntelemiseen valpastuminen olivat asioita joita paikallaan tapahtuneessa haastattelussa ei olisi voinut havaita.

Haastattelun toteutustapa oli tutkimuksessamme hyvin avoin. Koska näkövammaisen on itse oman arkisen liikkumisympäristönsä paras asiantuntija, emme halunneet tiukan kysymysrunгон sulkevan tärkeitä teemoja keskustelun ulkopuolelle. Pyrkimyksenä oli luoda mahdollisimman luonnollinen ja arkinen liikkumistilanne, joka antaa tilaa spontaaneille, ympäristöstä ja tilanteista keskusteluun nouseville aiheille. Kaikilta haastateltavilta kysyttiin näkövammaisen astetta ja sen syntyhistoriaa, kaupungin tuttuus-/vierausastetta

sekä yleisiä tuntemuksia siitä, mikä tekee kaupungista hyvän paikan elää, asua ja liikkua. Haastateltavat on koottu Tampereen Näkövammaiset Ry:n avustuksella, jolta saimme kolmen erilailla näkövammaisen ja eri-ikäisen henkilön yhteystiedot, ja jotka ilmaisivat halukkuutensa osallistua tutkimukseen.

On olemassa monenlaista näkövammaisuutta. Näkövammaiset jaetaan usein heikkonäköisiin ja sokeisiin. Tämän lisäksi sokeat jaetaan syvästi heikkonäköisiin, lähes sokeisiin ja sokeisiin. Liikkumista hankaloittavia tekijöitä voivat olla muun muassa puutteellinen näkökenttä, herkkyys häikäisylle tai heikentynyt kontrastien erotuskyky. Heikkonäköisille kuulo- ja tuntoaisti ovat tärkeitä liikkumista ohjaavia aisteja ja apuvälineinä toimivat valkoinen keppi, optiset apuvälineet, opaskoira ja henkilökohtainen avustaja (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004, 14). Haastateltavat olivat kaikki eritasolla näkövammaisia, joten heidän kokemuksensa ja kaupungissa liikkumisen tapansa poikkesivat toisistaan merkittävästi. Yksi haastateltavista totesikin:

*Siinä mielessä sää oot saanut todella hyvin valittua haastateltavat, että [...] me ollaan kaikki erilaisia liikkujia. Annami meistä näkee parhaiten, Sirkku näkee pikkasen ja mä sitten käytännössä voin olla täysin sokea. Ja tietysti Annamilla ja Sirkulla on paljon pitempi kokemus liikkumisesta, mutta kuitenkin meidän näkötilanne on hyvin erilainen, että sä saat hyvin perspektiiviä meistä kolmesta. (Arto)*

Seuraavassa olemme jaotelleet analyysin neljään eri tasoon, joilla kokemus kaupunkitilasta näkövammaiselle todellistui. Käytännöt järjestyiivät analyysimme mukaan vuorovaikutuksessa 1) materiaalistien elementtien, 2) toisten ihmisten, 3) teknologistien välineiden ja 4) aineettomien elementtien kanssa.

## Käytäntöjen järjestymien ja vuorovaikutus materiaalistien elementtien kanssa

*No juuri se, että tääl on selkee tämmönen ruutukaava. Ja kaupungeissa yleensäkin jos vertaa, miten on maalla. Et on helpompi hahmottaa ne reitit. Opetella tietty määrä katuja, mistä menee yli. Ja oppii muistaan sen reitin. Piirtää kartan niin kun helpommin. Ja sitten täällä on tietysti se hyvä puoli, että jos eksyy jonnekin, nii aina voi kysyä miten pääsee takasin. [...] Täällä voi olla niin kun itsenäisempi kuin maalla. Mää oon ainakin sillain kokenu*

*ja mää toisaalta tykkään kulkea itekseni, nii tääl se on paremmin mahdollista.* (Sirkku)

Ympäristön kokemiseen ja sen todellistumiseen vaikuttavat konkreettiset fyysiset maamerkit, tilan merkitseminen. Maamerkit auttavat yksilöä hahmottamaan tilaa ja liikkumaan siinä. Fyysisiä maamerkkejä olivat esimerkiksi uudistetut kevyen liikenteen kaistat, joissa jalankulku ja pyöräily on erotettu selkeästi toisistaan. ”*Merkinnot ovat niin selkeät, että näkövammaisenkin pystyy ne hahmottamaan*”, Annami totesi kävelyllä. Kun näköaistin kautta saatava informaatio on heikentynyt, korostuvat kaupunkiympäristössä liikkumisessa turvallisuustekijät. Annamin kokemuksen mukaan pyöräilijän ja jalankulkijan kulkuväylien epämääräisyys, ja ennen kaikkea pyöräilijöiden kova vauhti luovat turvattomuutta. Annami pysähtyy ja osoittaa kadun reunaan. Kadunylityskohdassa suojatieviivat ulottuvat myös pyöräilijöiden kaistalle. Koska Annami pystyy hyödyntämään jonkin verran näköaistiaan, varoittaa pyörätiellä oleva suojatiemerkintä häntä. ”*Musta tommosella pienellä asialla on tehty todella paljon hyvää. Ei ne välttämättä tarvi olla niin isoja asioita, ei ne ole suuria kustannuksia vaativia toimenpiteitä, millä voi helpottaa liikkumista*”, Annami toteaa.

Materiaaliset elementit, jotka antavat suuntaa liikkumiselle ja reitillä pysymiselle voivat olla suunnitellusti kaupunkitilaan rakennettuja, kuten maanpinnasta koholla olevia suojatiemerkintöjä. Kävelyissä korostuivat kuitenkin myös maamerkkeinä toimivat suunnittelemattomat materiaaliset artefaktit. Esimerkiksi Arto mainitsi kiven, joka saattaa näkevältä jäädä huomaamatta tai olla merkitykseltään olematon, mutta jolla oli hänelle ratkaiseva merkitys suunnistamisen kannalta. Kaupunkisuunnittelussa voidaan ennakoiden suunnitella eri väestöryhmille sopivaa kaupunkitilaa (Ruskovaara 2009). Lopulta kuitenkin kaupunkitilassa liikkumiseen vaikuttavat monet enustamattomat ja hetkelliset tekijät kuten rankkasateet, tiettyöt tai ihmisten kaupunkitilassa valitsevat oikotiet ja sivupolut.

Maamerkit jaksottavat reittejä. Ne tarjoavat hahmon sijainnille, ne rytmittävät ja jäsentävät valittua reittiä. Sirkku korjasi reittiään etsimällä tietyt katukiveykset puistoaukeamalla eksyessään. Ihmiset käyttävät hyvin erilaisia maamerkkejä reiteillään, mutta näkövammaisella ne olivat monessa tilantees-

sa elementtejä, jotka näkevältä jäävät huomaamatta. Kaupunkikeskustassa kävelemisen fokus oli näin aika ajoin hyvin pieniin yksityiskohtiin kiinnittävää, henkilökohtaisten varoitusmerkkien ja tienviittojen etsimistä katutasosta, joka myös vaikutti olennaisesti kävelyn rytmiin (vrt. Nijs & Daems 2012, 192–193).

Materiaaliset elementit paitsi auttoivat etenemistä, myös haittasivat liikumista ja tilan tulkintaa. Kesällä terassit tuovat katukuvaan omat esteensä. Annami ei Tampereella kulje koskaan pääväylän, Hämeenkadun eteläpuolta. Siellä on ylittettävä tie, jossa taksit ja bussit kaartavat torille, eikä liikennevaloja tai suojatietä ole. Tämä reitti on vaarallinen käyttäjä. Hämeenkatu oli haastateluissa kritiikin kohteena myös epätasaisuutensa vuoksi. *”Tää on Tampereella pyhäpaikka, Hämeenkatu, siihen ei saa koskea millään tavalla, se on nykyään niin aaltoilevassa kunnossa, että se on todella hankala ylittää, kun ei tiiä yhtään että onko huipulle vai pohjalle menossa”*. (Annami)

Materiaalisesti haastavat elementit voivat olla pysyviä kadunmuotoja, mukulakivipintoja ja aukioita. Toisaalta ne voivat olla päivittäin muuttuvia artefakteja, joiden kohtaamiseen ei voi etukäteen varautua. Keskustassa sijaitseva kävelykatu on sekä Annamin että Sirkun mukaan alati muuttuva tila, jonka olemusta ei voi mitenkään opetella, *”siinä on kokuja ja jos jonkinlaista ollut”*. Kävelykadun olettaisi olevan turvallinen siksi, että se on autoton. Käytännössä tilanne on päinvastainen. *”Siellä on milloin mitäkin. Autoja pitkittäin, pikkittain, millon mitäki.”*

Annamin tietojen mukaan kukaan täysin sokea tamperelainen ei kulje yksin Kuninkaankatua (keskustan kävelykatu) pitkin. Tämä on erityisen merkittävä väittämä, koska Näkövammaisten toimintakeskus Aleksin Tupa sijaitsee kyseisellä kadulla. Kävelykadulla on usein isoja autoja, joiden lavat ovat sellaisella korkeudella, että niihin pelkää törmäävänsä ja satuttavansa itsensä. Kävelykadulla kulkiessamme sinne ajaa raskas ajoneuvo. Annami varoo siirtyen reunemmaksi, kuulostellen ja vauhtia hiljentäen. Kävelykadun suojatiet on merkitty mahdollisimman vähäisin kontrastein, ja näin tiestä ja sen ylittämisestä on mahdoton muodostaa mielikuvaa. Annami tuntee olevansa kerta toisensa jälkeen kuin *”Liisa ihmemaassa. Tää Puutarhakatu, tää on aivan onneton. Tää on yhtä tasaista harmaata vaan. Tästä ei saa mistään kiinni, että*

miten.” Sirkun kokemukset kävelykadusta ovat yhteneväiset Annamin kokemusten kanssa. ”Kadulla on koluja, kylttejä ja pyöriä. Ja mikä pahinta, kaikki on ”sikin sokin”. Ei mulla oo mitään sitä vastaan, että ihmiset mainostaa, mutta näkevä ihminen näkis ton ihan muualtakin, ettei sen tarvis olla tossa keskellä.” Kyseessä on mainoskyltti. Siirrettävät kyltit puhuttivat jokaisessa haastattelussa. Mainoskylttien paikka muuttuu aina, joten niihin ei voi etukäteen varautua.

Kaupunkitila tulvii materiaalisia elementtejä. Rakennukset, kulkuväylät, liikennemerkit, valopylväät, puistot penkkeineen ja pensaineen. Muun muassa näistä rakentuu kaupungin muoto, arkkitehtuuri ja fyysinen olemus. Kauppakeskuksen liukuportaat ovat artefakti, jonka läheisyydessä esimerkiksi Sirkku on varoiteltu ja tarjottu apua. Sirkulle liukuportaat edustavat kuitenkin miellyttävää kaupunkielementtiä. Hän on opetellut liukuportaissa toimimista eikä ole kokenut niitä hankaliksi. Sirkku suunnistaa muuttuneen kauppakeskuksen sisällä hyödyntäen liukuportaiden ääniä, muistia ja niitä maamerkkejä, joita käytävillä on. Materiaaliset elementit luovat perustan kaupunkitilan erilaisille kokemuksille, kohtaamisille ja muiden aistihavaintojen tekemiselle. (Devlieger & Strickfaden 2012, 229.)

## Käytäntöjen järjestyminen vuorovaikutuksessa toisten ihmisten kanssa

Kävelyhaastattelut paljastivat erilaisia vuorovaikutustilanteita toisten ihmisten kanssa. Ihmisten läsnäolo kaupunkiympäristössä merkitsi Sirkulle ja Artonle tietoa avun mahdollisuudesta. Kaupungissa ihmiset tekevät kulkemisen helpommaksi, koska aina on lähellä joku, keneltä kysyä apua. Täysin sokean Arton liikkuminen kaupungilla oli sidoksissa avustajan mukanaoloon, hänelle kokemus keskustasta järjestyi selkeimmin toisen ihmisen aisteihin tukeutumalla. Arton oma vireystila ei kävelyhaastattelussa ollut yhtä tarkkaavaisen varovainen ja kokeileva kuin Annamilla ja Sirkulla, koska hän tuntui viime kädessä luottavan siihen, että avustaja ratkaisee mahdolliset hankalat tilanteet: ”Mulla on vähän tietysti se, että mä en oo koskaan vielä sokkona liikkunu yksin keskusta alueella. Eli mä en tohon osaa sillä lailla vastata. Kyllä mä yleensä pyrin itekin seuraamaan sitä liikennevalon ääntä, mutta en mä siihen ääneen

*oo sillä tavalla kiinnittänyt huomiota, että onko se kovalla vai hiljasella*". Koska Arto on kulkenut aina henkilökohtaisen avustajan kanssa, ei äänten tarkkailu ole muodostunut hänelle turvallisuuskysymykseksi. Hän myös ymmärsi ja hyväksyi riippuvaisuutensa toisesta ihmisestä, itsenäinen liikkuminen oli vasta kaukana tulevaisuudessa oleva haave, toistaiseksi saavuttamaton todellisuus.

Myös Sirkulle vuorovaikutus toisten ihmisten kanssa oli olennainen osa liikkumista ja käytäntöjen järjestymistä. Sirkku oli kaupunkiin muutettuaan opetellut erilaisia reittejä toisen ihmisen avustuksella, näkövammaisia kouluttavan mobility-ohjaajan kanssa. Ensimmäiset paikat, joihin Sirkku halusi opetella kulkemaan, olivat pääkirjasto Metso ja kauppakeskus Koskikeskus. Valinnat eivät olleet tavallisimpia ja aiheuttivatkin ohjaajassa ensin hämmästyttä. Toisten ihmisten apua voi Sirkun mielestä aina kysyä tai ihan vain odottaa, jos reitti vaikuttaa hankalalta: *"Ja sit kun mä en uskalla, niin mä oon ottanut sen asenteen, että mä en mee, vaan mä jään siihen seisoon ja ootan että joku tulee ja kysyn apua. Mä en oo semmonen läpi harmaan kiven tyyppi yhtään."* Toiset ihmiset toivat turvaa, mutta loivat myös turvattomuuden tunnetta. Erityisesti pyöräilijät nousivat esiin kaikissa haastatteluissa. *"Kun ne on tuolla jalankulkijoiden seassa, ja monesti tullaan vielä aika lujaa, niin mäkin kun kepin kanssa kuljen, niin välillä kyllä sieltä subahdetaan aika hyvällä vauhdilla ohi"* Arto kommentoi. Sirkku ei vastustanut keskustapyöräilyä, mutta ihmetteli pyöräilijöiden käyttämää nopeutta. *"Sitä mää en ymmärrä, että pitää ajaa kilpapyörävauhtia keskustassa, koska ei voi millään olettaa, että ehtii huomaan kaiken."*

Kaupungissa liikkuvilla ihmisillä on oma rytmensä ja määränpäänsä. Ihmiset kohtaavat erilaisia ihmisiä, monenlaisia liikkumistapoja ja rytmejä kaupungissa, joihin heidän tulee sovittaa oma rytmensä (Jones 2012). Rytmit ovat erilaisia, oli kyse sitten lapsista, vanhuksista, pyöräilijöistä, työikäisistä tai näkö- tai liikuntavammaisista. Kävelyiden rytmit ristesivät ja rikkoutuivat kaikissa haastatteluissa pyöräilijöiden kanssa, mutta monesti myös vastaantulevien jalankulkijoiden, jotka törmäyksistä huolimatta eivät välttämättä ottaneet näkövammaiseen kontaktia. Selkeillä reiteillä haastattelu sujui kävelyn lomassa ja kävelyn rytmi pysyi sellaisena kuin kulkija itse toivoi sen olevan.

Sen sijaan ongelmapaikassa keskustelu haipui, rytmi katkesi ja aistien käytön vireystila kaupunkitilassa etenemisen onnistumiseksi kasvoi.

*”Tosi moni on kyllä meinannut kompastua mun keppiini. Kuljetaan ihan päin näköö, että se nyt ei oo ihan jokapäiväistä, mutta valitettavan yleistä”,* Arto kommentoi. Vastaavia kokemuksia oli Sirkulla, jonka keppiin yksi ohikulkija kompastui kävelyhaastattelun aikana. *”Näitä sattuu ihan päivittäin. Sit joskus se ottaa päähän enemmän ja joskus se ei ota niin paljoo päähän. Mut kyl niistä yleensä aina selvitään. Toi nyt oli fiksu kun hän sanoi anteeksi. Useimmiten ei pyydetä anteeks”.*

Väistämättä törmäykset toivat esiin myös sen, miten kaupunkitilassa oleva näkevä ihminen saattoi seurata näkövammaisen etenemistä etäämpää. Näkövammaisuuden kokemus todellistui paitsi näkövammaiselle itselleen, myös näkeville kaupunkilaisille (vrt. Devlieger & Strickfaden 2012, 230). Katseen kohteeksi altistumisen tiedostivat kaikki haastateltavat. Kirjastoon saapuesamme Sirkku totesi uusista hälytystolpista: *”Tos on tommosia jänniä tolppia, niitäkin voi kyllä joskus vähän tölvästä, mutta se ei mua kyllä haittaa, jos määh törmään johonkin. Nii ei mua millään lailla hävetä tai, ei! Ku varmaan semmonen ihminen, jolla on se näkö hetki sitten menny, nii ajattelee, että voi kama-la nyt kaikki kattoo. En mä, niin kun so what. Ei ne katseet tee muhun reikiä. Kyllä mua saa kattoo.”*

Toisten ihmisten läsnäolo kaupunkiympäristössä näkyi myös kolmannen haastateltavan, Annamin liikkumisessa. Hän ei pyrkinyt vuorovaikutukseen ihmisten kanssa, vaan halusi herättää mahdollisimman vähän huomiota ihmisjoukossa. Tavatessamme mikään muu ei kertonut Annamin näkövammaista ulospäin, paitsi sininen, näkövammaisten rintamerkki. Liikkumistavasta ei näkövammaisuutta voinut päätellä. Kävellessä hän piti rivakkaa vauhtia ja kulki seinän vieressä. Valkoisen kepin käyttöönotto olisi ollut hänelle radikaali julkinen näkövammaiseksi julistautumisen tapa, omien sanojensa mukaan *”on suuri kynnys ottaa keppi käyttöön ja näin julistautua julkisesti näkövammaiseksi”*. Katseen kohteeksi altistumista hän halusi välttää. Annami halusi suhteuttaa liikkumistaan osaksi muuta vilkasta kaupunkiympäristöä ja ihmisvilinää (vertaa Schillmeier 2008, 614). Hän ei myöskään käyttänyt toisia ihmisiä apunaan, vaan halusi selvitä mahdollisimman pitkälle yksin. Vammaisuus toisin

sanoen todentui oman elämän itsenäisyyden ja kontrollin menettämisen pelkona (Moser 2005, 672).

## Käytäntöjen järjestyminen vuorovaikutuksessa teknologisten välineiden kanssa

Näkövammaisen kaupunkitilan kokemukseen vaikuttavat teknologiat, kuten ääniopastimet ja keppi. Liikenneopastimien kuuluminen aiheutti toisinaan ongelmia. Annamin kanssa olimme juuri lopettaneet keskustelun liikennevalojen ääniohjaimista kun tilanne konkretisoi asian ongelmallisuuden. Rautatienkadun ylityskohdassa liikennevalojen äänimerkki ei kuulunut liikenteen hälyn yli lainkaan. Annamin mukaan *”tämä on Hämeenkadulla ongelma oikeestaan melkein jatkuvasti”*. Opastimen nakutus oli paikoitellen niin hiljaista, että sen kuuli vasta aivan laitteen vieressä. Arto toi esiin miten kaupungissa on kesäaikaan paljon katusoittajia, jotka tuntuvat sijoittuvan juuri liikennevalojen läheisyyteen, *”että periaatteessa se torven tööttäys peittää alleen sen liikennevalon”*. Kulkemisen avuksi suunniteltu ääniopasteinen teknologia aiheutti muita ongelmatilanteita. Sokoksen tavaratalon kohdalla olevan autotien ylityspaikassa täytyi kävellä väärällä (vasemmalla) puolella, koska opasteet olivat teknisistä syistä vasemmalla. Sirkku kertoi, että joskus väärällä puolella kävelemisestä valitetaan, mutta hän ei välittänyt tästä.

Suunniteltujen teknologioiden ohella myös muut äänekkäät artefaktit ohjasivat kulkua ja antoivat sille suuntaa. *”No, kaupungissahan on hirveen paljon ääniä. Koko ajan saa olla tavallaan skarppina ja kuunnella niitä”*. Liikennevalojen äänimerkkien lisäksi Sirkku mainitsi autojen äänten hyödyntämisen, muiden kulkijoiden askelten äänet, kauppojen ovien aukeamisesta tulevat äänet ja liikkeistä kuuluvan musiikin. *”Voi aatella vaikka, että tossa on varmaan joku baari tai kauppa missä on jotain poppia, nii siel on nuorisovaatteita enemmän kun aikuisten ihmisten vaatteita ja kaikkii semmosia pieniä.”* Äänet toimivat paitsi maamerkkinä ja suunnistamisen välineenä, myös kaupunkitilan kokemuksen välineenä (Devlieger & Strickfaden 2012, 229).

Klassinen ajatus näkövammaisen ihmisen tunnistamisesta kaupunkitilassa liittyy valkoiseen keppiin ja opaskoiraan. Tämä mielikuva yhdistää yksilön kepeistä riippuvaiseksi toimijaksi, joka kompensoi näkökyvyn puutetta kepil-

lään (Schillmeier 2008, 617). Keppejä on erilaisia, näkövammasta ja käyttäjäs-  
tään riippuen. Artolle tunnustelukeppi oli tärkeä teknologinen artefakti:

*Kaikki lähtee valkoisesta kepestä. Siinä on se, että sen kautta se informaatio on kaikkein parasta. Sen kautta löytää ne maamerkit, sen kautta löytää vaarapaikat. Jos on jotain rakennustyömaita, jos on revitty jotain tietä auki, niin sellaiset. Se kertoo tasoerot, kaikki tämmöset lähtee valkoisesta kepestä. [...] Sekin kannattaa aina muistaa, että näkövammasillemme ei ehkä suorin reitti oo paras. Sanotaan, että jos jostain pääsee oikaseen, että jos on parkkipaikka tai puisto, että tosta pääsee oikasemaan, mutta jos ei siinä oo mitään, mistä pystyy kepillä ottaan suuntaa, niin siinä on hyvin äkkiä eksyksissä.*

Kepin avulla hän tunnustelee katukivetystä, maamerkkejä, saa tietoa siitä, laskeutuuko tie ja mistä pitää kääntyä. Keppi oli hänelle teknologinen opastin, eräänlainen matkaopas. Toisaalta kuten Annamin ja Sirkun aiemmista sitaateista on ilmennyt, kepillä on myös vahva symbolinen merkitys (Schillmeier 2008, 618–619). Annamin mukaan keppi julisti sokeutta ja toisista riippuvaisuutta, Sirkku taas näki kepin tuovan mukanaan yleisesti tiedostettuja sääntöjä. Kepin käyttäjään piti kaupunkitilassa suhtautua eri tavoin kuin muihin kanssakulkijoihin. Keppi merkitsi kolmelle kävelijälle montaa seikkaa: se mahdollisti liikkumisen, mutta myös positiivisen käyttäjänsä vammaiseksi, sen avulla sai tilaa ja apua, se oli tärkeä apuväline, joka toimi käytäntöjen järjestämisessä tiedon välittäjänä. Kepin kanssa oli kuitenkin tapahtunut useita epämiellyttäviä törmäämisiä ja kohtaamisia toisten kulkijoiden kanssa.

### Käytäntöjen järjestäminen ja vuorovaikutus aineettomien elementtien kanssa

Suhde kaupunkiin ja kaupunkitilaan rakentuu samoin kuin suhde toisiin ihmisiin. Ajan myötä kadut ja kulmaukset, puistikot ja torit alkavat sisältää muistoja, tuttuutta ja turvallisuuden tunnetta tai vastaavasti varautuneisuutta ja jopa pelkoa, aiemmista kokemuksista riippuen. Haastateltavista kaksi oli asunut Tampereella jo pitkään. Annami on asunut kaupungissa yli kolmekymmentäviisi vuotta ja tuntenut kaupungin jo ajalta, jolloin hänen näössään ei ollut vikaa. Hän kertoi tämän vaikuttavan suuresti itsenäisen liikkumisen mahdollisuuksiin. Asioita keskustassa hoitaessa, ”*vaistomaisesti kun sitä johon-*

*kin lähtee, valitsee ne tutuimmat reitit*". Tutuistakin reiteistä Annami huomaa kertaavansa, *"mitä siellä taas onkaan vastassa"*. Hän arvelee, ettei tällä hetkellä lähtisi yksin sivummalle paikkoihin, joita ei ennestään tunne.

Sirkulle ainainen asioiden uudelleen opettelu vie voimia ja aikaa, vaatii reittien uudelleen ajattelemista. Hankalimpia ovat työmaat, joissa tilanne muuttuu nopeaan tahtiin. Sirkku painottaa, ettei muutoksia saa alkaa pelätä, *"muuten sit voi helposti käydä niin, et jää sinne neljän seinän sisään"*. Päivät ovat erilaisia ja tähän liittyen juttelemme siitä, miten sisäinen tunne vaikuttaa liikkeelle lähdön miellyttävyyteen tai vaikeuteen. *"Jotkut päivät vaan on semmosia, että emmää uskalla lähtee. Kyllä ne vaikuttaa, sitä on turha niin kun kieltääkään, että se ei vaikuttais."* Aineettomat elementit koostuivat eletystä kokemuksesta, liikkumisesta, aistitarjoumista, omasta identiteetistä ja ihmisen omasta aktiivisuudesta (vrt. Heylighen & Strickfaden 2012, 182).

Arto oli tutustunut Tampereeseen jo ennen näkökykynsä menettämistä. Osaltaan näihin muistikuviiin perustui hänen nykyinen tapansa hahmottaa kaupunkia:

*Tossa 2000-luvun puolessavälissä mä kerkesin täällä muutamia kertoja näkeväenä käppäileen, että niistä ajoista mulla oikeestaan on mielessä tää keskustakaava. Ja tässä kolmen vuoden aikana vielä on vahvistunut, että sanotaan, että mulla on sellainen tietynlainen kartta piirtynyt päähän.*

Mielikuvakartta oli aineeton elementti, jollaisen kaikki haastateltavat olivat asuinkaupungistaan hahmottaneet. Tämä mielikuva saattoi kuitenkin olla päivittymätön, jolloin kulkija tunsikin olevansa hukassa. Sirkun kanssa tulimme kävelyn aikana Hämeenpuistossa aukiolle, jossa sijaitsee kivistä tehty palomainen teos, jonka ympärillä vesi solisee. *"Tää tila on avoin ja täs ei oo niinkun mitään kulmia. Nyt pitää muistaa vaan. Mä oon piirtänyt tän päähäni tän kartan suurin piirtein et mistä mä meen."* Yhtäkkiä Sirkku huudahtaa: *"Voi ei! Ne on vieny mun ihanan äänen pois tästä, kääk! ... eiku täs on se ... se, se ... se kivi. Nyt se suibkulähde ei pulputa."* Olemme tulleet jo vedessä "pyörivän pallon" ohi. Pallon ympärille on laitettu talvisuojia, se seisoo hiljaisena ja pysähtyneenä lasikuvun alla. Sirkun tilan hahmotus häiriintyy kun odotettu ääni, joka antaa suuntaa ja hahmoa aukiolle, on poissa.

Ihminen muodostaa käyttämistään reiteistä mieleensä kartan, joka osaltaan tekee liikkumisesta sujuvampaa ja vaivattomampaa (Lynch 1966). Mielikuvakartta sisältää konkreettista tietoa paikoista sekä niiden sijoittumisesta ja suhteutumisesta toisiinsa. Se ei vastaa absoluuttiseen sijaintiin perustuvaa karttaa vaan rakentuu jokaisen yksilöllisten valintojen, kokemusten ja tavoitteiden pohjalta. Näin ollen mielikuvakartta ei perustu vain näköaistin tuomiin tietoihin vaan myös kuulo-, kosketus-, lämpötila-, ja hajuaistimuksiin, tunnelmiin sekä tunnekokemuksiin. Mielikuvakartan elementit on osa Koskelan (2009) argumentoimaa ”katuälykkyyttä”, niiden avulla osataan tehdä ratkaisuja tilanteeseen sopivalla tavalla. Itsenäisesti kaupunkitilassa liikkuva näkövammaisen suunnittelee, harjoittelee, painaa mieleensä ja muistaa arkisia reittejensä. Mitä jäsentyneempi mielikuvakartta on, sitä sujuvampaa suunnitautuminen on. Samalla syntyy turvallisuudentunne, kun eksymisen pelkoa ei ole.

### **Lopuksi: kaupunkitilan ja näkövammaisuuden todellistuminen**

Kolme kävelyhaastattelua Tampereen keskustassa ovat osoittanut meille, ettei ole olemassa yhtä yhtenäistä näkövammaisen ihmisen kaupunkitilan kokemusta. Annamin, Arton ja Sirkun kaupunkitila todellistui kaikille eri käytännöin, erilaisin aistimuksin. Vastaavasti heidän näkövammansa todellistui hyvin eri tavoin. Näkövammaisen laatu oli erilainen kaikilla kolmella, kaupunki oli jokaiselle eritavoin tuttu, ja suhtautuminen katseen kohteena olemiseen, rajoittuneena liikkumiseen ja erilaiseksi koetuksi tulemiseen vaihteli suuresti.

Haastattelemiemme ihmisten *käytäntöjen järjestyminen* jakautui analyysissä neljään eri ulottuvuuteen. Vuorovaikutukseen 1) materiaalistien elementtien, 2) toisten ihmisten, 3) teknologisten välineiden ja 4) aineettomien elementtien kanssa. Kävelyiden aikana kaikki nämä ulottuvuudet kietoutuivat yhteen ja loivat käytäntöjen järjestymistä. Kaupunkitila todellistui monikerroksisena verkostona, jossa tilanteet ja vuorovaikutussuhteet rajoittivat näkövammaisen ihmisen liikkumista. Toisaalta kaupunkitilassa koetut elementit tarjosivat monenlaisia rikkaita aistiärsykyitä, joita näkökykyinen ihminen ei arkisessa kaupunkikävelyssään välttämättä edes huomaa (Schillmeier 2008). Käytäntöjen järjestymisessä materiaaliset elementit näkyivät konkreettisina

reittivalintoina, kiertoteiden hakemisena ja varovaisuutena. Vuorovaikutus toisten ihmisten kanssa vaikutti kahdella tavalla käytäntöjen järjestymiseen, kanssaihmiset merkitsivät Artolle ja Sirkulle tietoa avun läheisyydestä, Annamille taas ihmiset olivat reflektiopinta, josta hän ei halunnut omalla käytöksellään poiketa ja tulla huomatuksi.

Teknologiset välineet toimivat sekä mahdollistajina että hidastajina käytäntöjen järjestymisen näkökulmasta. Ne kietoutuivat kaupunkiympäristössä kanssaihmiin esimerkiksi siten, että liikennevalojen merkkiäänien kuuleminen edellytti paikoin ”vastavirtaan” kulkemista ja valkoinen keppi viestitti muille kulkijoille käyttäjänsä rajoitteista sekä mahdollisesta avuntarpeesta. Molemmat artefaktit olivat kuitenkin aivan olennaisia tarjousia itsenäisen liikkumisen kannalta. Aineettomat elementit toimivat etukäteissuunnittelun välineenä, kyvykkyutenä rakentaa käsitystä tilasta ja tehdä päätös liikkeelle lähtemisestä.

Tarjoumien ja esteiden monikerroksellisuus vaatii näkövammaiselta erityistä vireystilaa ja omanlaista katuälykkyyttä kaupunkitilassa liikkumiseen ja olemiseen. Sirkun kanssa kuljimme harhaan, mutta se ei näyttänyt olevan Sirkulle ongelma. Vasta nauhalta haastattelua kuunnellessa Sirkun äänestä ja puhutavan muuttumisesta huomaa, miten paljon keskittymistä muuttuneessa ympäristössä suunnistaminen vaatii. Eksyminen, lukuisat äänet, toisten ihmisten kiireisempi rytmi sekä muistinvarainen reitin prosessointi vaativat valtavasti keskittymistä, korkeaa vireystilaa. Muiden aistihavaintojen painottuminen näkökyvyn sijaan, katuälykkyuden vaatimus sekä jatkuvat fyysiset muutokset kaupunkitilassa edellyttävät yksilöltä tiuhaa mielikuvakartan päivittämistä ja altistumista kokeilevalle liikkumiselle. Korkean vireystilan vaatimus julkisessa tilassa kulkemiselle saattaa olla niin voimakas fyysinen ja henkinen ponnistus huonosti tai lainkaan näkeväälle ihmiselle, että spontaani kaupungilla kävely tai julkisessa tilassa hengailu ei välttämättä houkuttele (Chouinard ym. 2010).

Myös aiemmat kokemukset välittyivät nykyhetkessä tehtäviin päätöksiin. Luminen kaupunki ja sen negatiivinen vaikutus aistihavaintojen tekemiseen sekä aiempi kokemus vaaratilanteesta lumiauran kanssa oli luonut Sirkulle omanlaisen ”lumen tajun”, joka rajasi hänen kyvykkyksiään liikkua kaupun-

gilla. Materiaaliset elementit ja teknologiset välineet sisälsivät kohtaamissamme käytännöissä runsaasti myös symbolisia merkityksiä, jotka oli mahdollista havaita kävelyhaastattelua tehdessä, kepin kanssa tai kepittä liikuttaessa, erilaisia ihmisiä kohdatessamme (Bateson 2000, 465).

Näkövammaisuus on vain yksi kaupunkitilan kokijaa määrittävä tekijä. Ei siis luonnollisestikaan ole olemassa jotakin sellaista kuin näkövammaisen ihmisen kokemus kaupunkitilasta vaan yhtä monta kokemusta kuin kulkijaa-kin. Näkövammaisuuden itsessään voikin tulkita yhdeksi aineettomaksi elementiksi, joka vaikuttaa ja sekoittuu yksilön muihin aistihavaintoihin ja kaupunkiympäristön kokemukseen (Devlieger & Strickfaden 2012, 226). Kuten Shillmeyer (2008) omassa tutkimuksessaan toteaa, erilaisuus mahdollistaa toisenlaisen kokemuksen. Kuka siis on aisteiltaan vajavainen ja kuka täydellinen? Kaupunkitila tarjoaa niin paljon enemmän kuin yksilönä ehdimme kokea ja havainnoida.

Kaupunkien suunnittelu tämä kaikki huomioon ottaen on äärimmäisen kompleksinen ja monitahoinen tehtävä. Ei ole olemassa yhdenlaista kaupunkitilan standardikokijaa, vaan jokainen kulkee kaupungissa omin intressein, aktiviteetein, aistein, itselleen sopivalla kulkumuodolla ja sosiaalisiin verkostoihinsa tukeutuen. Kaupunkilaiset ovat erilaisilla kyvykkyyksillä liikkeellä kaupungissa, mutta myös sen suunnittelussa. Kaupunkisuunnittelun tulisi-kin mukautua 2020-luvun käytäntöihin yhä notkeammin. Kaupunkitilan suunnittelu vaatii raskaan ja pitkäkestoisen lakisääteisen kaavoitusprosessin eri vaiheineen. Tulisiko painopistettä siirtää kaupungin sosiaalisen mosaiikin ja kaupunkitilan käytäntöjen tarkasteluun? Moninaisuus ei välttämättä ole hallittavissa, mutta resurssien siirtäminen suunnittelusta mukautumiseen, vuorovaikutukseen, ja kokeilevien ideoiden kohtaamiseen tuntuisi raikkaalta ajatukselta vallitsevissa suomalaisissa kaupunkisuunnittelun käytännöissä.

## Lähteet

- Bateson, Gregory (2000). *Steps to an Ecology of Mind: Collected Essays in Anthropology, Psychiatry, Evolution, and Epistemology*. Chicago: University of Chicago Press.
- Bäcklund, Pia & Häkli, Jouni & Schulman, Harry (toim.) (2002). *Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa*. Helsinki: Gaudeamus.
- Devlieger, Patrick & Strickfaden, Megan (2012). Reversing the {im}aterial sense of nonplace: the impact of blindness on the Brussels metro. *Space and Culture* 15:3, 224–238.
- Chouinard, Vera & Hall, Edward & Wilton, Robert (2010). Introduction: towards enabling geography. Teoksessa Vera Chouinard, Edward Hall & Robert Wilton (toim.) *Towards enabling geographies*. Farnham: Ashgate, 1–21.
- Evans, James & Jones, Phil (2011). The walking interview: methodology, mobility and place. *Applied Geography* 31:2, 849–858.
- Fachnle, Maija (2014). *Collaborative planning of urban green infrastructure – need, quality, evaluation, and design*. Department of Geosciences and Geography A 26. Helsinki: University of Helsinki.
- Fincher, Ruth & Iveson, Kurt (2008). *Planning and the Diversity in the City*. Hampshire: Palgrave Macmillan.
- Galis, Vasilis (2011). Enacting disability: how can science and technology studies inform disability studies? *Disability & Society* 26:7, 825–838.
- Grang, Mike (2001). Rhythms of the city. Temporalised space and motion. Teoksessa: Jon May & Nigel Thrift (toim.) *Timespace. Geographies of temporality*. London: Routledge, 187–207.
- Guy, Simon & Adams, Mags (2007). Editorial: Senses and the city. *Senses and Society* 2:2, 133–6.
- Heylighen, Ann & Strickfaden, Megan (2012). {Im}ateriality: Design for More Sense/s. *Space and Culture* 15:3, 180–185.
- Ingold Tim (2010). Ways of mind-walking: reading, writing, painting. *Visual Studies* 25:1, 15–23.
- Ingold, Tim & Vergunst, Jo Lee (2008). *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot*. Aldershot: Ashgate.
- Iwarsson, S. & Ståhl, A. (2003). Accessibility, usability and universal design – positioning and definition of concepts describing person-environment relationship. *Disability and rehabilitation* 25:2, 57–66.
- Jones, Phil (2012). The sensory discipline and affect: a study of commuter cycling. *Social and cultural geography* 13:6, 645–658.
- Jokinen, Ari & Asikainen, Eveliina & Mäkinen, Kirsi (2010). Kävelyhaastattelu tapaustutkimuksen menetelmänä. *Sosiologia* 4, 255–267.
- Jokiniemi, Jukka (2007). *Kaupunki kaikille aisteille. Moniaistisuus ja saavutettavuus rakennetussa ympäristössä*. Espoo: Teknillinen korkeakoulu.

- Juntunen, Tiina (2014). *Näkymätön kaupunki näkyväksi. Sokeiden huomioon ottaminen Joensuun kaupunkisuunnittelussa*. Pro gradu -tutkielma. Itä-Suomen yliopisto, Historia- ja maantieteiden laitos. [http://epublications.uef.fi/pub/urn\\_nbn\\_fi\\_uef-20140713/urn\\_nbn\\_fi\\_uef-20140713.pdf](http://epublications.uef.fi/pub/urn_nbn_fi_uef-20140713/urn_nbn_fi_uef-20140713.pdf) (haettu 3.8.2016).
- Koskela, Hille (2009). *Pelkokiekko. Pelon politiikka, turvamarkkinat ja kamppailu kaupunkitilasta*. Helsinki: Gaudeamus.
- Kuoppa, Jenni (2016). *Kävelyn lupaukset kaupungissa. Kolme tapausta kävelijöiden arjesta ja kokemuksista sekä kaupunkisuunnittelusta*. Acta Universitatis Tamperensis 2147. Tampere: Tampere University Press.
- Kyttä, Marketta & Broberg, Anna & Kahila, Maarit (2009). Lasten liikkumista ja terveyttä edistävä urbaani ympäristö. *Yhdyskuntasuunnittelu* 47:2, 6–25.
- Kärholm, Matias (2007). A conceptual discussion of territoriality, materiality and the everyday life of public space. *Space and Culture* 10:4, 437–453.
- Latour, Bruno (2005). *Reassembling the social: An introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- Law, John & Mol, Annemarie (2006). *Complexities. Social studies of Knowledge Practices*. Durham: Duke University Press.
- Leino, Helena (2006). *Kansalaisoikeus ja kaupunkisuunnittelun dynamiikka. Tutkimus Tampereen Vuoreksesta*. Acta Universitatis Tamperensis 1134. Tampere: Tampere University Press.
- Leino, Helena & Peltomaa, Juha (2012). Situated knowledge—situated legitimacy: Consequences of citizen participation in local environmental governance. *Policy & Society* 31:2, 159–168.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2004). *Toimintamalli esteettömän ja turvallisen kävely-ympäristön kehittämiseksi. Case Espoon keskus*. Julkaisuja 77/2004, Helsinki: Edita Prima Oy.
- Lynch, Kevin (1966). *The Image on the City*. London: The M.I.T. Press.
- Middleton, Jennie (2009). Sense and the city: exploring the embodied geographies of urban walking. *Social & Cultural Geography* 11:6, 575–596.
- Mol, Annemarie (2002). *The body multiple: ontology in the medical practice*. Durham: Duke University Press.
- Moser, Ingunn (2000). Against normalisation: subverting norms of ability and disability. *Science as Culture* 9:2, 201–240.
- Moser, Ingunn (2005). On becoming disabled and articulating alternatives. The multiple modes of ordering disability and their interfaces. *Cultural Studies* 19:6, 667–700.
- Nijs, Greg & Daems, Amelie (2012). And what if the tangible were not and vice versa? On boundary works in everyday mobility experience of people moving into old age: For Daisy (1909–2011). *Space and Culture* 15:3, 186–197.
- Pallasmaa, Juhani (2012). *The Eyes of the Skin. Architecture and the senses*. Chichester: John Wiley & Sons.

- Ruskovaara, Anna (toim.) (2009). *Rakennetun ympäristön esteettömyyskartoitus. Opat kartoituksen tilaajalle ja toteuttajalle*. Invalidiliitto. [http://inport2.invalidiliitto.fi/Raken\\_Ympariston\\_Esteet\\_netti.pdf](http://inport2.invalidiliitto.fi/Raken_Ympariston_Esteet_netti.pdf) (haettu 4.8.2016).
- Schillmeier, Michael (2008). (Visual) Disability – from exclusive perspectives to inclusive differences. *Disability & Society* 23:6, 611–623.
- Taskinen, Venla & Tolvanen, Heidi & Ylätaalo, Jaana (2011). *Pisteet Musiikkitalolle: Helsingin Musiikkitalon esteettömyyskartoitus näkövammaisen asiakkaan kannalta*. Helsinki: Metropolia Ammattikorkeakoulu.
- Vergunst, Jo Lee (2008). Taking a trip and taking care in everyday life. Teoksessa: Tim Ingold & Jo Lee Vergunst (toim.) *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot*. Aldershot: Ashgate, 105–122.