

Suomen ympäristökeskuksen raportteja 15 | 2025

Kestävästi ikäystävällinen kaupunki

Rakennetun ympäristön ja alueiden käytön kehittäminen väestön ikääntyessä

Antti Rehunen, Anna Strandell, Maija Tiitu, Ville Helminen,
Anniina Iikkanen, Kati-Jasmin Kosonen ja Eero Purontaus

Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Suomen ympäristökeskuksen raportteja 15 | 2025

Kestävästi ikäystävällinen kaupunki

Rakennetun ympäristön ja alueiden käytön kehittäminen väestön ikääntyessä

Antti Rehunen, Anna Strandell, Maija Tiitu, Ville Helminen, Anniina Iikkanen, Kati-Jasmin Kosonen ja Eero Purontaus

Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Suomen ympäristökeskuksen raportteja 15 | 2025

Suomen ympäristökeskus
Rakennettu ympäristö / Yhdyskuntaratkaisut

Kirjoittajat: Antti Rehunen[1)], Anna Strandell[1)], Maija Tiitu[1)], Ville Helminen[1)], Anniina Iikkanen[1)], Kati-Jasmin Kosonen[2)], Eero Purontaus[2)]
[1)] Suomen ympäristökeskus
[2)] MAL-verkoston koordinaatio, Tampereen kaupunkiseutu

Vastaava erikoistoimittaja: Jari Lyytimäki

Rahoittaja/toimeksiantaja: Ympäristöministeriö
Julkaisija ja kustantaja: Suomen ympäristökeskus (Syke)
Latokartanonkaari 11, 00790 Helsinki, puh. 0295 251 000, syke.fi

Taitto: Pirjo Appelgren

Kannen kuva: Anna Strandell

Julkaisu on saatavana veloituksetta internetistä: syke.fi/julkaisut | helda.helsinki.fi/syke

ISBN 978-952-11-5768-4 (PDF)
ISSN 1796-1726 (verkkoj.)

Julkaisuvuosi: 2025

Tiivistelmä

Kestävästi ikäystävällinen kaupunki

Rakennetun ympäristön ja alueiden käytön kehittäminen väestön ikääntyessä

Tässä raportissa arvioidaan kaupunkien ikäystävällisyyttä rakennetun ympäristön ja alueiden käytön näkökulmasta. Lähtökohtana käytetään Maailman terveysjärjestö WHO:n ikäystävällisten kaupunkien ja kuntien tarkastelukehikkoa, johon nojaten selvitetään ikäystävällisyyden laatutekijöiden nykytilaa ja kehittämismahdollisuuksia sekä yhtymäkohtia kaupunkien kestävyystoimien kanssa. Tarkastelun kohteena on neljä teemaa: ympäristö ja julkiset rakennukset, liikenne ja liikkuminen, asuminen ja asuinympäristö sekä osallistuminen rakennetun ympäristön suunnitteluun ja kehittämiseen.

Raportin sisältö perustuu kansainväliseen ja kotimaiseen kirjallisuuskatsaukseen, kyselytutkimusaineistoihin, rekisteri- ja paikkatietopohjaiseen aluetarkasteluun ja neljässä kohdekaupungissa järjestettyihin työpajakeskusteluihin. Tapaustutkimuksen kohteina ovat olleet Lahden, Tampereen, Turun ja Vantaan kaupungit.

Raporttiin kootun kirjallisuuskatsauksen mukaan ikääntyneiden hyvinvointia edistävät erityisesti yhteisöllisyys, ympäristön käveltävyys sekä saavutettavat viheralueet. Sosiaalisten kontaktien puuttumisella ja yksinäisyydellä on merkittäviä haitallisia terveysvaikutuksia. Kyselytutkimusaineistot kuvaavat ikääntyneiden asuinympäristökokemuksia ja liikkumiskäyttäytymistä. Esille nostetaan lukuisia kansainvälisiä ja kotimaisia esimerkkejä ikäystävällisen kaupungin tavoitteista ja toimenpiteistä.

Rekisteri- ja paikkatietoaineistojen avulla analysoidaan, miten ympäristön ikäystävällisyys toteutuu kaupunkien eri osissa ja miten ikääntyneiden asuinpaikat sijoittuvat suhteessa niihin ja millaisia ovat tulevaisuuden kehityssuunnat. Kaupunkien palvelut ja joukkoliikenne ovat monien ikääntyneiden ulottuvilla, mutta autoriippuvaisella alueella ja kauempana palveluista asuvien ikääntyneiden osuus kasvaa monissa kaupungeissa. Ikäystävällisyyden kehittämistarpeet vaihtelevat yhdyskuntarakenteen vyöhykkeen mukaan.

Neljässä kohdekaupungissa järjestettyjen työpajojen perusteella tarkennetaan ikäystävällisyyden arviointia laadullisella tarkastelulla ja analysoidaan, millaisia haasteita ja mahdollisuuksia liittyy ikäystävällisyyden kehittämiseen ja ikääntyneiden osallistumiseen. Keskeisiksi ikäystävällisyyden parantamistoimiksi nostetaan lähiluonnon saavutettavuuden kehittäminen, esteettömyyden edistäminen, levähdyspaikkojen lisääminen kävelyreiteille, monisukupolvisten kohtaamispaikkojen rakentaminen, yhteisöllisyyttä edistävät asumisratkaisut ja palvelut, palvelujen sijoittaminen lähelle asukkaita ja joukkoliikenteen solmukohtiin, liikenteen rauhoittaminen sekä kävelyteiden kunnossapidon, joukkoliikenteen ja pysäköintipaikkojen suunnittelu ikääntyneiden liikkumistarpeiden mukaan.

Kaupunkitarkasteluja täydennetään kaupunkiseutukohtaisilla analyyseilla, joissa tarkastellaan, mitkä ikäystävällisyyden laatutekijät ovat seudullisia, missä asioissa seudullisuus tulee ottaa huomioon ja miten seudullinen yhteistyö voidaan organisoida ikäystävällisyyden edistämiseksi.

Raportin lopuksi tehdään johtopäätöksiä ja esitetään suosituksia kaupungeille, kunnille ja muille toimijoille. Suosituksissa annetaan ehdotuksia, miten kaupungit ja kunnat voivat kehittää tietopohjaa,

hyödyntää toimivia esimerkkejä, laatia kattavia tarkasteluja, käynnistää kehittämistoimia, lisätä ikääntyneiden osallistumista ja aktiivista toimijuutta, kehittää toimijayhteistyötä sekä edistää ikäystävällisyyttä ja kestävyyttä kokonaisvaltaisena kehittämistyönä.

Asiasanat: kaupunki, ikäystävällisyys, kestävyys, ikääntyneet, rakennettu ympäristö, alueiden käyttö, asuminen, paikkatieto, saavutettavuus, palvelut, joukkoliikenne, suunnittelu, osallistuminen

Sammandrag

Hållbart åldersvänlig stad

Utveckling av den byggda miljön och markanvändningen i takt med en åldrande befolkning

Denna rapport utvärderar städernas åldersvänlighet ur perspektivet av den byggda miljön och markanvändning. Bedömningsramverket som används baseras på Världshälsoorganisationens (WHO) ramverk för åldersvänliga städer och kommuner. Detta ramverk används för att undersöka den aktuella statusen för kvalitetsfaktorer för åldersvänlighet, förbättringsmöjligheter samt kopplingar till städernas hållbarhetsåtgärder. Fokus ligger på fyra teman: miljö och offentliga byggnader, trafik och rörlighet, bostäder och boendemiljö samt deltagande i planering och utveckling av den byggda miljön.

Rapportens innehåll baseras på en internationell och nationell litteraturöversikt, enkätundersökningsdata, en regional analys baserad på register- och geografiska data samt workshopdiskussioner som genomfördes i fyra målstäder. De städer som undersökts är Lahti, Tammerfors, Åbo och Vanda.

Enligt litteraturöversikten som sammanställts i rapporten främjar särskilt faktorer som gemenskap, gångbarhet i miljön och tillgång till gröna områden äldre vuxnas välmående. Brist på sociala kontakter och ensamhet har betydande negativa hälsoeffekter. Enkätundersökningsdata beskriver äldre personers erfarenheter av boendemiljön samt deras mobilitetsbeteende. Rapporten lyfter fram många internationella och nationella exempel på mål och åtgärder för åldersvänliga städer.

Genom användning av register- och geografiska data analyseras hur åldersvänlighet genomförs i olika delar av städerna, hur äldre vuxnas bostadsorter relaterar till dessa områden och vilka framtida utvecklingstrender som finns. Stadens tjänster och kollektivtrafik är inom räckhåll för många äldre, men i många städer ökar andelen äldre som bor i bilberoende områden eller längre från tjänster. Behovet av åtgärder för att utveckla åldersvänlighet varierar beroende på stadsstrukturens zoner.

Baserat på de workshops som genomförts i de fyra målstäderna förfinas bedömningen av åldersvänlighet genom kvalitativ analys och utmaningar och möjligheter kopplade till utveckling av åldersvänlighet och äldres deltagande undersöks. Viktiga åtgärder för att förbättra åldersvänlighet är att förbättra tillgången till närliggande natur, främja tillgänglighet, lägga till viloplatser längs gångvägar, bygga mötesplatser för alla generationer, främja gemenskapsorienterade bostadslösningar och tjänster, placera tjänster nära invånare och kollektivtrafikknutpunkter, lugna trafiken och planera gångvägar, kollektivtrafik och parkeringsplatser enligt äldres rörlighetsbehov.

De urbana bedömningarna kompletteras med regionala analyser, där rapporten undersöker vilka kvalitetsfaktorer för åldersvänlighet som är regionala, var regionalitet bör beaktas och hur regionalt samarbete kan organiseras för att främja åldersvänlighet.

I slutet av rapporten dras slutsatser och rekommendationer ges till städer, kommuner och andra aktörer. Rekommendationerna innehåller förslag på hur städer och kommuner kan utveckla sin kunskapsbas, dra nytta av effektiva exempel, genomföra omfattande bedömningar, initiera utvecklingsåtgärder, öka äldres deltagande och aktiva engagemang, utveckla samarbete mellan aktörer samt främja åldersvänlighet och hållbarhet som en helhetlig utvecklingsprocess.

Nyckelord: stad, åldersvänlighet, hållbarhet, äldre vuxna, byggd miljö, markanvändning, boende, geografisk information, grönområden, tillgänglighet, tjänster, kollektivtrafik, planering, deltagande

Abstract

Sustainably age-friendly city

Developing the built environment and land use for the aging population

This report evaluates the age-friendliness of cities from the perspective of the built environment and land use. The assessment framework used is based on the World Health Organization (WHO) framework for age-friendly cities and communities. This framework is used to examine the current state of age-friendly quality factors, opportunities for improvement, and connections with the cities' sustainability actions. The focus is on four themes: environment and public buildings, transport and mobility, housing and the residential environment, and participation in the planning and development of the built environment.

The content of the report is based on an international and domestic literature review, survey data, a regional analysis based on registry and geospatial data, and workshop discussions held in four target cities. The cities studied are Lahti, Tampere, Turku, and Vantaa.

According to the literature review compiled in the report, factors that particularly promote the well-being of older people include community, walkability of the environment, and accessible green spaces. The lack of social contacts and loneliness have significant detrimental effects on health. Survey data describe older people's experiences of their living environment, and their mobility behaviour. Numerous international and domestic examples of the goals and actions of age-friendly cities are highlighted.

Using registry and geospatial data, the report analyzes how age-friendliness is realized in different parts of the cities and how the residential locations of older people relate to these areas, as well as the future development trends. Urban services and public transportation are within reach for many older people, but in many cities, the share of older people living in car-dependent areas or further from services is increasing. The development needs for age-friendliness vary according to urban zones.

Based on the workshops held in the four case cities, the report refines the assessment of age-friendliness through qualitative analysis and examines the challenges and opportunities related to the development of age-friendliness and the participation of older people. Key actions for improving age-friendliness include enhancing access to nearby nature, promoting accessibility, adding benches along walking routes, creating intergenerational meeting places, promoting community-oriented housing solutions and services, placing services near residents and public transport hubs, calming traffic, and planning walking paths, public transport, and parking according to the mobility needs of older people.

The urban assessments are supplemented by city-regional analyses, where the report examines which age-friendly quality factors are regional, where regionality should be taken into account and how regional cooperation can be organized to promote age-friendliness.

At the end of the report, conclusions are drawn, and recommendations are made for cities, municipalities, and other stakeholders. The recommendations offer suggestions on how cities and municipalities can develop their knowledge base, utilize effective examples, conduct comprehensive reviews, initiate development actions, increase older people’s participation and active engagement, develop cooperation between stakeholders, and promote age-friendliness and sustainability as a holistic development process.

Keywords: city, sustainability, older people, built environment, land use, housing, geospatial data, accessibility, services, public transport, planning, participation

Suomen ympäristökeskuksen raportteja 15 | 2025

Kestävästi ikäystävällinen kaupunki

Rakennetun ympäristön ja alueiden käytön kehittäminen väestön ikääntyessä

Antti Rehunen, Anna Strandell, Maija Tiitu, Ville Helminen, Anniina Iikkanen, Kati-Jasmin Kosonen ja Eero Purontaus

Tämän raportin ydinviestit:

- **Tietoisuutta ikääntymiskehityksen vaikutuksista sekä ikäystävällisen ympäristön ominaisuuksista ja merkityksestä tulee lisätä. Tulevina vuosina ikääntyneiden määrä kasvaa nopeasti kaupunkiseuduilla.**

- **Ikäystävällisyys hyödyttää kaikkia. Ikääntyneiden hyvinvointia edistävät erityisesti ympäristön käveltävyys, saavutettavat viheralueet ja yhteisöllisyys.**

- **Ikäystävällisen ympäristön kehittäminen lähtee liikkeelle arjen sujuvuudesta. Pienilläkin parannuksilla voidaan saada aikaan merkittäviä muutoksia. Kyse on kaikille sopivasta suunnittelusta.**

- **Kehittämiskohteina nousevat esille yhteistilojen saatavuus ja yhteisöllisyyden edistäminen, kävelyreittien esteettömyys ja kunnossapito, levähdyspaikkojen lisääminen, palvelujen sijoittaminen lähelle ikääntyneitä, joukkoliikenteen tarjonta, liikenneturvallisuuden parantaminen sekä monipuolinen ja laadukas asuntokanta, joka tarjoaa vaihtoehtoja eri elämäntilanteissa.**

- **Ikäystävällisyyttä tulee kehittää kokonaisvaltaisesti maankäytön, asumisen, palvelujen ja liikenteen suunnittelussa seudun kuntien, kaupungin eri toimialojen, hyvinvointialueen, yritysten, yhdistysten ja asukkaiden välisellä yhteistyöllä.**

- **Kaupunkien ja kuntien suunnittelussa tarvitaan kattavaa tietopohjaa asumisen ja asuinympäristön ikäystävällisyydestä. tietojen avulla voidaan tunnistaa ikäystävällisyyden kehittämistarpeita alueellisesti.**

Esipuhe

Väestön ikääntyminen muuttaa kaupunkeja ja muita yhdyskuntia merkittävästi tulevina vuosikymmeninä. Yli 75-vuotiaiden määrä ja osuus väestöstä kasvaa suhteellisesti nopeimmin suurilla kaupunkiseuduilla, joissa ympäristön ikäystävällisyys muuttuu yhä tärkeämmäksi.

Ympäristöministeriö on työskennellyt pitkään yhdyskuntien ikäystävällisyyden parantamiseksi ja rahoittanut useita kehittämishankkeita, joissa on pureuduttu asuinympäristön ja taajamien ikäystävällisyyteen. Hankkeissa on tarkasteltu kansainvälisiä ja kotimaisia esimerkkejä ikäystävällisyyden parantamisesta ja koottu suosituksia ikäystävällisyyden kehittämiseen. Ikäystävällisyyden kehittäminen kunnissa ja kaupungeissa on vaihdellut ohjelmatyön, suunnittelun painopisteiden ja käytettävissä olevien resurssien mukaan. Työhön tarvitaan jatkuvuutta, systemaattisuutta, prosessien hallintaa sekä ikäystävällisyyden seurantaa ja arviointia.

Kunnilla on ikäystävällisyystyön tukena käytössään Maailman terveysjärjestö WHO:n tuottamia opasmateriaaleja ikäystävällisyyden teemoista, joiden alla on tunnistettu keskeisiä laatutekijöitä ja laadittu niistä tarkistuslistoja. WHO on myös antanut ohjeita ikäystävällisyyden kehittämisprosessiin. WHO:n perustamaan ikäystävällisten kaupunkien ja kuntien verkostoon (Global Network for Age-friendly Cities and Communities) kuuluu Suomesta seitsemän kaupunkia, jotka ovat tätä kautta sitoutuneet ottamaan ikääntyvän väestön tarpeet huomioon ja kehittämään fyysistä ja sosiaalista ympäristöä yhteistyössä ikääntyneiden asukkaiden kanssa eri toimialoilla. Verkostossa jaetaan myös kokemuksia ja opitaan toisilta kaupungeilta.

Tämä käsillä oleva raportti on laadittu ympäristöministeriön rahoittamassa Ikäystävällinen ja kestävä kaupunki rakennetun ympäristön ja alueiden käytön näkökulmasta (Ikkuna) -hankkeessa, joka on toteutettu Suomen ympäristökeskuksen (Syke) yhdyskuntaratkaisujen yksikössä. Raportin ovat kirjoittaneet erikoistutkija Antti Rehunen, vanhempi tutkija Anna Strandell, tutkija Maija Tiitu, erikoistutkija Ville Helminen ja suunnittelija Anniina Iikkanen Sykestä. Yhden luvun osalta raportti sisältää tuloksia myös Ikäystävällisten kaupunkiympäristöjen kehittäminen kaupunkiseuduilla (IKI-ympäristöt) -hankkeesta, jonka ovat toteuttanet valtakunnallinen MAL-verkosto ja Syke. Tämän hankkeen osalta raportin kirjoittamiseen ovat osallistuneet myös kehittämispäällikkö Kati-Jasmin Kosonen ja suunnittelupäällikkö Eero Purontaus MAL-verkostosta. Raportin laatimista on ympäristöministeriössä ohjannut asuntoneuvos Raija Hynynen.

Raportissa on paneuduttu WHO:n lähestymistavan soveltamiseen laaja-alaisesti rakennetun ympäristön ja alueiden käytön näkökulmasta mukaan lukien kaupunkiympäristön kehittämisprosessit ja liittymäkohdat käytännön toimintaan. Käsittelyssä ovat olleet WHO:n teemoista ympäristö ja julkiset rakennukset, liikenne, asuminen (painottuen asuinympäristöön ja ottaen huomioon eri lähipalvelut) ja osallistuminen rakennetun ympäristön suunnitteluun ja kehittämiseen.

Raportti nojaa Syken pitkäjänteiseen työhön yhdyskuntien ja alueidenkäytön seurantatiedon kokoamisessa ja hyödyntämisessä sekä yhdessä kaupunkien kanssa toteutetussa yhteiskehittämisessä. Raportin tarkastelun kohteena ovat olleet WHO:n verkostoon kuuluvat Lahden, Tampereen, Turun ja Vantaan kaupungit. Työssä on laadittu ajantasainen katsaus ikäystävällisyyden nykytilaan ja konkreettiseen kehittämiseen kaupungeissa. Lisäksi raporttiin on koottu uusinta tutkimustietoa ikäystävällisyyden laatutekijöistä ja kansainvälisiä kehittämisesimerkkejä. Raportin ja siihen liittyvän tarinakartta-aineiston avulla kaupungit ja kunnat voivat pyrkiä arvioimaan kokonaisvaltaisesti ikäystävällisyyttä ja edistämään sen kestävää kehittämistä olemassa olevia hyviä käytäntöjä hyödyntäen.

Sisällys

Tiivistelmä....3
Sammandrag....5
Abstract....7
Esipuhe....11

1 Johdanto....15

2 Ikäystävällisyyden laatutekijät ja koettu laatu sekä ikääntyneiden liikkuminen....19

2.1 Ikääntyneiden hyvinvointia edistävä asuinympäristö tuoreen tutkimuksen valossa....19
2.2 Asuinympäristön koettu laatu ja asumistoiveet ikääntyneillä....21

2.2.1 Asuinympäristön koettu laatu....21
2.2.2 Asumistoiveet....30

2.3 Ikääntyneiden liikkuminen....34

3 Ikäystävällisyyden kehittäminen eri maissa....40

3.1 Tiedonlähteet....40
3.2 Ympäristö....41

3.2.1 Esteettömyys....41
3.2.2 Käveltävyys....42
3.2.3 Viher- ja virkistysalueet....42
3.2.4 Levähdyspaikat....43
3.2.5 WC-palvelut....43
3.2.6 Palveluiden saavutettavuus....43
3.2.7 Aktiviteetit ja sosiaaliset kontaktit....44
3.2.8 Kaikille sopiva suunnittelu....45

3.3 Liikenne....45

3.3.1 Kävely ja liikenneturvallisuus....45
3.3.2 Joukkoliikenne....46
3.3.3 Pyöräily....46
3.3.4 Autoilu....47

3.4 Asuminen....47

3.4.1 Asuntokanta ja uudet asumisen mallit....47
3.4.2 Tietoisuuden lisääminen asumisratkaisuista....48

3.5 Osallistuminen rakennetun ympäristön suunnitteluun....48

3.5.1 Osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet....48
3.5.2 Vähemmistöt ja haavoittuvat ryhmät....49
3.5.3 Digitaalinen osallisuus....49

4 Kaupunkien kestävän kehityksen ja ikäystävällisyyden yhteensovittaminen 50

5 Kaupunkien ikäystävällisyys alueellisen tietopohjan perusteella 53

5.1 Ikääntyneiden asuinpaikat kaupunkirakenteessa 53

5.1.1 Ikääntyneiden osuus asukkaista kaupunkien eri osissa 54
5.1.2 Ikääntyneiden asuinpaikkojen muutokset 55
5.1.3 Tulevien asuinpaikkojen ennakointi 58
5.1.4 Hissittömissä kerrostaloissa asuvat 59

5.2 Palvelujen saavutettavuus 60
5.3 Ikääntyneiden sijoittuminen yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeille 65
5.4 Lähiympäristön käveltävyys 67
5.5 Viheralueiden saavutettavuus ja asuinalueiden vehreys 70

6 Ikäystävällisyyden haasteet ja kehittämistoimet case-kaupungeissa 72

6.1 Näkemykset ikäystävällisyyden nykytilasta ja haasteista 72

6.1.1 Nykytila ja haasteet Lahdessa 72
6.1.2 Nykytila ja haasteet Tampereella 75
6.1.3 Nykytila ja haasteet Turussa 78
6.1.4 Nykytila ja haasteet Vantaalla 80

6.2 Ratkaisut ja kehittämistoimet ikäystävällisyyden parantamiseen 82

6.2.1 Ympäristön laatu ja viheralueet 82
6.2.2 Palvelut ja asuminen 87
6.2.3 Liikenne ja liikkuminen 91

6.3 Ikäystävällisen ympäristön suunnittelu 95

6.3.1 Osallistuva budjetointi 95
6.3.2 Ennakkokuulemiset ja arvioinnit vanhusneuvoston ja muun osallistumisen kautta 95
6.3.3 Poikkihallinnolliset työryhmät 96
6.3.4 Kokeilut uusien käytäntöjen pohjana 96
6.3.5 Kaupungin, yritysten ja taloyhtiöiden yhteistyö 97
6.3.6 Kaavoitus edellytysten luojana 97
6.3.7 Ikäystävällisen kaupungin kehittämisprosessi 97

7 Ikäystävällisyyden kehittäminen kaupunkiseututasolla 99

7.1 Ikääntyneet asukkaat kaupunkiseuduilla 99
7.2 Ikäystävällisyys seututasolla 104

7.2.1 Joukkoliikenne ja saavutettavuus 104
7.2.2 Palvelut seututasolla 107
7.2.3 Asuminen seututasolla 107
7.2.4 Ympäristön laatu, virkistys ja yhteistilat seututasolla 108

7.3 Ikäystävällisyyden seudullinen suunnittelu ja kuntayhteistyö 109

8 Johtopäätökset ja suositukset 111

8.1 Suositukset tiivistetysti 111
8.2 Johtopäätökset ja suositukset yksityiskohtaisemmin 113

8.2.1 Tutkimustieto pohjaksi ikäystävällisyyden edistämisessä 113
8.2.2 Hyvien esimerkkien hyödyntäminen 114
8.2.3 Ikäystävällisyyden kestävä parantaminen 114
8.2.4 Tietopohjan kehittäminen 115
8.2.5 Ikäystävällisyyteen vaikuttavien tekijöiden tunnistaminen ja huomioon ottaminen 116
8.2.6 Ikäystävällisyyden kehittäminen eri mittakaavatasoilla 116
8.2.7 Ikäystävällisyyden nykytilan haasteisin tarttuminen 117
8.2.8 Ikäystävällisyyden kehittämisessä painopisteet riippuvat sijainnista yhdyskunnassa 118
8.2.9 Viheralueiden ja lähiluonnon saavutettavuuden kehittäminen 118
8.2.10 Varautuminen ikääntymiseen ja asuinalueiden muutoksiin 119
8.2.11 Palvelujen sijoittuminen ja monikanavainen viestintä 119
8.2.12 Yhteisöllisyyden edistäminen 120
8.2.13 Käveltävyyden ja liikkumisen kehittäminen 120
8.2.14 Pitkäjänteinen ja poikkihallinnollinen suunnittelu ja kehittäminen 121
8.2.15 Suunnitteluun osallistumisen ja toimijayhteistyön kehittäminen 122
8.2.16 Seudullisen suunnittelun kehittäminen 122

Lähteet 124

1 Johdanto

Väestön nopea ikääntyminen kaupungeissa korostaa ikäystävällisen kaupunkiympäristön merkitystä. Tässä raportissa arvioidaan kaupunkien ikäystävällisyyttä rakennetun ympäristön ja alueiden käytön näkökulmasta. Lähtökohtana käytetään Maailman terveysjärjestö WHO:n tarkastelumallia.

Väestön ikääntymiseen ja kestävyyteen liittyvät haasteet ovat lähivuosikymmeninä aluesuunnittelun suurimpia kysymyksiä. Ikääntyneen väestön osuuden kasvu heijastuu laajasti yhdyskuntien toimintoihin ja aiheuttaa niissä nopeita muutoksia. Ikääntyminen vaikuttaa asuntojen kysyntään ja tarjontaan, palvelujen tarpeeseen, liikkumiseen ja lähiympäristöltä vaadittaviin ominaisuuksiin. Kestävyysmurros tarkoittaa sitä, että maapallon kantokyvyn säilyttämiseksi yhdyskunnissa pitää saada aikaan merkittäviä ja oikeudenmukaisia muutoksia muun muassa asumisessa, energiantuotannossa ja liikenteessä. Haasteiden ratkaisemiksi tarvitaan tietoa nykytilasta ja kehityksestä, riittäviä tavoitteita, kokonaisvaltaista suunnittelua, vaikuttavia toimenpiteitä, seurantaa ja arviointia.

Mahdollisuudet ikäystävällisen ja kestävän ympäristön kehittämiseen vaihtelevat sen mukaan, millaisia alueiden ominaisuudet ovat ja kuinka ne sijoittuvat alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Suomen ympäristökeskuksen pitkäjänteinen työ yhdyskuntien ja alueidenkäytön seurantatiedon kokoamisessa ja hyödyntämisessä sekä yhdessä kaupunkien kanssa toteutetussa yhteiskehittämisessä luo pohjaa ikäystävällisyyden ja kestävyyden analysoinnille ja auttaa tukemaan kaupunkien ja kuntien toimenpiteiden kohdistamista.

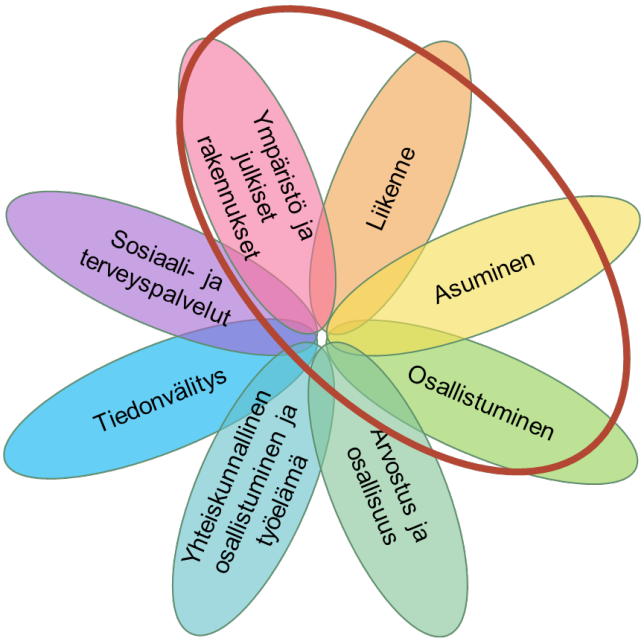
Eheä yhdyskuntarakenne, jossa päivittäiset matkat ovat lyhyitä ja helposti kuljettavissa kestävillä kulkutavoilla ja jossa viherrakenne on toimiva ja virkistysmahdollisuudet hyviä, vastaa monilla tavoin sekä kestävyyden että ikäystävällisyyden tavoitteisiin. Paikallaan ikääntyminen eli samassa asunnossa asuminen aina työikäisestä vanhuuteen asti on yleistä ja säilyttää ikääntyneille tutun lähiympäristön ja -yhteisön, mutta voi aiheuttaa ongelmia palvelujen saavuttamisessa sekä asunnon ylläpidossa ja esteettömyydessä. Ikäystävällisyyden edistämisessä onkin oleellista ennakoida, miten ikääntyneiden asuminen muuttuu, missä tulevat ikääntyneet asuvat sekä kuinka palvelut ja alueiden käyttö muuttuvat.

Tämän raportin tavoitteena on tarkastella kaupunkien ikäystävällisyyttä ja kestävyyttä sekä niiden kehittämistä rakennetun ympäristön ja alueiden käytön näkökulmasta. Lähtökohtana käytetään Maailman terveysjärjestö WHO:n ikäystävällisten kaupunkien ja kuntien tarkastelumallia. WHO on laatinut kuvauksen kaupunkien ikäystävällisyyden teemoista (WHO 2007), joihin kuuluvat ympäristö ja julkiset rakennukset, liikenne, asuminen, osallistuminen, arvostus ja osallisuus, yhteiskunnallinen osallistuminen ja työelämä, tiedonvälitys sekä sosiaali- ja terveyspalvelut (Kuva 1). Näistä rakennetun ympäristön ja alueiden käytön näkökulmasta keskeisiä ja tässä raportissa tarkastelun kohteena ovat ympäristö ja julkiset rakennukset, liikenne, asuminen ja osallistuminen rakennetun ympäristön suunnitteluun ja kehittämiseen. Lisäksi sosiaali- ja terveyspalvelujen osalta palvelujen saavutettavuus on yhdyskuntarakenteeseen liittyvä kysymys. WHO on tuottanut kaupunkien ikäystävällisyyden tarkasteluun opasmateriaalia, jossa kunkin teeman alla on tunnistettu keskeisiä laatutekijöitä ja laadittu niistä tarkistuslistoja (Taulukko 1).

Raportissa tarkastellaan, miten WHO:n kokoamia ikäystävällisyyden laatutekijöitä ja toimintamalleja voidaan hyödyntää Suomen kaupungeissa kaupunkiympäristön analysoinnissa ja kehittämisessä. Käsittelyn päähuomio on ikäystävällisyydessä, mutta sen rinnalla otetaan huomioon myös yhtymäkohdat kestävyystavoitteiden kanssa.

Ikääntyneillä tarkoitetaan tässä raportissa yli 65-vuotiaita, mutta osa tarkasteluista on rajattu yli 75-vuotiaisiin, koska iän myötä fyysinen kunto asettaa yhä enemmän rajoitteita arkielämään.

Ikäystävällisyydellä tarkoitetaan kaupungin tai muun yhdyskunnan ominaisuutta, joka mahdollistaa ikääntyneille asukkaille hyvän elämän ja tukee arjen askareissa. Ikäystävällisessä yhdyskunnassa eri toiminnot ja rakenteet tukevat ikääntyneiden arjen sujuvuutta, ympäristön terveellisyyttä, turvallisuutta ja viihtyisyyttä, yhteisöllisyyttä ja merkityksellisyyttä. Suunnittelulla tarkoitetaan kaikkea alueellista suunnittelua, joka vaikuttaa asukkaiden elinoloihin ja ympäristön ikäystävällisyyteen. Maankäytön suunnittelun ohella kyseessä on asumisen, liikenteen ja palvelujen ja viheralueiden suunnittelusta



Kuva 1. Ikäystävällisen kaupungin teemat WHO:n tarkastelumallissa (WHO 2007) ja punaisella rajattuna rakennetun ympäristön ja alueiden käytön näkökulmasta painottuvat teemat.

Taulukko 1. Ikäystävällisen kaupungin tarkistuslista: teemat ympäristö ja julkiset rakennukset, liikenne, asuminen ja osallistuminen (Rajaniemi & Rappe 2020)

Teema	Ikäystävällisen ympäristön ominaisuus
Ympäristö ja julkiset rakennukset	Julkiset tilat ovat siistejä ja miellyttäviä. Puistoissa ja muilla ulkoilualueilla on tarpeeksi penkkejä, jotka ovat turvallisia ja hyvin hoidettuja. Jalkakäytävät ovat hyvin hoidettuja, esteettömiä ja ne on varattu ainoastaan jalankulkijoille. Jalkakäytävien pinnoite ei ole liukas. Käytävät ovat riittävän leveitä apuvälineitä käyttäville ja katukiveykset risteyksissä madallettuja. Suojateitä on tarpeeksi ja niitä pystyvät käyttämään eri tavoin liikkumisesteiset henkilöt. Suojatiet erottuvat visuaalisesti tai äänen perusteella. Liikennevaloristeyksissä kadun ylittämiseen tarkoitettu aika on tarpeeksi pitkä. Vilkkaasti liikennöidyillä kaduilla on saarekkeita ja tarpeen mukaan yli- ja alikulkuja. Autoilijat antavat tietä jalankulkijoille risteyksissä ja suojateillä. Pyörätiet ja jalkakäytävät on erotettu toisistaan. Julkisten alueiden turvallisuuteen kiinnitetään huomiota hyvällä valaistuksella, poliisin partioinnilla ja yhteisötoiminnalla. Palvelut sijaitsevat lähellä toisiaan ja pääsy niihin on esteetön. Ikääntyneille on erillisiä palvelujärjestelyjä, esimerkiksi erilliset jonot tai palvelutiskit. Rakennusten ulko- ja sisäpuolella on selkeät opasteet. Istumapaikkoja ja käymälöitä on riittävästi, hisseihin ja portaisiin on helppo päästä ja lattiamateriaalit ovat turvallisia. Julkisia wc:tä on tarpeeksi sisä- ja ulkotiloissa ja ne ovat siistejä, hyvin hoidettuja sekä helppopääsyisiä.
Liikenne	Julkisen liikenteen maksut ovat kohtuuhintaisia ja selvästi näkyvissä. Julkinen liikenne on luotettavaa ja säännöllistä, myös yöllä, viikonloppuisin ja loma-aikoina. Kaikki kaupunginosat ja palvelut ovat saavutettavissa julkisen liikenteen avulla, yhteydet ovat hyvät sekä reitit ja kulkuneuvot on selvästi merkitty. Julkisen liikenteen ajoneuvot ovat siistejä, hyvin huollettuja,

Teema	Ikäystävällisen ympäristön ominaisuus
	esteettömiä, ruuhkattomia ja niissä on istuimia, jotka on varattu vanhuksille ja liikuntarajoitteisille matkustajille. Vammaisille on tarjolla omia julkisen liikenteen ratkaisuja. Kuljettajat pysähtyvät pysäkeillä ja odottavat matkustajien istuutumista ennen liikkeellelähtöä. Julkisten liikennevälineiden pysäkit sijaitsevat sopivilla paikoilla ja ne ovat turvallisia, siistejä ja selvästi merkittyjä. Pysäkeillä on istumapaikkoja ja ne tarjoavat riittävän sääsuojan. Aikatauluista ja reiteistä on tarjolla kattavaa ja helposti ymmärrettävää tietoa. Rajallista julkista liikennettä täydennetään vapaaehtoisilla ratkaisuilla. Taksit ovat kohtuuhintaisia ja esteettömiä. Kuljettajat ovat avuliaita ja ystävällisiä. Tiet ovat hyvässä kunnossa ja hyvin valaistuja. Sadevesiviemärit ovat katettuja. Liikennevirrat ovat hyvin ohjattuja. Tiealueilla ei ole näköesteitä. Liikennemerkit ja liittymät ovat hyvin näkyvissä ja hyvin sijoitettuja. Ajo-opetusta ja kertauskursseja tarjotaan kaikenikäisille henkilöille. Pysäköintialueet ovat turvallisia ja sopivasti sijoiteltuja. Parkkipaikkoja on riittävästi. Invapysäköintipaikkoja on riittävästi ja niiden oikeaa käyttöä noudatetaan.
Asuminen	Ikääntyneille on tarjolla riittävästi asuntoja, joissa asumiskulut ovat kohtuulliset. Asunnot sijaitsevat alueilla, jotka ovat turvallisia ja lähellä palveluita sekä muita asukkaita. Edullisia kodinhoitoon ja huoltotöihin liittyviä palveluita on saatavilla riittävästi. Asunnot ovat hyvätasoisia ja tarjoavat riittävästi suojaa ja turvallisuutta mukaan lukien asianmukainen lämmitys ja ilmastointi/viilennys. Asunnon sisätiloissa ja kerrostalojen yhteisissä tiloissa on helppo liikkua. Kodin muutostyöt ovat mahdollisia ja kohtuuhintaisia. Palvelujen tarjoajat ymmärtävät ikääntyneiden tarpeet. Julkiset ja yksityiset vuokra-asunnot ovat puhtaita, hyvin ylläpidettyjä ja turvallisia. Vammaisille ja huonokuntoisille vanhuksille on tarjolla riittävästi kohtuuhintaisia asuntoja. Asuntoihin on saatavilla tarvittavat palvelut. Paikoillaan vanhenemiseen on mahdollisuus (ageing in place) ja tiedotus palveluista kotona asumista tukevista palveluista on riittävää. Ikäihmisten asunnot ovat yhteydessä ympäröivään yhteisöön ja asuinalueeseen.
Osallistuminen	Erilaisiin tapahtuma- ja toimintapaikkoihin on helppo päästä julkisilla kulkuneuvoilla. Paikat ovat esteettömiä ja hyvin valaistuja. Tapahtumien aikataulut sopivat ikäihmisille. Aktiviteetteihin ja tapahtumiin voi osallistua sekä yksin että muiden seurassa. Aktiviteetteihin ja tapahtumat ovat kohtuuhintaisia eikä niihin sisälly piilo- tai lisäkuluja. Aktiviteeteista ja tapahtumista sekä niiden esteettömyydestä ja liikenneyhteyksistä on saatavilla riittävästi tietoa. Vaihtelevaa toimintaa tarjotaan palvelemaan eri ikääntyneiden ryhmien tarpeita. Ikääntyneille tarkoitettuja tilaisuuksia pidetään julkisissa tiloissa kuten kirjastoissa, kouluissa, asukastuvilla, puistoissa ja kunnallisissa liikuntapaikoissa. Kiinnitetään erityistä huomiota syrjäytymisvaarassa oleviin ihmisiin.

Työssä haetaan vastauksia useaan tutkimuskysymykseen, joiden mukaan jäsentyvät myös raportin luvut. Kysymyksiin vastaaminen edellyttää erilaisten tietoaineistojen ja analyysimenetelmien käyttöä. Ensimmäisenä selvitetään tutkimuskirjallisuuden perusteella, millaisia ovat ikäystävällisyyden keskeisimpiä laatutekijöitä uusimman tutkimustiedon valossa, ja kuvataan kyselytutkimusaineistojen perusteella ikääntyneiden asuinympäristökokemuksia ja liikkumiskäyttäytymistä (Luku 2). Tämän jälkeen kootaan laajan kirjallisuuskatsauksen perusteella yhteenveto siitä, mitkä ovat hyviä kansainvälisiä ja kotimaisia esimerkkejä ikäystävällisen kaupungin tavoitteista ja toimenpiteistä (Luku 3). Ikäystävällisyyteen ja kestävään kehitykseen liittyvien tavoitteiden vertailun perusteella eritellään, millaisia yhtymäkotia ja eroavaisuuksia tavoitteisiin liittyy (Luku 4).

Kaupunkikohtaiset tapaustarkastelut kohdistetaan neljään WHO:n ikäystävällisten kaupunkien ja kuntien verkostoon kuuluvaan kaupunkiin: Lahteen, Tampereelle, Turkuun ja Vantaalle. Rekisteri- ja paikkatietoaineistojen avulla selvitetään, miten ympäristön ikäystävällisyys toteutuu kaupunkien eri osissa ja miten ikääntyneiden asuinpaikat sijoittuvat suhteessa niihin ja millaisia ovat tulevaisuuden kehityssuunnat (Luku 5). Neljässä kohdekaupungissa järjestettyjen työpajakeskustelujen ja kaupunkien

suunnitelma- ja ohjelmadokumenttien perusteella analysoidaan, miten laadulliset arviot tarkentavat kuvaa kaupunkien ikäystävällisyydestä ja millaisia haasteita ja mahdollisuuksia liittyy ikäystävällisyyden kehittämiseen ja ikääntyneiden osallistumiseen näillä alueilla (Luku 6).

Kaupunkitarkasteluja täydennetään kaupunkiseutukohtaisilla analyyseilla, joissa seutusuunnittelijoiden haastattelujen ja paikkatietotarkastelujen perusteella selvitetään, mitkä ikäystävällisyyden laatutekijät ovat seudullisia, missä asioissa seudullisuus tulee ottaa huomioon ja miten seudullinen yhteistyö voidaan organisoida ikäystävällisyyden edistämiseksi (Luku 7).

Raportin lopuksi tehdään johtopäätöksiä ja esitetään suosituksia käsitellyn sisällön pohdinnan perusteella. Suosituksissa annetaan ehdotuksia, miten kaupungit ja kunnat voivat paremmin hyödyntää toimivia esimerkkejä, hyödyntää olemassa olevaa tietoa, laatia kattavia tarkasteluja ja käynnistää kehittämistoimia sekä edistää ikäystävällisyyttä kokonaisvaltaisena kehittämistyönä (Luku 8).

Ikääntyneillä tarkoitetaan yleensä yli 65-vuotiaita ihmisiä. Luvun 5 karttatarkastelut on rajattu yli 75-vuuotiaiden ikäryhmään, jossa liikkumisen vaikeudet ja ajokortittomuus yleistyvät verrattuna nuorempiin ikäluokkiin. Ikääntyneiden joukossa on kuitenkin toimintakyvyltään hyvin erilaisia ihmisiä. Ikäystävällinen ympäristö tarjoaa mahdollisuuksia esteettömään ja helppoon arkeen kaikenikäisille. Ikääntyneiden keskuudessa asuinympäristön merkitys kasvaa, koska siellä vietetään yleensä suurin osa ajasta.

Raportin tarkastelu painottuu kaupunkiympäristöön. Valitut neljä kohdekaupunkia edustavat pääosin kaupunkimaisia alueita, mutta seudullisessa tarkastelussa mukana ovat myös pienemmät taajamat ja maaseutumaiset alueet. Ikäystävällisen ympäristön ominaisuudet koskevat kaikenlaisia yhdyskuntia, ja raportin sisältö on tarkoitettu kaikenkokoisten kuntien ja muiden alueellista suunnittelua tekevien toimijoiden hyödynnettäväksi.

Suunnittelun osalta tarkastelun kohteena on monenlainen alueellinen suunnittelu, jolla on vaikutusta ympäristön ikäystävällisyyteen. Kuntien kaavoituksen ohella kyse on liikenteen, palvelujen, asumisen ja viheralueiden suunnittelusta. Ikäystävällisyyteen vaikuttavaa suunnittelua tehdään kuntien eri toimialoilla ja erillisissä liikelaitoksissa, kuntien yhteistyöryhmissä ja yhteisissä organisaatioissa sekä hyvinvointialueilla. Yksityisissä yrityksissä, kuten kauppaketjuissa, tehdään ikäystävällisyyteen vaikuttavia ratkaisuja osana toimipaikkaverkon suunnittelua. Myös yhdistyksissä ja yhteistoiminnallisen kansalaistoiminnan saralla osallistutaan aktiivisesti ympäristön suunnitteluun ja siihen liittyvien muutosten edistämiseen.

2 Ikäystävällisyyden laatutekijät ja koettu laatu sekä ikääntyneiden liikkuminen

Kansainvälinen kirjallisuuskatsaus tuo esille ikäystävällisen ympäristön keskeisiä laatutekijöitä, joita ovat erityisesti ympäristön käveltävyys, saavutettavat viheralueet ja yhteisöllisyys. Kyselytutkimusaineistojen avulla saadaan kokonaiskuva ikääntyneiden kokemuksista asuinympäristöstään, asumistoiveista ja liikkumiskäyttäytymisestä.

2.1 Ikääntyneiden hyvinvointia edistävä asuinympäristö tuoreen tutkimuksen valossa

Ikääntyneet edustavat jo nyt suurta osaa urbaanista elämästä, mutta ovat tulevaisuudessa vielä merkittävämpi osa sitä. Kaupunkiympäristöt tarjoavat ikääntyneille monia etuja, kuten julkista liikennettä, lähipalveluita, kulttuuria, harrastusmahdollisuuksia ja erikoistuneita terveyspalveluita. Samaan aikaan kaupunkiympäristöt voivat tuottaa myös turvattomuutta, saasteita ja melua, pulaa kohtuuhintaisista asunnoista sekä ilmastonmuutoksen haittoja kuten tukalaa kuumuutta.

Ikäystävällinen kaupunki on paikka, jossa infrastruktuuri ja palvelut tukevat ikääntyneiden aktiivista osallisuutta, arvostusta ja tarpeita. Ikäystävällisyyden edistäminen asuinympäristössä mahdollistaa ikääntymisen paikallaan nykyisessä asunnossa pidempään. Iäkkäille asuinympäristön laatu on erityisen tärkeää sen vuoksi, että he viettävät asuinalueella suurimman osan ajastaan ja asuvat samalla alueella yleensä pitkään. Siten sekä asuinympäristön hyvät että huonot puolet vaikuttavat ikääntyneisiin erityisen voimakkaasti (Buffel ym. 2024).

Tutkimuskirjallisuuden mukaan ikääntyneiden koettua hyvinvointia, liikkumista ja terveyttä lisäävät monet asuinympäristön tekijät, kuten käveltävyys, palveluiden läheisyys ja saavutettavuus (mm. terveyspalvelut, päivittäistavarakauppa, senioripalvelut ja kulttuuriaktiviteetit), hyvät joukkoliikennepalvelut, esteettömyys asunnossa ja asuinympäristössä, viheralueet, sopivat ja kohtuuhintaiset asumisvaihtoehdot, turvallisuus, ympäristön esteettinen laatu, siisteys, meluttomuus ja hyvä ilmanlaatu (mm. Gibney ym. 2019; König ym. 2019; Dilian ym. 2024a; 2024b; Krekel ym. 2016; Dovbischuk & Kley 2024; Padeiro ym. 2021; Bahr 2016).

Ympäristön esteettömyyden ja käveltävyyden parantaminen, kuten esteiden poistaminen ja reunakiveysten madaltaminen, penkkien lisääminen, pyöräteiden erottaminen ja muut liikenneturvallisuustoimet, edistävät tutkimusten mukaan ikääntyneiden kävelyä ja aktiivisuutta (Hérick de Sá ym. 2024). Ikääntyneiden fyysistä kuntoa parantavat ja murtumariskiä vähentävät ympäristön käveltävyys sekä erityisesti kulttuuripalveluiden ja joukkoliikenteen hyvä saavutettavuus, toisaalta ympäristön jyrkkärinteisyys kasvattaa murtumariskiä (Zhou ym. 2024). Ikääntyneiden kognitiivinen terveys on yhteydessä ympäristön tarjoamaan kognitiiviseen stimulaatioon, kuten naapuruston sosiaalisiin kontakteihin sekä koulutus- ja kulttuuriaktiviteetteihin (Zhang ym. 2023).

Padeiron ym. (2021) systemaattisen review-tutkimuksen mukaan kaikkein useimmin ikääntyneiden hyvinvointia lisäsivät luonnonalueet (viher- ja sinialueet) sekä koettu yhteisöllisyys. Viheralueiden merkitys kasvaa iän myötä ja ikääntyneillä niiden yhteys hyvinvointiin on kaikkein voimakkain (Krekel ym. 2016; Dovbischuk & Kley 2024). Toisaalta eri ikäisten tarpeet viheralueiden koolle ja laadulle ovat

erilaisia. Liikkumisrajoitteiden myötä ikääntyneille nousevat tärkeiksi pienet, lähellä sijaitsevat puistot ja puutarhat, kun taas nuoremmilla ikäluokilla on tarvetta laajemmille viher- ja liikunta-alueille (Bahr 2024).

Naapurustoyhteisöllisyys on ikääntyneille erityisen tärkeää, koska he viettävät suurimman osan ajasta asuinalueella, kaikkein iäkkäimmät lähes kaiken ajan. Fyysisen ympäristön suunnittelulla ja muotoilulla voidaan edistää tai estää yhteisöllisyyttä ja sosiaalisia kontakteja (Carroll ym. 2019; Alidoust & Bosman 2014). Erityisesti käveltävyys, ympäristön tarjoumien saavutettavuus, turvallisuus sekä estetiikka ja ylläpito ovat elinympäristön ominaisuuksia, jotka tutkimusten mukaan edistävät sosiaalisia kontakteja ja osallisuutta (Gripko & Joseph 2024; Mazumdar ym. 2017; Hassen & Kaufman 2016). Paikalliset palvelut, julkiset tilat, pihat ja paikat, joissa ihmiset liikkuvat päivittäin, tarjoavat tärkeitä mahdollisuuksia sosiaaliseen vuorovaikutukseen (Gardner 2011).

Yhteisöllisyys luo yhteenkuuluvuuden ja turvallisuuden tunnetta, uskoa siihen että saa apua tarvittaessa. Toisaalta taas sosiaalisella eristäytyneisyydellä ja yksinäisyydellä on todettu olevan yhtä suuria negatiivisia vaikutuksia terveyteen ja kuolleisuuteen kuin esimerkiksi ylipainolla, liikunnan puutteella tai tupakoinnilla (Holt-Lunstad ym. 2015; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine 2020). Tästä seuraa merkittäviä terveydenhuoltokustannuksia yhteiskunnalle (WHO 2021). Uuden tutkimustiedon perusteella WHO on perustanut vuosille 2024–2026 sosiaalisten kontaktien toimikunnan (WHO Commission on Social Connection), joka pyrkii nostamaan teemaa kansanterveyden painopisteeksi ja edistämään sen resursointia maailmanlaajuisesti. Työ on osa YK:n terveen ikääntymisen vuosikymmenen 2021–2030 toimeenpanoa (UN Decade of Healthy Ageing).

Kaupunkiympäristön suunnittelussa ja muotoilussa ikääntyneitä ei tulisi nähdä pelkästään fyysisten rajoitusten kautta (Buffel ym. 2024). Esteettömyys ja peruspalvelut ovat tärkeitä, mutta eivät läheskään riittäviä ikäystävällisen kaupungin ominaisuuksia. Eri alojen yhteistyöllä tulisi etsiä tapoja, miten rakennetulla ympäristöllä voidaan vaikuttaa esteettömyyden ja saavutettavuuden lisäksi laajemmin tilankäyttöön, kuten yhteisöllisyyden, osallisuuden ja tasa-arvon parantamiseen. Ikääntyneet tulee nähdä ennen kaikkea kansalaisina ja voimavarana, eikä vain puutteiden ja ongelmien näkökulmasta (Hammond & Saunders 2021). Ympäristö ei vain vaikuta ikääntyneisiin, vaan ikääntyneet myös muokkaavat ympäristöään ja voivat olla merkittävässä roolissa asuinympäristönsä elävyyden luomisessa ja ylläpitämisessä (Hand ym. 2020).

Ikääntynyt väestö on koko ajan monimuotoisempaa, ja kaupunkien ikäystävällisyyden edistämisessä huomiota on kiinnitettävä tilankäytön ja osallistumismahdollisuuksien oikeudenmukaisuuteen. Spatiaalinen oikeudenmukaisuus tarkoittaa resurssien, mahdollisuuksien ja palveluiden oikeudenmukaista ja tasapuolista jakautumista maantieteellisten alueiden sisällä ja välillä (Buffel ym. 2024). Spatiaalinen oikeudenmukaisuus edellyttää, että kaupunkiympäristöä suunnitellaan siten, että kaikenikäiset ja kaikenlaiset ihmiset voivat osallistua täysimääräisesti ja hyötyä kaupunkien sosiaalisista, taloudellisista ja kulttuurisista resursseista. Ikäsyrjinnän ohella epätasa-arvoa tuottavat ikääntyneillä samat tekijät kuin muillakin väestöryhmillä, kuten sosioekonomiset erot, etninen tausta, sukupuoli ja seksuaalinen suuntautuminen. Sosioekonomiset erot näkyvät ikääntyneillä selvinä terveyseroina. Etnisten ryhmien terveyserot johtuvat sekä sosioekonomisista tekijöistä että rasismista ja syrjinnästä. Ikääntyneet seksuaali- ja sukupuolivähemmistöt ovat yksi ryhmä, johon ei Suomessa ole vielä juuri kiinnitetty huomioita. Esimerkiksi Manchesterissa iäkkäät sukupuoli- ja seksuaalivähemmistöihin kuuluvat ihmiset on huomioitu omassa ’Pride in Ageing’ -aloitteessa. Vaikka ikäystävällisyyden ja yhteisöllisyyden kehittämisessä asuinalue on tärkein alueellinen yksikkö, marginaaliryhmät asuvat usein hajallaan, eikä oma asuinalue välttämättä tarjoa yhteisöllisyyttä ja sopivia palveluja (esim. etnisille ryhmille kulttuurisesti sopivaa ruokaa), vaan niitä pitää hakea laajemmalta alueelta.

Asuinalueiden uudistaminen ja gentrifikaatio eli keskiluokkaistuminen voivat vaikuttaa ikääntyneisiin asukkaisiin sekä positiivisesti että negatiivisesti. Toisaalta parannukset infrastruktuuriin ja

palveluihin hyödyttävät ikääntyneitä asukkaita, toisaalta ne voivat nostaa asumisen hintaa, hävittää vanhoja sosiaalisia verkostoja ja aiheuttaa kulttuurista syrjäytymistä (Buffel ym. 2024). Tutkimusten mukaan uudistukset hyödyttävät usein eniten nuorempia ja vauraampia väestöryhmiä. Asuinalueiden uudistamisessa keskeistä onkin kiinnittää suunnittelussa huomiota tasa-arvoiseen kehitykseen ja alueen historiaan ja nykyisiin sosiaalisiin verkostoihin. Tämä toteutetaan parhaiten yhteissuunnittelulla nykyisten asukkaiden kanssa. Toteutuksessa tulee myös varmistaa mahdollisuus asua alueella uudistuksen jälkeenkin, esimerkiksi tarjoamalla tukea asumiskustannusten nousuun vähävaraisille ikääntyneille.

Ikäystävällisen kaupunkiympäristön luominen on monitieteinen haaste, johon tarvitaan eri alojen yhteistyötä. Vanhusneuvostot ovat toivoneet vahvempaa roolia ja todellisia vaikutusmahdollisuuksia vaikuttaa ikääntyneiden asioihin erityisesti palveluiden suunnittelussa ja kaavoituksessa (Kortelainen ym. 2020). Vanhusneuvostot osallistuvat usein esimerkiksi iäkkäiden palveluiden suunnitteluun, mutta eivät lähipalveluiden (kauppa, apteekki jne.), hissirakentamisen tai asuntojen korjaamisen suunnitteluun.

2.2 Asuinympäristön koettu laatu ja asumistoiveet ikääntyneillä

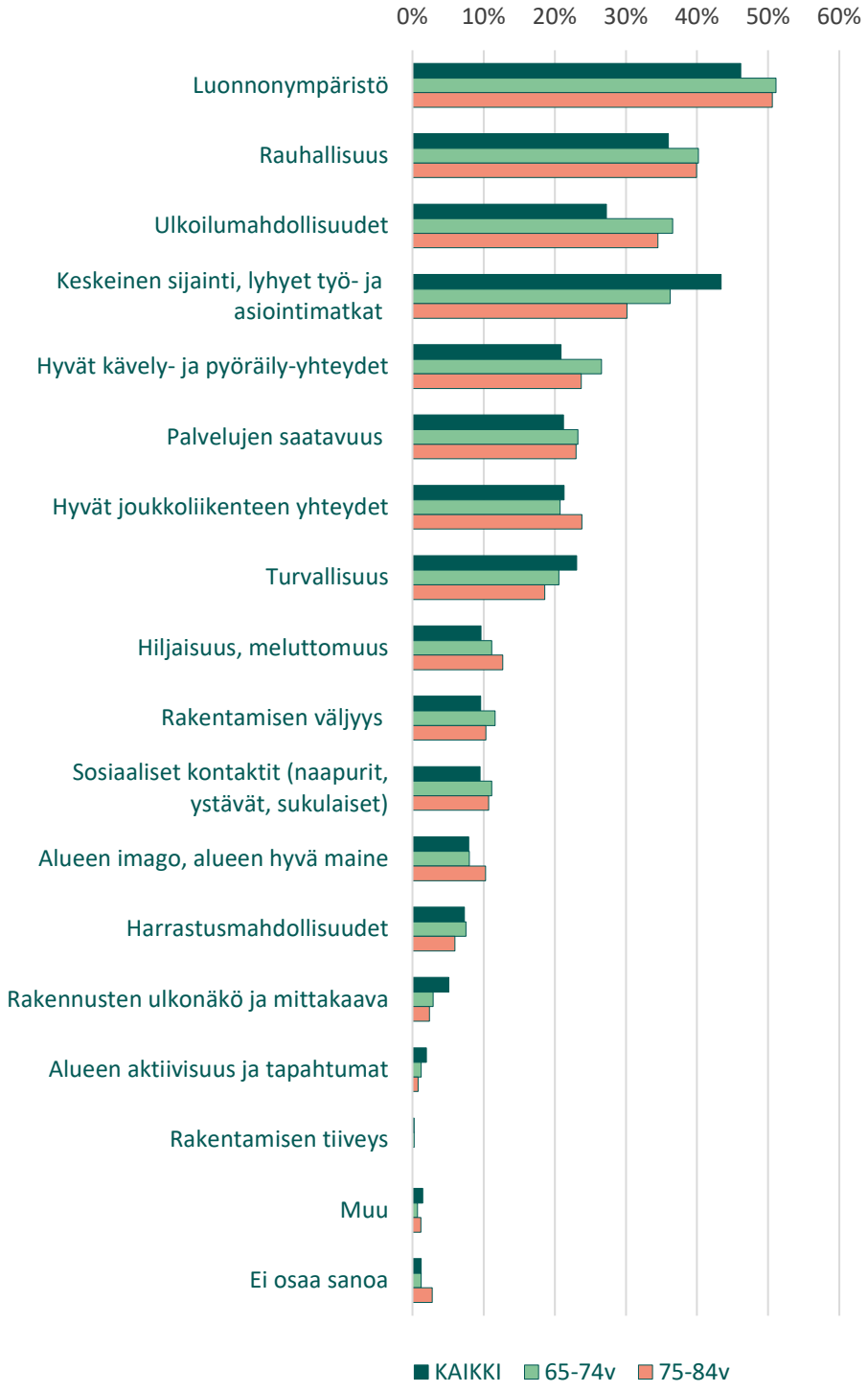
Ikääntyneiden asuinympäristön koettua laatua ja asumistoiveita tarkasteltiin kotimaisten kyselytutkimusten avulla. Tarkastelussa hyödynnettiin kahta kyselytutkimusaineistoa. Asukasbarometri 2022 (Strandell & Nyberg 2023) koskee yli 10 000 asukkaan taajamia eli kaupunkimaisia asuinympäristöjä. Decarbon-Home-hankkeessa vuonna 2022 toteutettu asumiskysely on valtakunnallinen (Decarbon-Home-kysely 2022). Pääosin tulokset ovat Asukasbarometrista eli kaupunkimaisilta asuinalueilta, ja tuloksia tarkastellaan yhdyskuntarakenteen vyöhykkeittäin. Lähde mainitaan erikseen, jos tulos on Decarbon-home-kyselystä.

2.2.1 Asuinympäristön koettu laatu

Asuinalueen viihtyisyys

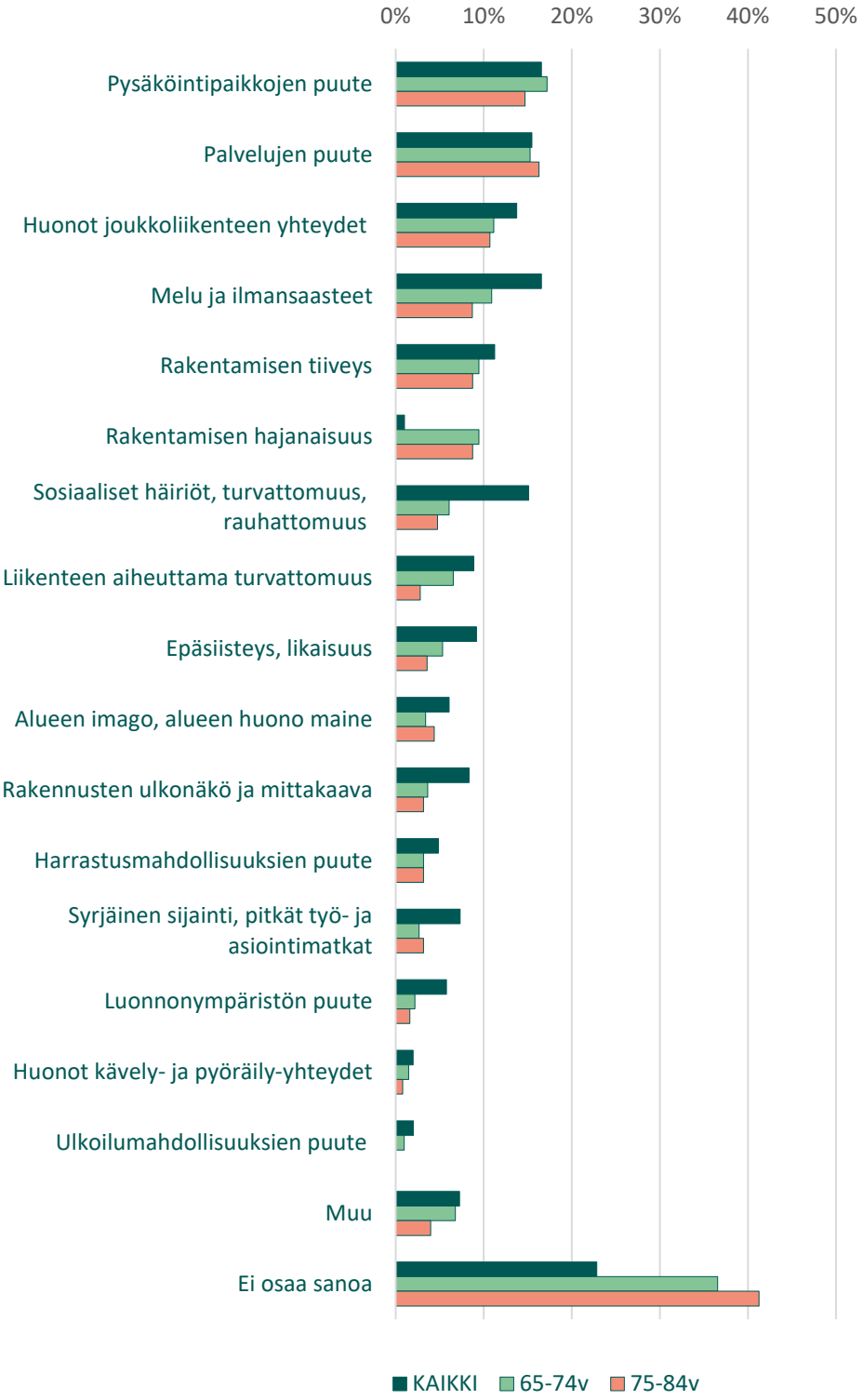
Ikääntyneet ovat yleisesti ottaen tyytyväisiä asuinalueensa viihtyisyyteen, eikä heidän arvionsa poikkea muista ikäryhmistä (Kuva 2). Yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeitä tarkasteltaessa on kuitenkin nähtävissä pieniä eroja. Autovyöhykkeellä asuvat ikääntyneet ovat keskimääräistä tyytyväisempiä viihtyisyyteen, kun taas alakeskuksissa ja intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä asuvat keskimääräistä tyytymättömämpiä.

Ikääntyneillä tärkeimmät viihtyvyystekijät asuinalueella ovat luonnonympäristö, rauhallisuus ja ulkoilumahdollisuudet. Tärkeysjärjestys poikkeaa muista ikäryhmistä. Kaikilla vastaajilla tärkeimmät viihtyvyystekijät ovat luonnonympäristö, keskeinen sijainti ja lyhyet työ- ja asiointimatkat sekä rauhallisuus. Ikääntyneille asuinalueen ulkoilumahdollisuuksien merkitys on suurempi kuin vastaajilla keskimäärin. Keskeisen sijainnin merkitys taas on pienempi ja laskee erityisesti yli 75-vuotiailla. 65–74-vuotiailla se on vielä yhtä tärkeä viihtyisyystekijä kuin ulkoilumahdollisuudet.



Kuva 2. 65–74-vuotiaiden, 75–84-vuotiaiden ja kaikkien vastaajien tärkeimmät viihtyvyystekijät asuinalueella. Tekijän maininneiden osuus ikäryhmässä.

Suurimmat asuinalueen epäviihtyvyystekijät ikääntyneillä ovat pysäköintipaikkojen puute, palvelujen puute ja huonot joukkoliikenteen yhteydet. Järjestys poikkeaa muista ikäryhmistä (Kuva 3). Kaikilla vastaajilla yleisimmät ovat melu ja ilmansaasteet, pysäköintipaikkojen puute sekä palvelujen puute. Ikääntyneet mainitsevat paljon vähemmän epäviihtyvyystekijöitä kuin muut ikäluokat, ja erityisesti sosiaalisia häiriöitä mainitaan harvemmin. Sen sijaan rakentamisen hajanaisuuden ikääntyneet kokevat huomattavasti useammin ongelmaksi kuin muut ikäluokat.



Kuva 3. 65–74-vuotiaiden, 75–84-vuotiaiden ja kaikkien vastaajien tärkeimmät epäviihtyvyystekijät asuinalueella. Tekijän maininneiden osuus ikäryhmässä.

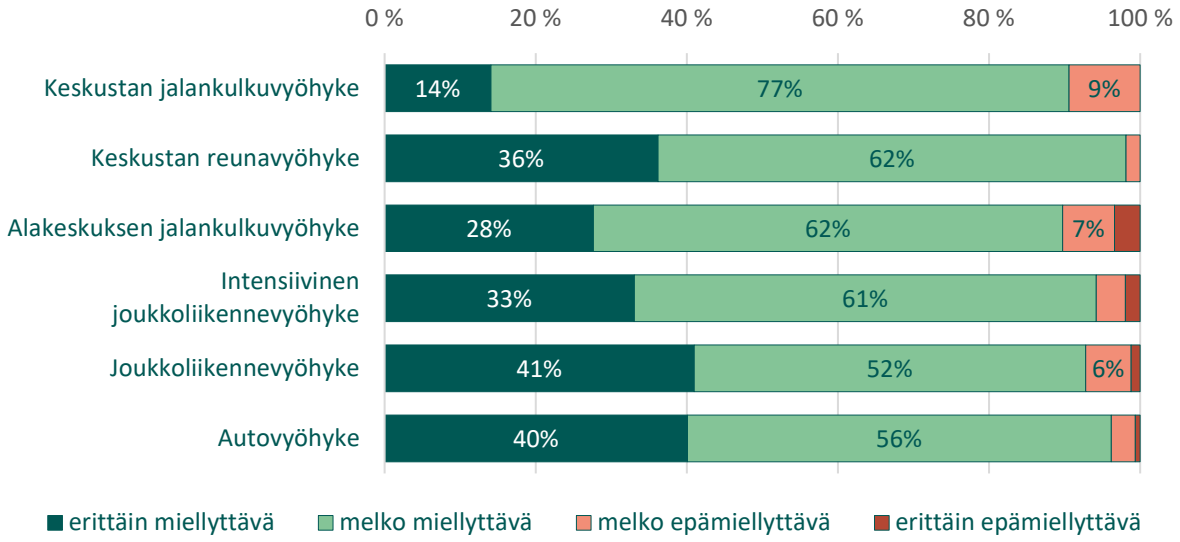
Alakeskuksissa ja intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä ikääntyneet ovat keskimääräistä tyytymättömämpiä alueen rauhallisuuteen, arkkitehtuuriin ja ilmeeseen sekä siisteyteen ja puhtauteen.

Asuinalueen liikkumisympäristö ja esteettömyys

Asuinalueen esteettömyyteen tyytymättömiä on 4 % 65–74-vuotiaista ja 3 % 75–84-vuotiaista, mikä on hiukan pienempi osuus kuin kaikista vastaajista (5 %). Alakeskuksissa asuvilla ikääntyneillä tyytymättömyyttä esteettömyyteen on enemmän kuin muilla vyöhykkeillä, mutta kaikilla vastaajilla tällaista eroa ei ole.

Lähes kaikki ikääntyneet ovat sitä mieltä, että asuinalueella on miellyttävä liikkua kävellen, eikä eroa muihin ikäryhmiin ole. 65–74-vuotiaista 3 % ja 75–84-vuotiaista 2 % pitää kävelyä asuinalueellaan erittäin tai melko epämiellyttävänä, eli hiukan pienempi osuus kuin kaikista vastaajista (4 %). Myöskään vyöhykkeiden välillä ei ole selkeitä eroja, vaan kävelyä keskustassa pidetään yhtä miellyttävänä kuin autovyöhykkeellä.

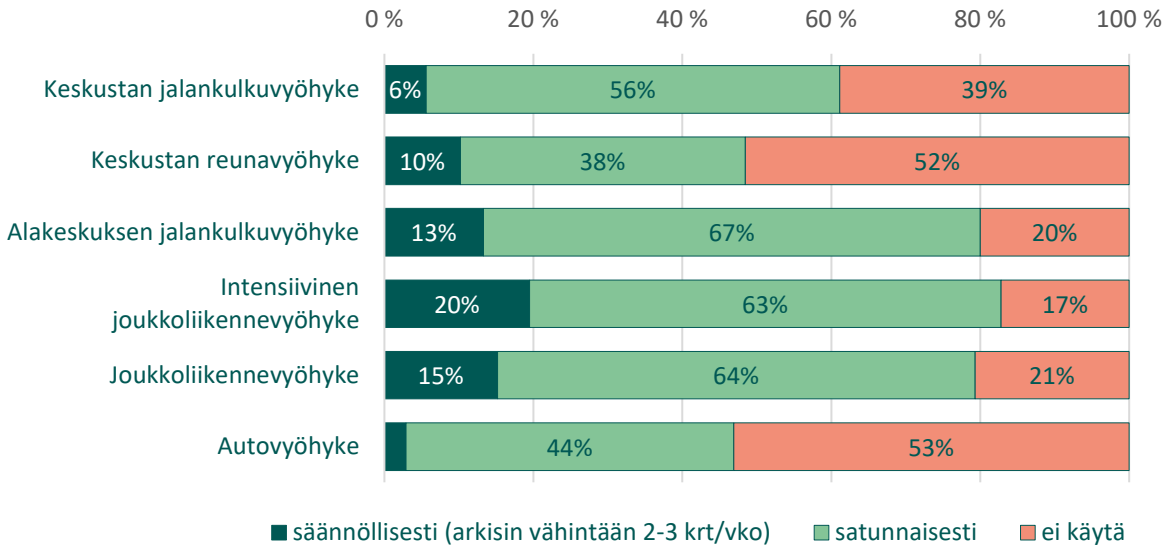
Myös pyörällä liikkumista asuinalueella useimmat pitävät miellyttävänä (Kuva 4). 65–74-vuotiaista 5 % ja 75–84-vuotiaista 4 % pitää pyöräilyä asuinalueellaan erittäin tai melko epämiellyttävänä, mikä on hiukan pienempi osuus kuin kaikista vastaajista (6 %). Iän myötä pyöräily kuitenkin vähenee, mikä näkyy ”ei osaa sanoa” -vastausten osuuden nousuna (24 % 75–84-vuotiaista ei osaa sanoa). Pyöräilyn miellyttävyydessä vyöhykkeiden erot ovat selvempiä. Keskustoissa ja alakeskuksissa asuvat ikääntyneet pitävät pyöräilyä useammin epämiellyttävänä kuin muilla vyöhykkeillä asuvat.



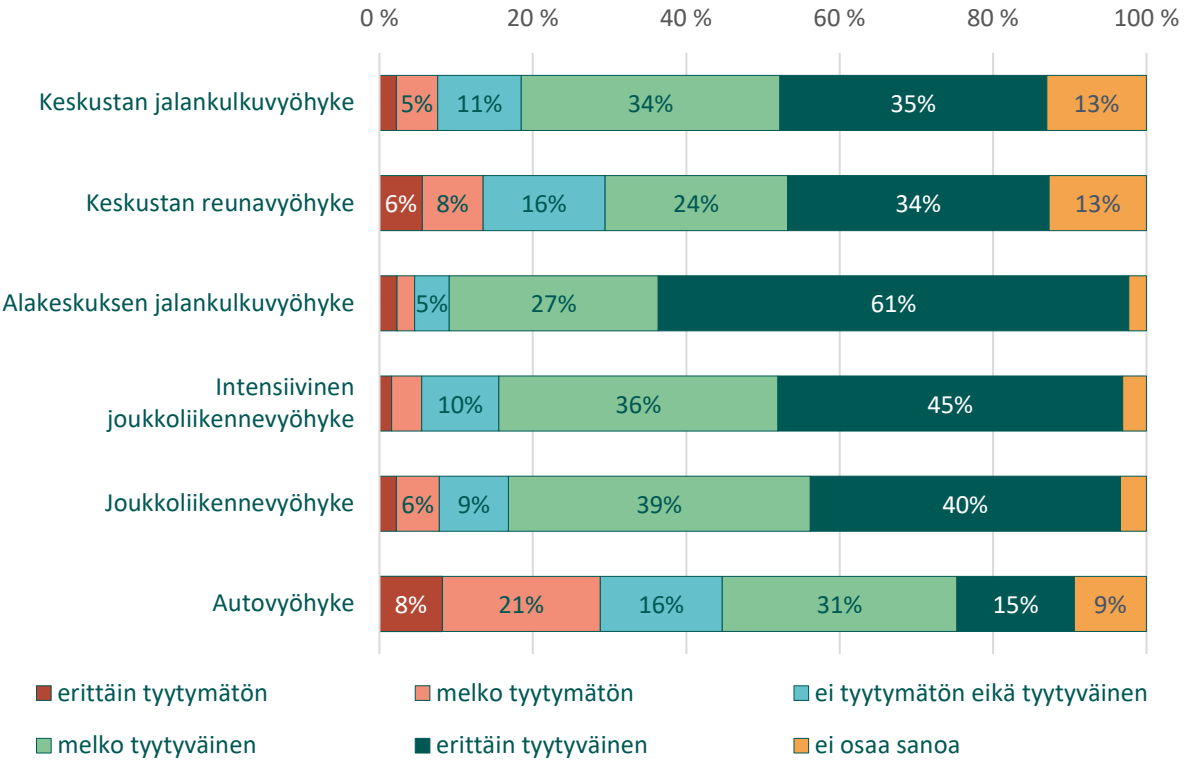
Kuva 4. Pyörällä liikkumisen miellyttävyys asuinalueella 65–84-vuotiaiden mielestä vyöhykkeittäin, ilman ”ei osaa sanoa”-vastauksia.

Asuinalueen liikenneturvallisuuteen tyytymättömiä on 7 % 65–74-vuotiaista ja 5 % 75–84-vuotiaista, mikä on pienempi osuus kuin kaikista vastaajista (11 %). Alakeskuksissa tyytyväisten osuus on suurin, mutta merkittäviä eroja vyöhykkeiden välillä ei ole.

Useimmilla ikääntyneillä, jotka asuvat kaupunkimaisilla alueilla, on joukkoliikennepalveluja ja sopiva pysäkki asuinalueella (Kuva 5). Heikoimmat joukkoliikennepalvelut ovat autovyöhykkeellä, toiseksi heikoimmaksi koetaan keskustan reunavyöhykkeen joukkoliikenne (Kuva 6). Näillä vyöhykkeillä yli puolet ikääntyneistä ei käytä joukkoliikennettä lainkaan. Tyytymättömimpiä ovat autovyöhykkeellä asuvat ikääntyneet, heistä 29 % on erittäin tai melko tyytymätön alueen joukkoliikennepalveluihin. Säännöllisimmin joukkoliikennettä käyttävät intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä ja joukkoliikennevyöhykkeellä asuvat ikääntyneet. Tämä poikkeaa kaikista vastaajista, joista useimmin joukkoliikennettä käyttävät alakeskuksissa asuvat.



Kuva 5. Asuinalueen joukkoliikennepalvelujen käyttö 65–84-vuotiailla.



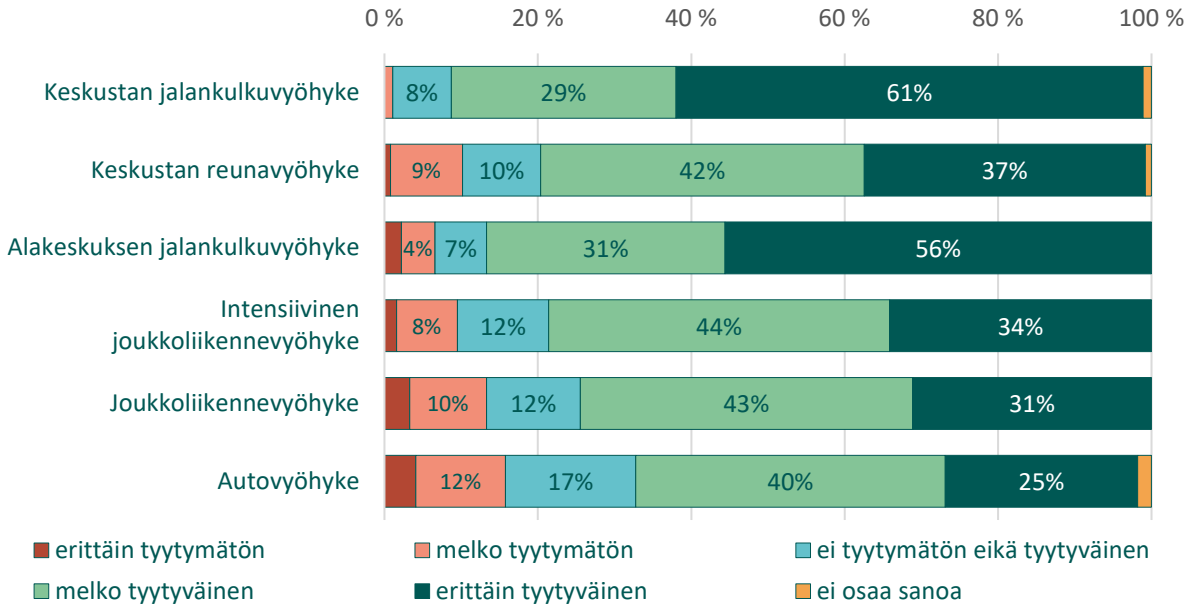
Kuva 6. 65–84-vuotiaiden tyytyväisyys asuinalueen joukkoliikennepalveluihin vyöhykkeittäin.

Valtaosa ikääntyneistä kulkee kauppaan autolla kaupunkimaisillakin alueilla. 65–74-vuotiaista 72 % käy yleensä autolla kaupassa, 75–84-vuotiaista 63 % (kaikista vastaajista 68 %). Autonomistus ja auton käyttö alkavat vähentyä 75 ikävuoden jälkeen, samoin pyöräily vähenee iän myötä. Sen sijaan yli 75-vuotiaiden kauppamatkoilla yleistyvät joukkoliikenteen käyttö sekä ostopalvelut. Asuinalueen lähikauppaa käytetään eniten alakeskuksissa ja keskustoissa. Alakeskuksessa asuvista ikääntyneistä 63 % ja keskustassa asuvista 51 % ostaa pääosan päivittäistavaroistaan lähikaupasta, kun autovyöhykkeellä

asuvista 34 %. Ikääntyneillä päivittäistavaroiden ostaminen verkkokaupasta kotiin kuljetettuna on harvinaisempaa kuin muilla ikäryhmillä, 14 % ikääntyneistä on ainakin joskus käyttänyt palvelua.

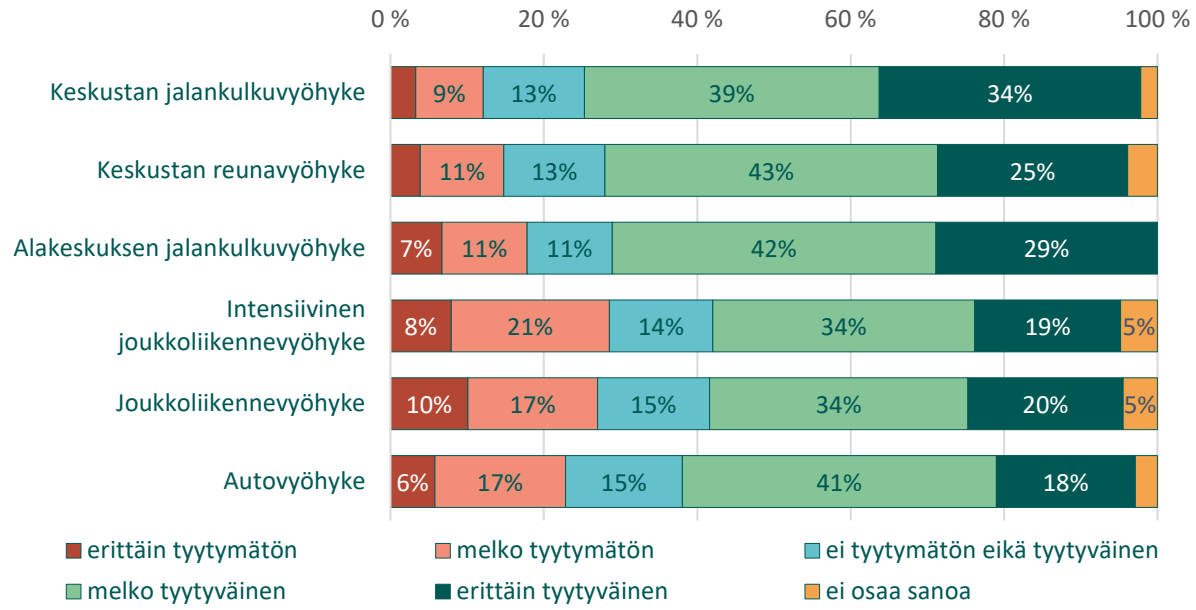
Asuinalueen palvelut

Suurin osa ikääntyneistä on tyytyväisiä asuinalueen kaupallisisin palveluihin kaupunkimaisilla asuinalueilla (Kuva 7). 65–74-vuotiaista 10 % ja 75–84-vuotiaista 11 % on erittäin tai melko tyytymättömiä kaupallisiin palveluihin (kaikista vastaajista 11 %). Eniten tyytymättömyyttä on autovyöhykkeellä asuvilla ikääntyneillä, joista 16 % on tyytymättömiä, kun taas keskustoissa vain 1 % on tyytymättömiä kaupallisiin palveluihin.



Kuva 7. 65–84-vuotiaiden tyytyväisyys asuinalueen kaupallisiin palveluihin vyöhykkeittäin.

Asuinalueen palveluista eniten tyytymättömyyttä on alueen terveyspalveluihin, ja tyytymättömyys on lisääntynyt edellisestä barometrista (Kuva 8). Erityisesti tyytymättömyys näkyy ikääntyneillä. Sekä 65–74-vuotiaista että 75–84-vuotiaista 21 % on erittäin tai melko tyytymättömiä asuinalueen terveyspalveluihin, mikä on suurempi osuus kuin muissa ikäryhmissä (kaikista vastaajista 17 %). Eniten tyytymättömyyttä on intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä ja joukkoliikennevyöhykkeellä asuvilla ikääntyneillä. Vaikka terveyspalveluiden saavutettavuus ei ole näillä alueilla heikoin, se on saattanut heikentyä eniten lähiövyöhykkeellä terveyspalveluiden keskittämisen myötä.



Kuva 8. 65–84-vuotiaiden tyytyväisyys asuinalueen terveyspalveluihin vyöhykkeittäin.

Asuinalueen harrastusmahdollisuuksiin ikääntyneet ovat pääosin tyytyväisiä, 5 % on erittäin tai melko tyytymätön (kaikista vastaajista 8 %). Tyytyväisimpiä ovat keskustoissa ja alakeskuksissa asuvat.

Asuinalueen virkistysalueet

Suurin osa ikääntyneistä on tyytyväisiä asuinalueen puistoihin ja ulkoilualueisiin. Vain 4 % 65–74-vuotiaista ja 2 % 75–84-vuotiaista on tyytymättömiä (kaikista vastaajista 6 %). Tyytymättömyyttä puistoihin ja ulkoilualueisiin on eniten alakeskuksissa.

Ikääntyneet ja pienten lasten perheet käyttävät aktiivisimmin asuintalojen pihoja. 65–74-vuotiaista 61 % ja 75–84-vuotiaista 62 % käyttää pihaa useamman kerran viikossa, kun vastaajista keskimäärin 45 %. Pientaloissa asuvista ikääntyneistä noin yhdeksän kymmenestä käyttää pihaa useamman kerran viikossa, kun kerrostaloissa asuvista ikääntyneistä vain reilu kolmannes käyttää pihaa näin usein. Talotyyppijakauman eroista johtuen autovyöhykkeellä käytetään siten asuintalojen pihoja paljon enemmän kuin keskustoissa.

Asuinalueen sosiaalinen ympäristö

Suurin osa ikääntyneistä on tyytyväisiä sosiaalisiin kontakteihin asuinalueella. 65–74-vuotiaista 6 % ja 75–84-vuotiaista 9 % on melko tai erittäin tyytymättömiä (kaikista vastaajista 8 %). Vyöhykkeiden väliset erot ovat pieniä.

Ikääntyneet juttelevat kaikista ikäryhmistä useimmin naapureiden kanssa. Vähintään viikoittain naapureiden kanssa juttelee 74 % 65–84-vuotiaista (ei eroa 65–74 v ja 75–84 v), kun kaikista vastaajista näin tekee keskimäärin 53 %. Muista ikäryhmistä poiketen ikääntyneiden aktiivisuus ei myöskään eroa eri vyöhykkeillä, vaan myös keskustassa asuvat juttelevat yhtä usein naapureiden kanssa kuin autovyöhykkeellä asuvat. Talotyyppien välinen ero näkyy kuitenkin myös ikääntyneillä: naapurikontaktit ovat aktiivisimpia pari- tai rivitalossa asuvilla. Omakotitaloissa ja kerrostaloissa asuvien välillä sen sijaan ei ole juuri lainkaan eroa.

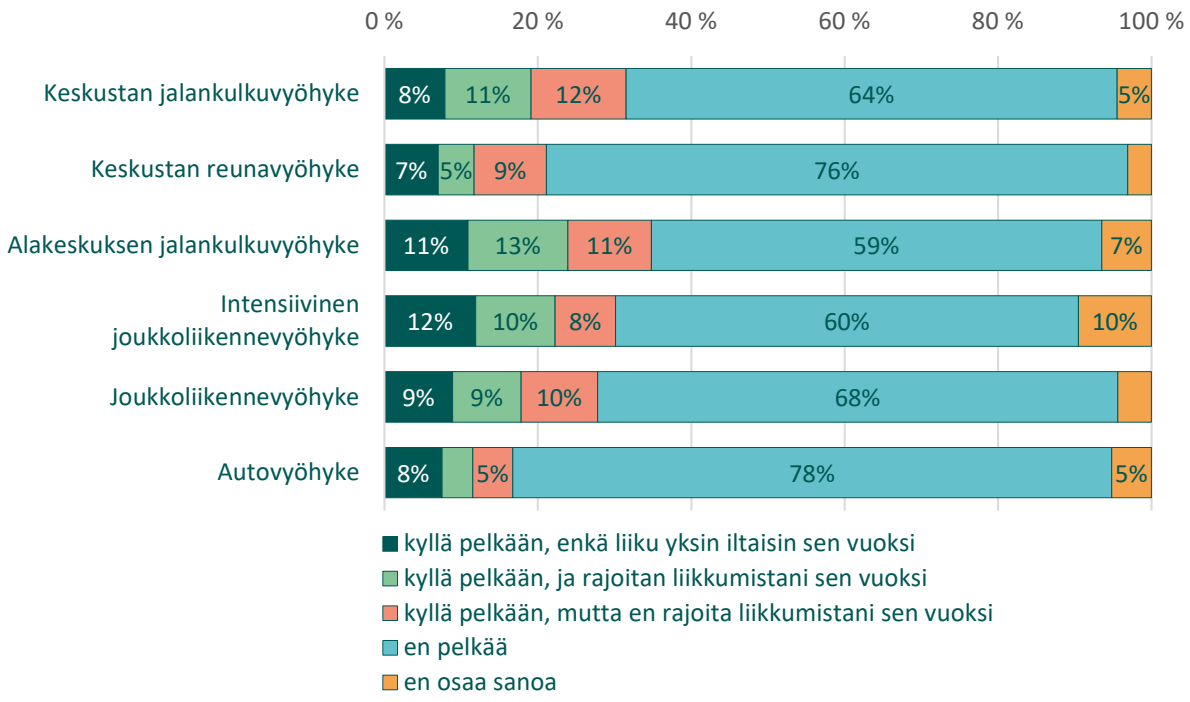
Myös naapuriavun antaminen tai saaminen on ikääntyneillä yleisempää kuin muilla. 65–74-vuotiaista 11 % ja 75–84-vuotiaista 15 % antaa tai saa naapuriapua vähintään viikoittain, kun kaikista vastaajista keskimäärin 7 %. Pari- tai rivitalossa asuvilla naapuriapu on jonkin verran yleisempää kuin omakotitalossa asuvilla, vähiten naapuriapua on kerrostalossa asuvilla. Vyöhykkeiden väliset erot ovat pienet.

Asuintalon tai asuinalueen sosiaalisen median kanavia 65–74-vuotiaat käyttävät vielä yhtä usein kuin vastaajat keskimäärin, 11 % vähintään viikoittain, 75–84-vuotiaat vähän vähemmän, 7 % vähintään viikoittain. Paikallisten some-kanavien käyttö on ikääntyneillä aktiivisinta alakeskuksissa.

Asuinalueen yleisötapahtumiin, suunnittelutilaisuuksiin tai asukastoimintaan osallistutaan ylipäätään harvoin, mutta ikääntyneet ovat keskimääräistä hiukan aktiivisimpia osallistujia. Samoin ikääntyneet osallistuvat muita ikäryhmiä useammin asuintalon pihan tai lähiympäristön hoitoon yhdessä muiden asukkaiden kanssa.

Ikääntyneistä viidennes on erittäin tai melko tyytymättömiä asukkaiden kokoontumis- ja yhteistiloihin asuinalueella, mikä on samaa luokkaa kuin vastaajilla keskimäärin. Tyytymättömyys on suurinta autovyöhykkeellä ja joukkoliikennevyöhykkeellä.

Noin neljännes ikääntyneistä pelkää asuinalueella liikkumista yksin iltaisin klo 22 jälkeen, kun kaikista vastaajista viidennes kertoo pelkäävänsä. Vielä enemmän ikääntyneet eroavat muista ikäryhmistä siinä, että he rajoittavat liikkumista tai eivät liiku ollenkaan iltaisin yksin pelkojen vuoksi. Ikääntyneistä 17 % rajoittaa liikkumista tai ei liiku lainkaan yksin iltaisin, kun kaikista vastaajista 9 %. Pelkoja koetaan eniten alakeskuksissa ja keskustoissa, vähiten autovyöhykkeellä (Kuva 9).



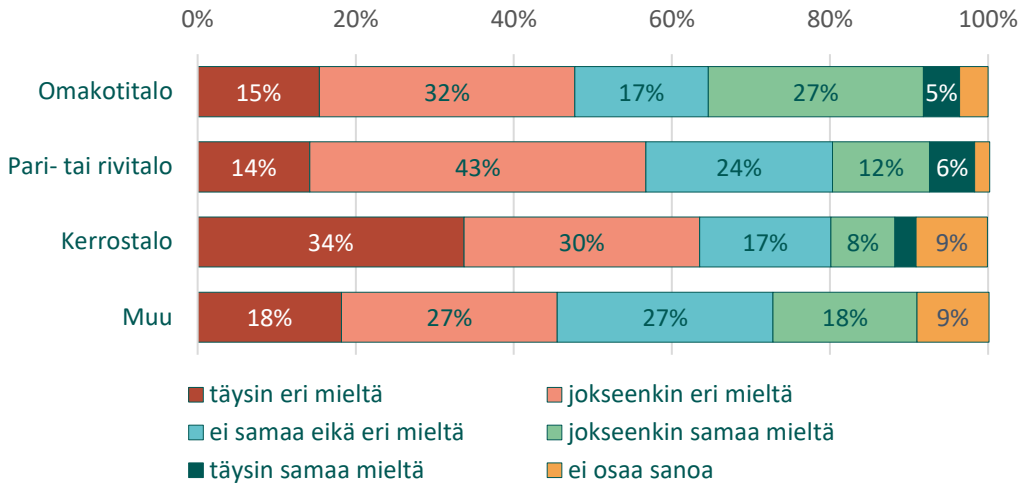
Kuva 9. 65–84-vuotiaiden pelot asuinalueella yksin illalla klo 22 jälkeen liikkuessa vyöhykkeittäin.

Asunnon ominaisuudet

Ikääntyneet antavat asunnolleen keskimäärin arvosanaksi 8,5 (65–74-vuotiaat) ja 8,6 (75–84-vuotiaat), mikä on hiukan enemmän kuin vastaajat keskimäärin (8,4). Asunnon kalustettavuuteen ja säilytystiloihin ikääntyneet ovat yleensä tyytyväisiä ja yhtä tyytyväisiä kuin vastaajat keskimäärin.

65–74-vuotiaista 15 % ja 75–84-vuotiaista 13 % katsoo, että nykyinen asunto ei ole riittävän esteetön (täysin tai jokseenkin eri mieltä väittämän ”Nykyinen asuntoni on riittävän esteetön” kanssa). Tämä on kuitenkin vähemmän kuin vastaajilla keskimäärin (18 %). Omakotitalossa asuvat ikääntyneet kokevat esteettömyyden jonkin verran useammin riittämättömäksi (17 %), kuin pari- ja rivitalossa (15 %) ja kerrostalossa (12 %) asuvat.

65–74-vuotiaista 17 % ja 75–84-vuotiaista 22 % on sitä mieltä, että nykyisen asunnon tai asuintalon kunnossapito on liian vaativaa (täysin tai jokseenkin samaa mieltä väittämän ”Nykyisen asuntoni tai asuintaloni kunnossapito on liian vaativaa” kanssa). Tämä on selvästi enemmän kuin vastaajilla keskimäärin (12 %). Nykyisen asunnon ylläpito koetaan useimmin liian vaativaksi omakotitaloissa ja autovyöhykkeellä, etenkin yli 75-vuotiailla. 75–84-vuotiaista omakotitaloissa asuvista 42 % ja autovyöhykkeellä asuvista 36 % pitää asunnon kunnossapitoa liian vaativana (Kuva 10).



Kuva 10. 65–84-vuotiaiden vastaukset väittämään ”Nykyisen asuntoni tai asuintaloni kunnossapito on liian vaativaa” talotyypin mukaan.

65–74-vuotiaista 29 % ja 75–84-vuotiaista 28 % pitää nykyisen asunnon asumiskustannuksia liian korkeina (täysin tai jokseenkin samaa mieltä väittämän ”Nykyisessä asunnossani on liian korkeat asumiskustannukset” kanssa). Osuus on melko suuri, mutta yhtä suuri kuin vastaajilla keskimäärinkin (29 %). Keskustassa asuvat ikääntyneet pitävät asumiskustannuksia keskimääräistä harvemmin liian korkeina. Toisaalta myös omakotitalossa asuvat pitävät asumiskustannuksia keskimääräistä hiukan harvemmin liian korkeina. Talotyyppien väliset erot ovat kuitenkin hyvin pienet.

Kun ikääntyneiltä pyydetään mielipidettä väittämään ”asunto sijaitsee mieluisalla asuinalueella”, autovyöhyke jakaa selvästi mielipiteitä. Siellä asuvilla ikääntyneillä ”täysin eri mieltä” -vastanneiden osuus on vyöhykkeistä suurin (10 %; nousee hiukan iän myötä 65–74 v. 9 % ja 75–84 v. 11 %), toisaalta myös ”täysin samaa mieltä” -vastanneiden osuus on melko suuri (56 %).

Yhteenveto asuinympäristön vahvuuksista ja heikkouksista vyöhykkeittäin

Taulukkoon 2 on koottu yhteenveto asuinympäristön vahvuuksista ja heikkouksista vyöhykkeittäin.

Taulukko 2. 65–84-vuotiaiden näkemykset kaupunkien asuinympäristön laadusta yhdyskuntarakenteen vyöhykkeittäin (katso tarkemmin Luku 5.3)

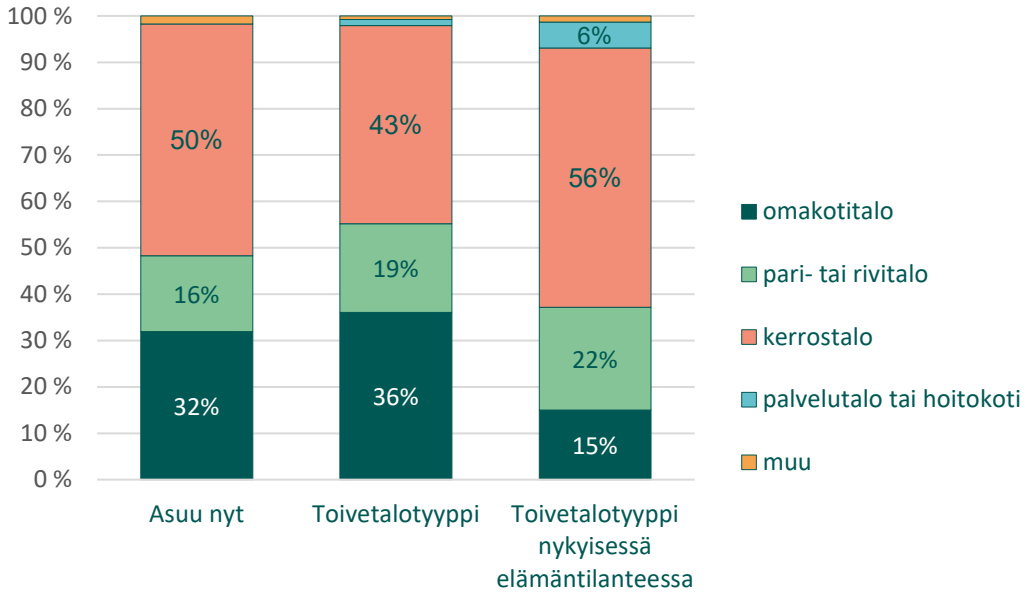
	Vahvuudet	Heikkoudet
Keskusta	Kaupalliset palvelut, kävellen kauppaan, terveyspalvelut, harrastusmahdollisuudet, arkkitehtuuri ja ilme, puistot ja ulkoilualueet, helppohoitoinen asuminen	Rauhattomuutta, liikenteen melua, pyöräily vähemmän miellyttävää, turvattomuutta yksin illalla liikkuessa, asuintalon pihan käyttö vähäisempää
Alakeskus	Joukkoliikennepalvelut, kaupalliset palvelut, kävellen kauppaan, harrastusmahdollisuudet, liikenneturvallisuus, helppohoitoinen asuminen	Tyytymättömyyttä alueen viihtyisyyteen, arkkitehtuuriin ja ilmeeseen, siisteyteen ja puhtauteen, puistoihin ja ulkoilualueisiin sekä esteettömyyteen, rauhattomuutta, liikenteen melua, pyöräily vähemmän miellyttävää, turvattomuutta yksin illalla liikkuessa
Intensiivinen Joukkoliikennevyöhyke	Joukkoliikennepalvelut, puistot ja ulkoilualueet	Tyytymättömyyttä asuinalueen viihtyisyyteen, arkkitehtuuriin ja ilmeeseen, siisteyteen ja puhtauteen sekä terveyspalveluihin, rauhattomuutta, turvattomuutta yksin illalla liikkuessa
Joukkoliikennevyöhyke	Joukkoliikennepalvelut, puistot ja ulkoilualueet, vähemmän liikenteen melua	Tyytymättömyyttä terveyspalveluihin ja kokoontumis- ja yhteistiloihin
Autovyöhyke	Rauhallisuus ja viihtyisyys, vähemmän liikenteen melua, arkkitehtuuri ja ilme, vähemmän turvattomuutta illalla yksin liikkuessa, asuintalon pihaa käytetään paljon	Tyytymättömyyttä kaupallisiin palveluihin, joukkoliikennepalveluihin ja kokoontumis- ja yhteistiloihin, ruokakauppaan mentävä autolla, asunnon kunnossapito useammin liian vaativaa (erityisesti 75–84 v.)

Keskustan reunavyöhyke jätettiin pois taulukosta, koska se on välivyöhyke keskustan sekä joukkoliikenne- ja autovyöhykkeiden välissä, eikä nouse esiin vahvuuksien tai heikkouksien ääriarvoissa.

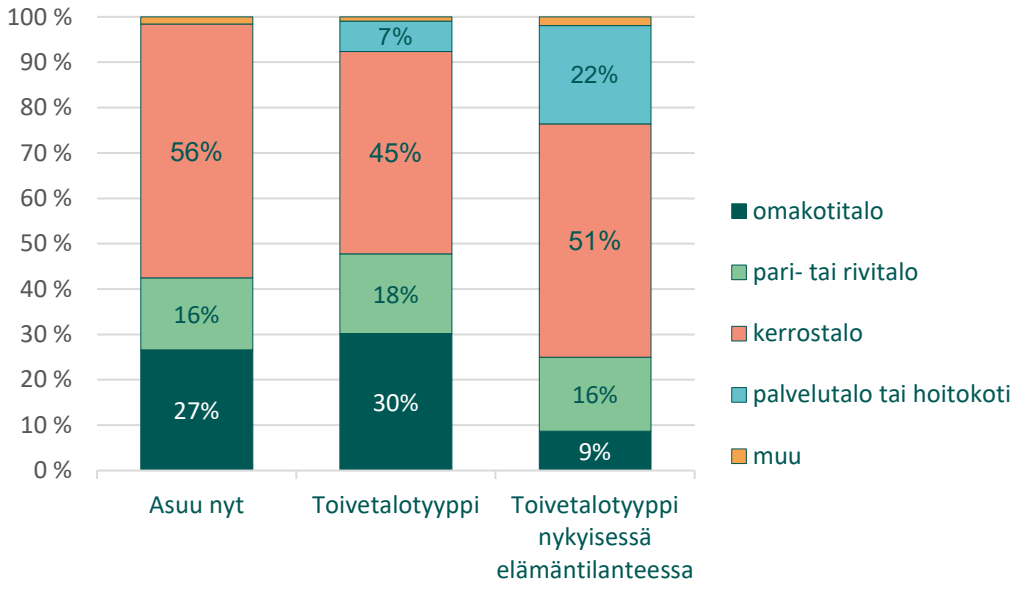
2.2.2 Asumistoiveet

Talotyyppitoiveet

Ikääntyneiden talotyyppitoiveet ovat melko lähellä nykyistä talotyyppijakaumaa, tai jopa hiukan pientalovaltaisempia, kun toiveita kysytään yleisellä tasolla (Kuvat 11 ja 12). Kun taas kysytään toivetalotyyppiä nykyisessä elämäntilanteessa, jos olisi nyt muuttamassa, toiveet ovatkin nykyistä huomattavasti kerrostalovaltaisempia. Omakotitalossa asuu nyt 32 % 65–74-vuotiasta vastaajista, 36 % asuisi mieluiten omakotitalossa, mutta vain 15 % muuttaisi omakotitaloon nykyinen elämäntilanne huomioon ottaen. Vastaavasti 75–84-vuotiaista vain 9 % muuttaisi omakotitaloon nykyisessä elämäntilanteessa. Suurin osa asuisi nykyisessä elämäntilanteessa mieluiten kerrostalossa. Taloyhtiömuotoinen pientaloasuminen, pari- tai rivitalo, on myös suositumpi kuin omakotitalo nykyisessä elämäntilanteessa. 65–74-vuotiaista reilu viidennes asuisi mieluiten pari- tai rivitalossa. 75–84-vuotiailla alkaa yleistyä toive palvelutalosta tai hoitokodista (22 %). Huonokuntoisempia ja etenkin muistisairaita ikääntyneitä ei kuitenkaan saada kyselyillä hyvin kiinni.

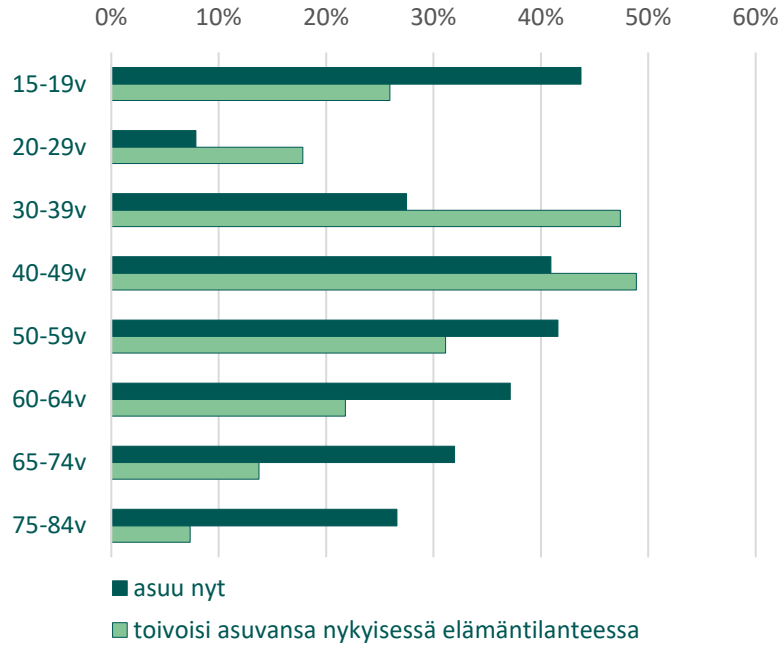


Kuva 11. 65–74-vuotiaiden talotyyppitoiveet (vertailukelpoisuuden vuoksi toiveet ilman ”ei osaa sanoa” -vastauksia).



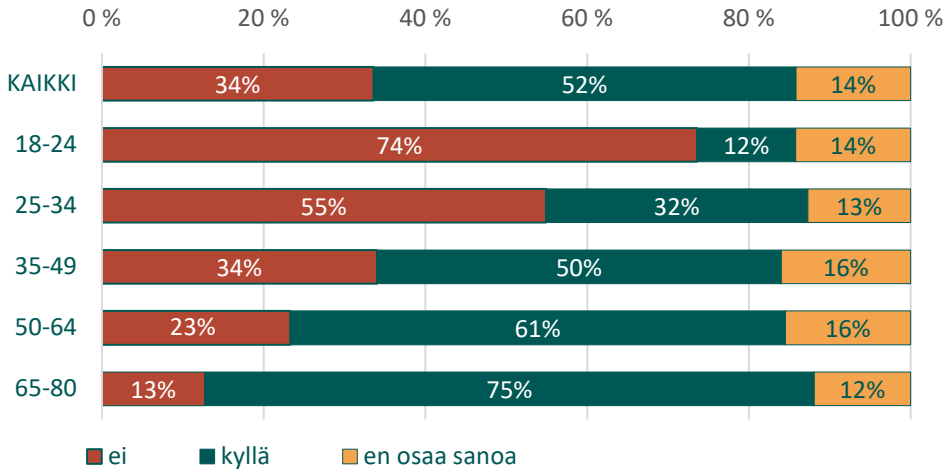
Kuva 12. 75–84-vuotiaiden talotyyppitoiveet (vertailukelpoisuuden vuoksi toiveet ilman ”ei osaa sanoa” -vastauksia).

Omakotitalotoiveet alkavat vähentyä ja alittavat nykyisen omakotitaloasumisen osuuden 50 ikävuoden jälkeen, kun tarkastellaan toiveita nykyisessä elämäntilanteessa (Kuva 13). Toisin sanoen mitä vanhempaan ikäluokkaan mennään, sitä suurempi osuus asuu omakotitalossa, vaikka ei nykyisessä elämäntilanteessa enää mieluiten asuisi omakotitalossa. Muuttamiseen liittyvät haasteet ja halu asua omassa tutussa kodissa kuitenkin monesti ylittävät tarpeen muuttaa helpompihoitoiseen asumismuotoon, jolloin moni ikääntyy paikallaan omakotitalossa. Lisäksi asunnon kokotoiveet muuttuvat 50 ikävuoden jälkeen, jolloin 25–50-vuotiaista poiketen keskimäärin toivotaankin nykyistä pienempää asuntoa (Decarbon-Home-kysely).



Kuva 13. Omakotitaloasuminen ja omakotitalotoiveet nykyisessä elämäntilanteessa iän mukaan.

Ikääntyneiden alhainen muuttohalukkuus näkyy myös valtakunnallisessa Decarbon-Home-kyselyssä, jossa kysyttiin, onko nykyinen asunto se, jossa haluaisi asua myös 2–5 vuoden päästä (Kuva 14). Halu pysyä nykyisessä asunnossa kasvaa iän myötä ja erityisesti ikääntyneet haluavat useimmiten jatkaa asumista vanhassa kodissa. 65–80-vuotiaista kolme neljästä (75 %) haluaa pysyä nykyisessä asunnossa ja vain 13 % muuttaa. Kaikista vastaajista 52 % haluaa pysyä nykyisessä asunnossa ja 34 % muuttaa. Maaseudulla asuvilla ikääntyneillä muuttohalukkuus on vielä alhaisempi (9 %) kuin kaupunkiseudulla asuvilla (15 %).

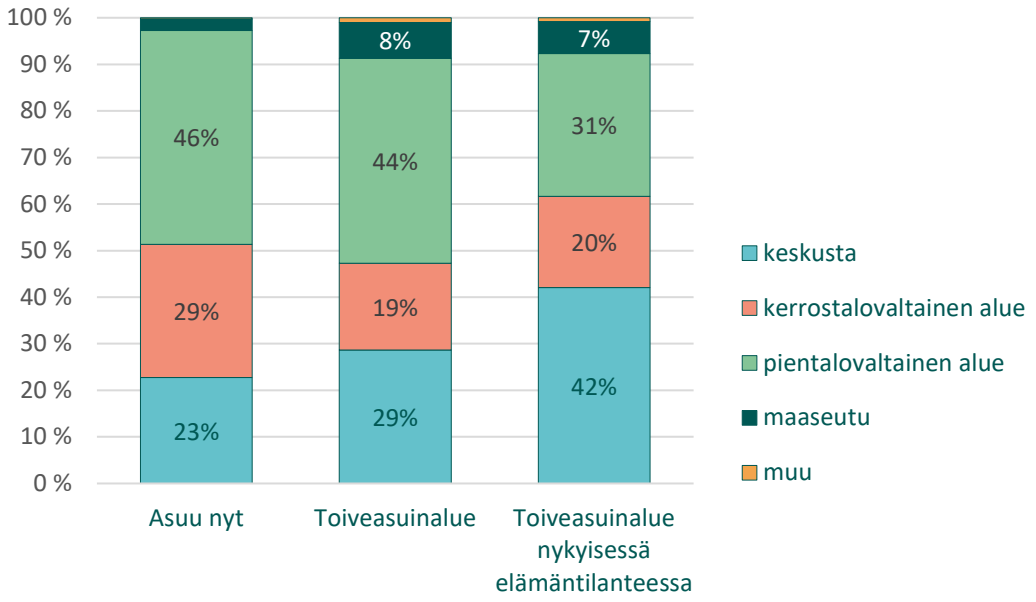


Kuva 14. Vastaukset iän mukaan kysymykseen ” Onko nykyinen asunto se, jossa haluaa asua 2–5 vuoden päästä?” (Lähde: valtakunnallinen Decarbon-Home-kysely).

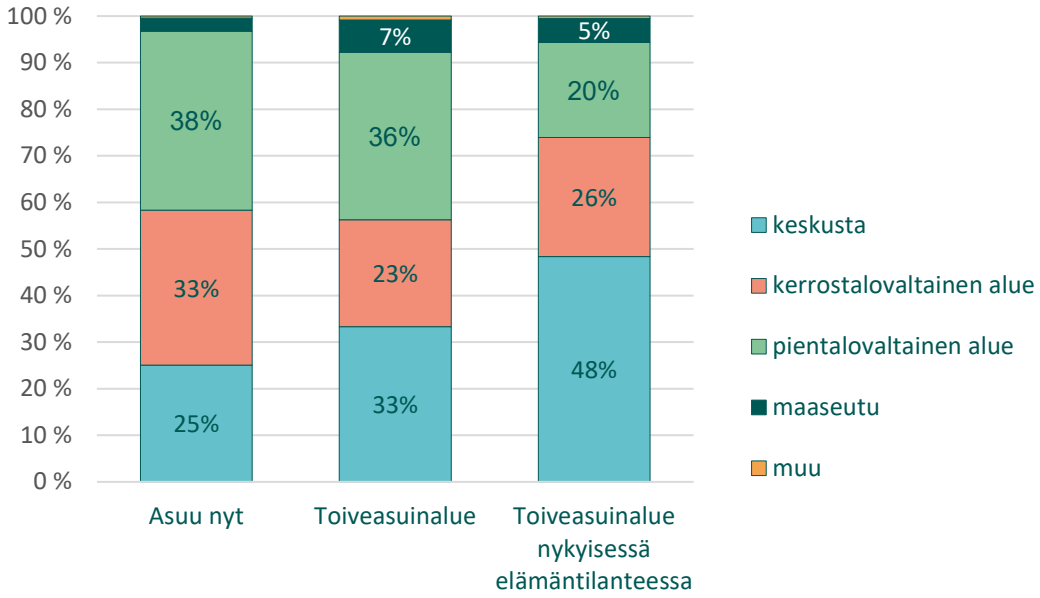
Ikääntyneille tärkeimmät asunnon valintatekijät ovat asunnon valoisuus, hissi jos asunto ei ole maantasossa, esteettömyys, asumisen vaivattomuus ja helppohoitoisuus, asuintalon energiatehokkuus sekä alhaiset asumiskustannukset. Myös oma parveke ja erillinen keittiö ovat ikääntyneille tärkeämpiä tekijöitä kuin muille ikäryhmille.

Asuinaluetoiveet

Ikääntyneiden asuinaluetoiveet painottuvat nykyistä asumista enemmän keskustamaiseen asumiseen, etenkin kun kysytään toiveasuinaluetta nykyisessä elämäntilanteessa, jos nyt olisi muuttamassa. 65–74-vuotiaista keskustassa asuu tällä hetkellä 23 %, keskusta on toiveasuinalue 29 %:lle, mutta nykyisessä elämäntilanteessa keskustassa asuisi mieluiten 42 % (Kuva 15). Vastaavasti 75–84-vuotiaista jo 48 % asuisi mieluiten keskustassa nykyisessä elämäntilanteessa (Kuva 16). Myös maaseudulla haluaisi asua nykyistä hiukan suurempi osuus suurissa taajamissa asuvista ikääntyneistä.

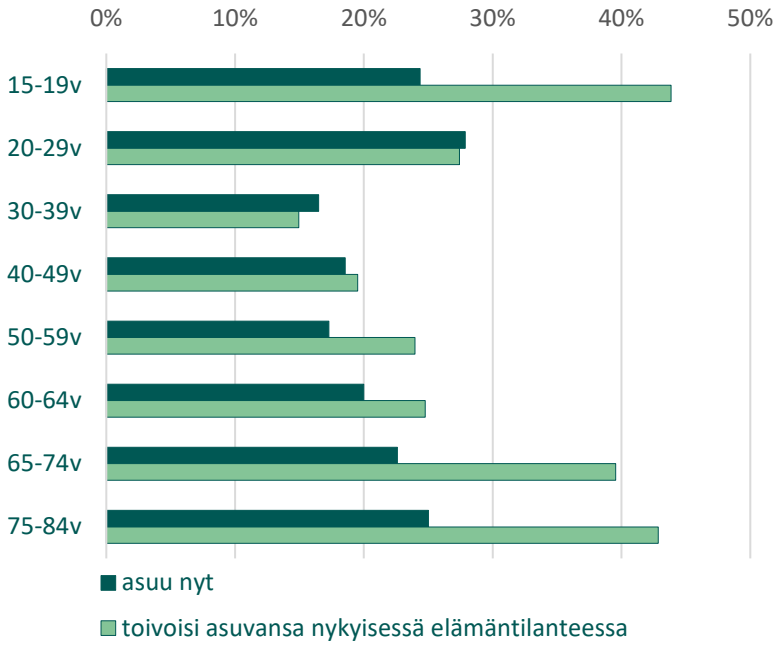


Kuva 15. 65–74-vuotiaiden asuinaluetoiveet (vertailukelpoisuuden vuoksi toiveet ilman ”ei osaa sanoa” -vastauksia).



Kuva 16. 75–84-vuotiaiden asuinaluetoiveet (vertailukelpoisuuden vuoksi toiveet ilman ”ei osaa sanoa” -vastauksia).

Keskusta-asumista toivovat nykyistä enemmän etenkin nuoret, 15–19-vuotiaat, sekä yli 50-vuotiaat. Keskusta-asumistoiveet kasvavat erityisen voimakkaasti yli 65-vuotiailla (Kuva 17). Keskustojen vahvuuksia ikääntyneiden kannalta ovat etenkin kattavat palvelut ja harrastusmahdollisuudet kävelyetäisyydellä sekä helppohoitoinen asuminen.



Kuva 17. Keskusta-asuminen ja keskusta-asumistoiveet nykyisessä elämäntilanteessa iän mukaan.

Ikääntyneille tärkeimmät asuinympäristön valintatekijät ovat turvallisuus, rauhallisuus ja meluttomuus, terveellisyys, kauppaan pääsy kävellen, alueen esteettömyys sekä hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet. Lisäksi asuinalueen hyvä maine sekä alueen historia ja identiteetti ovat ikääntyneille tärkeämpiä tekijöitä kuin muille ikäryhmille. 75–84-vuotiailla myös alueen sosiaalisten kontaktien, tutun ympäristön sekä naapuruston asukkaiden samanhenkisyyden merkitys kasvaa.

2.3 Ikääntyneiden liikkuminen

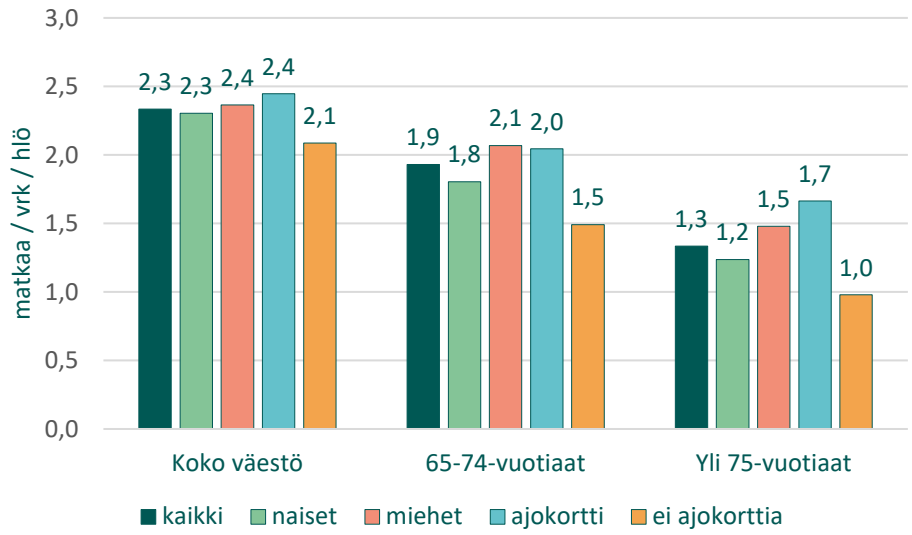
Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus tarjoaa tietoa ikääntyneiden liikkumisesta, kuten heidän tekemiensä matkojen kohteista ja kulkutavoista sijainnin mukaan. Seuraavassa on tarkastelu henkilöliikennetutkimuksen vuoden 2021 aineiston perusteella ikääntyneiden liikkumista kaupunkiseututaajamissa, joista käytössä on tarkempia yhdyskuntarakenteen alueluokitteluja (HLT 2021). Ikääntyneet on jaoteltu kahteen ikäryhmään 65–74-vuotiaisiin ja yli 75-vuotiaisiin.

Tuloksia tarkasteltaessa on hyvä ottaa huomioon se, että vuonna 2021 koronaviruspandemia vaikutti liikkumiseen melko laajasti ja erityisesti ikääntyneiden ikäryhmät saattoivat varoa liikkumistaan. Matkamäärät ovat sen vuoksi matalammat kuin korona-aikaa edeltävinä vuosina. Myös vuosina 2022 ja 2023 toteutettujen suppeampien tutkimusten perusteella vaikuttaa siltä, että liikkuminen ei ollut vielä tuolloinkaan palautunut täysin pandemiaa edeltävälle tasolle (Traficon 2024). Koronan vaikutuksesta huolimatta henkilöliikennetutkimus antaa ikääntyneiden liikkumisesta riittävän yleiskuvan.

Tutkimuksessa on kysytty vastaajien liikkumisesta vain yhden vuorokauden aikana, minkä seurauksena aineistoon liittyy paljon satunnaisuutta ja tarkan käsityksen muodostamiseksi tarvitaan paljon

vastaajia. Ikääntyneitä vastaajia on ollut tarpeeksi paljon, jotta aineisto kuvaa erilaisten matkakohteiden ja kulkutapojen yleisyyttä, mutta matkakohteittain ja alueellisesti luokiteltuna yksittäisten luokkien tuloksissa voi olla pienestä vastaajamäärästä johtuvaa satunnaisuutta.

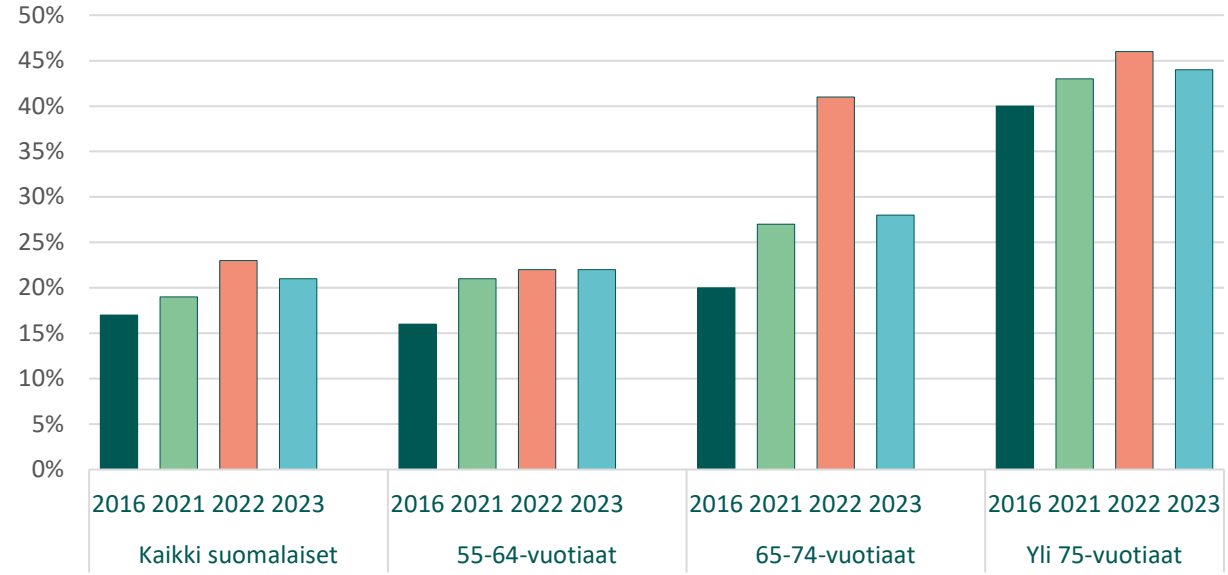
Kaikki suomalaiset tekivät henkilöliikennetutkimuksen mukaan keskimäärin noin 2,3 matkaa vuorokaudessa. Matkojen lukumäärä on noin 0,5 matkaa vähemmän kuin aiemmissa tutkimuksissa koronaa edeltävänä aikana. Ikääntyneet liikkuvat vähemmän kuin suomalaiset keskimäärin (Kuva 18). 65–74-vuotiaat tekivät keskimäärin noin 1,9 matkaa ja yli 75-vuotiaat 1,3 matkaa vuorokaudessa. Ikääntyneiden naisten ja miesten välillä on eroja liikkumisessa enemmän kuin nuorempien ikäluokkien keskuudessa. Ikääntyneet miehet tekevät matkoja enemmän kuin naiset. Yksi ikääntyneiden liikkumiseen vaikuttava tekijä on ajokortin omistus ja autollisuus. Ajokortilliset ikääntyneet tekevät selvästi enemmän matkoja kuin ajokortittomat.



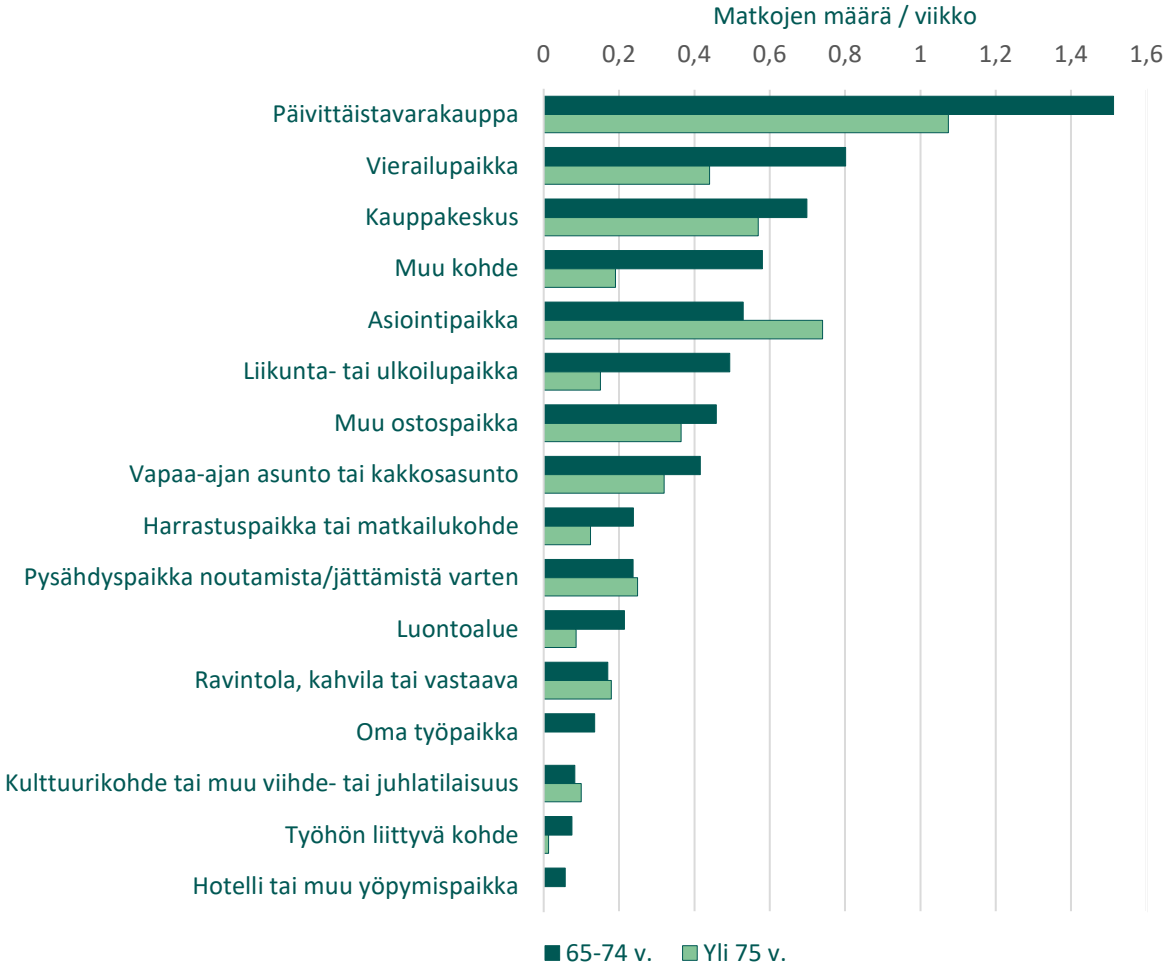
Kuva 18. Ikääntyneiden ja koko väestön tekemien matkojen keskimääräinen lukumäärä vuorokaudessa sukupuolen ja ajokortillisuuden mukaan kaupunkiseututaajamissa vuoden 2021 henkilöliikennetutkimusaineistossa (HLT 2021).

Liikkumattomuus on yleistynyt henkilöliikennetutkimuksen mukaan ikääntyneissä ikäryhmissä (Kuva 19). Liikkumattomuudella tarkoitetaan tässä sitä, että vastaaja ei ole tehnyt tutkimuspäivän aikana yhtään matkaa. Vastauspäivänä liikkumattomien osuus oli erityisen korkea vuonna 2022, mihin ovat saattanut vaikuttaa koronarajoitukset tai muut satunnaiset tekijät. Edelleen vuonna 2023 noin 28 % 65–74-vuotiaista ja 44 % yli 75-vuotiaista ei ollut tehnyt tutkimuspäivänä yhtään matkaa. Vähäinen liikkuminen on riskitekijä terveyden ja toimintakyvyn säilymisen näkökulmasta.

Henkilöliikennetutkimuksen aineiston perusteella ikääntyneiden yleisimpiä matkakohteita ovat ostos- ja asiointipaikat, vierailupaikat sekä liikunta- ja ulkoilupaikat (Kuva 20). 65–74-vuotiaat käyvät ostosmatkalla päivittäistavarakaupassa, kauppakeskuksessa tai muussa ostospaikassa keskimäärin vajaat kolme kertaa viikossa ja yli 75-vuotiaat noin kaksi kertaa viikossa. Vanhemmassa yli 75-vuotiaiden ikäryhmässä viikoittaisten matkojen määrä on pienempi kuin 65-vuotaiden ikäluokassa. Iän myötä matkat painottuvat ostosmatkoihin ja erilaiseen palveluasiointiin, kun liikuntaan, ulkoiluun, harrastuksiin ja mökkeilyyn liittyvien matkojen määrä vähenee.



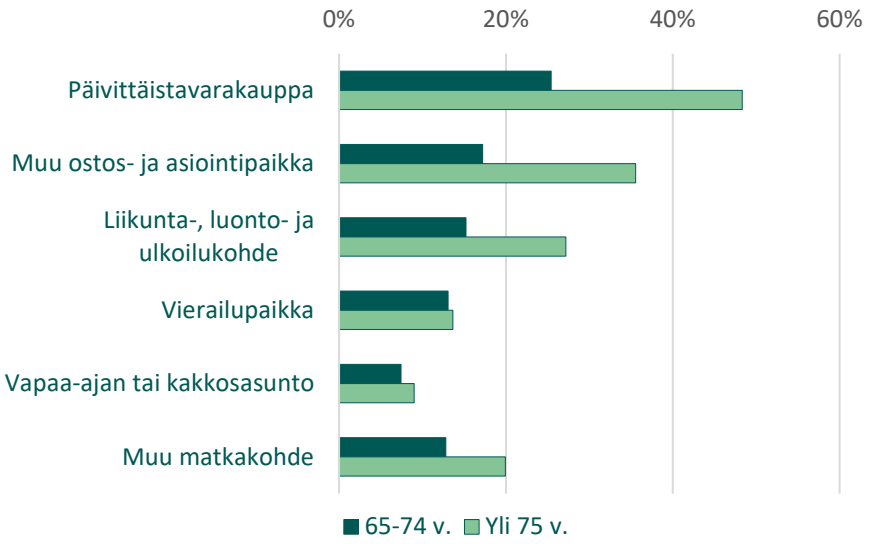
Kuva 19. Liikkumattomien osuus koko väestöstä ja vanhemmissa ikäryhmissä vuosien 2016, 2021, 2022 ja 2023 syyskuukausina (Traficom 2024).



Kuva 20. Ikääntyneiden tekemien matkojen keskimääräinen lukumäärä viikossa matkakohteen mukaan kaupunkiseututaajamissa vuoden 2021 henkilöliikennetutkimusaineistossa (HLT 2021).

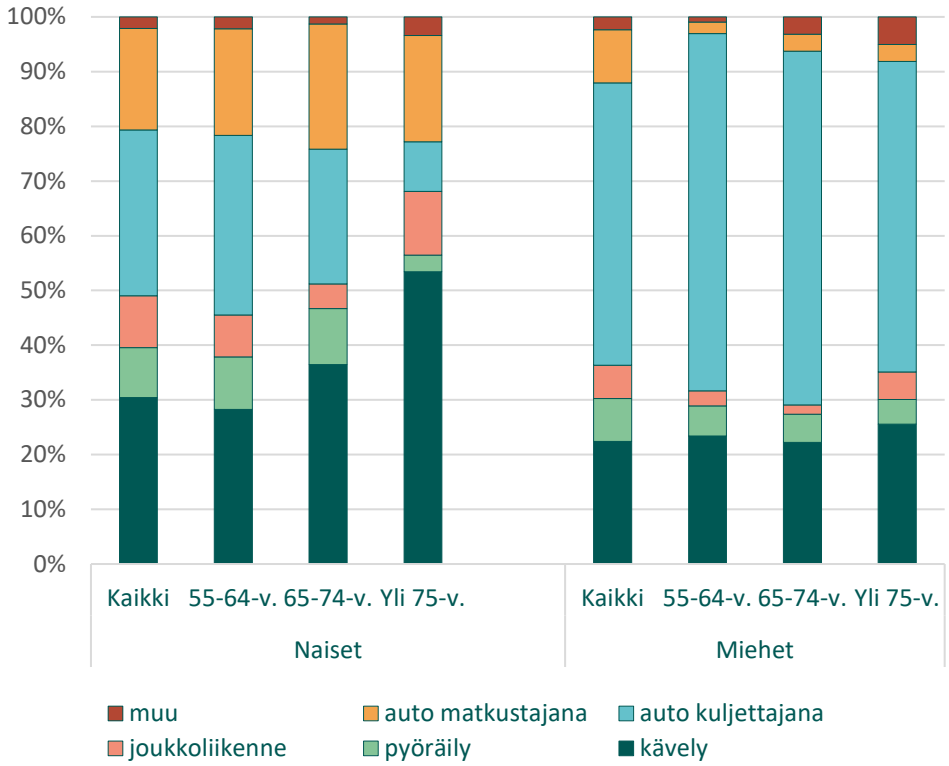
Ikääntyneiden matkakohteet sijaitsevat yleensä kauempana kuin kävelymatkan päässä. Enintään 1 km pituisten matkojen osuus on suurin päivittäistavarakauppaan sekä muihin ostos- ja asiointipaikkoihin suuntautuvilla matkoilla (Kuva 21). Myös liikunta-, luonto ja ulkoilukohteet ovat melko monilla kilometrin etäisyydellä. Vierailupaikat ja vapaa-ajan asunnot sijaitsevat yleensä kauempana. Lyhyet matkat vapaa-ajan asuntojen yhteydessä tarkoittavat yleensä vapaa-ajan asunnolta käsin tehtyjä matkoja.

Ikääntyneiden ikäryhmien välillä on huomattava ero siinä, miten suuri osa matkoista on lyhyitä. Yli 75-vuotiaiden päivittäistavarakauppaan suuntautuvista matkoista noin puolet on enintään kilometrin pituisia, kun 65–74-vuotiaiden ikäryhmässä osuus on vain neljännes. Myös muissa ostos- ja asiointimatkoissa, liikunta-, ulkoilu- ja luontomatkoissa sekä muissa kohteissa ikäluokkien ero on samaa suuruusluokkaa. Tulokset korostavat lähiympäristön ja helposti saavutettavien palvelujen ja harrastuspaikkojen merkitystä yli 75-vuotiaiden arjen sujuvuudelle.



Kuva 21. Lyhyiden, enintään 1 km pituisten matkojen osuus kaikista matkoista ikääntyneiden ikäryhmissä matkakohteen mukaan kaupunkiseututaajamissa vuoden 2021 henkilöliikennetutkimusaineistossa (HLT 2021).

Kulkutavat vaihtelevat iän ja sukupuolen mukaan (Kuva 22). Naisten keskuudessa henkilöauton käyttö päivittäisillä matkoilla vähenee nopeasti siirryttäessä vanhempiin ikäryhmiin. 55–64-vuotiaiden ikäryhmässä kulkutapajakauma on samanlainen kuin koko väestössä keskimäärin, mutta tätä vanhempien naisten ikäluokissa kävelyn osuus kasvaa nopeasti ja henkilöauton kuljettujana liikkuminen pienenee murto-osaan nuoremmista ikäluokista. Yli 75-vuotiaat naiset tekevät yli puolet matkoista jalkaisin. Joukkoliikenteen osuus tehdyistä matkoista on naisten keskuudessa suurin yli 75-vuotiaiden ikäluokassa. Miesten keskuudessa samanlaista muutosta liikkumisessa ei tapahdu iän myötä, vaan henkilöauto säilyy yleisimpänä kulkumuotona myös yli 75-vuotiaiden ikäluokassa. Vanhat miehet ajavat yleensä autolla itse ja kulkevat hyvin harvoin autossa matkustajana.

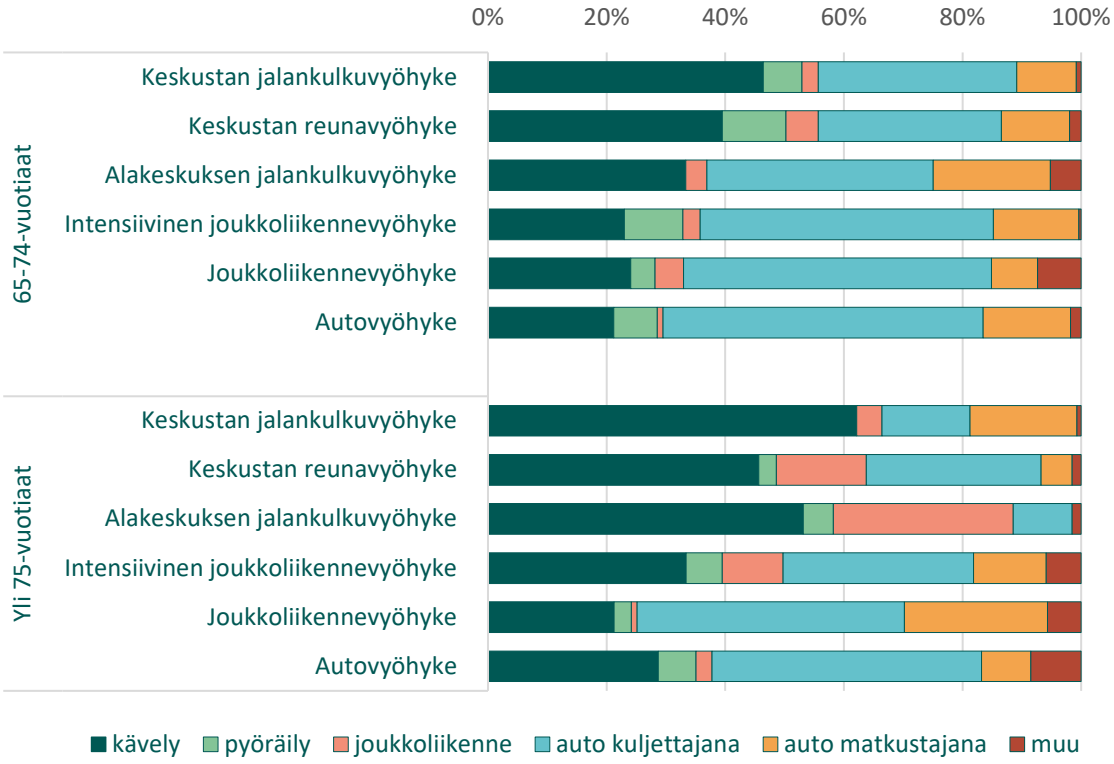


Kuva 22. Matkojen kulkutapajakauma koko väestön keskuskuudessa ja vanhemmissa ikäryhmissä vuoden kaupunkiseututaajamissa 2021 henkilöliikennetutkimusaineistossa (HLT 2021).

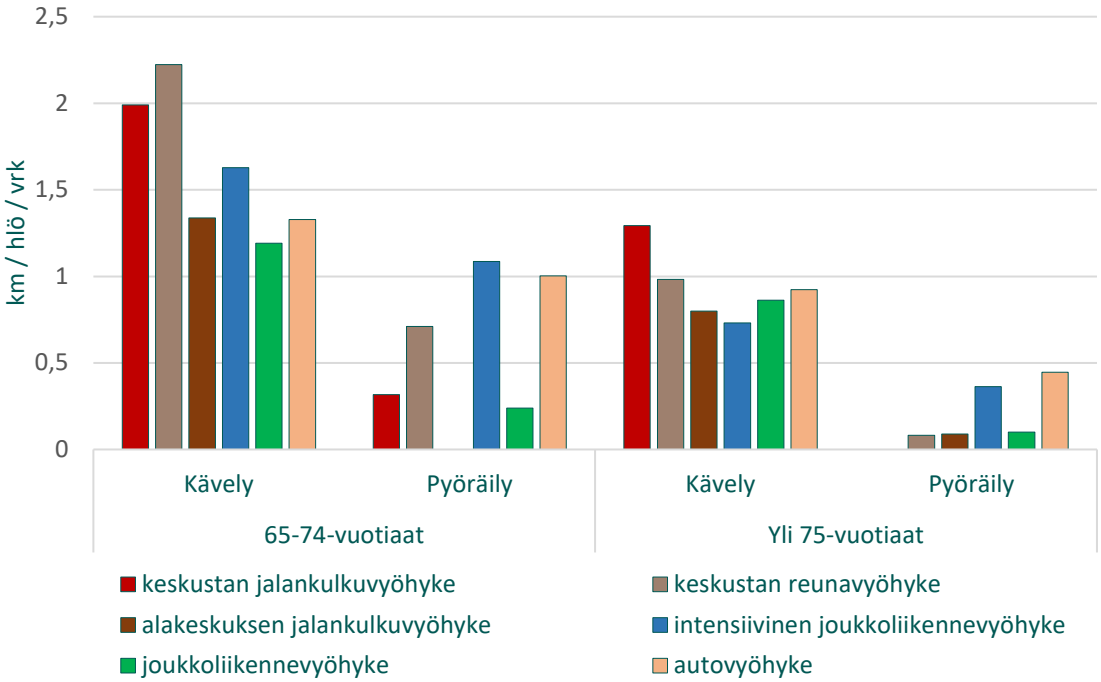
Ikääntyneiden asukkaiden kulkutapajakaumaan vaikuttaa myös asuinpaikan sijainti kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteessa. Yhdyskuntarakenteen vyöhykejako kuvaa erilaisten liikkumismahdollisuuksien tarjontaa. Jalankulkuvyöhykkeellä monet arjen matkakohteet ovat saavutettavissa jalkaisin ja myös joukkoliikenneyhteydet ovat hyviä. Joukkoliikennevyöhykkeellä päivittäiset matkat on mahdollista tehdä joukkoliikenteellä. Intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä joukkoliikenteen vuoroväli on tiheä ja perustason joukkoliikennevyöhykkeellä melko tiheä. Autovyöhykkeellä pääosa arkimatkoista jää auton varaan.

Ikääntyneiden ikäluokissa kävelyn osuus päivittäisistä matkoista on suurin keskustan jalankulkuvyöhykkeellä ja reunavyöhykkeellä sekä alakeskuksissa (Kuva 23). Pyöräilyn osuus matkoista jää melko pieneksi kaikilla vyöhykkeillä. Joukkoliikenteen osuus matkoista on suurin yli 75-vuotiaiden ikäryhmässä ja erityisesti alakeskuksissa sekä keskustan reunavyöhykkeellä ja intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä. Henkilöauton kuljettajana tehtyjen matkojen osuus on suurin autovyöhykkeellä ja perustason joukkoliikennevyöhykkeellä. Kulkutapajakauma osoittaa näin ollen selviä eroja yhdyskuntarakenteen vyöhykkeiden välillä.

Kävellen ja pyörällä tehtyjen matkojen yhteen laskettu pituus kuvaa aktiivisen liikkumisen määrää, joka vaihtelee myös yhdyskuntarakenteen vyöhykkeiden välillä (Kuva 24). 65–74-vuotiaiden ikäluokassa kävelyn määrä on suurin keskustassa ja sen reunavyöhykkeellä asuvilla. Yli 75-vuotiaiden keskuudessa keskustan reunavyöhykkeellä asuvat kävelivät eniten. Joukkoliikenne- ja autovyöhykkeiden välillä ei ollut uusia eroja kävelyn määrässä. Pyöräilyn osalta henkilöliikennetutkimusaineistossa on vähäisestä vastaajamäärästä johtuvaa satunnaisuutta. Ikääntyneet vaikuttaisivat tulosten perusteella pyöräilevän joukkoliikenne- ja autovyöhykkeellä enemmän kuin keskustan jalankulkuvyöhykkeellä, mutta tätä ei voida tietää varmasti.



Kuva 23. Matkojen kulkutapajakauma vanhemmissa ikäryhmissä yhdyskuntarakenteen vyöhykkeen mukaan kaupunkiseututaajamissa vuoden 2021 henkilöliikennetutkimusaineistossa (HLT 2021). Alakeskuksissa vastaajien pieni lukumäärä voi aiheuttaa tuloksiin epätarkkuutta.



Kuva 24. Kävellen ja pyöräillä tehtyjen matkojen keskimääräinen pituus yhteensä vuorokaudessa henkilöä kohden vanhemmissa ikäryhmissä yhdyskuntarakenteen vyöhykkeen mukaan kaupunkiseututaajamissa vuoden 2021 henkilöliikennetutkimusaineistossa (HLT 2021). Alakeskuksissa asuvien ja pyöräilyn osalta vastaajien pieni lukumäärä voi aiheuttaa tuloksiin epätarkkuutta.

3 Ikäystävällisyyden kehittäminen eri maissa

Suomen kannalta kiinnostavia kansainvälisiä esimerkkejä ikäystävällisen kaupungin tavoitteista ja toimenpiteistä esitellään eri maista. Luvussa nostetaan esiin erityisesti ympäristöön, liikenteeseen, asumiseen ja osallistumiseen liittyviä esimerkkejä.

3.1 Tiedonlähteet

Kansainvälisten esimerkkien kartoituksen kohdemaita ja tiedonlähteitä tunnistettiin yhdessä WHO:n asiantuntijoiden kanssa. Tarkasteltaviksi maiksi valittiin muut Pohjoismaat, joiden esimerkit kiinnostavat yhteiskunnan, ilmaston ja suunnittelujärjestelmän samankaltaisuuden vuoksi, sekä ikäystävällisyyden kehittämistyötä erityisen pitkään tehneet maat Iso-Britannia ja Irlanti. Näistä maista Norja, Iso-Britannia ja Irlanti kuuluvat WHO:n ikäystävällisten kaupunkien ja alueiden verkostoon myös valtiojäseninä, joten niiltä löytyy paikallisten ohjelmien lisäksi kansalliset ikäystävällisyysohjelmat sekä runsaasti kansallisia oppaita ja materiaaleja. Lisäksi joitakin esimerkkejä tunnistettiin Saksasta, Singaporesta, Yhdysvalloista ja Australiasta. Tavoitteena ei ole kattava kirjallisuuskatsaus, vaan Suomen kannalta kiinnostavien tavoitteiden ja toimenpiteiden esitteleminen. Dokumentteja haettiin WHO:n ikäystävällisyysverkoston tietokannasta, johon on tallennettu kaikkien verkostoon kuuluvien kaupunkien ja alueiden julkaistut strategiat ja toimenpideohjelmat, WHO:n ikäystävällisyystoimien esimerkkitietokannasta sekä verkkohauilla. Keskeisimmät tietolähteet ja linkit on listattu taulukossa 3.

Taulukko 3. Kansainvälisten ikäystävällisyysesimerkkien keskeisimmät tietolähteet

	Lähteet ja linkit
Iso-Britannia	Valtakunnalliset ohjelmat ja oppaat • UK Centre for Ageing Better: ageing-better.org.uk/ • Age-friendly Communities: a handbook of principles to guide local policy and action: ageing-better.org.uk/resources/age-friendly-policy-handbook Kaupunkien ja alueiden toimenpideohjelmat ja esimerkit • Age-friendly Communities UK: ageing-better.org.uk/uk-network-age-friendly-communities • WHO Global Network for Age-friendly Cities and Communities: extranet.who.int/agefriendlyworld/who-network/ (WHO:n tietokannasta käytiin läpi 17 kaupungin tai alueen toimenpideohjelmat: Ard and North Down, Belfast, Brighton, Bristol, Coventry, Derry and Strabane, Fermanagh and Omagh, Isle of Wight, Leeds, Lisburn, London Borough Hackney, Manchester, Great Manchester, Salford, Stoke on Trent, Torbay, Yate)
Irlanti	Valtakunnalliset ohjelmat ja oppaat • Age Friendly Ireland: agefriendlyireland.ie/ • Age Friendly Towns, A Guide: agefriendlyireland.ie/wp-content/uploads/2021/10/Age-Friendly-Towns-Toolkit.pdf • Age-friendly Urban Environments: assets.gov.ie/46010/a64beb3bedea41b3864f8634d8576843.pdf Kaupunkien ja alueiden toimenpideohjelmat ja esimerkit

	Lähteet ja linkit
	• WHO Global Network for Age-friendly Cities and Communities: extranet.who.int/agefriendlyworld/who-network/ (mm. Ennis ja Dublin)
Norja	Valtakunnalliset ohjelmat ja oppaat • Senteret for et aldersvennlig Norge: aldersvennlig.no/, https://www.aldersvennlig.no/English • Handbook for Age-friendly Communities (2020): ks.no/globalassets/fagomrader/velferd/universell-utforming/Handbook-for-age-friendly-communities-F41-web.pdf • Universal design and age-friendly society: ks.no/fagomrader/velferd/universell-utforming/good-examples-of-universal-design/ Kaupunkien ja alueiden toimenpideohjelmat ja esimerkit • WHO Global Network for Age-friendly Cities and Communities: extranet.who.int/agefriendlyworld/who-network/ (mm. Oslo) • Universal design contributes to an age-friendly society, Good examples from Norwegian municipalities and county councils: ks.no/globalassets/110119-ks-hefte-universal-design-for-an-age-friendly-society.pdf • Active and Social At All Ages, Universally designed and age-friendly outdoor areas and meeting places (2024): sdglocalaction.org/wp-content/uploads/2023/12/23302-KS-Active-and-Social-At-All-Ages_web.pdf • Necessary for some, good for everyone, Best practices of universal design in Norwegian municipalities and counties: ks.no/globalassets/useful-for-all-necessary-for-some.pdf
Muut maat	Pohjoismainen ikäystävällisten kaupunkien ja kuntien verkosto • Nordic network for age-friendly cities and municipalities: nordicwelfare.org/en/projekt/age-friendly-and-sustainable-societies-in-the-nordic-region/ Kaupunkien ja alueiden toimenpideohjelmat ja esimerkit • WHO Global Network for Age-friendly Cities and Communities: extranet.who.int/agefriendlyworld/who-network/ (mm. Göteborg, Tukholma, Singapore, City of Unley) • Senior Friendly Copenhagen: courban.co/project/cityforall/

3.2 **Ympäristö**

3.2.1 Esteettömyys

Ympäristön esteettömyys nousee aktiivisen liikkumisen edellytykseksi ikääntymisen siinä vaiheessa, kun liikkumiseen tulee rajoitteita. Esteettömyys huomioidaan käytännössä kaikissa ikäystävällisyyden ohjelmissa. Esteettömyyttä edistetään kiinnittämällä huomiota muun muassa reunakiveyksiin, kävelyteiden leveyteen ja pinnoitukseen, valaistukseen, kaiteisiin, käsijohteisiin, pintojen kaltevuuteen (maksimissaan 1:20), istuimiin ja opasteisiin. Joissakin ohjelmissa kehotetaan välttämään epätasaista kiveystä katupinnoitteena. Ongelmakohtia kartoitetaan esteettömyyskävelyjen avulla.

3.2.2 Käveltävyys

Käveltävyys on yksi yleisimmin mainituista ikäystävällisyyden laatutekijöistä. Käveltävyyden perusedellytyksenä ovat kohtuullisen lyhyet matkat ja kohteiden hyvä saavutettavuus. Myös ympäristön toiminnallinen monipuolisuus edistää käveltävyyttä. Monet kaupungit toteuttavat käveltävyysarviointeja, joissa huomioidaan ympäristön ikä- ja muistiystävällisyys.

Norjan Glomfjordissa kuntakeskus, joka oli aiemmin lähinnä autoliikenteen aluetta, liikenneympyrä ja parkkipaikka-alue, muutettiin käveltäväksi alueeksi. Kaikki tärkeät palvelut ovat lähellä toisiaan ja ympäröivät kävelyaluetta, joka on esteetön, hyvin valaistu ja jäävapaa alue koko talven. Ajoväylät on selkeästi erotettu ja suojatiet on korotettu, ja alueella on viher- ja oleskelualue.

Käveltävyyttä edistetään yleensä lisäämällä kävelyreittejä ja parantamalla kävelyverkoston kytkeytyneisyyttä. Ulkoilua varten on toteutettu myös rengasmaisia reittejä, jotka alkavat ja päättyvät samaan paikkaan, sekä pyörätuolin tai rollaattorin käyttäjälle soveltuvia reittejä. Pohjoismaissa kiinnitetään erityistä huomiota jalankulkuväylien talvikunnossapidon parantamiseen. Göteborgissa tavoitteena on myös ylipäätään lisätä tilaa kävelylle kaupungissa.

Kävelyn houkuttelevuutta parannetaan kävely-ympäristön laatua parantamalla, esimerkiksi istutuksilla, penkeillä ja visuaalisilla virikkeillä. Toisaalta pyritään vähentämään käveltävyyttä heikentäviä häiriötekijöitä, kuten melua, saasteita, roskaisuutta, pysäköintiä jalkakäytävillä tai levottomuutta. Käveltävyyteen vaikuttaa suhde muihin liikkumismuotoihin, miten hyvin eri liikennemuodot on erotettu ja miten sujuvasti liikenneväylät voidaan ylittää.

Joidenkin kaupunkien ikäystävällisyysohjelmat huomioivat erikseen ympäristön muistiystävällisyyden kehittämisen. Iso-Britannian Alzheimer-järjestö tarjoaa tarkistuslistan muistiystävällisen ympäristön suunnitteluun (Alzheimer’s Society 2024). Lista sisältää ohjeita muun muassa opastukseen, maamerkkeihin ja navigointiin, valaistukseen, penkkien suunnitteluun, lattioiden pinnoitteisiin ja avustajan huomioimiseen (esimerkiksi sukupuolineutraalit WC-tilat).

3.2.3 Viher- ja virkistysalueet

Viheralueet ovat keskeinen ikäystävällisen ympäristön ja käveltävyyden laatutekijä. Viheralueiden saavutettavuutta ja laatua pyritään parantamaan monissa toimenpideohjelmissa. Ikääntyneelle ulkoilu voi olla kiinni pienistä asioista, kuten tiedosta että reitillä on penkki levähtämiseen ja WC-tarpeen vaatiessa. Liikkumisrajoitteiden myötä erityisen tärkeiksi nousevat katuvihreä, pienet viheralueet ja puistot, jotka sijaitsevat lähellä kotia ja ovat esteettömästi saavutettavissa.

Norjassa on kiinnitetty paljon huomiota ikääntyneiden ulkoilumahdollisuuksiin ja siellä on laadittu kansallinen opas ikäystävällisten ulkoilu- ja kohtaamispaikkojen suunnitteluun (The Norwegian Association… 2024). Oppaassa on esimerkkejä puistoista, retkeilyreiteistä, uimapaikoista ja kohtaamispaikoista, joiden suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitu kaikille sopivan suunnittelun periaatteet. Kohtaamispaikkojen avulla pyritään lisäämään sosiaalisia kontakteja ja sitä kautta houkuttelemaan ikääntyneitä aktiiviseen liikkumiseen ja ulkoiluun.

Australian Unleyn kaupungilla on taskupuisto-ohjelma, jossa suljetuille katuosuuksille rakennetaan pieniä, ikäystävällisiä viheralueita, jotka ovat helposti saavutettavissa, toimivat levähdyspaikkoina ja samalla hulevesien imeytymisalueina. Iso-Britanniassa on kiinnitetty huomioita historiallisten ympäristöjen saavutettavuuteen ikääntyneiden kannalta. Muistisairaille suunnattuja puutarhoja on toteutettu muun muassa Oslossa ja Irlannissa. Oslon ikäystävällisen aistipuutarhan tavoitteena on herättää muistoja erilaisten aistien ja tuoksujen avulla.

3.2.4 Levähdyspaikat

Penkkien ja muiden levähdyspaikkojen määrän lisääminen on ikäystävällisyysohjelmissa laajasti tunnistettu kehittämiskohde. Esimerkiksi Kööpenhaminassa lisättiin 500 uutta ikäystävällistä penkkiä ja niiden sijainnista toteutettiin karttapalvelu. Lisäksi laadittiin työkalu penkkien ja niiden ympäristön suunnitteluun ja ikääntyneiden tarpeiden huomioimiseen. Penkit on luokiteltu erilaisiin penkkityyppeihin ja niiden suunnittelussa kiinnitetään huomioita muun muassa muotoiluun, pinnoitteisiin ja estetiikkaan sekä ympäristön valaistukseen, ääniin, suojaan ja aktiviteetteihin.

Viron Tarttossa toteutettiin 100 uutta penkkiä, joiden sijainnin asukkaat saivat päättää. Ehdotuksia pystyi tekemään karttasovelluksen kautta, puhelimitse sekä kahdessa työpajassa, jotka kohdistettiin kaupungin ikääntyneille asukkaille. Penkkien suunnittelussa kiinnitettiin huomiota mukavuuteen ja muotoiluun, materiaalina on puu ja niissä on selkä- ja käsinojat.

Norjan opas ikäystävällisten ulkoilu- ja kohtaamispaikkojen suunnitteluun sisältää myös erilaisia penkkityyppejä (The Norwegian Association… 2024). Pohjoismaissa talvi asettaa haasteita levähdyspaikkojen käytettävyyteen. Katetut penkit ja levähdyspaikat helpottavat ulkoilua huonolla säällä ja talvella. Aktiivipenkeillä voi olla fyysisesti aktiivinen, kuten polkea polkimia. Iso-Britanniassa yrityksiä kannustetaan tarjoamaan tiloissaan istuimia asiakkaille ilman että heidän odotetaan tekevän ostoksia (Take-a-seat campaign).

Joissakin kaupungeissa on asetettu tavoitteita penkkien väliseen etäisyyteen. Esimerkiksi Singaporessa on tavoitteena tarjota penkki joka 50 metrin välein.

3.2.5 WC-palvelut

Ikäystävällisyyden toimenpideohjelmissa parannetaan ilmaisten WC-palveluiden tarjontaa, esteettömyyttä ja opastusta sekä laaditaan karttoja alueen WC-palveluista. Myös yrityksiä kannustetaan avaamaan WC-tilansa ilmaiseen julkiseen käyttöön.

3.2.6 Palveluiden saavutettavuus

Ikäystävällisyysohjelmien toimenpiteissä selvitetään palveluiden saavutettavuuteen liittyviä esteitä ja parannuskeinoja sekä lisätään palveluntarjoajien tietoisuutta ikääntyneiden esteistä. Erityisesti Iso-Britanniassa ja Irlannissa on panostettu kaupallisten palveluiden ja yritysten ikäystävällisyyden kehittämiseen.

Iso-Britanniassa kannustetaan yrityksiä ja paikallisia organisaatioita parantamaan palveluitaan ja viestintäänsä ikääntyneiden käyttäjien tarpeita ajatellen ja tarjoamaan mm. penkkejä ikääntyneiden asiakkaiden levähdyspaikoiksi. Käytössä on yritys- ja naapurustotyökalupakit sekä ’We are Age Friendly’ -tarra, jonka voi kiinnittää ikäystävällisen palvelun ulko-oveen. Irlannissa yrityksille on tarjolla ikäystävällisyyskoulutusta ja yrityksiä pyritään sitouttamaan tekemään kolme helppoa muutosta tarjotakseen paremmin palveluita ikääntyneille asiakkaille. Tällaisia toimia voivat olla esimerkiksi levähdyspenkkien ja wc-tilojen tarjoaminen sekä juomaveden tai kahvin ja teen tarjoaminen. Palveluita tulee tarjota myös muulla tavoin kuin vain digitaalisesti. Irlannin Tipperary on tehnyt oppaan sukupuoli- ja seksuaalivähemmistöihin kuuluvien ihmisten palveluista ja tarjoaa rahoitusta palveluiden kehittämiseen inklusiivisemmiksi.

3.2.7 Aktiviteetit ja sosiaaliset kontaktit

Kiinnostavat aktiviteetit ja sosiaaliset kontaktit ovat syy lähteä kotoa liikkeelle ja aktiivisen elämäntavan edellytys. Ikäystävällisyysohjelmien toimenpiteisiin kuuluvat mm. yhteistilojen lisääminen ja tilojen yhteiskäytön edistäminen, tilojen aukioloaikojen pidentäminen, ikääntyneitä houkuttavien tapahtumien ja aktiviteettien järjestäminen julkisissa sisä- ja ulkotiloissa sekä urbaanien puutarhojen ja viljelymahdollisuuksien lisääminen mm. senioriasumisen yhteydessä. Ikääntyneiden aktiivisuuden edistämiseksi kerätään ikääntyneiden näkemyksiä julkisten ulko- ja sisätilojen käytöstä sekä pyritään tunnistamaan ja käsittelemään ikääntyneiden fyysisiä ja kulttuurisia esteitä tilojen käyttöön.

Kansainvälistä ikääntyneiden päivää vietetään vuosittain 1.10. Iso-Britanniassa monessa kaupungissa järjestetäänkin lokakuun alussa festivaaleja, markkinoita ja työpajoja juhlistamaan ikääntyneiden keskeistä roolia yhteisöissä.

Sosiaalisia kontakteja ja kanssakäymistä voidaan edistää kaupunkisuunnittelussa ja -muotoilussa. Keskeistä on ymmärtää ihmisten jokapäiväistä elämää ja kerätä ikääntyneiltä itseltään tietoa ja kokemuksia. Sosiaalisia kontakteja edistetään parhaiten siellä missä ihmiset muutenkin liikkuvat. Sattumanvaraisia kohtaamisia lisätään luomalla kohtaamispaikkoja kulkureiteille ja rakennuksen sisäänkäyntien läheisyyteen. Asettamalla vierekkäin esimerkiksi päiväkoti, terveysasema ja ruokakauppa voidaan lisätä kulkureittien risteymiä ja kohtaamisia sekä luoda monikäyttöisiä tiloja ja alueita, joihin tullaan monista eri syistä. Tanskan Damme-Askebyssä uusi kohtaamispaikka toteutettiin olemassa olevan kulkuväylän ja ruokakaupan sisäänkäynnin yhteyteen, josta kuljetaan muutenkin paljon (Hauderowicz & Serena 2020). Aiemmin alue oli parkkipaikkana. Pienilläkin muutoksilla voidaan saada naapurustolle tilaa kokoontua esimerkiksi ottamalla tilaa liikennealueilta sieltä missä sitä on turhan paljon.

Tärkeä periaate on lisätä eri sukupolvien kanssakäymistä ja tuoda eri ikäisiä yhteen samoille alueille ja yhteisiin rakennuksiin. Ikääntyneiden keskittymistä vain omiin rakennuksiin ja omille alueille tulee välttää. Eri sukupolvien kohtaaminen voi vähentää myös sukupolvien välisiä ennakkoluuloja, kuten joidenkin ikääntyneiden pelkoja nuoria kohtaan. Saksassa sukupolvien yhteisiin rakennuksiin (mehrgenerationenhaus) on tuotu lasten päivähoitoa, nuorisotiloja, vanhempien tapaamistiloja ja ikääntyneiden yhteisökeskuksia. Ne ovat julkisia olohuoneita kaikenikäisille.

Ruotsissa Uppsalassa useimmat koulut tarjoavat seniorilounaan, jota voi tulla syömään lasten kanssa. Uppsalan uuden koulun pihalle tehdään ikääntyneiden kokoontumispaikka ja koulun päätyttyä ikääntyneet voivat hyödyntää myös koulun tiloja. Norjassa jo kymmenissä kaupungeissa järjestetään vuosittain sukupolvikisat, jossa eri ikäiset pelaavat ja kisaavat leikkimielisesti yhdessä julkisissa ulkotiloissa.

Ympäristön tulee tarjota mahdollisuuksia osallisuuden eri tasoihin, passiivisesta lähiympäristön elämän havainnoinnista (esim. ikkunasta tai penkiltä tarkkaillen) muiden kanssa keskusteluun ja toimintaan osallistumiseen. Kohtaamispaikkojen viihtyisyys houkuttelee ihmisiä jäämään. Viihtyisyyteen vaikuttavat muun muassa visuaaliset tekijät, kasvillisuus, mikroilmasto, tuoksut, historia ja muistot.

Norjan ikäystävällisyysoppaassa on runsaasti ideoita ja esimerkkejä ikäystävällisten tapaamispaikkojen suunnitteluun virkistys- ja ulkoilualueilla (The Norwegian Association… 2024). Viihtyisät levähdys- ja kokoontumispaikat virkistysreittien varrella houkuttelevat liikkumiseen. Esimerkiksi katetut suojat ja majat, joissa voi levähtää ja syödä eväitä myös talvella ja sadesäällä. Niihin voi yhdistää myös muita toimintoja, kuten nuotiopaikka, grillausmahdollisuus, wc ja pukuhuone uimapuvun vaihtoon. Parhaiten varustelluissa majoissa on aurinkopaneelit ja liiketunnistimella toimivat valot majan ulko- ja sisäpuolella. Islannissa ikääntyneet pääsevät ilmaiseksi uima-altaisiin, jotka ovat paikallisesti suosittuja tapaamispaikkoja.

Iso-Britanniassa ja Ruotsissa on käytössä juttelupenkkejä (’Chatty benches’, ’Pratbänken’). Göteborgin juttelupenkit ohjeistavat: ’Istu tähän jos olisi mukava jutella jonkun kanssa’. Penkki ehdottaa myös

jutusteluaiheita, kuten ’Etsikää kolme asiaa, jotka yhdistävät teitä’. Norjassa on jopa lämmitettyjä juttelupenkkejä.

Ikääntyneiden vähemmistöjen sosiaalisiin kontakteihin on kiinnitetty huomioita. Manchesterissa iäkkäät sukupuoli- ja seksuaalivähemmistöihin kuuluvat ihmiset on huomioitu omassa ’Pride in Ageing’ -aloitteessa, jossa heille on muun muassa tarjottu oma turvallinen tila tapaamisille ja kaupunkiviljelylle. New Yorkissa eri etniset ryhmät ovat niin suuria, että heille on tarjolla omia seniori- ja päivätoimintakeskuksia.

Iso-Britanniassa iäkkäitä on kannustettu paikalliseen vapaaehtoistyöhön, ja osallistuminen vapaaehtoistyöhön onkin yleisintä yli 50-vuotiailla. Vapaaehtoistyön on havaittu tuovan paljon positiivisia vaikutuksia itse vapaaehtoisille, kuten parantunut fyysinen terveys, tyytyväisyys elämään, taidot, työllistyvyys, itsensä tunteminen hyödylliseksi ja arvokkaaksi (Buffel ym. 2024). Tämän päälle tulevat vielä hyödyt yhteisölle. Ikääntyneillä vapaaehtoistyöntekijöillä on iso rooli paikallisyhteisöjen toiminnassa ja ikääntyneet ovat usein nuorempia sitoutuneempia naapurustoonsa.

Manchesterissa havaittiin, että Covid 19 -pandemian jälkeen palaamisessa fyysisiin kohtaamisiin on ollut haasteita rahoituksen, henkilökunnan ja vapaaehtoisten vähenemisen sekä ikääntyneiden terveystarpeiden kasvun vuoksi (Buffel ym. 2024). Yhteisöllisyyden ja asuinalueiden resilienssin kasvattamiselle on kuitenkin entistä suurempi tarve pandemian jälkeen.

3.2.8 Kaikille sopiva suunnittelu

Ikäystävällisen ympäristön suunnitteluperiaatteena mainitaan usein *universal design*, eli kaikille sopiva suunnittelu. Sillä tarkoitetaan alueiden, tilojen ja sisäänkäyntien suunnittelua ja muotoilua siten, että ne sopivat kaikille väestöryhmille. Universaali muotoilu ei kuitenkaan tarkoita tylsää ja tasalaatuista ympäristöä. Tavoitteena on suunnitella ympäristöä moniarvoisesti siten, että eri ikäiset ihmiset voivat käyttää samaa tilaa eri tavoin. Esimerkiksi kohtaamispaikassa voi olla lapsille suunnattuja kiipeilyä vaativia paikkoja, kunhan tilaan pääsee ja siellä voi oleskella myös esteettömästi.

3.3 **Liikenne**

3.3.1 Kävely ja liikenneturvallisuus

Kävelyn ja käveltävyyden edistämistä käsiteltiin jo edellisessä luvussa 3.1.2. Monissa kaupungeissa toimii myös eri tasoisia kävelyryhmiä ikääntyneiden kävelyn lisäämiseksi.

Turvattomuuden tunne liikenteessä on ikääntyneillä yleistä ja voi vähentää liikkumista. Kaikki liikenteeseen liittyvät toimenpiteet edistävät myös ikääntyneiden liikenneturvallisuutta. Keskeistä on erottaa eri liikennemuodot toisistaan. Kävelyturvallisuuden parantamiseksi erityisesti sähköpotkulaudat ja pyörät tulisi saada omille väylille erikseen kävelystä. Toimenpiteissä esitetään myös enemmän ja parempia kadunylityspaikkoja, joissa on liikennevalot, riittävä ylitysaika liikennevaloissa, esteetön kulku ja madalletut reunakiveykset sekä mahdolliset äänet auttamassa heikkonäköisiä. Singaporessa on joissakin risteyksissä käytössä liikennevalot, joissa saa kuusi lisäsekuntia tien ylitykseen seniorikorttia vilauttamalla. Myös Oslossa on käytössä joitakin liikennevaloja, joissa ylitysaikaa voi pidentää, ja tällaisia valoja on tarkoitus ottaa yleisempään käyttöön. Lisäksi järjestetään kampanjoita liikennekäyttäytymisen ja -turvallisuuden parantamiseksi sekä ikääntyneiden huomioimiseksi joukkoliikennevälineissä.

3.3.2 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen toimenpiteet liittyvät joukkoliikennereitteihin ja palvelutasoon, liikennevälineiden esteettömyyteen, turvalliseen matkustamiseen, pysäkkeihin ja asemiin, sujuvaan kulkuvälineen vaihtoon, liikenneinformaatioon ja joukkoliikennelippuihin.

Joukkoliikennereittejä ja palvelutasoa on monilla alueilla kehitetty erityisesti ikääntyneille suunnatulla kutsupalveluliikenteellä. Iso-Britanniassa etenkin maaseudulla asuville autottomille on tarjolla Dial-a-Lift-palvelu, jonka erityisenä kohderyhmänä ovat ikääntyneet ja vammaiset. Norjassa paljon esimerkkejä ikääntyneille suunnatuista kutsuliikennepalveluista, joissa matka tilataan etukäteen, kuljetus tapahtuu ovelta ovelle ja kuljettajalta saa apua. Osa on ikääntyneille ilmaisia ja osa maksaa saman verran kuin joukkoliikennelippu.

Esteettömien joukkoliikennevälineiden kehittäminen sekä joukkoliikenteen matkustuskokemuksen ja matkustusturvallisuuden parantaminen ovat keskeisiä tavoitteita. Näitä kohti pyritään esimerkiksi esteettömyysstandardeilla, hyvin merkityillä ikääntyneille ja vammaisille suunnatuilla istumapaikoilla sekä joukkoliikenteen kuljettajien ikäystävällisyyskoulutuksella. Iso-Britannian Isle of Wightissa ikä- ja muistiystävällisyyskoulutus on pakollinen kaikille joukkoliikenteen kuljettajille. Koulutuksessa on käytössä myös ’ikäpuku’, jonka avulla simuloidaan fyysisen liikkumisen haasteita liikennevälineissä. Koulutuksen jälkeen on havaittu, että kuljettajat huomioivat ja auttavat ikääntyneitä aiempaa paremmin. Tarvittaessa on väljennetty myös aikatauluja, jotta rauhalliseen ajotapaan ja ikääntyneiden huomioimiseen jää aikaa. Tanskan Odensessa on käytössä dementiapinssi, joka kertoo kuljettajille ja kanssamatkustajille, että henkilö voi tarvita apua. Pohjois-Irlannissa käytössä on ’Just a Minute Card (JAM)’, jota näyttämällä voi ilmaista, että on ei-ulospäin-näkyvä vamma tai kommunikaatioeste ja tarvitsee aikaa tai apua esimerkiksi joukkoliikennevälineessä.

Muutamissa kaupungeissa ikääntyneiden joukkoliikenteen käyttöä on tuettu vertaistuen avulla. Joukkoliikennekaverit auttavat ikääntyneitä matkojen suunnittelussa ja toteuttamisessa. Tavoitteena on tuoda ikääntyneille varmuutta joukkoliikenteellä kulkemiseen ja lippujen hankkimiseen.

Joukkoliikenteen pysäkkien esteettömyyttä parannetaan ja lisätään katoksia. Asemilla kiinnitetään huomiota hissien nopeaan korjaamiseen. Uusissa liikennehubeissa on pyritty tekemään ikääntyneiden joukkoliikenteen käyttö ja vaihdot eri kulkuvälineiden välillä helpoiksi. Myös ikäystävällinen liityntäpysäköinti voi helpottaa siirtymistä autosta joukkoliikenteeseen. Singaporessa uusille bussiasemille rakennetaan prioriteettijono ja odotusalue penkkeineen ikääntyneille ja vammaisille.

Joukkoliikenneinformaation saatavuutta ikääntyneille pyritään parantamaan selkeällä ja monikanavaisella viestinnällä. Monet kaupungit tarjoavat ikääntyneille ilmaisia joukkoliikennelippuja, joko jatkuvasti tai tiettynä ajankohtana.

3.3.3 Pyöräily

Ikääntyneiden pyöräilyn edistäminen sisältää pitkälti samoja toimia kuin pyöräilyn edistäminen muutoinkin: pyöräilyverkoston kattavuuden ja kytkeytyneisyyden parantaminen, suorat nopeat pyöräreitit, pyöräreittien esteettisen laadun kohentaminen, pyörätelineet ja pyörien pysäköintipaikat.

Ikääntyneiden pyöräilyssä korostuu muita väestöryhmiä enemmän turvallisuus, jotta ikääntyneet uskaltautuvat pyörän selkään. Tässä keskeistä on pyöräteiden selkeä erottaminen jalankulusta ja autoilusta. Monissa kaupungeissa ikääntyneille tarjotaan pyöräilykoulutusta, sillä aktiivisesta pyöräilystä on saattanut kulua aikaa. Opastus voi auttaa myös sähköpyörän käyttöönotossa. Yhdysvalloissa on

kokeiltu sähköpyörien lainausta ikääntyneille ja vammaisille. Kokeilun tulosten mukaan sähköpyörillä on merkittävä potentiaali lisätä ikääntyneiden pyöräilyä ja edistää aktiivista elämäntapaa.

3.3.4 Autoilu

Autoilua edistävät toimenpiteet liittyvät erityisesti asiointiin silloin, kun muut kulkutavat eivät ole mahdollisia. Palvelujen yhteydessä lähellä ovea pyritään tarjoamaan ikäystävällisiä, selkeästi merkittyjä ja tavanomaista tilavampia parkkipaikkoja ikääntyneille ja esteettömiä pysäköintipaikkoja liikkumisrajoitteisille. Myös saattoliikenne tarvitsee pysähtymispaikkoja palvelujen yhteydessä.

Lisäksi toimenpiteissä esitetään ikäystävällisen liityntäpysäköinnin kehittämistä (auto–joukkoliikenne), kimppakyytipalveluiden kehittämistä (kuskien ja kyydintarvitsijoiden kohtaaminen) sekä ikäystävällissyysstandardeja takseille.

3.4 **Asuminen**

3.4.1 Asuntokanta ja uudet asumisen mallit

Asuntojen esteettömyyden parantamiseksi tarjotaan tukea esteettömyyskorjauksiin ja avustuksia hissien jälkiasennukseen.

Ikääntyneille kehitetään uusia asumismuotoja, kuten yhteisöasuminen (co-housing), sukupolviasuminen ja ikääntyneiden sukupuoli- ja seksuaali-identiteetin moninaisuuden huomioiva asuminen. Saksassa yleistyvät eri sukupolvien yhteisölliset asumisratkaisut, joissa jokaisella on oma asunto, mutta myös yhteistiloja ja yhteistä toimintaa, ja asukkaat auttavat toisiaan. Norjan Bergenissä Helgetunin ikääntyneiden yhteisöllisessä asumisratkaisussa asukkaat voivat osallistua vieressä sijaitsevan päiväkodin aktiviteetteihin tai työskennellä kehitysvammaisten yksikössä. Asukkailla ja päiväkodilla on yhteisiä tiloja. Oslossa tavoitteena on lisätä asumismuotojen variaatioita, esimerkiksi opiskelijoiden ja ikääntyneiden yhteisöasumista. Klusteriasumisen mallissa (ABO Plan & Arkitektur) asuinrakennusrykelmän keskellä on yhteisiä tiloja, kuten varastot, työpajatilat ja yhteisiä työkaluja, yhteinen oleskelu/juhlatila ja vuokratila, jossa vieraat voivat yöpyä. Tavoitteena on uudisrakennusten yhteissuunnittelu yhdessä ikääntyneiden kanssa.

Iso-Britanniassa asuntokannan heikko laatu, huono energiatehokkuus, korkeat energia- ja asumiskustannukset ja energiaköyhyys ovat iso ongelma ikääntyneiden asumisessa. Sen vuoksi asumisen toimenpiteissä keskitytään erityisen paljon kohtuuhintaisten, laadukkaiden ja energiatehokkaiden asuntojen tarjonnan lisäämiseen ikääntyneille, sosiaalisen asuntokannan tarjonnan lisäämiseen sekä investointien ja tukien lisäämiseen asumisen energiatarpeiden hallintaan, energiatehokkuuden parantamiseen ja energiaremontteihin.

Norja ohjeistaa kansallisessa ikäystävällisyysoppaassaan kuntia tarkastelemaan väestönkehitystä ja tekemään skenaarioita tulevista asuntotarpeista, jotta kunta voi harjoittaa aktiivista asuntopolitiikkaa ja vastata asumistarpeisiin proaktiivisesti. Norjassa omakotitalojen osuus on suurempi ja aluerakenne hajautuneempi kuin Suomessa, mutta muuten ikääntyneiden asumisen ongelmat ovat samansuuntaisia: liian vähän esteettömiä asuntoja, pitkät etäisyydet palveluihin, uudistuotannon asunnot ovat liian kalliita ja maaseutualueilla asuntojen arvo laskee. Kuntia kannustetaan kiinnittämään kaavoituksessa ja rakentamisessa huomiota uuden asuntokannan sijaintiin, jotta se mahdollistaisi tulevaisuudessa ikääntymisen paikallaan infran ja palvelujen saavutettavuuden kannalta. Tavoitteena on aiempaa tiiviimpi

yhdyskuntarakenne ja lyhyemmät etäisyydet, mutta samalla yhteisöllisemmät asumisratkaisut. Kasvavilla seuduilla ikääntyneille sopivan asuntokannan lisääminen on helpompaa, mutta väestöltään vähenevillä seuduilla pitää tarkemmin suunnitella kustannustehokkaita vaihtoehtoja yhdessä kehittäjien kanssa.

Muita ikäystävällisyysohjelmissa ehdotettuja tai kaupungeissa jo toteutettuja toimenpiteitä ovat ikäystävällisen asumisen standardien kehittäminen, ikäystävällisen asuntosuunnittelun oppaan laatiminen, esteettömien asuntojen rekisteri, ikääntyneiden asunnottomuuden estäminen ja vähentäminen sekä ikääntyneiden asumistarpeiden selvitys.

3.4.2 Tietoisuuden lisääminen asumisratkaisuista

Keskeinen asumiseen liittyvä toimenpidekokonaisuus on edistää ikääntyneiden tietoisuutta ja tiedon saamista eri asumisvaihtoehdoista, asumisratkaisuista ja tukimuodoista. Ratkaisuksi ikäystävällisyysohjelmissa tarjotaan yhden luukun mallia, kuten ikääntyneiden asumisen neuvontayksikön perustamista kuntaan.

Tietoa ja tukea tarvitaan nykyisen asunnon muokkaamiseen esteettömäksi ja ikääntyneille paremmin sopivaksi, jotta edistetään mahdollisuuksia asua pidempään kotona. Asuntojen esteettömyyskorjausten edistämiseksi on ehdotettu tarkoitukseen kohdennettujen tukien ja lainojen tarjontaa. Jakamalla tietoa luotettavista ja edullisista esteettömyyskorjauksia tekevistä yrityksistä helpotetaan remonttien toteuttamista. Ikäystävällisen asunnon tarkistuslistan avulla ikääntyneet asukkaat, heidän ystävänsä ja omaisensa sekä toiminnanharjoittajat voivat arvioida asunnon sopivuutta iäkkäälle henkilölle.

Ikääntyviä kannustetaan itse ennakoimaan ja miettimään asumisratkaisuja ajoissa, ennen kuin tuen tarve konkretisoituu. Esimerkiksi Norjassa on tehty videoita herättelemään ikääntyviä omien asumistarpeiden ennakointiin.

Iso-Britanniassa pyritään energiaköyhyyden vähentämiseen jakamalla ikääntyneille tietoa siitä, miten selvitä nousevista energia- ja asumiskustannuksista ja millaisia tukimuotoja on saatavilla. Tarvittaessa kannustetaan muuttoon pienempään ja/tai uudempaan asuntoon.

3.5 **Osallistuminen rakennetun ympäristön suunnitteluun**

3.5.1 Osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet

Ikääntyneiden osallistuminen kaupungin suunnitteluun turvataan erilaisilla ikääntyneiden neuvoa antavilla ryhmillä, valtuustoilla tai vastaavilla osana kaupungin organisaatiota. Ne osallistuvat sellaisten merkittävien suunnittelupäätösten tekemiseen, jotka ovat tärkeitä ikääntyneille. Suomessa kuntalaki edellyttää, että ikääntyneen väestön osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien varmistamiseksi kunnanhallituksen on asetettava vanhusneuvosto ja huolehdittava sen toimintaedellytyksistä. Ikääntyneitä tulee konsultoida kaikissa tärkeissä päätöksissä, jotka koskevat esimerkiksi esteettömyyttä, palveluita ja kaupunkisuunnittelua.

Ikääntyneiden osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien parantamiseksi varmistetaan, että osallistumistilaisuudet ovat avoimia ja saavutettavia kaikille ikäryhmille (sijainti, ajankohta, kustannukset jne.). Tietoa voidaan kerätä ikääntyneiltä esimerkiksi heille suunnatuilla kyselyillä ja asukaskävelyillä. Joissakin kaupungeissa tarjotaan asukasryhmille helposti hyödynnettäviä keinoja hakea mikrorahoitusta, joilla he voivat itse kehittää asuinympäristöä ja sen toimintaa.

Manchesterissa saadut kokemukset pitkäaikaisesta ikäystävällisyystyöstä osoittavat, että perinteisiä osallistumisen malleja tulisi kehittää enemmän yhteistuotannon ja liittolaisuuden suuntaan, jolloin ikääntyneiden aktiivinen toimijuus kehittämisprosesseissa korostuu (Buffel ym. 2024).

3.5.2 Vähemmistöt ja haavoittuvat ryhmät

Toimenpideohjelmissa kiinnitetään erityistä huomiota yksinäisten ja eristäytyneiden ihmisten sekä etnisten vähemmistöjen ja seksuaali- ja sukupuolivähemmistöjen osallistumisen edistämiseen. Esimerkiksi Manchesterissa toimii neuvoa-antava ryhmä, joka tuo esiin sukupuoli- ja seksuaalivähemmistöjen näkökulmaa kaupungin suunnittelussa. Oslossa maahanmuuttajataustaisten ikääntyneiden osallisuutta on kehitetty kommunikaatiokompassi-mallilla. Siinä etnisistä vähemmistöistä etsitään systemaattisesti kontaktihenkilöitä, joiden avulla ikääntyneet maahanmuuttajat voivat saada yhteyden kuntaan ja vastaavasti kunnan viranomaiset heihin. On pyrittävä ratkaisemaan haaste, miten syrjäytyneet ja haavoittuvimmassa asemassa olevat saadaan paremmin mukaan osallistumisprosesseihin.

3.5.3 Digitaalinen osallisuus

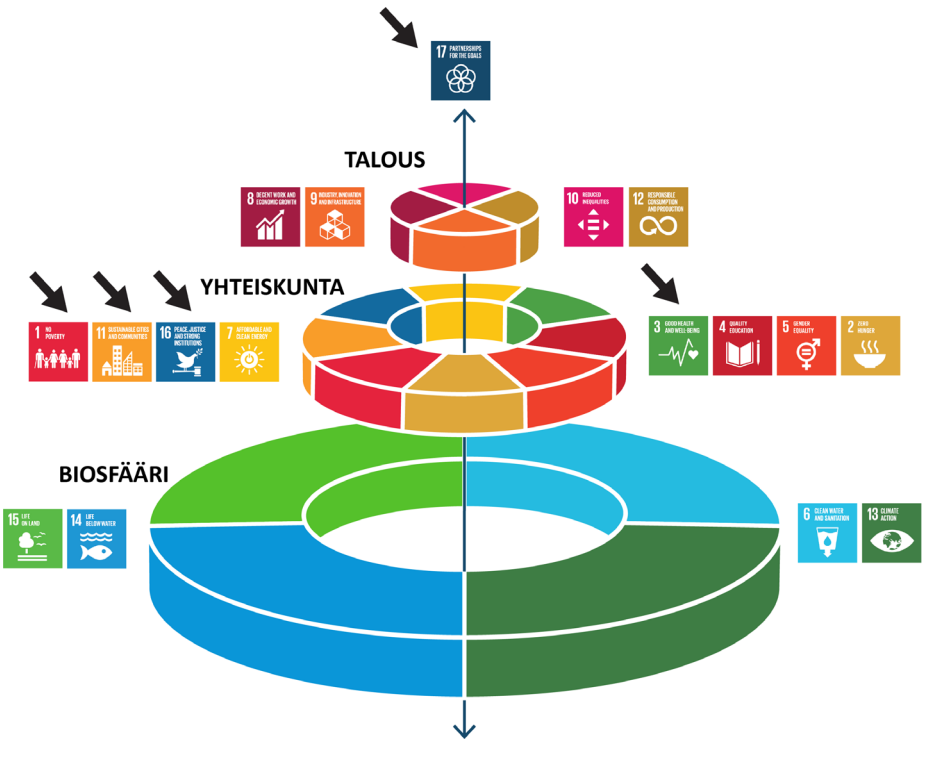
Ikääntyneiden digitaalisen syrjäytymisen ehkäisyä käsitellään monessa ikäystävällisyysohjelmassa. Iso-Britanniassa, Ruotsissa ja Norjassa on käytössä ohjelmat, joissa sitoutetaan nuoria vapaaehtoisiksi auttamaan ikääntyneitä digitaalisten laitteiden ja palveluiden kanssa. Iso-Britanniassa parannetaan internetyhteyksiä tuetussa asuntokannassa, jossa asuu paljon ikääntyneitä.

Digitaalisten innovaatioiden tutkimusta ja kehitystä tuetaan, jotta löydetään keinoja vähentää sosiaalisen eristäytyneisyyttä ja mahdollistaa taiteesta nauttiminen mahdollisimman monelle ikääntyneelle ja myös niille, joille on vaivalloista liikkua kulttuuritilaisuuksiin paikan päälle. Kuitenkin korostetaan, että aina on oltava myös ei-digitaalisia osallistumismahdollisuuksia.

4 Kaupunkien kestävän kehityksen ja ikäystävällisyyden yhteensovittaminen

Kestävän kaupungin ja ikäystävällisen kaupungin tavoitteiden vertailu osoittaa, että tavoitteet ovat pääosin yhdensuuntaisia, mutta joitakin ristiriitoja voidaan havaita. On tärkeää tunnistaa toimenpiteitä, jotka edistävät samanaikaisesti molempia tavoitteita.

Kestävän kaupungin ja ikäystävällisen kaupungin tavoitteet ovat pitkälti yhteneviä. WHO onkin sisällyttänyt YK:n kestävän kehityksen tavoitteet (Sustainable Development Goals, SDGs) ikäystävällisen kaupungin konseptiin jo vuonna 2015. Ikäystävällisten kaupunkien ja yhdyskuntien kehittämisessä viitataan useimmin kahteen YK:n kestävän kehityksen tavoitteeseen: 11) turvalliset ja kestävät kaupungit ja yhdyskunnat, johon sisältyvät turvallinen ja kohtuuhintainen asuminen, peruspalvelut, viheralueet ja joukkoliikenne ikääntyneiden tarpeisiin, sekä tavoitteeseen 3) terveellinen elämä ja hyvinvointi kaiken ikäisille. Muita mainittuja tavoitteita ovat muun muassa 1) (ikääntyneiden) köyhyyden poistaminen, 16) hyvä hallinto, johon kuuluu kaikkia edustava ja osallistava päätöksenteko, sekä 17) kestävän kehityksen toimeenpano ja globaali kumppanuus, jotka ovat keskeisiä globaalin Age friendly cities and communities -verkoston toiminnassa (mm. UNECE 2023). Ikäystävällisyyden kannalta keskeisimmät tavoitteet liittyvät siis erityisesti kestävän kehityksen kakun keskimmäiseen kerrokseen eli sosiaaliseen kestävyyteen (Kuva 25). Kuitenkin myös ekologinen ja taloudellinen kestävyys ovat ikääntyneille tärkeitä, esimerkiksi energiatehokkuuden parantaminen ja resurssien kestävä käyttö sekä ilmastonmuutoksen haitallisten vaikutusten, kuten helleaaltojen, hillitseminen (tavoitteet 7 ja 13).



Kuva 25. YK:n kestävän kehityksen tavoitteet “hääkakun” muodossa, planetaaristen rajojen muodostamassa hierarkkisessa viitekehyksessä (Lähde: The SDGs wedding cake, Azote for Stockholm Resilience Centre, Stockholm University, CC BY-ND 3.0.). Ikäystävällisten kaupunkien ja yhdyskuntien kehittämisen kannalta keskeisimmät tavoitteet on osoitettu mustilla nuolilla.

Kaupunkien kestävyyttä ja ikäystävällisyyttä yhdessä käsittelevää kirjallisuutta on olemassa vasta vähän. Kestävän kaupunkikehittämisen keskeiset ekologiset ja sosiaaliset tavoitteet palvelevat yhtä lailla ikääntyneitä. Onkin tärkeää tunnistaa toimenpiteitä, jotka edistävät samanaikaisesti kestävyystavoitteita ja ikäystävällistä asuinympäristöä. Kaupunkien kestävyyteen tähtäävät ekologiset ja maankäytölliset tavoitteet tarjoavat monia win-win-ratkaisuja ikäystävällisen kaupungin kehittämiseen (Reinikainen ym. 2022). Näitä kehityskohteita ovat esimerkiksi käveltävyys, tiiviys ja lyhyet etäisyydet, toiminnallinen monipuolisuus ja joukkoliikenne. Myös rakennusten energiatehokkuuden parantaminen ja uusiutuvien energiamuotojen käyttöönotto ovat ikäystävällisiä toimia, jos ne parantavat asumismukavuutta tai vähentävät energiaköyhyyttä. Samoin kestävyyden ja ikäystävällisyyden sosiaaliset tavoitteet ovat lähes yhteneviä: tasa-arvo, palveluiden saavutettavuus, turvallisuus, terveellisyys, sosiaaliset kontaktit, virkistysmahdollisuudet, kohtuuhintainen asuminen.

Joissain kohdin kestävän kaupungin ja ikäystävällisen kaupungin tavoitteissa on tunnistettavissa mahdollisia ristiriitoja. Liikkumisen ja saavutettavuuden edistäminen on tärkeää kaikenikäisille, mutta ikäystävällisyys pitää liikkumisen teemassa sisällään myös autoilun sujuvuuden. Tämä tarkoittaa esimerkiksi ikäystävällisiä pysäköintipaikkoja lähellä rakennusten ja palvelujen sisäänkäyntejä. Suunnittelussa tulisi siis pystyä mahdollistamaan ikääntyneiden autolla liikkumista ja samalla erityisesti tiiviissä kaupunkirakenteessa pitämään yksityisautoilun määrä aisoissa edistämällä muita kestävämpiä kulkumuotoja ja ohjaamalla liikennettä tietyille väylille.

Toiseksi kestävien liikkumismuotojen kehityksessä melko paljon huomiota ovat saaneet nopeat kevyen liikkumisen välineet, kuten pyörät, sähköpyörät ja sähköpotkulaudat. Tällaisten liikkumismuotojen lisääntyminen kevyen liikenteen väylillä ja jalankulkuympäristöissä aiheuttaa ristiriitoja hitaasti liikkuvien ikääntyneiden liikkumisen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta, ja koettu pelko voi vähentää ikääntyneiden liikkumista.

Kolmanneksi kestävän kaupungin ja etenkin älykäs kaupunki (ubiquitous eco-city, smart city) -konseptien mukaiset tehokkuutta ja kestävyyttä parantavat rakennusten, asuntojen ja liikkumisen älykkäät teknologiat ja digitaaliset ratkaisut voivat syrjäyttää ikääntyneitä, jos he eivät omista tai eivät osaa käyttää tarvittavia digitaalisia laitteita ja sovelluksia.

Näiden kestävän kaupungin ja ikäystävällisen kaupungin tavoitteiden ristiriitojen lisäksi sosiaalinen ja ekologinen kestävyys voivat ylipäätään olla ristiriidassa. Muun muassa ilmastotoimien oikeudenmukaisuuskysymykset koskettavat myös ikääntyneitä. Investoinnit vähähiilisiin ratkaisuihin, kuten talojen energiaremontteihin ja kestäviin liikennemuotoihin (esim. raideliikenne,) voivat nostaa asumisen hintaa ja pakottaa pienituloiset ikääntyneet muuttamaan kauemmas palveluista ja keskuksista (ekogentrifikaatio). Energiasiirtymän myötä ja fossiilisen energian hinnan noustessa energiaköyhyyden riski kasvaa, jos energiaremontteja ei ole mahdollista tehdä asuntoon taloudellisten tai muiden resurssien puutteesta johtuen.

Lisäksi kaupunkien tiivistämisellä, täydennysrakentamisella ja leviämisen rajoittamisella (compact city, urban containment, urban growth boundaries) voi olla ristiriitoja joidenkin sosiaalisten ja terveyteen liittyvien tekijöiden kanssa. Lähiviheralueiden väheneminen täydennysrakentamisessa on kriittistä etenkin ikääntyneille, jotka ovat riippuvaisia asunnon välittömästä lähiympäristöstä. Myös ilmanlaatu, melu, ruuhkautuminen, liikenneturvallisuus, sosiaaliset ongelmat, lämpösaarekkeet ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen ovat tiivistämisessä huomioitavia ympäristön laatutekijöitä. Täydennysrakentaminen nostaa yleensä maan, toimitilojen ja asuntojen hintaa, mikä voi nostaa asumiskustannuksia ja vähentää paikallisten palvelujen monipuolisuutta.

Ilmastonmuutoksen aiheuttamiin sään ääri-ilmiöihin ja sopeutumiseen liittyvää tutkimusta tehdään yhä enemmän. Monissa hankkeissa huomioidaan ikääntyneiden haavoittuvuus ilmastoriskeille, kuten helleaalloille ja kaupunkien lämpösaarekkeille. Kaupunkien ikäystävällisyyden toimenpideohjelmissa

ilmastoriskeihin sopeutumista ei juurikaan ole vielä huomioitu. Valtaosassa kaupungeista sopeutumista on kuitenkin jo suunniteltu ja osin toteutettu. Osassa suunnitelmista ja toimenpiteistä on huomioitu erikseen haavoittuvat ryhmät, kuten ikääntyneet, lapset ja etniset vähemmistöt.

Lisääntyvien ja voimistuvien sateiden varalta on kehitetty luontopohjaisia ja teknisiä hulevesien hallintaratkaisuja, lämpösaarekkeita on lievennetty viheralueiden, puiden ja kasvikattojen avulla sekä rakennusten ja infran suunnittelussa ja korjaamisessa huomioidaan lisääntyvät myrskyt, voimakkaat sateet, kuivuus ja helteet. Helleaaltoihin liittyvän suojautumisen ja varautumisen tueksi useat Euroopan kaupungit ovat laatineet karttoja viileistä ja varjoisista ulkotiloista, juomavesipisteistä ja ilmastoiduista julkisista rakennuksista: esimerkiksi Berliini (Refreshing map/Erfrischungskarte), Lontoo (London Cool Spaces), Pariisi (Map of cool islands in Paris/Carte des îlots de fraîcheur à Paris), Rotterdam (Extrema Rotterdam) ja Wien. Joissakin kaupungeissa on myös varoitusjärjestelmiä tai kännykkäsovelluksia, jotka varoittavat lähestyvistä myrskyistä, tulvista ja helleaalloista.

Taulukko 4: Kestävän kaupungin ja ikäystävällisen kaupungin tavoitteiden ja toimien yhteensovittamisen win-win-ratkaisut ja haasteet

	Win-win	Haasteet
Elinympäristö ja liikkuminen	Käveltävyyden edistäminen Lyhyiden etäisyyksien yhdyskuntarakenteen kehittäminen tiivistämällä, toiminnallista monipuolisuutta edistämällä ja palveluverkkosuunnittelulla Palveluiden saavutettavuuden ja joukkoliikenteen edistäminen Viheralueiden lisääminen Terveellisyyden ja sosiaalisten kontaktien huomiointi suunnittelussa	Ikääntyneiden autoilun sujuvuuden edistäminen Liikenneturvallisuutta heikentävät nopeat kevyen liikkumisen välineet (sähköpotkulaudat, pyörät, sähköpyörät) Kaupunkien tiivistämisen mahdolliset haitat (lähiviheralueiden väheneminen, ilmanlaatu, melu, ruuhkautuminen, liikenneturvallisuus, sosiaaliset ongelmat, lämpösaarekkeet, asumisen hinnannousu) Ikääntyneiden digitaalinen syrjäytyminen (älykkäät liikkumisratkaisut, etäpalvelut jne.)
Asuminen ja energia	Kohtuuhintaisen asumisen edistäminen Energiakustannusten nousun hillitseminen rakennusten energiatehokkuuden parantamisella ja uusiutuvien energiamuotojen edistämisellä	Asumisen ilmastotoimet voivat nostaa asumisen hintaa ja pakottaa pienituloiset ikääntyneet muuttamaan kauemmas palveluista Energiaköyhyyden riski, jos energiaremontteja ei ole mahdollista tehdä Ikääntyneiden digitaalinen syrjäytyminen (älykkäät asumis- ja energiankäyttöratkaisut)
Päätöksenteko ja osallisuus	Tasa-arvon edistäminen Kaikkia väestöryhmiä edustavan ja osallistavan päätöksentekojärjestelmän edistäminen	Ikääntyneiden digitaalinen syrjäytyminen (digitaaliset osallistumiskanavat)

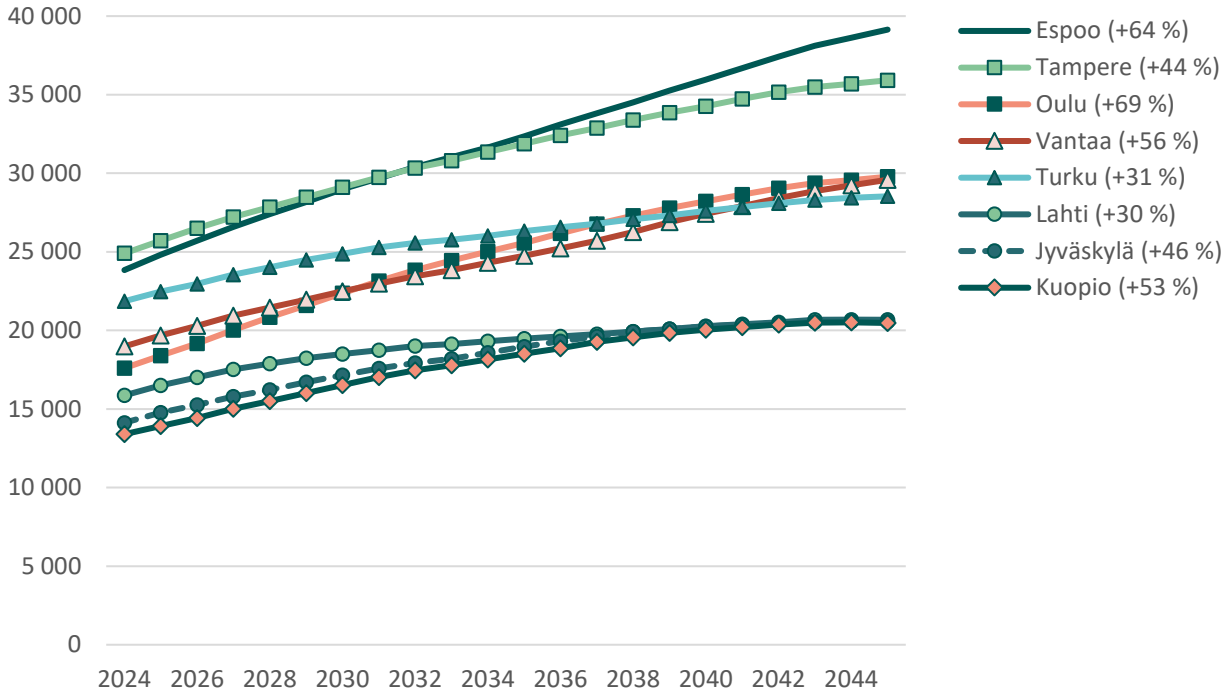
5 Kaupunkien ikäystävällisyys alueellisen tietopohjan perusteella

Osaa kaupunkiympäristön ikäystävällisyyden tärkeimmistä laatutekijöistä voidaan kuvata paikkatietoaineistojen perusteella. Palvelujen saavutettavuudesta, liikkumismahdollisuuksista ja viheralueiden läheisyydestä on koottu kattavia aineistoja. Karttatarkastelu auttaa tunnistamaan ikääntyneiden asuinpaikkojen muutoksia ja eroja ikäystävällisyydessä kaupungin eri osien välillä.

Kaupunkien ikäystävällisyyden nykytilaa ja ikääntyneiden sijoittumista kaupunkialueelle on arvioitu Suomen ympäristökeskuksen käytössä olevien rekisteri- ja paikkatietojen sekä kaupungeilta saatujen ja muiden avointen paikkatietoaineistojen perusteella. Tarkastelukohteena on ollut perustiedot ikääntyneiden asuinpaikoista ja niiden muutoksista sekä ikäystävällisyyden laatutekijöitä kuvavia mittareita, joihin on saatavilla kattavia määrällisiä aineistoja. Tarkastelussa on hyödynnetty muun muassa uutta tietoaineistoa palvelujen saavutettavuudesta ja tehty erillisanalyyseja viherrakenteesta.

5.1 Ikääntyneiden asuinpaikat kaupunkirakenteessa

Väestön ikääntymiskehitys on jatkunut jo useamman vuosikymmenen. Aiemmin ikääntyneiden määrä ja osuus on kasvanut erityisesti maaseudun kunnissa. Tulevina vuosikymmeninä yli 75-vuotiaiden määrä kasvaa monissa suurissa kaupungeissa huomattavasti nopeammin kuin koko maassa keskimäärin. Koko maassa yli 75-vuotiaiden osuus kasvaa väestöennusteen mukaan noin 35 % vuosina 2024–2045 (Tilastokeskus 2024). Oulun kaupungissa suhteellinen kasvu on noin 69 % eli jopa kaksinkertaista koko maahan verrattuna (Kuva 26). Myös pääkaupunkiseudun kunnissa ikääntyneiden määrän kasvu on huomattavaa ja lukumäärän kasvu jatkaa tasaista vuoteen 2045 asti. Kuopion, Jyväskylän ja Lahden kaupungeissa yli 75-vuotiaiden määrä kasvaa aluksi nopeasti, mutta alkaa tasaantua 2030-luvun jälkipuoliskolla. Kunnissa, joissa on aiemmin asunut tai joihin on muuttanut paljon nuoria lapsiperheitä, asukkaat ovat ikääntyneet paikallaan ja ikärakenteessa painottuvat tulevaisuudessa vanhemmat ikäryhmät. Ikääntyminen merkitsee huomattavaa muutosta asuntokannan ja palvelujen käytössä sekä kaupunkiliikenteessä.



Kuva 26. Yli 75-vuotiaiden määrä ja suhteellinen muutos 2024–2045 suurimmissa kaupungeissa Helsinkiä lukuun ottamatta vuonna 2024 julkaistun väestöennusteen mukaan (Tilastokeskus 2024).

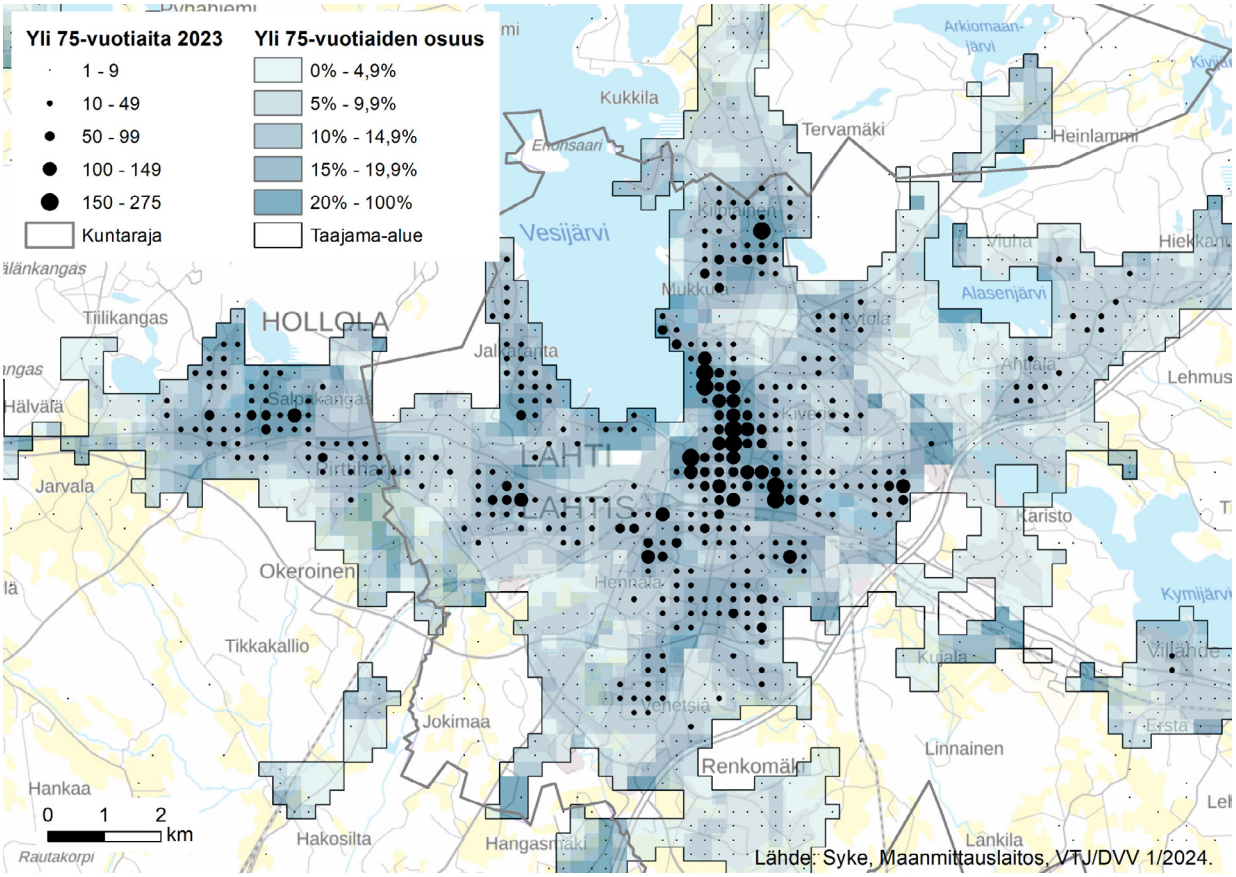
5.1.1 Ikääntyneiden osuus asukkaista kaupunkien eri osissa

Ikääntyneiden asuinpaikat keskittyvät tietyille alueille kaupunkirakenteessa. Yli 75-vuotiaiden osuudessa alueen asukkaista on yli nelinkertaisia eroja kaupungin sisällä (Kuva 27). Ikääntyneiden osuus asukkaista on suuri etenkin keskustassa ja sen reunavyöhykkeellä, alakeskuksissa sekä lähiökeskuksissa. Osuus jää pieneksi taajamien reunojen pientaloalueilla.

Ikääntyneet asuvat muita asukkaita useammin kerrostaloalueella. Suurimmissa kaupungeissa, joissa asutus on hyvin kerrostalovaltaista, ero ikääntyneiden ja muiden ikäluokkien välillä ei ole kovin suuri, mutta esimerkiksi Lahden kaupungin alueella kerrostaloalueella asuu noin 57 % kaikista asukkaista, mutta noin 70 % yli 75-vuotiaista. Keskuskaupunkien pientalovaltaisissa ympäryskunnissa ikääntyneet asuvat huomattavasti useammin kerrostaloissa kuin muut asukkaat.

Kaupungeissa on selviä ikääntyneiden keskittymiä. Ikääntyneiden suurimmat lukumäärät ja osuudet osuvat tilastoruutuihin, joissa on ikääntyneiden asumiskohteita. Myös muilla tiiviisti rakennetulla kerrostaloalueilla ikääntyneitä asuu usein paljon.

Yli 75-vuotiaista suuri osa asunut nykyisessä asunnossaan vuosikymmeniä. Ikääntyneiden asuinrakennusten yleisimmät valmistumisvuosikymmenet ovatkin 1970- ja 1980-luku. Uusilla asuinalueilla ikääntyneiden osuus jää kaupungeissa pieneksi senioritaloja lukuun ottamatta. Uusien asuntojen kallis hinta aiheuttaa esteen asunnon hankinnalle monelle ikääntyneistä. Pienten taajamien uusissa kerrostaloissa hyvin suuri osa asukkaista voi olla ikääntyneitä.



Kuva 27. Yli 75-vuotiaiden lukumäärä ja osuus asukkaista 250 m ruuduissa Lahden kaupungissa, kaupungin keskeisillä alueilla vuonna 2023. Tarkastelussa on mukana omissa asunnoissa asuvat ikääntyneet, mutta ei hoivakotien asukkaita.

5.1.2 Ikääntyneiden asuinpaikkojen muutokset

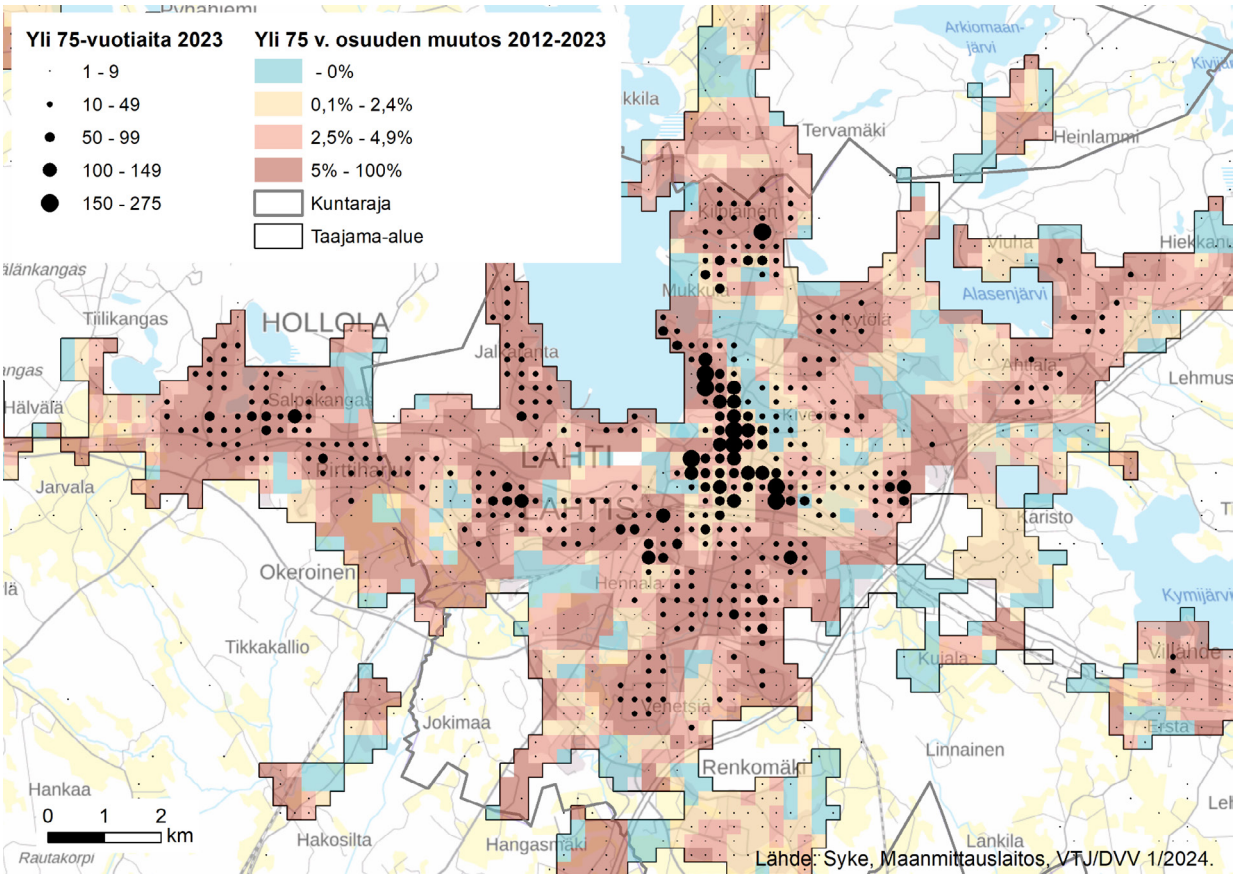
Ikääntyneiden osuus asukkaista on kasvanut hyvin laajasti kaupunkien alueella (Kuva 28). Suhteellinen kasvu on ollut suurinta esikaupunkialueella. Keskustassa, jossa ikääntyneiden määrä on ollut aiemmin korkea, suhteellinen kasvu on ollut vähäisempää. Ikääntyminen koskettaa yhä enemmän myös pientalovaltaisia alueita taajamien reunoilla. Näillä alueilla ikääntyneiden osuus on aiemmin ollut pieni ja suhteellinen muutos viime vuosikymmenen aikana on ollut nopea. Aiemmin työikäisten ja lapsiperheiden asuttamista alueista on ajan kuluessa tullut yhä enemmän eläkeikäisten asukkaiden alueita.

Ikääntyneiden määrän suurin kasvu aiheutuu paikallaan ikääntymisestä. Monet nyt ikääntymässä oleviin ikäluokkiin kuuluvat ovat muuttaneet nykyisisille asuinpaikoilleen esimerkiksi 1980-luvun pientalorakentamisen aikoina.

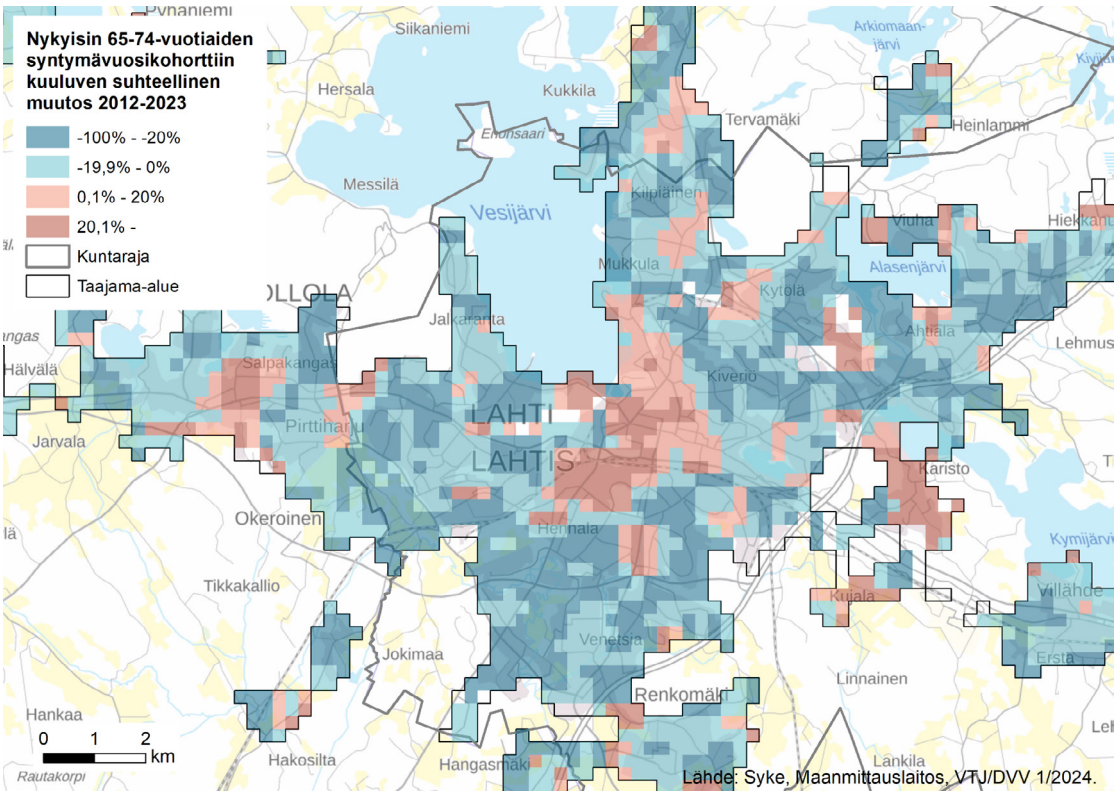
Ikääntyneiden muuttoliike on pientä ja suuntautuu pääosin keskustoihin, senioritaloihin ja muihin lähellä palveluja oleviin sijainteihin. Kuva 29 esittää kahteen ikääntyneiden syntymävuosikohorttiin kuuluvien muutosta viimeisen 11 vuoden aikana. Kohorttien kuuluvien määrä on pienentynyt pääosassa kaupunkialuetta poismuuton, hoivakotiin siirtymisen tai kuolleisuuden vuoksi. Kohorttiin kuuluvien määrä on kasvanut erityisesti keskustojen yhteydessä. Pieni osa ikääntyneistä on muuttanut myös uusille asuinalueille, joilla heidän osuutensa kaikista asukkaista jää usein matalaksi.

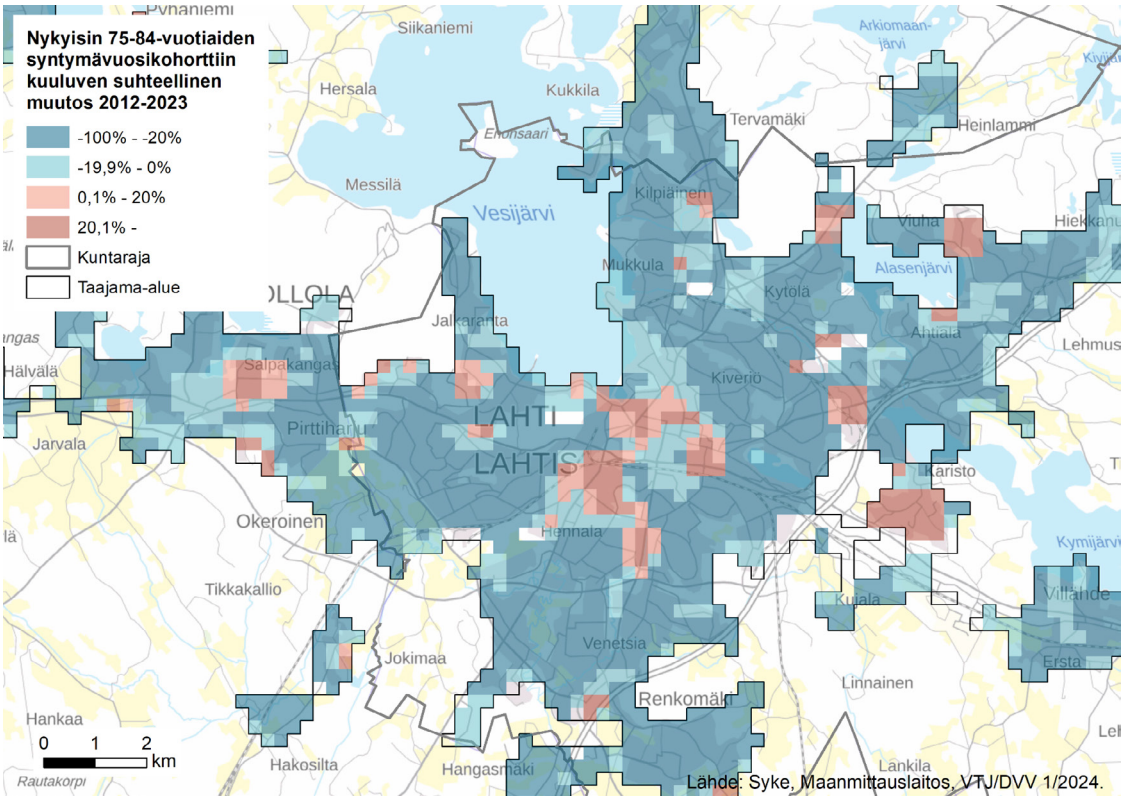
Ikääntyminen vaikuttaa monin tavoin kaupunkien toimintoihin. Aiempaa suurempi osa asukkaista viettää aikaansa asuinalueella ja liikkuu lähiympäristössä. Liikennejärjestelmän käyttö painottuu tasaisemmin eri aikoihin. Ikääntyneiden joukko moninaistuu ikäluokan kasvun myötä ja vanhemmissa

ikäluokissa on yhä enemmän erilaisia elämäntapoja. Kaikki eivät vietä aikaa asuinalueella vaan saattavat mökkeillä, matkustella ja harrastaa paljon asuinalueen ulkopuolella.



Kuva 28. Yli 75-vuotiaiden lukumäärä vuonna 2023 ja osuuden muutos 2012–2023 250 m ruuduissa Lahden kaupungissa, kaupungin keskeisillä alueilla. Tarkastelussa on mukana omissa asunnoissa asuvat ikääntyneet, mutta ei hoivakotien asukkaita.





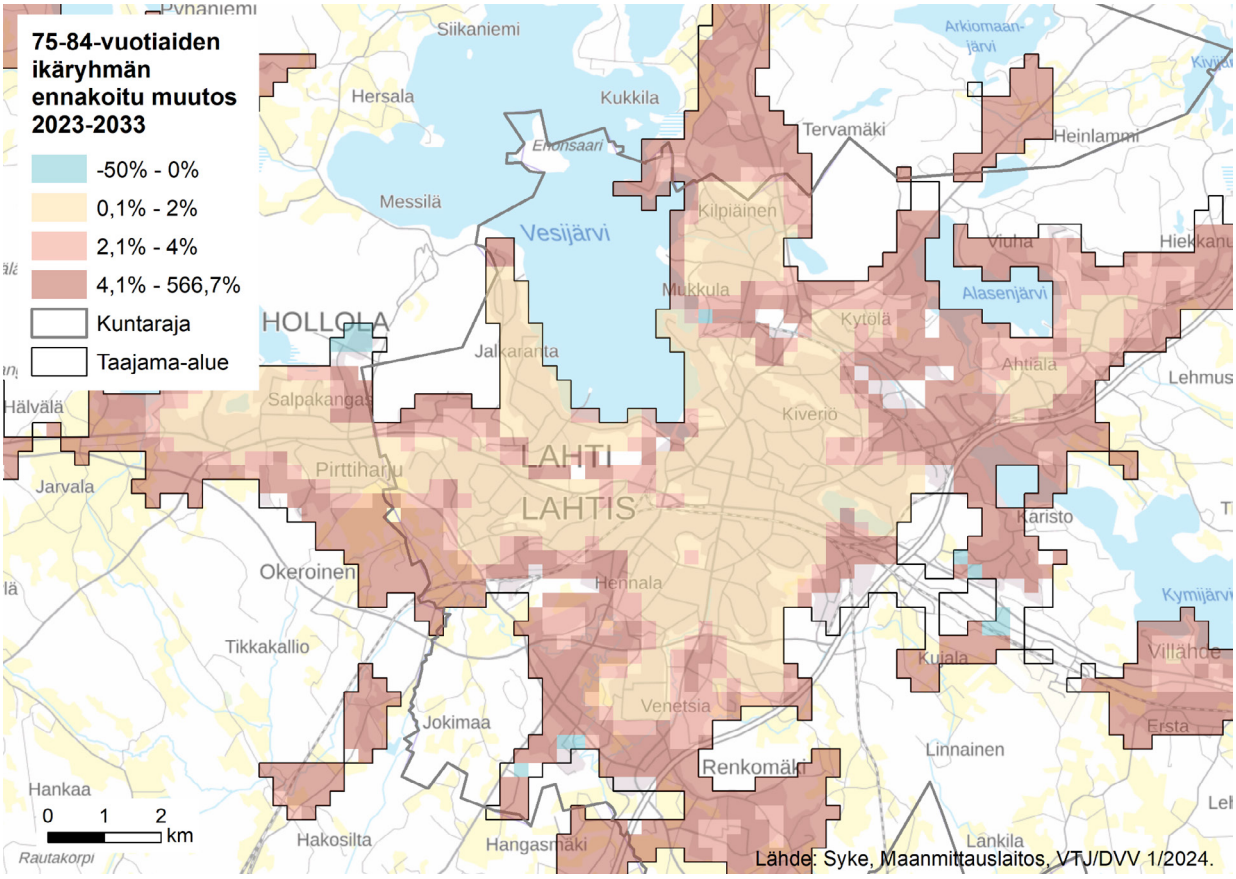
Kuva 29. Nykyisin iältään 65–74-vuotiaiden (yllä) ja 75–84-vuotiaiden (alla) syntymävuosikohortteihin (eli 1949–1958 syntyneet ja 1939–1948 syntyneet) kuuluvien suhteellinen muutos 250 m ruuduissa vuosina 2012–2023. Tarkastelussa on mukana omissa asunnoissa asuvat ikääntyneet, mutta ei hoivakotien asukkaita.

5.1.3 Tulevien asuinpaikkojen ennakointi

Ikääntyneiden tulevasta sijoittumisesta kaupunkialueen sisälle voidaan laatia trendiennusteita käyttämällä lähtötietona ikääntymässä olevien ikäluokkien nykyistä sijoittumista ja olettamalla, että he suurelta osin asuvat paikallaan. Ikääntymässä olevien ikäluokkien alueellisten muutosten voidaan olettaa tapahtuvan samaan tapaan kuin aiempien ikäluokkien syntymävuosikohorttitarkastelussa. Tämän tuloksen saadaan trendiennuste ikääntyneiden ikäluokan tulevista asuinpaikoista ja sitä voidaan verrata nykytilanteeseen. Kuva 30 esittää tämän laskennan perusteella 75–84-vuotiaiden ikäluokan suhteellista muutosta seuraavan kymmenen vuoden aikana eli tarkastelussa vuosina 2023-2033.

Ennusteen mukaan ikäluokan kasvu on suhteellisesti suurinta kaupunkitaajamien reuna-alueella. Taajamien keskiosissa ikääntyneiden määrän muutos jäisi ennusteen mukaan monilla alueilla alle 2 %:iin. Ennusteeseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuustekijöitä liittyen siihen, suuntautuuko ikääntyvien muutto tulevaisuudessa samalla lailla kuin viimeisen kymmenen vuoden aikana. Asuinpaikkatieto on käytettävissä vain kotonaan asuvilta asukkailta eikä ennuste ota huomioon hoivakodeissa asuvia.

Tuleva kehitystä ennakoitaessa on otettava myös huomioon, että kaikkein vanhimman ikäluokan eli yli 85-vuotiaiden määrä kasvaa nopeasti. Tämä ikäluokka painottuu suorempia ikäluokkia enemmän keskustoihin ja senioritaloihin.

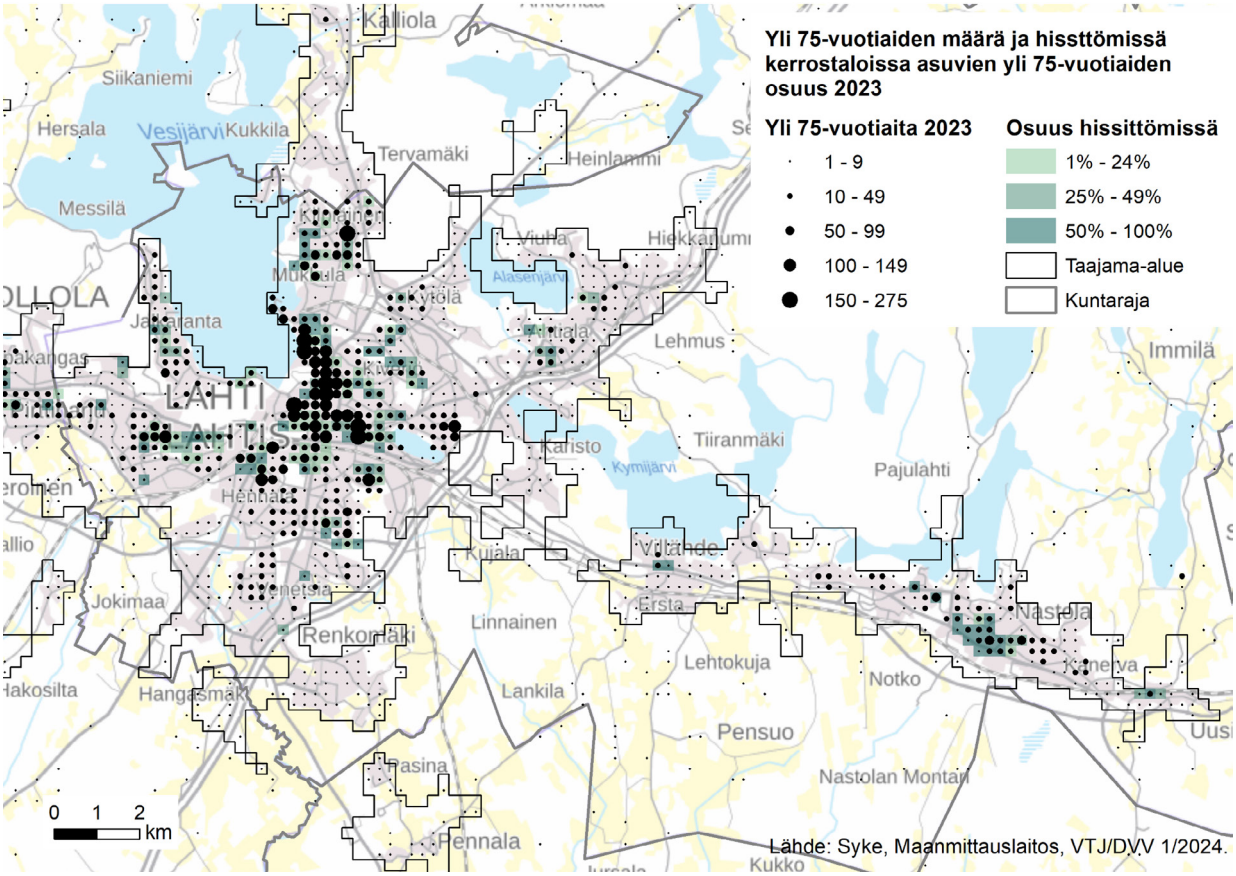


Kuva 30. Nykyisin 75–84-vuotiaiden suhteellinen muutos trendiennusteen mukaan 250 m ruuduissa Lahden kaupungissa vuosina 2023–2033. Tarkastelussa on mukana omissa asunnoissa asuvat ikääntyneet, mutta ei hoivakotien asukkaita.

5.1.4 Hissittömissä kerrostaloissa asuvat

Hissi on keskeinen esteettömyystekijä kerrostaloissa. Aiempina vuosikymmeninä kerrostaloja rakennettiin kuitenkin usein ilman hissiä. Hissi tuli pakolliseksi nelikerroksisiin uudisrakennuskohteisiin vasta vuonna 1994 ja kolmikerroksisiin kohteisiin vuonna 2005. Osaan vanhoista kerrostaloista on myöhemmin jälkiasennettu hissi. Rekisteritiedoista ei kuitenkaan ole mahdollista selvittää tarkasti, missä rakennuksessa on tänä päivänä hissi ja missä ei. Jos oletetaan, että hissi on kaikissa niissä rakennuksissa, joissa se sijaitsee rakennus- ja huoneistorekisterin mukaan sekä rakennuksissa, joihin se hissinormin mukaan olisi pitänyt rakentaa, saadaan suuntaa antava, mutta luultavasti hieman alakanttiin oleva kuva nykyisistä hisseistä.

Koko maassa yli 75-vuotiaista kerrostaloasukkaista noin 78 % asuu tämän tarkastelun perusteella hissillisissä taloissa ja 22 % hissittömissä. Kuva 31 esittää hissittömissä kerrostalossa asuvien osuutta Lahden kaupungin alueella. Lahdessa noin 14 % yli 75-vuotiaista kerrostaloasukkaista asuu tarkastelun mukaan hissittömässä talossa. Ikääntyneiden suurimmat keskittymät ovat senioritaloissa tai tiiviisti rakennetuilla alueilla keskustassa ja kerrostalolähiöissä. Ikääntyneille rakennetuissa asuintaloissa ja tiiviiden alueiden monikerroksisissa taloissa on yleensä hissi. Keskustan yhteydessä on kuitenkin useita tilastoruutuja, joiden alueella suurin osa ikääntyneistä asuu hissittömissä taloissa.

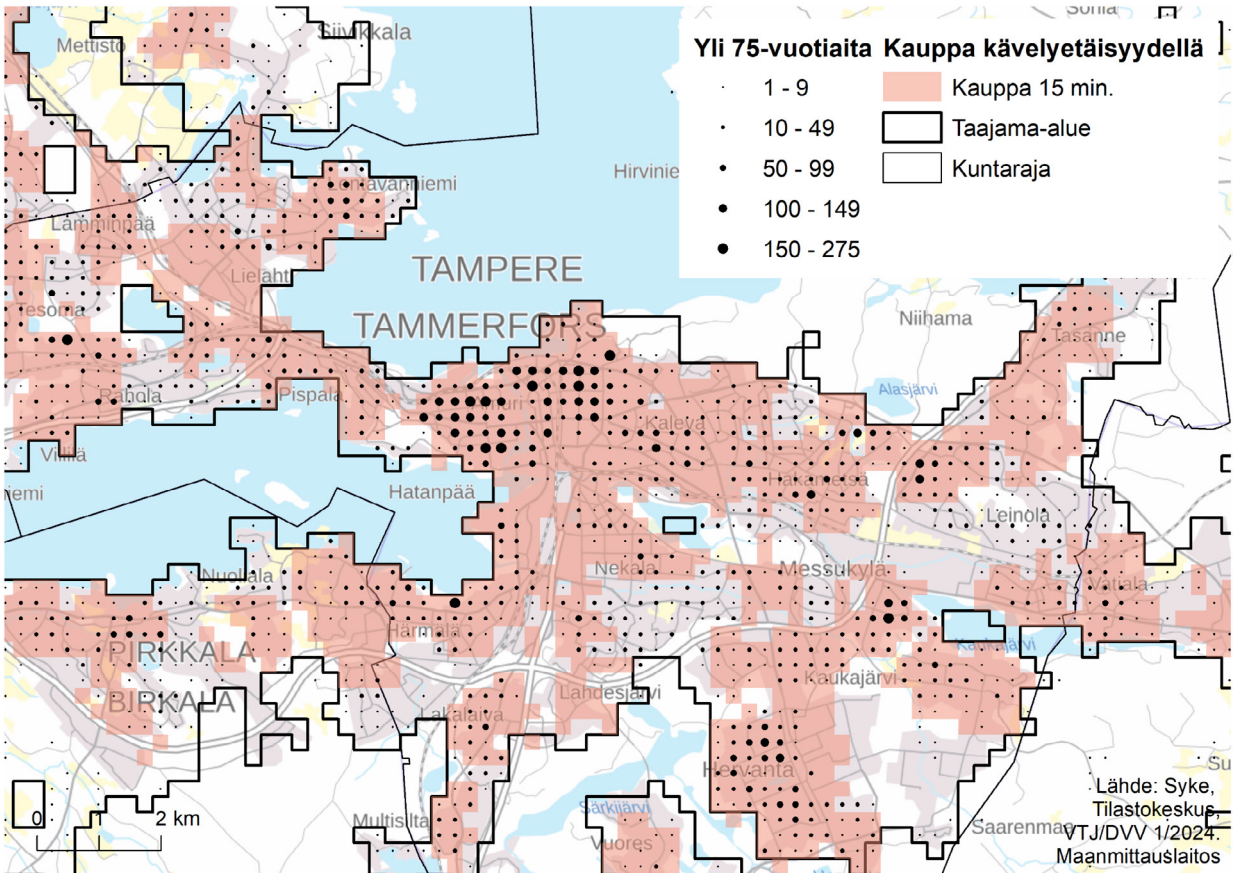


Kuva 31. Yli 75-vuotiaiden määrä ja hissittömissä kerrostaloissa asuvien yli 75-vuotiaiden osuus 250 m ruuduissa Lahden kaupungissa vuonna 2023.

5.2 Palvelujen saavutettavuus

Lähipalvelujen saavutettavuus on yksi tärkeimpiä ikääntyneiden asuinympäristön laatutekijöitä. Seuraavissa karttatarkasteluissa on hyödynnetty Suomen ympäristökeskuksessa Palveluiden saavutettavuuden seurannan kehittämishankkeessa (PALSA) tuotettuja palvelujen saavutettavuusaineistoja. Aineistossa on kuvattu 250 m ruudukossa etäisyys yleisimmin käytettyihin palveluihin. Aineistosta on poimittu ruudut, joissa lähin palvelupiste on enintään 900 metrin päässä, mikä vasta noin vartin kävelymatkaa, jos kävelynopeus on keskimäärin metrin sekunnissa eli 3,6 km tunnissa (Kuva 32). Monelle ikääntyneelle 900 metriä on jo pitkä matka palvelupisteelle, joten on hyvä ottaa huomioon, että tarkastelu liioittelee saavutettavuutta heikompikuntoisten ikääntyneiden osalta. Lisäksi on hyvä ottaa huomioon, että pelkkä lyhyt etäisyys ei varmista palvelujen saavutettavuutta, jos reitti ei ole esteetön.

Päivittäistavarakaupan saavutettavuus ikääntyneiden keskuudessa on käytetyn aineiston perustella kaupunkisuduilla varsin hyvä. Alueet, joilla kauppaan on yli 900 metriä sijaitsevat pääosin taajamien reunoilla tai alueilla, joilla ikääntyneiden määrä ei ole kovin suuri. Jotkin laajemmat asuinalueet jäävät kuitenkin kaupan katvealueiksi. Päivittäistavarakaupan myymälöiden lukumäärä on pudonnut noin puoleen 2000-luvun aikana ja osalla vähemmän tiheistä kaupunkialueista kauppa on saattanut lopettaa pienen asiakaspohjan takia. Kaupan palvelujen keskittyessä isoihin yksiköihin on mahdollista, että palvelujen katvealueet tulevat lisääntymään tulevaisuudessa.



Kuva 32. Yli 75-vuotiaiden määrä ja enintään 900 metrin etäisyydellä lähimmästä päivittäistavarakaupasta sijaitsevat alueet 250 m ruuduissa Tampereella vuonna 2023.

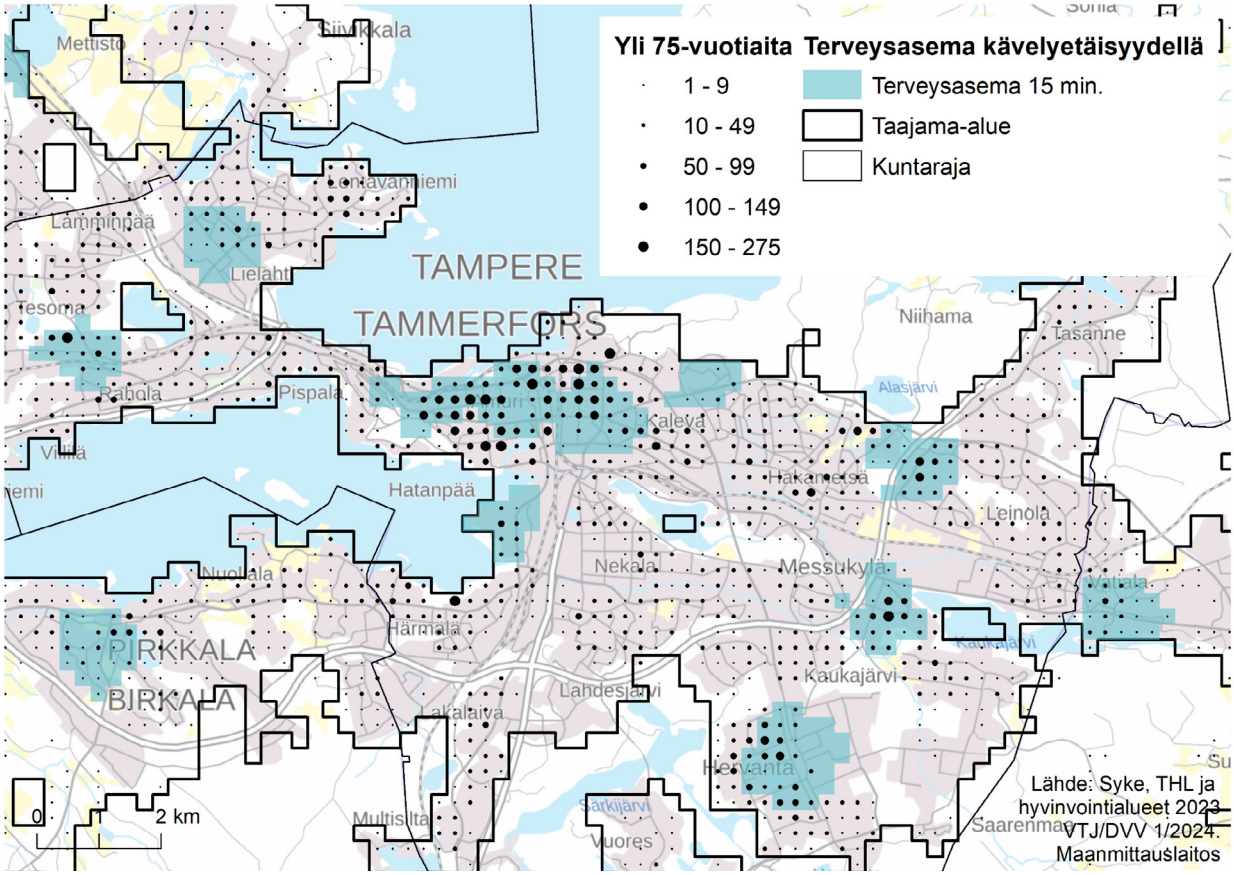
Muiden kauppa- ja asiointipalvelujen kuin päivittäistavarakaupan osalta toimipisteverkko näyttää harvemmalta ja laajatkin kaupunkialueet ovat vailla omaa toimipistettä. Terveyspalveluja on viime vuosina keskitetty aiempaa isompiin yksiköihin ja terveysasemaverkostoa on karsittu myös kaupungeissa. Tämän seurauksena lähin terveysasema on aiempaa harvemmalla kävelyetäisyydellä ja monilla alueilla useamman kilometrin matkan päässä, jolloin terveysasemalle täytyy kulkea joko joukkoliikenteellä tai autolla (Kuva 33).

Apteekki ja kirjastopalvelujen verkko on hieman terveysasemaverkostoa tiheämpi ja palvelut sijoittuvat melko tasapainoisesti ympäri kaupunkialuetta (Kuva 34). Keskustan ja alakeskusten reunoilla on melko tiiviisti asutettuja tilastoruutuja, joista kertyy kuitenkin yli 1 km matkaa palveluihin.

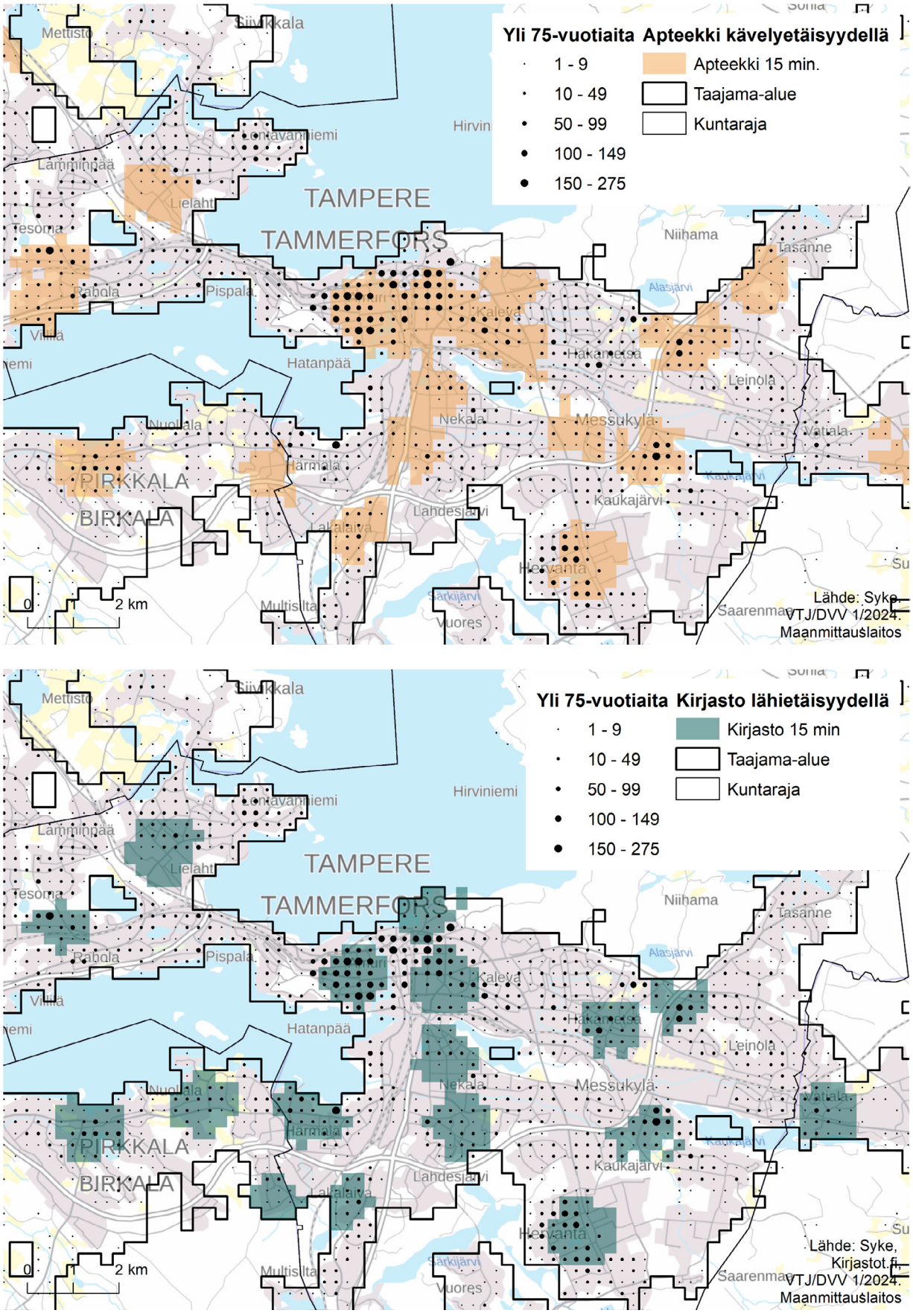
Muita palveluista postin palveluja on saatavilla varsin kattavasti, jos mukaan lasketaan myös pakettiautomaatit. Myös erilaisia liikuntapaikkoja sijaitsee kattavasti asuinalueiden läheisyydessä. Uima- ja liikuntahalleja, joissa on sisäliikuntamahdollisuuksia, on kuitenkin harvemmassa.

Erikoiskaupan palvelut ovat keskittyneet keskustojen lisäksi kauppakeskuksiin ja kaupan alueille. Autottomille asiakkaille osa suurista kaupan yksiköistä on heikosti saavutettavissa.

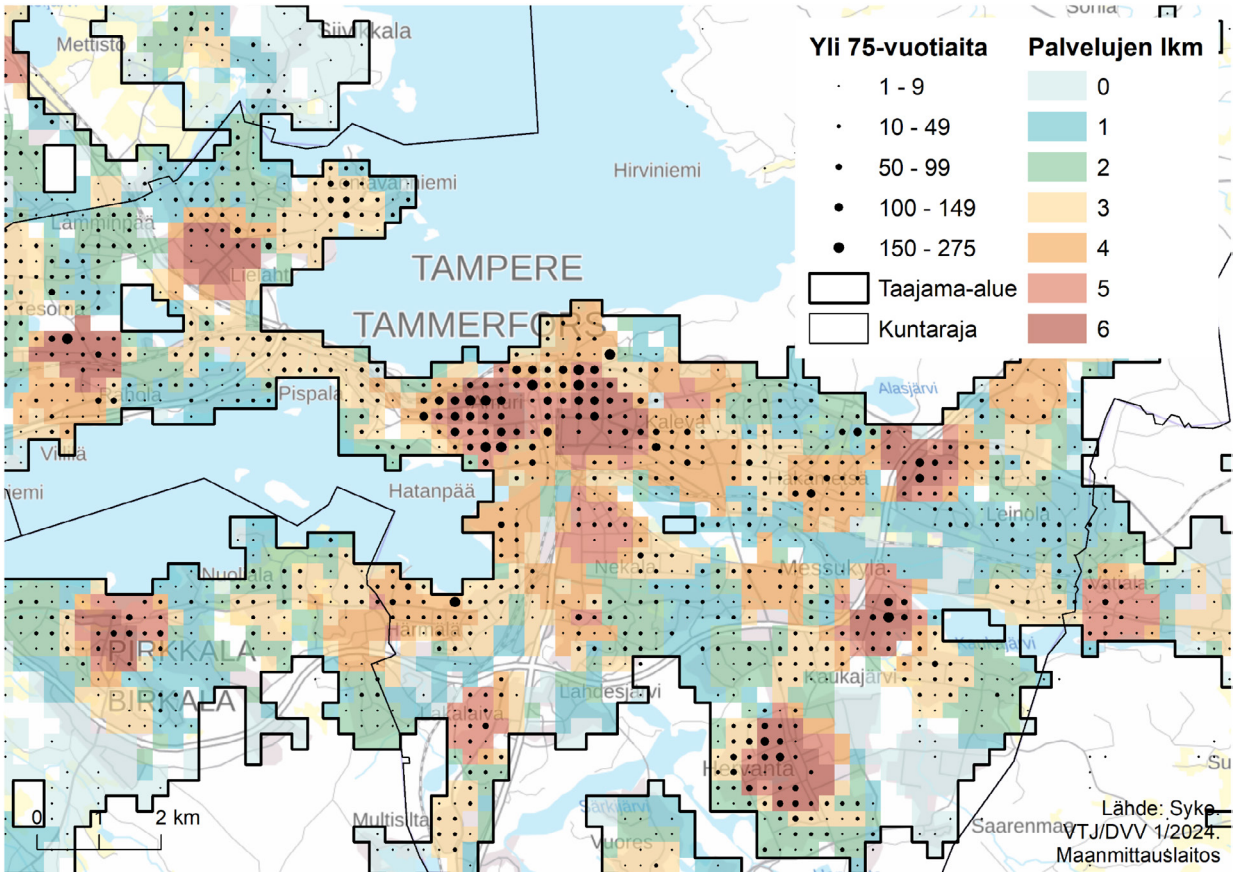
Palvelujen saavutettavuus kokonaisuutena näyttäytyy melko kattavalta, kun lähiympäristön palvelumäärää vertaa ikääntyneiden asuinpaikkoihin (Kuva 35). Kaikki kuusi tarkastelua palvelua on saatavilla keskustasta ja tärkeimmistä alakeskuksista ja lähiökeskuksista. Ajan myötä ikääntynyt asutus on kuitenkin siirtynyt monissa kaupungeissa kauemmas palveluista, mikä tulee ilmi, kun ikääntyneiden muuttuvaa sijaintia verrataan palvelujen nykyiseen sijaintiin (Kuva 36).



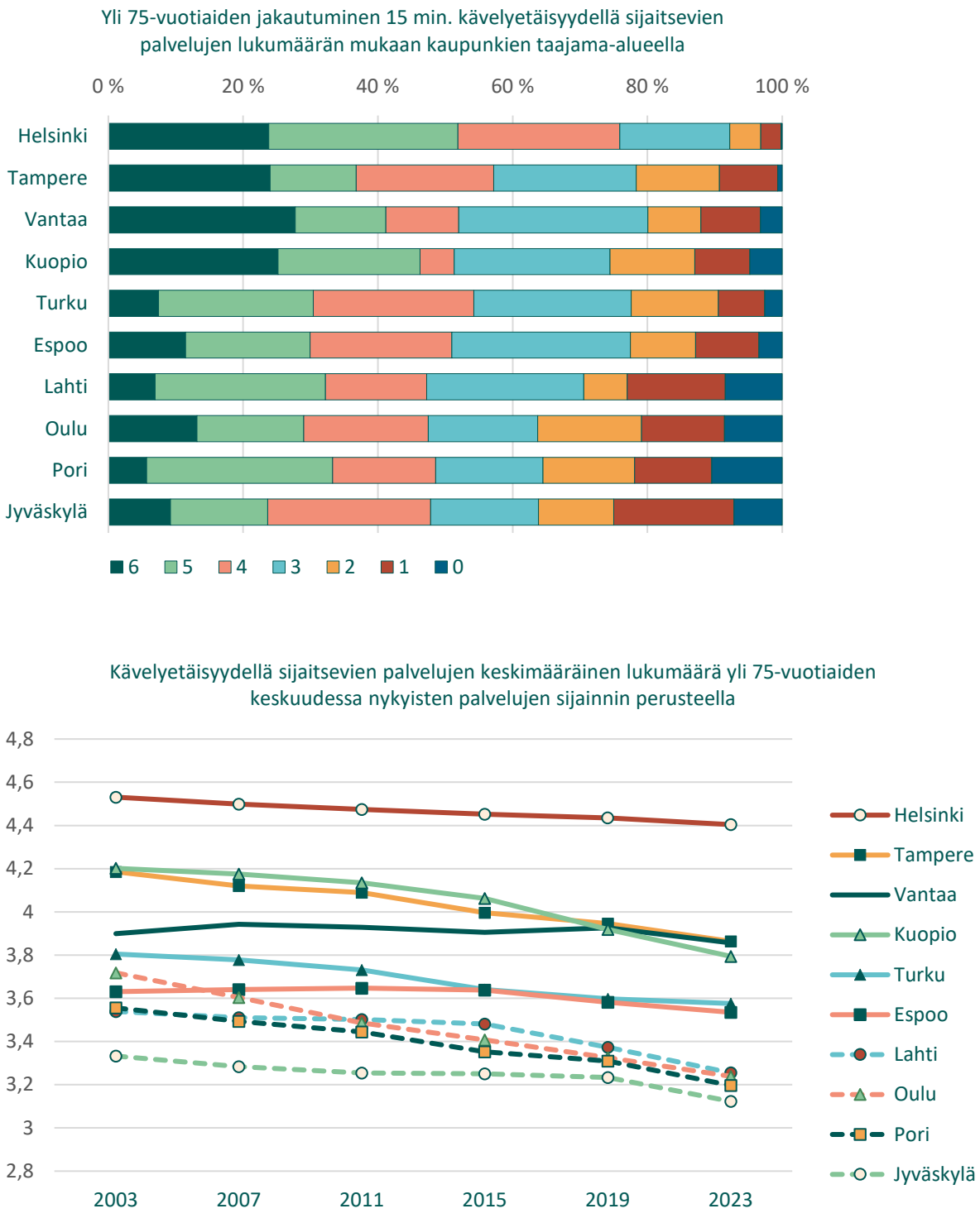
Kuva 33. Yli 75-vuotiaiden määrä ja enintään 900 metrin etäisyydellä lähimmästä terveysasemasta sijaitsevat alueet 250 m ruuduissa Tampereella vuonna 2023.



Kuva 34. Yli 75-vuotiaiden määrä ja enintään 900 metrin etäisyydellä lähimmästä apteekista (yllä) ja kirjastosta (alla) sijaitsevat alueet 250 m ruuduissa Tampereella vuonna 2023.



Kuva 35. Yli 75-vuotiaiden määrä ja enintään 900 metrin etäisyydellä sijaitsevien palvelujen lukumäärä 250 m ruuduissa Tampereella vuonna 2023. Tarkasteltavat palvelut ovat olleet päivittäistavarakauppa, apteekki, kirjasto, terveysasema, liikuntapaikka ja postin palvelu.

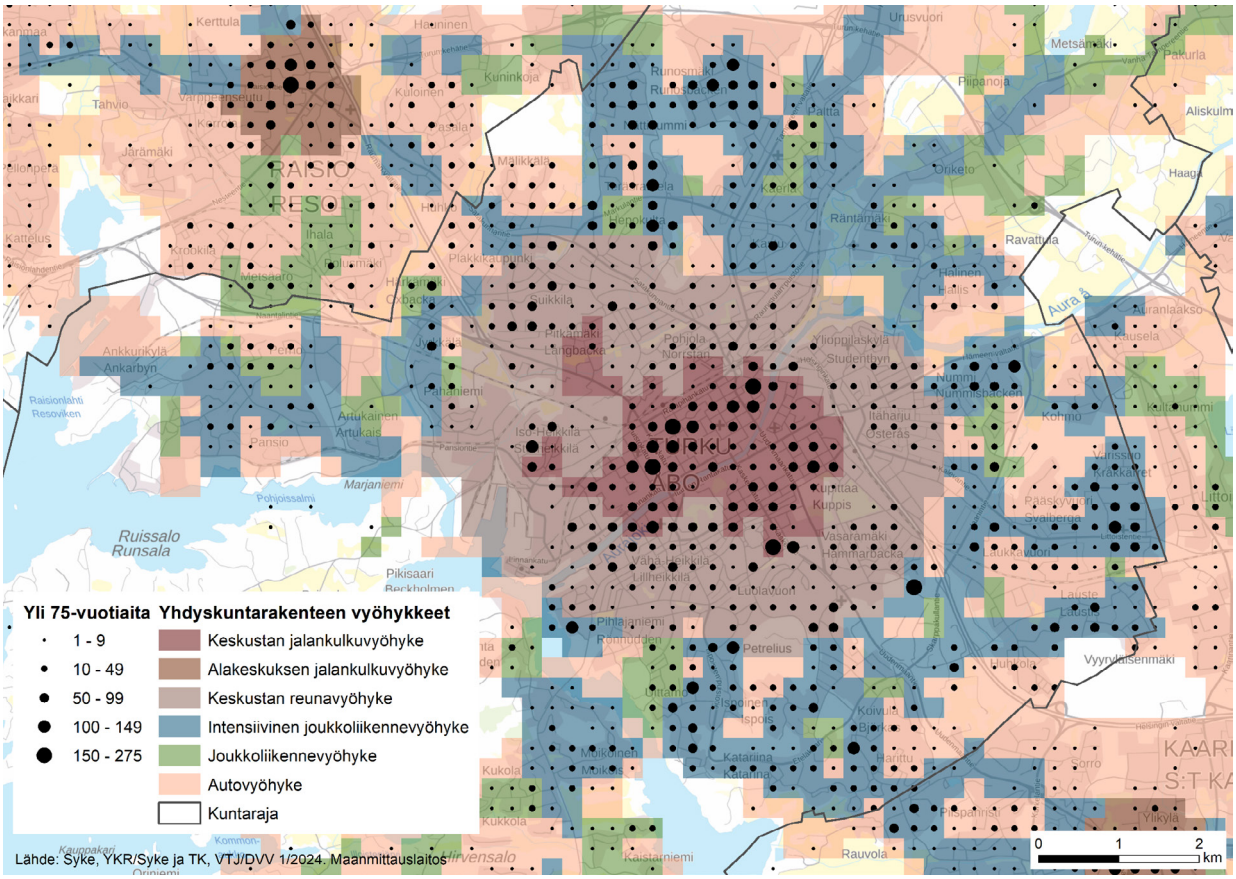


Kuva 36. Yli 75-vuotiaiden asukkaiden jakautuminen 15 minuutin etäisyydellä sijaitsevian palvelujen lukumäärän mukaan kaupunkien taajama-alueilla ja palvelujen keskimääräisen lukumäärän kehitys suurimmissa kaupungeissa.

5.3 Ikääntyneiden sijoittuminen yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeille

Joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet ovat tärkeitä ikääntyneille, kun haetaan palveluja aiempaa kauempaa tai kun kuljetaan tapahtumiin tai harrastuksiin. Yhdyskuntarakenteen vyöhykejako kuvaa eri kulkutapojen tarjontaa (Ristimäki ym. 2013; Suomen ympäristökeskus 2025) (Kuva 37). Jalankulkuvyöhykkeillä on kaikkein eniten vaihtoehtoja päivittäisessä liikkumisessa. Monet matkakohteet ovat saavutettavissa jalkaisin tai joukkoliikenteellä ja sen lisäksi myös autolla. Joukkoliikennevyöhykkeet kuvaavat alueita, joilla joukkoliikenteen vuoroväli on riittävän tiheä arkimatkojen sujuvaan hoitamiseen. Autovyöhykkeellä päivittäinen liikkuminen nojaa hyvin vahvasti henkilöautoon. Autovyöhykkeellä voi kulkea harvakseltaan myös busseja, mutta aikataulut ovat harvat ja arkimatkojen hoitaminen vaatii aikataulujärjestelyjä.

Kaupungistumisen myötä ikääntyneet asuvat entistä useammin kaupunkiseudulla joukkoliikenteen äärellä. Täydennysrakentamisen myötä asuntokanta lisääntyy jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeillä. Keskustat ja alakeskukset ovat tärkeä asuinympäristö ikääntyneille, vaikka niillä asuvien osuus on pienentynyt taajamien laajetessa. Autovyöhykkeen osuus ikääntyneiden asuinpaikkana on kasvamassa monissa kaupungeissa, kun uudet ikääntyvät ikäluokat asuvat aiempia useammin pientaloalueilla kaupunkien reunalla, mikä tuo haasteita ikääntyneiden tarvitsemien palvelujen järjestämisessä.

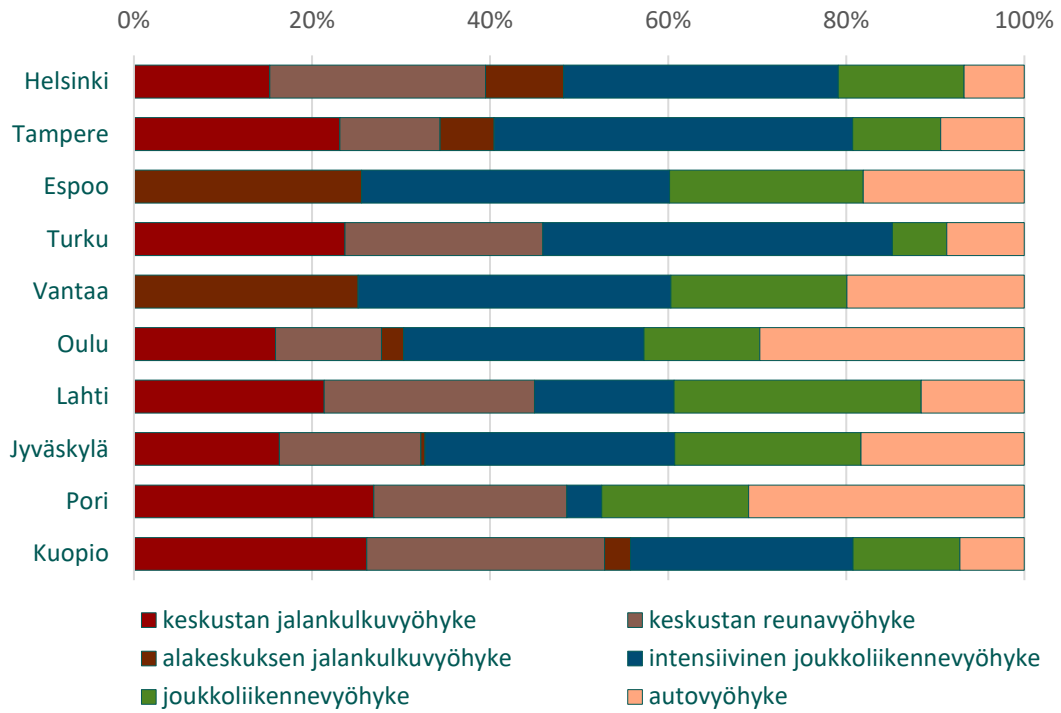


Kuva 37. Yli 75-vuotiaiden määrä vuonna 2023 ja yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet vuodelta 2022 Turun kaupungissa.

Suurimmissa kaupungeissa suurin osa ikääntyneistä asuu jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeillä eli varsin kattavasti joukkoliikenneyhteyksien äärellä (Kuva 38). Muutamissa kaupungeissa, kuten Porissa ja Kuopiossa noin puolet yli 75-vuotiaista asuu keskustan jalankulkuvyöhykkeen ja sen reunavyöhykkeen alueella. Myös Helsingin, Tampereen, Turun ja Lahden seuduilla keskusta ja sen reuna on keskeinen ikääntyneiden asuinvyöhyke. Pääkaupunkiseudulla alakeskukset ovat ikääntyneiden yleinen asuinpaikka. Espoon ja Vantaan kaupunkikeskukset on luokiteltu tässä kaupunkiseudun alakeskuksiksi.

Pääkaupunkiseudun kaupungeissa, Tampereella ja Turussa suuri osa ikääntyneistä asuu intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä eli tiiviin joukkoliikenteen vuorotarjonnan piirissä. Lahdessa ja Porissa perustason joukkoliikennevyöhyke on intensiivistä joukkoliikennevyöhykettä yleisempi asuinpaikka ja tällöin vuoroväli jää harvemmaksi. Perustason joukkoliikennevyöhykkeellä suorat yhteydet kulkevat riittävän usein päivittäisen liikkumisen tarpeiden näkökulmasta, mutta odotusajat saattavat olla muutamia kymmeniä minuutteja vaihtojen yhteydessä.

Autovyöhykkeen osuus jää Helsingissä, Tampereella, Turussa ja Kuopiossa vain 10 %:iin. Oulun ja Porin kaupungeissa autovyöhykkeellä asuu ikääntyneistä noin 30 %. Autovyöhykkeellä arkimatkoilla joudutaan usein turvautumaan henkilöautoon. Osalla autovyöhykkeen alueista kulkee myös bussiyhteyksiä harvakseltaan tai lähellä sijaitsee joukkoliikennevyöhyke, jonne hyväkuntoiset ikäihmiset jaksavat kulkea, vaikka matkaa kertyykin enemmän kuin mitä yleensä pysäkille kuljetaan.

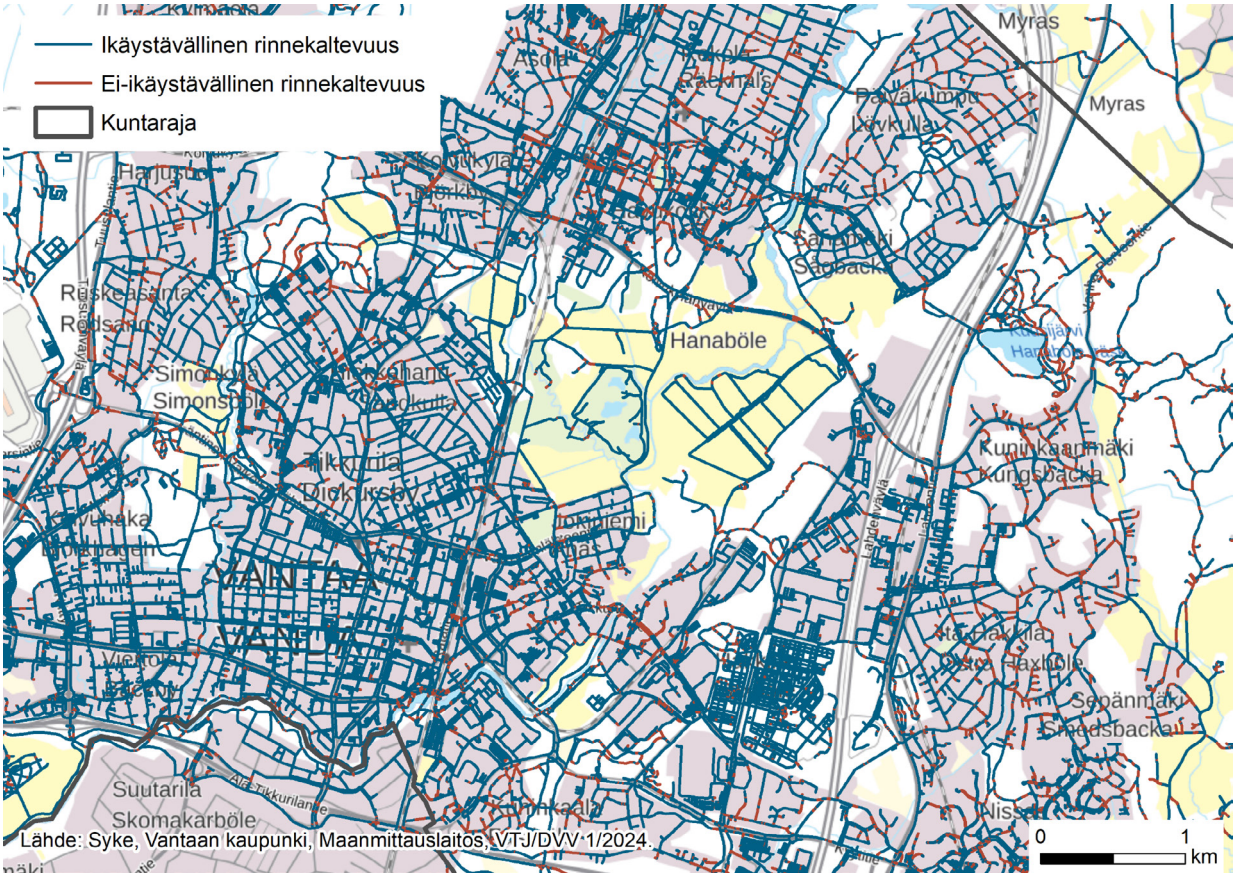


Kuva 38. Yli 75-vuotiaiden jakauma yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä suurimmissa kaupungeissa. Väestötiedot ovat vuodelta 2023 ja yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet vuodelta 2022 (Syke 2024).

5.4 Lähiympäristön käveltävyys

Kävelyreittien esteettömyys on yksi oleellisimpia ikäystävällisen ympäristön ominaisuuksia. Kattavien paikkatietoaineistojen perusteella ei pystytä arvioimaan esteettömyyden kaikkia tekijöitä, mutta kävelyteiden rinnekaltevuuden perusteella on mahdollista tunnistaa millaisia nousuja ja laskuja reiteillä on. Jyrkät rinteet vaikeuttavat ikääntyneiden liikkumista ja altistavat etenkin talviaikaan liukastumisille ja kaatumisille ja saattavat vähentää ikääntyneiden liikkumista lähiympäristöissään. Vaikeiden kävelymatkojen päässä sijaitsevat asuinpaikat eivät ole ikääntyneille halutuimpia.

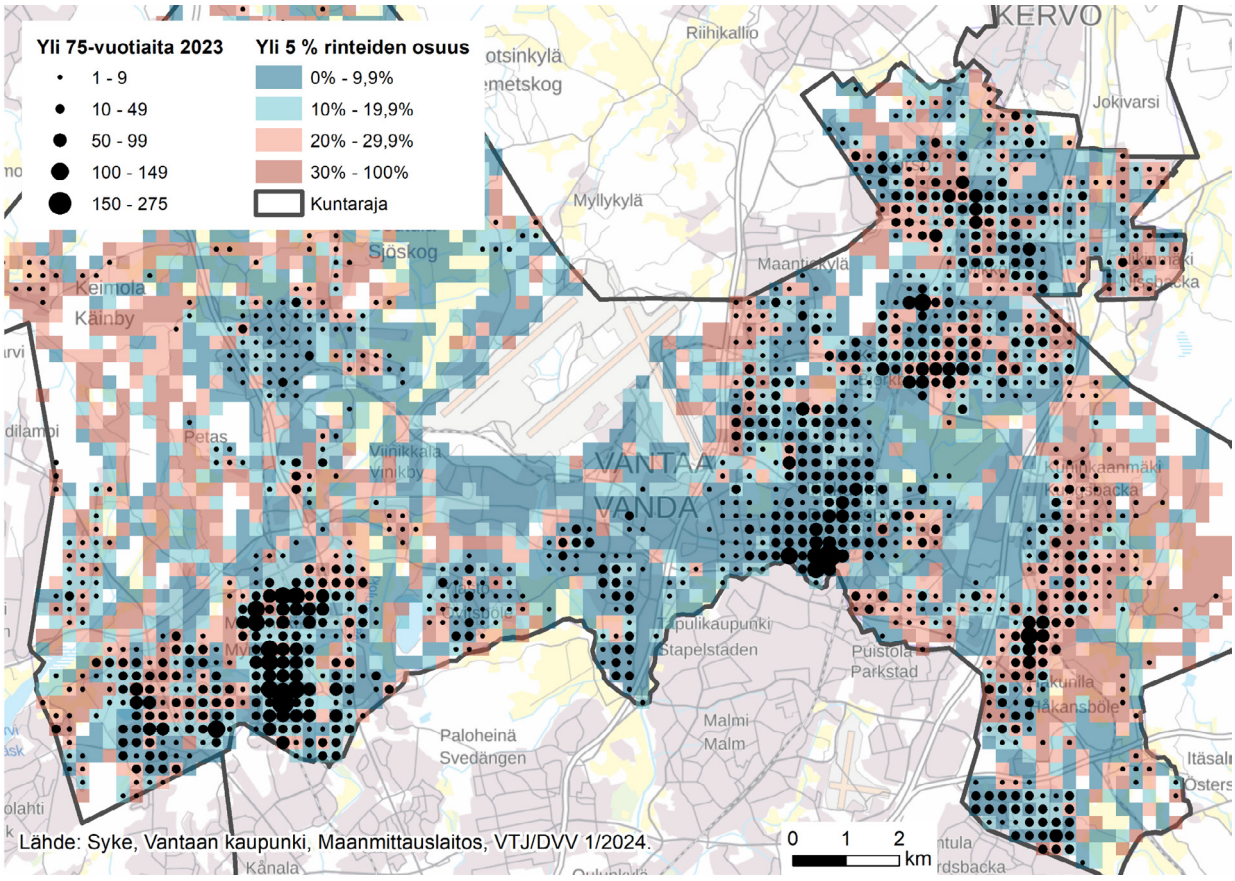
Tieto kulkuväylien kaltevuudesta mahdollistaa jyrkkien reittiosuuksien tunnistamisen (Kuva 39). Voidaan selvittää, kuinka paljon matka pitenee esimerkiksi lähikauppaan, jos kuljetaan loivempaa reittiä pitkin. Kaupungit voivat myös pohtia, miten ikääntyneiden liikkumista jyrkkien korkeusvaihteluiden alueella voidaan tukea ja miten toimintoja voitaisiin sijoitella niin, että mahdollisimman harvalle tulisi vaikeita kulkureittejä.



Kuva 39. Kävelytiet Vantaalla luokiteltuna rinnekaltevuuden mukaan. Ikäystävällisiksi on luokiteltu osuudet, joissa rinnekaltevuus on alle 5 %.

Kulkuväylien kaltevuutta voidaan tarkastella myös alueellisesti eli tunnistaa jyrkkien reittiosuuksien osuus kaikista reiteistä esimerkiksi tilastoruudussa (Kuva 40). Tämän perusteella voidaan tutkia ikääntyneiden sijoittumista reittien tasaisuuden perusteella erilaisille alueille.

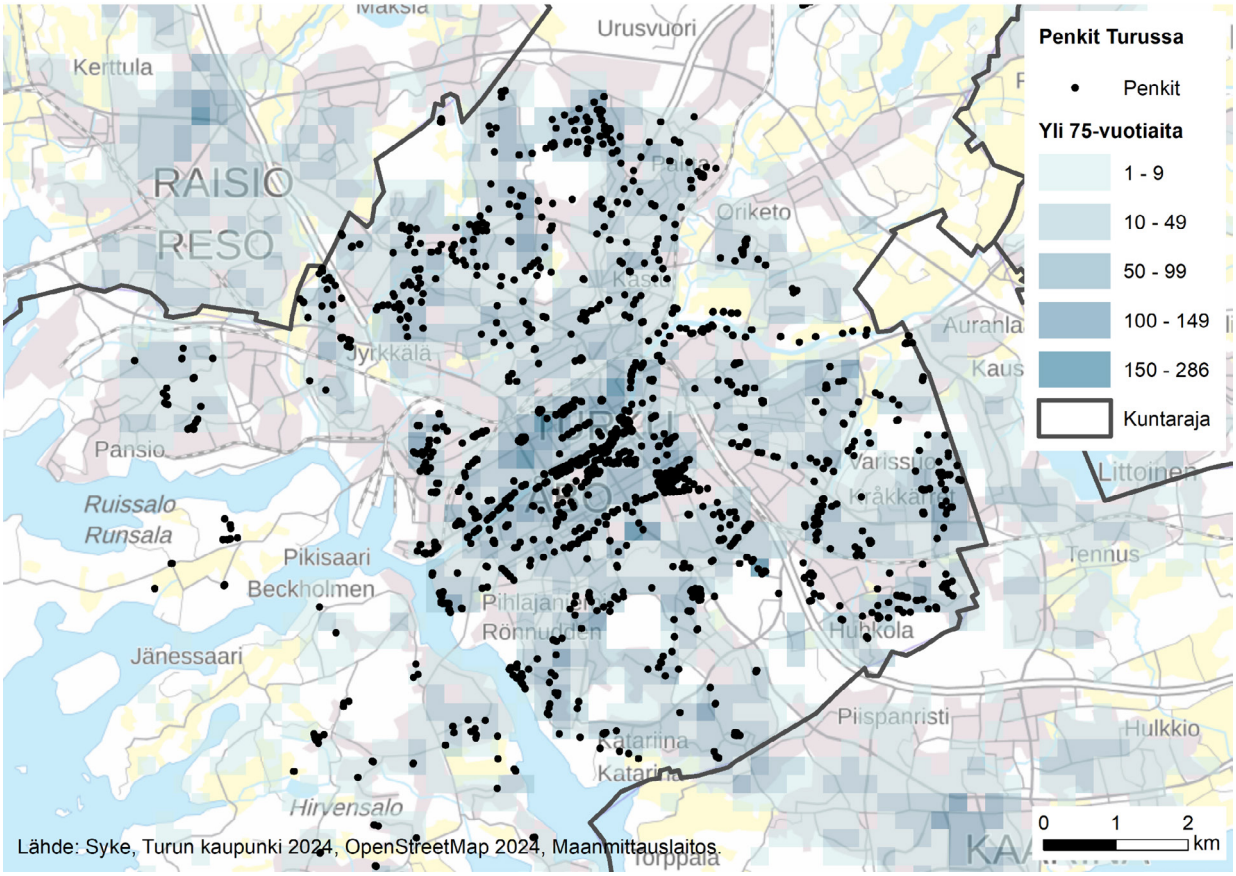
Kaupunginosien väillä voi olla suuria eroja kävelyteiden tasaisuudessa. Esimerkiksi Vantaalla Tikkurilan ja Kivistön keskuksissa maasto on verrattain tasaista. Myyrmäen ympäristössä korkeuseroja on hieman enemmän. Itä-Vantaalla Hakunilan-Kuninkaanmäen alueella, Koivukylässä ja Korsossa jyrkkien rinteiden alueita on jo merkittävästi.



Kuva 40. Yli 75-vuotiaiden määrä 250 m ruuduissa Vantaalla vuonna 2023 sekä ruudut luokiteltuna sen mukaan, miten suurella osalla kävelyteistä rinnekaltevuus on liian suuri, jotta reitti olisi ikäystävällinen. Ikäystävällisiksi on luokiteltu reittiosuudet, joissa rinnekaltevuus on alle 5 %.

Kaupunkiympäristössä sijaitsevat penkit ja muut levähdyspaikat helpottavat ulkoilu- ja asiointimatkoja myös heikompikuntoisille. Penkkien sijoittumista voidaan tarkastella kartalla, jos penkeistä on saatavilla kattavia, ajantasaisia ja sijaintitarkkuudeltaan riittäviä paikkatietoja (Kuva 41).

Penkkejä tulisi sijaita tarpeeksi tiheässä, jotta niitä olisi helposti käytettävissä, kun on tarvetta levähtää. Monissa kaupungeissa keskeisillä ulkoilureiteillä ja keskustojen puistoissa on hyvin kattavasti penkkejä, mutta puutteita voi olla osassa keskusta-alueita ja erityisesti muualla taajama-alueella.



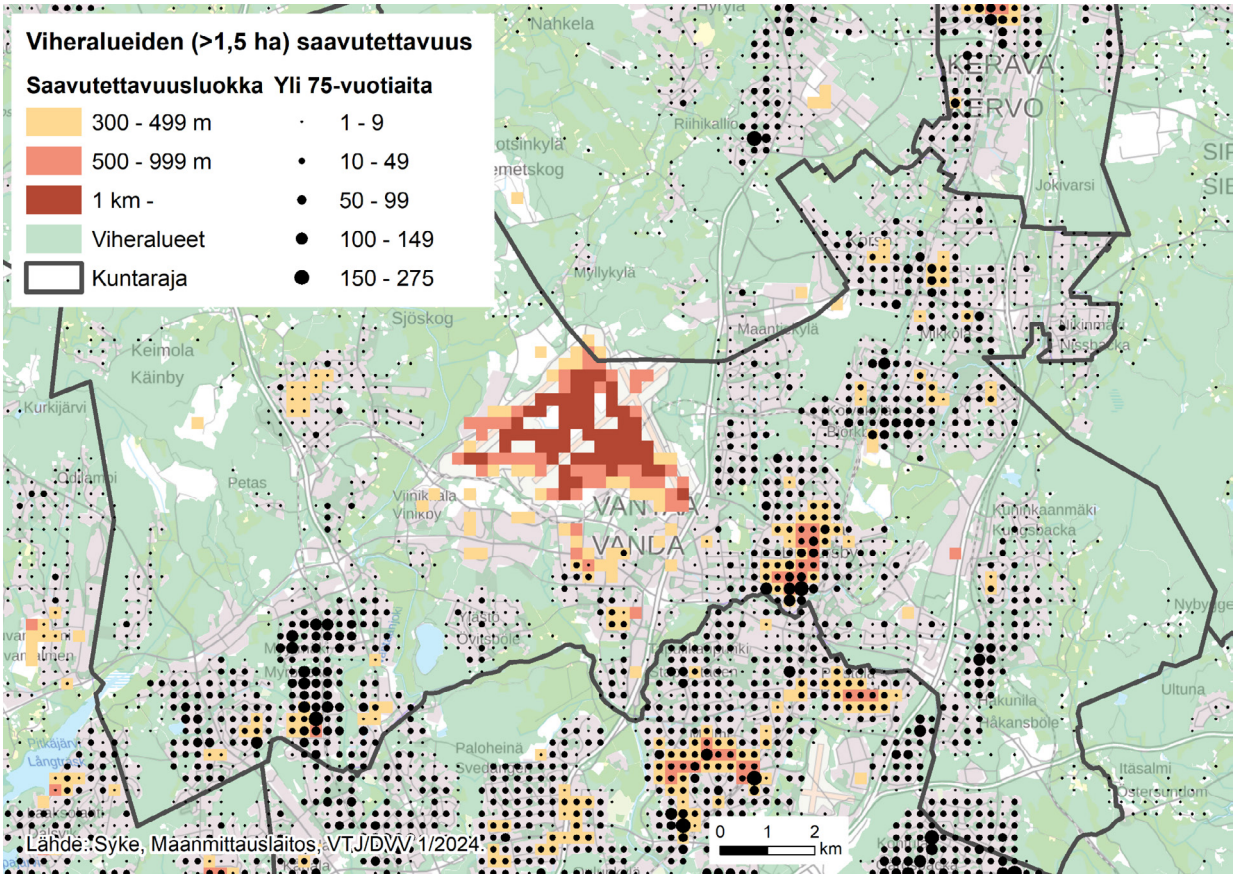
Kuva 41. Penkkien sijoittuminen Turun kaupungissa ja yli 75-vuotiaat asukkaat 250 m ruuduissa vuonna 2023.

5.5 Viheralueiden saavutettavuus ja asuinalueiden vehreys

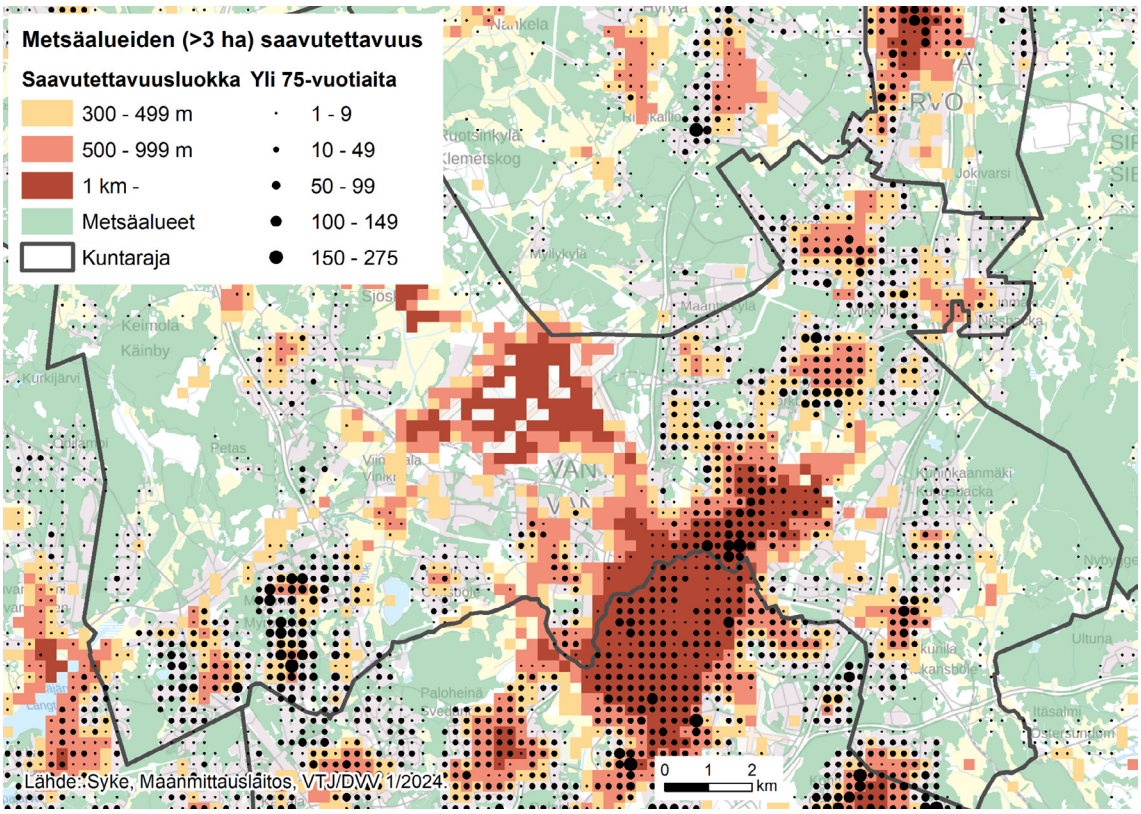
Viheralueiden hyvä saavutettavuus asuinympäristössä tuo asukkaille hyviä mahdollisuuksia saada luonnon tarjoamia fyysisiä ja psyykkisiä terveyshyötyjä. Saavutettavuus edellyttää sijaintia lähellä ja esteetöntä kulkureittiä. Saavutettavuuteen on kiinnitettävä huomioita erityisesti niiden väestöryhmien osalta, joiden liikkumiskyky on rajallinen, kuten lapsilla ja ikääntyneillä. Suuremmat ja metsäiset viheralueet tuottavat enemmän terveyshyötyjä, mutta jo yksittäiset katupuut kävelyreiteillä ovat tärkeitä: ne tarjoavat varjoa ja viihtyisyyttä sekä kannustavat fyysiseen aktiivisuuteen. Hyvin kunnossapidetyt reitit ja virkistyspalvelut voivat kasvattaa viheralueiden käyttöä.

Kansainvälisesti ja kansallisesti yleisin käytössä oleva suositeltu enimmäisetäisyys viheralueelle on 300 m. Suomen kaupungeissa vain pienellä osalla alueesta etäisyys lähimmälle vähintään 1,5 hehtaarin virkistysalueelle on yli 300 m (Kuva 42). Sen sijaan vähintään 3 hehtaarin metsäalueen saavutettavuudessa on jonkin verran katvealueita, etenkin suurimmissa kaupungeissa (Kuva 43).

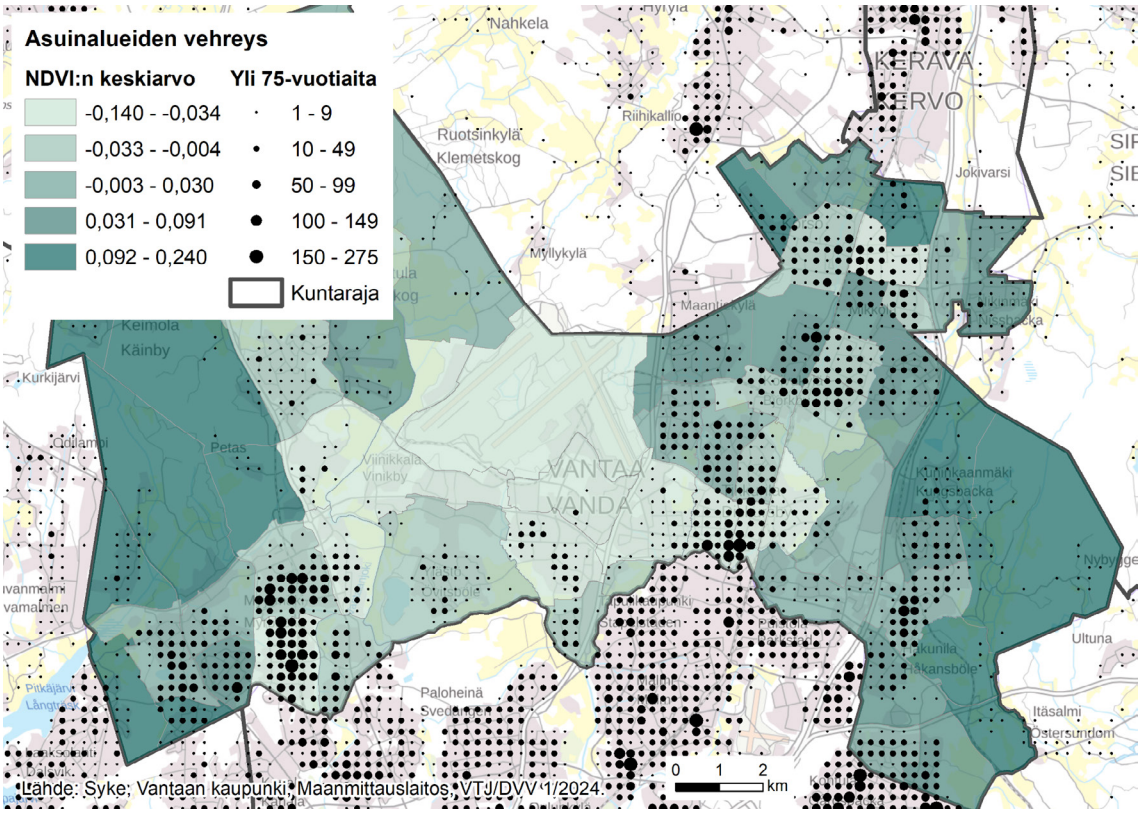
Asuinalueiden vehreyttä voi tutkia ilmakuvista tunnistamalla vihreän kasvillisuuden määrää kasvillisuusindeksien avulla. Tunnetuin niistä on Normalized Difference Vegetation Index, NDVI (Kuva 44). Vehreimmät alueet sijoittuvat usein harvemmin rakennetuille taajamien reuna-alueille. Tiiviisti rakennetuilla alueilla on tärkeää säilyttää riittävästi kasvillisuutta ja viherelementtejä koko alueella ja välttää laajempien kokonaan päällystettyjen alueiden muodostuminen.



Kuva 42. Viheralueiden saavutettavuus ja yli 75-vuotiaiden määrä 250 m ruuduissa Vantaalla. Lähtöaineisto: Heikinheimo ym. 2023.



Kuva 43. Metsäalueiden saavutettavuus ja yli 75-vuotiaiden määrä 250 m ruuduissa Vantaalla. Lähtöaineisto: Heikinheimo ym. 2023.



Kuva 44. Asuinalueiden vehreys Vantaalla mitattuna NDVI-kasvillisuusindeksillä. Indeksin maksimiarvo on 1, ja alle 0:n arvot kuvastavat päällystettyjä alueita tai vettä. Tässä analyysissä vesialueet eivät olleet mukana. Yli 75-vuotiaiden määrä 250 m ruuduissa vuonna 2023.

6 Ikäystävällisyyden haasteet ja kehittämistoimet case-kaupungeissa

Kaupunkiympäristön ikäystävällisyyden nykytilaa, haasteita ja kehittämistoimia lähestytään Lahdessa, Tampereella, Turussa ja Vantaalla järjestettyjen työpajojen perusteella. Tarkasteltavana on kolme teemaa: ympäristön laatu ja viheralueet, asuinympäristöt ja palvelut sekä liikenne ja liikkuminen. Niiden lisäksi käsitellään suunnittelua ja ikääntyneiden osallistumista. Työpajakeskustelujen perusteella on koottu ratkaisuja ja kehittämistoimia ikäystävällisyyden parantamiseen.

Näkemyksiä ikäystävällisyyden nykytilasta, haasteista ja kehittämistoimista kerättiin case-kaupungeissa Lahdessa, Tampereella, Turussa ja Vantalla järjestetyissä työpajoissa. Kaikki neljä kaupunkia ovat jäseniä WHO:n kansainvälisessä Ikäystävälliset kaupungit ja yhteisöt -verkostossa, ja työpajojen tavoitteena oli tukea ikäystävällisyyden kehittämistä kaupungeissa WHO:n tarkastelumallin ja toimintaohjeiden pohjalta.

Työpajat pidettiin syksyn 2024 aikana. Niihin osallistui yhteensä noin 70 henkilöä. Yksittäisen työpajan osanottajamäärät vaihtelivat noin välillä 15–25 henkilöä. Tilaisuudet oli suunnattu sekä asiantuntijoille että asukkaille. Niihin kutsuttiin mukaan kaupungin eri toimialojen asiantuntijoita, joiden työn kautta vaikutetaan ympäristöön ja ikääntyneiden arkeen, sekä kaupungin ikääntyneitä asukkaita ja heitä edustavia järjestöjä, joilla on kiinnostusta kaupunkiympäristön ikäystävällisyyden kehittämiseen.

Työpajoissa keskusteltiin erikseen kolmesta teemakokonaisuudesta: ympäristön laadusta ja viheralueista, asuinympäristöistä ja palveluista sekä liikenteestä ja liikkumisesta. Ensin arvioitiin kaupunkiympäristön ikäystävällisyyden nykytilaa: missä tilanne on hyvä ja missä on eniten parannettavaa. Keskustelun pohjana oli Suomen ympäristökeskuksen tuottamaa seurantatietoa ikääntyneiden asuinpaikoista ja ikäystävällisen ympäristön laatutekijöistä. Keskusteluissa keskityttiin eniten ympäristön parantamistarpeisiin ja vähemmän esitettiin havaintoja niistä tekijöistä, joiden koettiin olevan hyvin. Tämän vuoksi kootut huomiot ovat melko kriittisiä, mikä pitää ottaa tulkinnassa huomioon. Nykytilan arvioinnin perusteella työpajassa pohdittiin keinoja ja yhteistyötapoja, joilla ikäystävällisyyttä voitaisiin edelleen parantaa kyseisessä kaupungissa.

6.1 Näkemykset ikäystävällisyyden nykytilasta ja haasteista

6.1.1 Nykytila ja haasteet Lahdessa

Ympäristön laatu ja viheralueet Lahdessa

Lahdessa järjestetyssä työpajassa keskusteltiin ympäristön laadusta liittyen arkkitehtuuriin, yleisiin alueisiin, kiinteistöihin, toimintoihin, sosiaaliseen ympäristöön ja turvallisuuteen. Työpajassa nähtiin, että Lahti on kärsinyt laadun matalasta tavoitetilasta verrattuna joihinkin muihin suomalaiskaupunkeihin. Suunnitelmia on tehty, mutta rahoitusta ei ole riittänyt toteutukseen ja ylläpitoon. Esimerkiksi kadut

puhdistetaan kerran vuodessa myöhään keväällä, ja tätä ennen katupölyongelma on suuri alueilla, joissa paljon läpiajoliikennettä.

Kaupungin tiivistyminen uhkaa viheralueita ja niihin liittyvät tavoitteet jäävät usein muiden tavoitteiden alle. Viheralueiden ohella vesialueiden ja rantojen saavutettavuus koetaan myös tärkeäksi. Käytetyimmät viheralueet tulisi voida saavuttaa joukkoliikenteellä. Levähdyspaikkoja koettiin olevan liian vähän, ja ne eivät ole aina ikäystävällisiä muotoilultaan, josta mainittiin esimerkkinä penkit kirjaston lähellä. Penkkien ja ulkokuntoilulaitteiden sijoittaminen nurmikolle estää niiden käytön rollaattorin kanssa liikuttaessa.

Esteettömyydessä koettiin olevan parantamisen varaa. Jyrkät maastonmuodot tuovat Lahdessa haasteita kulkemiseen ja pidentävät kuljettuja matkoja. Katukiveykset haittaavat kulkemista rollaattorilla tai pyörätuolilla. Julkisten WC-tilojen esteettömyys ei toteudu, sillä tilat ovat liian pieniä. Suunnittelussa ei aina osata ottaa kaikkia esteettömyysnäkökohtia huomioon, vaan puutteet paljastuvat vasta jälkikäteen käyttäjien omakohtaisten kokemusten ja valitusten kautta. Kulkumuotoja toivottiin selkeämmin erilleen toisistaan. Keskustan kävelykatujen kehittämistä estää se, ettei katuja voida täysin sulkea autoliikenteeltä kiinteistöajojen takia.

Puutteellinen talvikunnossapito nähtiin Lahdessa isona ongelmana. Kaupungissa on paljon kaltevuuseroja ja kävelyteillä talvisin jäätä, ja varsinkin keskustan katukiveykset ovat liukkaita. Bussipysäkkien edessä on usein isoja lumikinoksia, jotka tekevät pysäkin esteelliseksi. Vanhan linja-autoaseman alue eli Rantakartanon alue on iso esteellinen alue keskeisellä paikalla, sillä alueella ei ole riittävää talvikunnossapitoa. Talvikunnossapidon vastuut ovat hajautuneet ja toimijoita on paljon. Taloyhtiöt ovat hankkineet kunnossapidon eri huoltoyhtiöiltä, vastuualueet ovat epäselviä ja kiinteistöjen välinen yhteydenpito puutteellista. Kerrottiin esimerkiksi tapauksesta, jossa pelastustielle oli ilmestynyt ”ei talvikunnossapitoa” -kyltti. Todellisuudessa kyse oli väärinkäsityksestä, mikä kertoo ongelmista tiedonkulussa.

Toisena esimerkkinä mainittiin Laaksokatu, jossa ongelmat alkoivat pyöräilyn siirtämisestä ajoradalle, jolloin jalkakäytävä tuli taloyhtiön vastuulle, ja siksi reittiä ei nyt ylläpidetä koko reitin matkalta. Kiinteistöillä ei ole useinkaan varattu tilaa lumen säilytykseen. Lunta joudutaan varastoimaan viheralueille, jotka kärsivät lumenkaadosta niille. Varsinaiset lumenkaatopaikat sijaitsevat usein kaukana. Myöskään kaikki puistojen väylät eivät ole talvikunnossapidon piirissä.

Kaduilla ja viheralueilla liikkumisen turvallisuus koettiin osin heikoksi, mikä vähentää ikääntyneiden liikkumista. Monilta ikääntyneiltä puuttuu seuraa ulkona liikuttaessa, eivätkä he uskalla pyytää apua muilta kadulla kulkijoilta.

Piha-alueiden kalusteita ja varusteita ei ole kaikissa asuintaloissa riittävästi, eikä pihoilla ole tarpeeksi yhteisiä oleskelu- ja istuskelualueita. Toisilla pihoilla on esimerkiksi viljely- ja istutuslaatikoita ja enemmän vihernäkymiä kuin toisilla. Parvekkeiden lasitusten takia parvekkeiden kukkaistutukset eivät näy enää julkisivulle, kadulle tai naapureille. Parvekeviljely voi kuitenkin olla tärkeää monille ikääntyneille. Lehmukset piha- ja katupuina likaavat ajoneuvoja ja rakenteita, mutta tarjoavat varjostusta. Kansipihat ovat ongelmallisia sen vuoksi, ettei niille pysty istuttamaan suuria puita. Maanalaisen pysäköinnin säästämä tila pidettiin parempana käyttää vihreään eikä lisärakentamiseen. Monin paikoin keskustan kerrostalokortteleiden pihoilla vallitsee työpajan osallistujien mukaan ”hiekan ja asfaltin epäpyhä liitto”, jolloin piha on hukattua tilaa. Syynä on esimerkiksi se, että rakennusten rakentamisen jälkeen tontille on tullut uusia vaateita tilan käytön suhteen, esimerkiksi tarve rakentaa lisää autopaikkoja. Lahden kaupungilla on kuitenkin linjaus olemassa olevan puuston säilyttämiseen.

Asuinympäristöt ja palvelut Lahdessa

Ikääntyneille sopivien asuintalojen kaavoituksessa on haastavaa saavuttaa kaikki ikäystävällisyyden kriteerit, kuten lähipalvelujen ja viheralueiden saavutettavuus sekä esteettömät tasaiset kulkuyhteydet. Sopivia tontteja ikääntyneiden asumiselle ei enää löydy helposti Lahdesta, tai jos löytyy, niille on muitakin ottajia. Koska hyviä tontteja on vähän, ne on toteutettu tehokkaasti eikä esim. pienimittakaavaista kaupunkipientalorakentamista ole toteutettu. Ikääntyneiden asumista on kaavoitettu myös vääriin paikkoihin, kuten mäkien päälle. Asuntotarjonta ei myöskään vastaan täysin kysyntää. Esimerkiksi yksinelävillе ikäihmisille ei ole saatavilla riittävästi kohtuuhintaisia asuntoja.

Asumisen laadun suhteen haasteina ovat talojen huono kunto ja korjausvelka sekä esteettömyyden puute. Ikkunasta avautuvat näkymät ovat paikoin yksitoikkoisia. Ikääntyneille ikkunanäkymät tärkeitä, sillä he viettävät kotona paljon aikaa ja ulos pääsyssä voi olla haasteita.

Yhteisöllisiä tai monisukupolvisia asumismuotoja koettiin tarvittavan lisää. Suunnitellut kohteet eivät kuitenkaan toteudu valtion rahoituksen vähentyessä. Muutamankin vuoden viive rakennushankkeiden toteutuksessa aiheuttaa ongelmia.

Ihmiset eivät ennakoi riittävästi omien asumistarpeidensa muutosta. Kun muistisairaus on jo alkanut, omasta asunnosta ei enää lähdetä vapaaehtoisesti. Ennakoinnin lisääminen on kuitenkin hankalaa.

Yhteisöllisyys asuinympäristössä on vähentynyt, ja esimerkiksi asukkaiden yhteisiä talkoita järjestetään harvemmin. Yksinäisyys ja mielenterveysongelmat lisääntyvät samaan aikaan. Varsinkin ikääntyneet yksinäiset miehet jäävät usein kotiin. Vapaaehtoistoimintaan on vaikea saada mukaan uusia ihmisiä. Uudet yhteisöllisyyttä lisäävät kokeilut, kuten päiväkodin ja ikääntyneiden palvelutalon yhteistilat, kaatuvat helposti viranomaismääräyksiin ja niiden keskinäisiin ristiriitoihin, tai niitä ei saada juurrutettua käytäntöön.

Palvelujen sijoittumisessa on havaittu keskittymistä ja saavutettavuuden huonontumista. Etenkin lähiöiden palvelutaso on heikentynyt. Sote-palveluita on sijoitettu ikääntyneiden liikkumisen kannalta hankaliin paikkoihin ja palvelutarjonta on myös vähentynyt. Kun työelämästä siirtyy eläkkeelle, palveluihin tulee katko, kun työterveyspalvelut loppuvat, ja terveyden seurannan koetaan jäävän vain omalle vastuulle. Palveluihin on hankala päästä joukkoliikenteen katvealueilta. Jalkaisin liikkujalle palveluympäristöt tuntuvat usein ankeilta. Kivijalassa sijaitsevien toimitilojen sisäänkäynti ei usein ole esteetön, vaan vanhojen talojen liiketilojen kynnyksellä on portaita.

Liikenne ja liikkuminen Lahdessa

Monet kulttuuripalvelut ovat helposti saavutettavissa joukkoliikenteellä etenkin päiväsaikaan. Joukkoliikenteen palvelutasoa pidetään hyvänä, mutta monet ikääntyneet eivät uskalla käyttää busseja, koska pelkäävät kuskien nykivää ajotyyliä. Kuskien koulutus tulisi monien mielestä olla yhtenä kriteerinä kilpailutuksissa.

Kävelyteiden osalta nähtiin, että talvikunnossapidon laatukäytävät tulisi sijoittaa ikääntyneiden asuinympäristöihin. Tieto ikääntyneiden asukkaiden osuudesta asuinalueella pitäisi ottaa huomioon katujen kunnossapidossa. Tiedon pitäisi kulkea kaupungin tiedon tuotannosta kunnossapitoyksikköön ja sieltä kunnossapidon toteuttajille. Ikääntyneiden näkökulmasta olisi hyvä panostaa talvisin enemmän jalkakäytävien kuin pyöräteiden kunnossapitoon. Joskus kaduilla on vaarallisen liukasta ja kaatumisriski on normaalia suurempi. On hyvä tunnistaa tällaiset päivät ja välttää tuolloin ulkona liikkumista.

Kaupunki- ja katutila on hyvä jakaa selkeästi eri käyttöihin, pyörätiet ja kävelytiet penkkeineen selkeästi erikseen. Joidenkin isojen valtaväylien katutilassa ei ole Lahdessa eroteltu eri kulkumuotoja riittävästi. Vilkas autoliikenne on hyvä ohjata tietyille reiteille.

Penkkejä levähdyspaikkoina tarvittaisiin ympäri vuoden. Penkkien tulisi tällöin olla säänkestäviä ja katettuja. Katujen ja kalusteiden kunnossapito tulisi olla laadukkaampaa, mikä vaatii myös enemmän budjetoituja resursseja. Liikennevalottomat suojatiet kaduilla, joissa ajonopeudet ovat korkeita, ovat haastavia ikääntyneille. Siniset vilkkuvalot suojatien merkkinä on koettu toimivaksi ratkaisuksi. Pysäkeille tarvitaan suojaa tuovia katoksia, mutta niihin kohdistuva ilkivalta aiheuttaa merkittäviä kustannuksia.

Pysäköinnin järjestämisessä on tarvetta yhteistyölle palvelujen, maankäytön ja liikenteen suunnittelun kesken. Pysäköintipaikkoja on yleensä hyvin saatavilla, mutta tietyt paikat ovat haasteena. Lahdessa erityisesti terveydenhuollon laboratoriopalvelujen toimipaikan yhteydessä pysäköintipaikkoja on niukasti, jolloin ikääntyneiden asiointi itse autolla tai toisen henkilön kyydissä kulkien on osoittautunut hankalaksi. Hyvinvointialue on hankkinut laboratoriopalvelut yksityiseltä toimijalta, mutta hankinnassa ei ole kiinnitetty tarpeeksi huomiota pysäköintiin. Ikääntyneille oleellisten palvelujen yhteydessä on hyvä turvata helpot pysäköintimahdollisuudet ja saattoliikenteen pysähdyspaikat.

6.1.2 Nykytila ja haasteet Tampereella

Ympäristön laatu ja viheralueet Tampereella

Viheralueiden saavutettavuus koettiin Tampereella järjestetyssä työpajassa hyvin tärkeäksi ikääntyneiden näkökulmasta. Vaikka luonto on pääosin lähellä asukkaita, reitit eivät ole aina esteettömiä ja helposti kuljettavissa. Asukkaat kaipaavat erityisesti rauhallisia ja virkistäviä alueita. Osalla ulkoilualueista liikenteen melu häiritsee, eivätkä alueet ole sen vuoksi viihtyisiä. Opastukset puistoihin ja viheralueille arvioitiin osittain puuteellisiksi. Tampereella asutus ulottuu monin paikoin lähelle vesistöjä, ja rannat ovat tärkeitä luonnon virkistyskohteita. Rannoille ei ole kuitenkaan helppo kulkea, ja niille vievät kulkuväylät puuttuvat monilla alueilla. Uusia reittejä kerrottiin kuitenkin olevan suunnitteilla.

Kävely-ympäristön laadussa tunnistettiin useita kehittämistä tarvitsevia kohteita. Kävelyreiteillä eri kulkumuotojen erottelussa koettiin olevan parannettavaa. Nopeasti kulkevat sähköpotkulaudat uutena kulkuvälineenä ovat muuttaneet liikkumisympäristöä aiempaa levottomammaksi. Kävelyreiteille kaivattiin myös enemmän viihtyisyyttä. Erityisesti uusilla tiiviillä alueilla ympäristö miellettiin epämiellyttäväksi ja mittakaavaltaan sopimattomaksi. Katupuiden määrä on jäänyt monilla uusilla alueilla vähäiseksi ja koko pieneksi.

Julkisten ulkotilojen varustelu ja erityisesti levähdyspaikkojen saatavuus nähtiin Tampereella keskeiseksi ikääntyneiden liikkumisen näkökulmasta. Valaistusta ja penkkejä kaivattiin lisää. Tällä hetkellä tunnistettiin selkeitä katvealueita, joilla penkkejä ei ole riittävästi. Erityisesti vetovoimaisiin puistoihin, kuten Emil Aaltosen puistoon, Sorsapuistoon ja Hatanpään arboretumiin kaivattiin lisää penkkejä. Vaikka penkkejä kaupungilla on laajalti, penkeillä istuu usein päihtyneitä ihmisiä, jolloin penkille koetaan pelottavaksi istuutua, vaikka vieressä tilaa olisikin. Päihteidenkäyttäjien määrän koetaan lisääntyneen varsinkin keskustan kauppojen ja muiden palveluiden luona, mikä luo alueelle turvattomuutta. Paikoin penkit ovat kohdanneet myös ilkivaltaa. Turvattomuuden tunteen koetaan lisääntyneen monilla alueella Tampereella viime vuosina. Ikääntyneet asukkaat eivät tämän takia uskalla liikkua ilman nuorempaa kaveria.

Yksityisillä pihoilla nähtiin olevan suuri merkitys viihtyisinä viheralueina etenkin ikääntyneille asukkaille. Monesti pihojen viihtyisyys jää kuitenkin puutteelliseksi. Tampereella on rakennettu paljon uusia asuinalueita ja täydennysrakennettu olemassa olevia alueita, jonne on jäänyt rakentamisen jälkeen vain niukasti kasvillisuutta. Tiiviisti rakennetuissa kohteissa on suosittu kansipihoja, jotka eivät

mahdollista suurten puiden kasvattamista, minkä seurauksena pihoille ei muodostu viihtyisiä varjopaikkoja oleskelua varten. Taloyhtiöiden omat tai lähellä olevat ulkokokoontumispaikat ovat tärkeitä, sillä monet ikääntyneet eivät pääse tai uskalla lähteä kauas kotoa.

Asuinympäristöt ja palvelut Tampereella

Asuinalueiden keskeiseksi hyvinvointitekijäksi ikääntyneiden näkökulmasta nostettiin yhteisöllisyys. Ikääntyneillä kerrottiin olevan liian vähän sosiaalisia kontakteja asuinympäristössään ja elämässään. Keskeiseksi haasteeksi koetaan yksinäisyys ja siitä aiheutuvat mielenterveyshaasteet. Erityisesti talvella, kun liikkuminen on apuvälineiden ja rollaattorin kanssa vaikeampaa, monet jäävät neljän seinän sisälle. Myös yhteistilojen vähäisyys haittaa yhteisöllisyyttä, sillä ei ole paikkaa, missä tavata muita. Uusilla alueilla yhteistilojen rakentamista on pyritty edistämään tontinluovutusehdoilla, mutta aina tiloja ei ole toteutunut suunniteltua määrää.

Toisaalta tuotiin esille, että Tampereella kaupunki ja muut toimijat järjestävät monenlaista toimintaa ja tilaisuuksia ikääntyneille. Hyvinvointialueen Lähitoreilla ikääntyneillä on mahdollisuus viettää aikaa, tavata muita, osallistua ryhmätoimintaan ja tapahtumiin sekä saada palveluneuvontaa. Kaupunki ja yhdistykset ovat mukana palveluntarjoajina. Lähitori-toiminta koettiin toimivaksi ratkaisuksi, mutta hyvinvointialueen säästöpaineet uhkaavat sulkea useita toimipaikkoja. Kaupunki on hakemassa korvaavia tiloja ja palveluratkaisuja alueille, joilla Lähitorien toimintaa joudutaan supistamaan. Kulttuuripalvelut ovat järjestäneet tilaisuuksia Lähitoreilla ja muissa paikoissa, kuten keskustakortteleissa. Asuinalueiden ja kortteleiden kerhoilla on paikallisesti merkitystä yhteisöllisyyden lisääjinä. Asuintaloissa on myös organisoitua naapuriaputoimintaa. Monet toimintamuodot ovat kuitenkin olleet hankepohjaisia eikä niiden pysyvyys ole ollut taattua hankkeen jälkeen.

Yhteisöllisyyden toteutuminen riippuu asukkaiden omasta aktiivisuudesta. Kaupunki ei voi pakottaa ketään osallistumaan ja olemaan yhteisöllinen. Tampereen työpajassa nähtiin, että osallistumisen pitäisi olla helppoa ja jokaisen tulisi voida osallistua haluamallaan tavalla. Yhteisöllisyyttä tukevien rakenteiden ja kohtaamista edistävien järjestelyjen kautta voidaan lisätä yhteisöllisyyttä. Työpajakeskustelun perusteella tarvitaankin luovemmin erilaisia yhteisöllisyyden muotoja. Erityisen tärkeäksi nähtiin eri sukupolvien kohtaaminen, joka voi toteutua esimerkiksi eri-ikäisiä käyttäjäryhmiä yhdistävissä palveluissa, esimerkkinä Sointu Senioripalveluihin kuuluva Kuuselakeskus. Yksi kärkihanke on Käräjätörmään suunniteltu monisukupolvinen yhteiskylä.

Asuinalueiden palvelujen ajateltiin säilyneen melko hyvin kehittyvissä lähiöissä, kuten Tesomassa, mutta palvelujen keskittyminen pidentää matkoja useilla alueilla. Edes täydennysrakentamisen ei uskottu auttavan lähipalveluiden säilymisessä. Sopivalla etäisyydellä sijaitsevien palvelujen nähtiin tukevan aktiivista arkea, ja monille kaupassa käynti on myös tärkeä sosiaalinen tapahtuma. Monet iäkkäät asukkaat hakevat edullisia ostoksia suurista kaupoista, ja lähikaupan varaan jäävät ne, jotka eivät pääse kulkemaan kauemmas. Osalla ikääntyneistä matkat palveluihin ovat suhteellisen pitkiä, ja monille kilometrin etäisyys on liikaa. Levähdyspaikat ovat monille ikääntyneille tarpeen kauppamatkoilla. Palvelulinjojen koettiin toimivan hyvin kauppamatkoilla. Hyvinvointialueen palvelut koettiin melko hyviksi, mutta toimipisteiden mahdollinen karsiminen heikentää saavutettavuutta.

Tampereen asuntokantaa pidettiin työpajassa monipuolisena, mutta uudisrakentaminen on painottunut hyvin pitkälle vain kerrostaloihin. Pienimpien uusien asuntojen ei ajateltu soveltuvan ikääntyneille asukkaille. Uudisrakentamisen kustannusrakenne, pyrkimys kohtuuhintaisuuteen ja ARA-rahoitus on paikoin johtanut senioritalojen keskittymiin. Rakennusliikkeet ja kiinteistökehittäjät haluavat tehdä seniori- ja palvelutaloja, koska niille ei tarvitse varata niin paljon autopaikkoja. Autoa käyttäville

ikääntyneille autopaikkojen heikko saatavuus voi aiheuttaa ongelmia. Lähelle keskustaa sijoittuville ikääntyneiden asumiskohteille olisi asuntokysyntää, mutta hintataso nousee korkeaksi.

Asumisen esteettömyys nostettiin Tampereen työpajassa keskeiseksi kysymykseksi. Hissi auttaa ikäihmisiä asumaan omassa kerrostalokodissa. Hissittömistä taloista joutuu muuttamaan helpommin pois kuin hissillisistä ja on ikävää, jos pitää siirtyä suoraan palvelutaloon. Todettiin kuitenkin, että ikääntyneet asukkaat muuttavat hyvin nihkeästi pois omakotitaloista tai hissittömästä kerrostalosta, vaikka eivät pystyisi enää kulkemaan portaita.

Liikenne ja liikkuminen Tampereella

Kävelyteiden talvikunnossapito ja pihaliittymien auraus katsottiin yhdeksi suurimmista liikkumisen haasteista Tampereella. Kävelyteiden liukkaus ja lumivallit estävät monia ikääntyneitä liikkumasta talvella. Pysäkkialueiden liukkaus on talvella ongelma, ja bussista pois astuminen pysäkille pelottaa monia, kun ei tiedä pysyykö pystyssä. Ilmastonmuutoksen arvellaan lisäävän tulevaisuudessa nollakelejä ja teiden liukkautta.

Joukkoliikenteen palvelutaso on suhteellisen hyvä, mutta liikkumismahdollisuuksissa on ikääntyneiden näkökulmasta myös useita puutteita. Palvelulinjat on koettu hyviksi kulkuvälineiksi, mutta ne eivät palvele kattavasti ja niiden reittejä karsittu. Palvelulinjat eivät myöskään kulje illalla, jolloin niillä ei pysty kulkemaan ilta-aikaan järjestettäviin kulttuuritapahtumiin ja harrastuksiin. Kaikki ikäihmiset eivät tunne kutsupohjaista palvelulinjajärjestelmää tai eivät ”kehtaa” käyttää sitä, koska pitävät itseään liian hyväkuntoisena, vaikka palvelulinjat on tarkoitettu kaikille. Palvelulinjojen kehittämiseksi on suunniteltu kokeiluja esimerkiksi erillisestä kulttuuripalvelulinjasta, jolla pääsisi myös iltaisin kulttuuritapahtumiin.

Raitiovaunun myötä joidenkin vanhojen asuinalueiden julkinen liikenne huononee, kun bussilinjoja poistuu ja ratikan pysäkkiverkko on harvempi. Osaan harrastus-, vapaa-ajan- ja kulttuurikohteista, esimerkiksi Vapriikkiin, on hankala päästä bussilla aivan lähelle. Kulkutavan vaihto on joissakin paikoissa vaikeaa, sillä ratikka- ja bussipysäkit eivät ole lähellä toisiaan.

Joukkoliikennevälineiden esteettömyys ja turvallisuus huolettaa monia ikääntyneitä. Bussien esteettömyydessä todettiin olevan eroja, toiset ovat parempia, toiset huonompia. Ratikan esteettömyys on parempi kuin bussien, mutta ratikoissakin olisi vielä kehitettävää yksityiskohdissa. Kaatuminen bussissa tai ratikassa pelottaa monia ikääntyneitä eivätkä kaikki uskalleta sen vuoksi liikkua niillä. Tiedon helppo saatavuus joukkoliikenneyhteyksistä koettiin oleelliseksi. Hyvinvointialueen järjestämä liikkumisen tuki on saanut paljon kiitosta. Joukkoliikenteen lippuja halutaan saataville tulevaisuudessakin muussa muodossa kuin vain puhelimessa.

Katujen ylityksen turvattomuus sekä kävelyreiteillä nopeasti liikkuvat pyörät ja sähköpotkulaudat koetaan jalkaisin liikkumisessa ongelmiksi. Esimerkiksi Hämeenkadun ylitys tuntuu turvattomalta, jos on huono näkö tai kuulo ja pitää väistellä nopeasti muita kulkuvälineitä. Jalankulku- ja pyöräilykaistat eivät monilla kaduilla erotu riittävän selkeästi toisistaan. Sähköpotkulautoja on pysäköity joka paikkaan keskelle kulkuväyliä, jolloin ne ovat esteenä. Pyöräreiteissä on epäjatkuvuuskohtia ja myös tietyömaat katkovat yhteyksiä. Pyöräily keskustassa on ikääntyneille vaikeaa.

Monille ikääntyneille auto on tärkeä tapa liikkua kaupungissa joko itse kuljettajana tai matkustajana. Joissakin palvelupisteissä erityisesti keskustassa, esim. terveysasemalla, pysäköintipaikan löytäminen voi olla vaikeaa, eikä tilaa ole riittävästi saattoliikenteelle. Hyvinvointialueen koetaan tarjoavan kuljetuspalveluja aiempaan tiukemmin ehdoin, mikä voi olla esteenä joidenkin ikääntyneiden liikkumiselle.

6.1.3 Nykytila ja haasteet Turussa

Ympäristön laatu ja viheralueet Turussa

Kävelyreitit viheralueille ja viheralueilla koettiin Turun työpajassa tärkeiksi ikääntyneille. Myös rollaattorin käyttäjille soveltuvat reitit nähtiin tarpeellisiksi. Aurajokirannan kävelyreittiä pidettiin loistavana ja runsaasti käytettynä. Kaikissa kaupunginosissa reittejä ei ole kuitenkaan saatavilla yhtä hyvin. Senioritaloista tarvittaisiin kävelyreittejä viheralueille. Turussa on laadittu toimivia puisto- ja reittikarttoja, jotka helpottavat alueella liikkumista. Karttoihin on merkitty joukkoliikenteen pysäkkejä ja alueen varusteita. Järjestetyt liikuntatapahtumat ovat saaneet hyvin ikääntyneitä ulkoilemaan. Kaupungissa toimii noin 40 Liiku lähellä -ryhmää noin 35 asuinalueella.

Penkit ja muut levähdyspaikat koettiin tarpeelliseksi kävelyreittien varrelle erityisesti kauppamatkoilla ja ulkoilureiteille kuljettaessa. Penkkien tarjonta on hyvää keskustassa, mutta monissa kaupunginosissa on tarvetta lisätä penkkejä. Kaupungin palautejärjestelmän kautta on ollut helppo saada penkki toivottuun kohteeseen. Keskustan penkit ovat kuitenkin usein päihteidenkäyttäjien käytössä, mikä haittaa ikääntyneiden liikkumista. Istahduspaikkoja ja lepotiloja kaivattiin lisää rakennusten auloihin. Esimerkiksi kaupoissa ei ole paikkoja, joilla vaihtaa liukuesteet pois kengistä talviliukkaiden aikana.

Selkeitä opasteita kaivattiin työpajassa kaduille nykyistä enemmän. Opasteet pitäisi sijoittaa sopivalle korkeudelle, jotta ne olisivat ikääntyneille helposti huomattavissa. Talojen numerot ja katujen nimet tulisi olla merkitty selkeästi. Reittien esteettömyydessä koettiin puutteita myös julkisissa sisätiloissa.

Viihtyisän ulkoympäristön ja ulkoilutapahtumien saavutettavuutta joukkoliikenteellä pidettiin tärkeänä, koska kohteet ovat usein kävelymatkaa kauempana. Ulkoilupaikkoihin ei nykyisin aina pääse sujuvasti bussilla tai palvelulinjalla, joten saavutettavuudessa on kehitettävää.

Viheralueiden hoito tarjoaa kaupungeissa mahdollisuuden yhteisöllisyyden edistämiseen. Turun kaupunki tarjoaa talkooporukoille työvälineitä viheralueiden kunnostukseen. Mahdollisuutta ei ole markkinoitu kuitenkaan laajasti. Talkootyö edellyttää yhdistysten ja taloyhtiöiden aktiivisuutta. Kunnostustöiden lisäksi tarvitaan myös istutusten hoitotyötä, esimerkiksi kastelurinkejä. Yhteisöllisyyttä edistävät myös ulkoilu- ja kuntoilupaikat, jotka nähtiin tärkeiksi eri-ikäisten asukkaiden kohtaamispaikoiksi, joissa ikäihmiset voivat seurata lasten touhuja.

Lähellä sijaitsevat viherelementit, kuten siirrettävät kukkaistutukset, voivat houkutella liikkumaan. Myös kaupunkipuut ja monimuotoiset viheralueet koetaan tärkeiksi ulkoiluun innostajina. Taloyhtiöiden aktiivisuus pihojen kehittämisessä on tärkeää. Turussa on toteutettu viime vuosina myös kaupunkiviljelyhankkeita, joissa kasvulavoja on tarjottu käyttöön eri puolille kaupunkia. Kaupunkiviljelyä nähtiin mahdolliseksi edelleen edistää ja laajentaa. Myös kontaktit kotieläinten kanssa on koettu antoisiksi. Lammasaitaus Hirvensalon Pikisaaressa on kiinnostanut paljon, mutta eläinten pitäminen vaatii riittävän suuren alueen, jolloin mahdolliset sijaintipaikat ovat kaupunkien reunoilla. Alueen kulttuurihistorian säilyttäminen viheralueiden yhteydessä tuo syvyyttä ympäristökokemuksiin.

Asuinympäristö ja palvelut Turussa

Asumisen puutteellinen esteettömyys ja turvallisuus aiheuttaa ikääntyneille haasteita. Merkittävä osa asuinkerrostaloista on hissittömiä, ja hissillisissäkin taloissa saattaa olla portaita ulko-ovella. Asuinympäristöä ei koeta aina muistisairaalle turvalliseksi. Turussa ei juuri ole yhteisöllisen tai monisukupolvisen asumisen vaihtoehtoja. Taloyhtiöissä on usein puutetta kokoontumistiloista ja myös liikuntatiloja on lähellä niukasti.

Palvelujen saavutettavuus on kohtuullisen hyvä, mutta työpajassa nostettiin esille, että kaikilla asuinalueilla palvelut eivät ole lähellä. Ikääntyneiden palvelutarpeisiin vastaamisessa nähtiin hyödylliseksi tehdä enemmän yhteistyötä palveluja tarjoavien yritysten kanssa. Ikääntyneille suunnattuihin tapahtumiin soveltuvien tilojen omistus jakaantuu kaupungin ja hyvinvointialueen kesken, ja hyvinvointialueen tilojen vuokraamisessa on ollut haasteita. Yhteistyötä kaupungin eri toimialojen välillä sekä kaupungin ja hyvinvointialueen välillä ei ole koettu riittävän hyväksi.

Palveluihin, asumiseen ja kulttuurielämään liittyvää viestintää pidettiin työpajassa suurimpana haasteena. Ikääntyneet eivät saa riittävästi tietoa alueen palveluista, tapahtumista ja yhteistiloista, jolloin palvelut voidaan kokea hankalasti löydettäviksi. Ikääntyneet eivät ole yhtenäinen kohderyhmä, vaan viestintää ja tiedotusta tulisi suunnata eri tavoin monille erilaisille ryhmille, kuten aktiivisille ikääntyneille, passiivisille koteihinsa sulkeutuneille ikääntyneille ja ikääntyneiden omaisille. Erityisesti passiivisia ja yksinäisiä on vaikea tavoittaa ilman vuorovaikutusta ja yhteisöllisyyttä. Heidän äänensä ei myöskään kuulu palveluista päätettäessä. Haasteena tiedottamisessa on se, että erilaisia viestintäkanavia on paljon eikä missään ei ole tietoa kootusti.

Ohjattu toiminta koettiin tärkeäksi ikääntyneiden aktivoimisessa. Yksi uusi ratkaisu ikääntyneiden osallistumisen lisäämiseen ovat olleet alueolohuoneet, jollainen on jokaisella suuralueella. Alueolohuoneissa järjestetään paljon erilaista ohjelmaa, ja niissä nähtiin potentiaalia kehittyä vielä vilkkaammiksi tapaamispaikoiksi. Kerhohuoneita kaivattiin asuinalueille nykyistä enemmän.

Liikenne ja liikkuminen Turussa

Kävely koettiin helpoksi ydinkeskustan kävelylle suunnitelluilla alueilla joenvarressa, kävelykadulla sekä torilla. Kaupungissa todettiin myös olevan paljon portaita, joten luiskia toivottiin enemmän esteettömyyden toteutumiseksi. Kävelyreiteille kaivattiin työpajassa lisää rauhallisuutta ja eri kulkutapojen erottelua toisistaan. Jyrkät rinteet ja kaltevat talojen pihat ovat erityisen haastavia liukkailla keleillä. Jalankulun näkökulmasta katujen talvikunnossapitoa toivottiin paremmaksi kaatumisten ehkäisemiseksi. Joitain katuja pidetään sulana talvella. Turussa on ollut viime vuosina käytäntönä jakaa liukuesteteitä maksutta yli 70-vuotiaille asukkaille, mitä pidettiin hyvänä. Liikennevaloissa vihreän valon aika ei Turussa aina riitä hitaasti kulkevalle ikäihmisille varsinkaan talvella.

Pyöräilyssä nähtiin kehitettävää. Reittien lisäämistä pidettiin hyvänä ja niistä toivottiin riittävän leveitä. Toinen näkemys oli, että pyöräilyn parantaminen on huonontanut muuta liikennettä. Vuokrattavia sähköpotkulautoja pidettiin huonona kehityksenä ikäihmisten näkökulmasta ja niitä toivottiin kiellettäväksi. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa pitäisi pystyä vaikuttamaan tähän.

Autoiluun suhtauduttiin pyöräilyn tapaan kaksijakoisesti. Se liikkuuko autolla, vaikutti olevan merkittävin tekijä näkemyksen taustalla. Autolla liikkuvat pitivät pysäköintiä kalliina ja esteettömien autopaikkojen määrää torin ympäristössä vähäisenä. Toisaalta kokonaisuudessaan parkkipaikkoja on toriparkin myötä tarpeeksi, eikä kaduille tarvitse pysäköidä. Pysäköintihalleja pidettiin haastavina ikääntyneille, erityisesti jos niitä ei ole tottunut käyttämään. Asukaspysäköintiä keskustassa pidettiin myös ongelmallisena, mikäli paikkoja joutuu etsimään. Toisen näkemyksen mukaan autoja on keskustassa liikaa ja parkkipaikkojen sijaan toivottiin puita ja pensaita. Toriparkkia pidettiin helppokäyttöisenä, mutta esimerkiksi yliopistosairaalan parkkialueella maksaminen koettiin hankalaksi ja se että joka paikassa on erilainen systeemi aiheuttaa sen, että niihin ei uskalla ajaa.

Joukkoliikenteeseen oltiin pääosin tyytyväisiä ja sitä pidettiin toimivana erityisesti arkisin. Verkostoa pidettiin kattavana ja Föli-sovellusta toimivana. Erityisesti kiiteltiin, että Föli vie myös ulkoilualueille, kuten Ruissaloon. Joukkoliikenteen kehittämiseen tuli erilaisia näkemyksiä. Turussa ollaan siirtymässä runkolinjoihin perustuvaan joukkoliikennejärjestelmään, joka muuttaa pysäkkejä ja linjoja. Lisäksi on

suunniteltu raitioliikennettä. Tätä pidettiin sekä hyvänä että huonona kehityksenä riippuen tarpeista. Toivottiin ilmaista joukkoliikennettä ikäihmisille tai keskittymistä olemassa olevan parantamiseen raitiovaunun sijaan. Matalalattiabussit ovat ikäihmisille tärkeitä, koska niihin on helpompi nousta kyytiin ja jäädä pois.

Turussa liikennesuunnittelussa on monia kohtia, joissa pystytään vaikuttamaan ikääntyneiden liikkumisympäristöihin. Näistä esiin nousi katutilan ominaisuudet, kuten valaistuksen määrä sekä yksityiskohtana suojatiemaalausten liukkaus. Suojateiden ylitysaikoihin kiinnitetään myös huomiota. Katutilan suunnittelussa voidaan toteuttaa eroteltuja tai yhdistettyjä ratkaisuja eri kulkumuodoille. Näillä on merkitystä erityisesti liikenteen nopeuden ja turvallisuuden kannalta. Isompana suunnitteluideana selvitetään liikenteen rauhoittamisen keinoja, joissa voidaan hyödyntää esimerkiksi soluajattelua. Siinä asuinalueiden kortteleiden läpiajoa rajoitetaan ja ohittava liikenne ohjataan pääkatujen kautta. Näin muodostuu soluja, joiden sisällä ei ole läpiajoa. Solujen kehittäminen edellyttää myös katuhierarkian selkeyttämistä erilaisin ratkaisuin.

6.1.4 Nykytila ja haasteet Vantaalla

Ympäristön laatu ja viheralueet Vantaalla

Rakennetun ympäristön laadussa nähtiin Vantaalla parannettavaa ikääntyneiden näkökulmasta. Levähdyspenkkejä tarvitaan enemmän, ja niitä onkin tulossa monin paikoin lisää osallistavan budjetoinnin myötä. Palveluiden ja julkisten rakennusten ulkopuolelta puuttuu katoksia, johon voi jättää rollaattorin tai lastenrattaat sisällä asioinnin ajaksi. Alueiden arkkitehtuuri koettiin monotoniseksi ja niiltä puuttuu omaleimaisuus, mikä voi olla ongelma esimerkiksi muistisairaiden kannalta. Esteettömyyden jatkumattomuus nostettiin keskeiseksi haasteeksi. Kaupunki on rakentunut historiallisiksi kerrostumiksi ja esteettömyys ei ole jatkuvaa läpi kaupunkirakenteen. Riittävä valaistus nähtiin tärkeäksi esteettömyyden näkökulmassa ja tässä suhteessa on parannettavaa. Uusien alueiden toteuttaminen siten, että alueen puusto tuhotaan ennen rakentamista, aiheuttaa ongelmia luonnonläheisen ympäristön kehittämisessä. Kaavoitusprosessien ja rakentumisen koettiin tapahtuvan hitaasti, jolloin ratkaisujen saaminen vie hyvin kauan. Alueiden käyttötarpeetkin ovat voineet muuttua, ennen kuin kaava lopulta toteutuu.

Turvattomuuden tunne – sekä fyysinen että sosiaalinen – nousi työpajakeskustelussa merkittäväksi ongelmaksi. Turvallisuuden tunteeseen vaikuttavat valaistuksen katvealueet. Esimerkiksi Myyrmäessä koetaan olevan huonosti valaistuja kujia. Kun alueella esiintyy sosiaalisia häiriöitä ja valaistuksessa on puutteita, ikääntyneet eivät uskalla liikkua pimeään vuorokaudenaikaan. Tämän vuoksi ikääntyneille suunnattuja tapahtumia on jouduttu järjestämään vain päiväsaikaan.

Liikennekäyttäytyminen ja puutteellinen kunnossapito aiheuttavat työpajakeskustelun mukaan merkittäviä haasteita ikääntyneiden liikkumiselle. Monilta alueilta puuttuu lumenkasauspaikkoja, joten kapeille kaduille kasataan lunta valleiksi, minkä seurauksen kävelyteillä kulkeminen vaikeutuu tai muuttuu mahdottomaksi. Esimerkiksi Myyrmäessä on melko suuria korkeuseroja, jolloin hyvä talvikunnossapito on ehdoton edellytys ikääntyneiden turvalliselle liikkumiselle. Tiiviissä kaupunginosakeskuksissa yhdeksi ongelmana mainittiin se, että autoilla ajetaan kävelyreiteillä. Sähköpotkulautoja ei koettu suureksi ongelmaksi, mutta kävi ilmi, että kaupungeille tulossa keinoja niiden sääntelyyn, mitä pidettiin hyvänä. Myös lähiympäristön roskaisuuden ja likaisuuden kuvattiin vähentävän viihtyisyyttä.

Viher- ja vesialueiden saavutettavuus koettiin ikääntyneille tärkeäksi. Paikoin opastus viheralueille on puutteellista, eikä kaikilla alueen asukkailla ole tietoa, missä sijaitsee esimerkiksi lähin puisto- tai metsäalue. Uimapaikkojen saatavuus Vantaalla on heikko. Länsi-Vantaalla ei ole kunnon uimapaikkaa

ja liikenneyhteydet Kuusijärvelle ovat heikot ilman autoa. Ihmiset joutuneet jättämään tapahtumia väliin heikkojen yhteyksien takia. Kaupunkikeskuksissa Tikkurilassa eikä Myyrmäessä ei ole ollut ikäystävällisiä puistoja. Olemassa olevia viheralueita on otettu muuhun käyttöön täydennysrakentamisen yhteydessä. Katupuille ei ole myöskään jätetty tarpeeksi tilaa liikenneväylillä, jolloin puiden varjostus ei ole apuna liikuttaessa hellepäivinä, jotka yleistyvät ilmastonmuutoksen myötä.

Asuinympäristö ja palvelut Vantaalla

Päivittäisten lähipalvelujen saavutettavuus nähtiin olevan Vantaalla melko hyvällä tasolla kaiken ikäisten näkökulmasta. Lähikauppaverkko on varsin kattava, vaikka joillakin alueilla on edelleen aukkoja palveluverkossa. Haasteena on se, että kaikilla alueilla ei ole kaikkia kaupan kokoluokkia tai ketjuja, jolloin edullisia tavaroita tai laajoja valikoimia ei ole saatavilla yhtäläisesti. Kaupan keskittymisen ja myymäläverkon ja tilatarpeen kasvun ajatellaan kuitenkin harventavan palveluverkkoa ja lähipalveluja. Ostoksia myös tilataan kotiin entistä enemmän. Erikoiskauppa siirtyy verkkoon ja keskeisimpiin kauppakeskuksiin. Esimerkiksi Myyrmäen Myyrmannissa päivittäistavarakaupan määrä on kasvanut, mutta erikoistavarakaupan tarjonta on vähentynyt ja palvelutarjonta tätä kautta yksipuolistunut.

Eri palvelut sijaitsevat toisistaan erillään, mutta ovat eri-ikäisille helposti saavutettavissa. Keskittäminen voi kuitenkin kaventaa palveluverkkoa. Kaupungin palvelut ja yksityiset palvelut ovat omissa tiloissaan, vaikka tilat eivät asioijan näkökulmasta eroa toisistaan. Julkiset ja yksityiset palvelut ovat jonkin verran sekoittuneet, esimerkiksi Pointin kirjasto on mahdollisesti siirtymässä kauppakeskus Jumboon. Terveyspalvelutkin ovat pääosin lähellä asukkaita, mutta esimerkiksi hammaslääkäripalveluissa tarjottavat ajat saattavat olla toiselle puolella kaupunkia sijaitsevalle terveysasemalle. Palveluverkon tehostamisen myötä joitakin lähipalvelupisteitä saatetaan lakkauttaa.

Asuntokannassa nähtiin tärkeäksi mahdollisuus elinkaariasumiseen omalla asuinalueella. Asuntokannan tulisi näin ollen olla monipuolinen ja erilaisia asuntoja pitäisi olla tarjolla muuttuviin elämäntilanteisiin ja erilaisiin asumismieltymyksiin. Hyvä asunto ikääntyneelle on esteetön, tilava, turvallinen ja luonnonläheinen sekä sellainen, josta palvelut ovat hyvin saavutettavissa. Tällä hetkellä tilanteen ei nähty olevan kaikilta osin tällainen. Uudessa asuntotuotannossa ovat painottuneet pienet asunnot, jotka saattavat tulevaisuudessa toimia kasvavassa määrin myös ikääntyneiden asuntoina. Yksinasuvien määrä on lisääntynyt huomattavasti yli 60-vuotiaiden ikäluokassa, mikä korostaa tarvetta sosiaaliseen kanssakäymiseen ja yhteisöllisyyteen. Asukastiloja ja viihtyisiä korttelipihoja tarvitaan jatkossa entistä enemmän.

Vantaalla ikääntyneitä asuu paljon 1960-, 1970- ja 1980-luvuilla rakennetuissa kerrostaloissa, joista monista puuttuvat hissit, eivätkä talot ole täysin esteettömiä, vaikka niissä hissi olisikin. Asuntojen viilennystarpeet korostuvat tulevina vuosikymmeninä ilmastonmuutoksen edetessä. Ikääntyneiden pärjääminen kuumissa asunnoissa on kasvava haaste. Ilmalämpöpumppuja tarvitaan jatkossa enemmän ja niitä joudutaan asentamaan myös vanhaan asuntokantaan. Lisäksi uusin taloihin on alettu rakentaa aurinkosuojia.

Liikenne ja liikkuminen Vantaalla

Työpajassa arvioitiin, että liikenteen perusverkosto on Vantaalla hyvä ja keskukset, joissa kävely ja autoilu on erotettu toisistaan kuten Myyrmäellä, ovat hyviä paikkoja ikääntyneille. Vantaan kaupunki haluaa myös kehittää liikkumista ikäystävällisemmäksi ja kestävämmäksi. Junaliikenne on kaupungissa tehokas tapa liikkua joka suuntaan ja myös tulevaa ratikkaa pidettiin hyvänä ikääntyneiden liikkumisen näkökulmasta. Myös liikenneväylien alikulkujen valaistusta pidettiin riittävänä. Talvikunnossapidon todettiin olevan Vantaalla parempaa kuin Helsingissä. HSL:n palvelulinjojen pikkubussit koettiin tärkeiksi

niille, jotka palvelulinjoja käyttävät. Hyvänä pidettiin erityisesti sitä, että palvelulinjojen bussit jättävät kyydistä lähempänä kohdetta. Tätä ei juuri mainosteta tai markkinoida ja monetkaan eivät tiedä tästä mahdollisuudesta.

Vantaa on kasvava kaupunki, jossa rakennetaan paljon. Siksi esille nousivat hankkeiden rakentamisvaiheen tilapäiset liikennejärjestelyt erityisesti jalankulun kannalta. Näissä on havaittu useita haasteita liittyen opasteisiin, valaistukseen ja reittien muuttumiseen tai ylipäätään järjestelyihin, kuten työmaaliikenteen hoitamiseen. Tähän toivottiin parempaa ja systemaattisempaa valvontaa. Poikkeustilanteissa tarvitaan opasteet jalan ja pyörällä liikkuville. Lisäksi uusien alueiden keskeneräisyys aiheuttaa liikkumiselle haasteita.

Liikenneturvallisuudessa haasteeksi koettiin ikääntyneiden kannalta se, että jalankulkuympäristöön on tullut uusia nopeasti liikkuvia kulkijoita. Sähköpotkulautailijat ja ruokalähetit eivät työpajassa esitettyjen havaintojen mukaan noudata liikennesääntöjä, joiden mukaan sähköpotkulaudalla saa ajaa kävely- ja pihakadulla, mutta jalankulkijalle on annettava esteetön kulku, ja nopeus on sovitettava jalankulun mukaiseksi, eikä se saa ylittää 20 km/h. Työpajassa nähtiin, että turvallisuuden tunne tulisi huomioida paremmin valaistuksessa, teiden ja katujen kunnossapidossa sekä asemanseuduilla. Teiden kunto koettiin yleisesti heikoksi ja reittien opasteissa nähtiin kehitettävää. Liikenneturvallisuuden tulisi toteutua ovelta ovelle, ja yksittäiset ongelmakohdat saattavat haitata ikääntyneiden liikkumista, vaikka pääosin asiat olisivat kunnossa.

Joukkoliikenteen hintoja pidettiin melko kalliina, kun matkat maksetaan kertalipulla. Ikääntyneet eivät matkusta joukkoliikenteellä keskimäärin kovin usein, jolloin kuukausilippua ei ole useinkaan kannattavaa hankkia. Runkolinjasto on suunniteltu työssäkäyvien näkökulmasta, ja ikääntyneille siinä on liikaa vaihtoja ja pitkät pysäkinvälit. Vaihtojen laatua voitaisiin parantaa asemanseutuja kehittämällä.

Auton käyttö on Vantaallakin monelle ikääntyneelle välttämätöntä, jotta pystyy hoitamaan asioita ja asumaan kotona itsenäisesti. Joukkoliikenteen yhteydet ja palvelutaso eivät palvele kaikkia johtuen edellä kuvatuista haasteista. Työpajassa toivottiin erityisesti ikääntyneille helppokäyttöisiä pysäköintipaikkoja. Tikkurilaan kaivattiin ikäihmisille pysäköintipaikkoja lähelle palveluja. Parkkitalossa pysäköinnin hinta koettiin korkeaksi.

Liikkuminen tapahtuu tarpeesta ja lähellä olevat palvelut mahdollistavat monipuoliset kulkutavat. Lähipalveluilla on tästä näkökulmasta myös terveyshyötyjä, koska ne houkuttelevat liikkumaan lihasvoimin ja ylläpitävät näin peruskuntoa.

6.2 Ratkaisut ja kehittämistoimet ikäystävällisyyden parantamiseen

6.2.1 Ympäristön laatu ja viheralueet

Penkit ja muut levähdyspaikat

Ikääntyneiden kävelyn edellytysten parantamiseksi kaupunkien ja kuntien tulee lisätä penkkien ja muiden levähdyspaikkojen määrää. Monenlaiset rakenteet, joiden päälle on mahdollista istua, voivat tarjota mahdollisuuden levähtää matkan varrella. Penkkejä on oltava niin tiheässä, että niillä pystytään istumaan silloin kun tarve tulee, ja toisaalta tarpeeksi paljon, jotta niitä riittää kaikille käyttäjäryhmille. Joissakin kaupungeissa, kuten Turussa, toiveita penkkien sijoittamiseen on voinut esittää kaupungin palautejärjestelmän välityksellä. Penkkejä on toteutettu myös osallistavan budjetoinnin kautta.

Tuloksena penkkejä on saatu joillekin alueille, mutta kohteet, joissa ei ole ollut aloitteellisuutta, ovat jääneet ilman penkkejä. Prosessia penkkien lisäämiseksi on tarvetta kehittää kaupungeissa kokonaisvaltaisemmaksi ja systemaattisemmaksi.

Penkkisuunnittelussa tietopohjan päivittäminen on keskeinen lähtökohta. Tarvitaan ajantasaista tietoa niin kaupungin kuin muidenkin toimijoiden penkeistä. Tämän jälkeen voidaan laatia penkkejä käsittelevä suunnitelma, joka voi olla juuri penkkeihin keskittynyt tai osa katu- ja puistosuunnitelmaa. Suunnitelmassa kannattaa asettaa käytännön tavoitteita esimerkiksi penkkien sijoitteluun. Suunnitelmassa joudutaan usein puntaroimaan kustannusten ja hyötyjen suhdetta.

Penkkien sijoittelussa tarvitaan tietoa siitä, mihin ja minkälaisia reittejä ikääntyneet liikkuvat. Sijoittelussa voidaan tehdä alueellista priorisointia ja keskittää penkkejä erityisesti palvelujen ja ulkoilualueiden yhteyteen tai alueille, joilla sijaitsee senioritaloja tai paljon ikääntyneitä asukkaita. Julkisen ja yksityisen yhteistyö voi olla osana suunnittelua. Yrityksille penkkien lisääminen voi olla tapa hankkia lisää asiakkaita. Levähdyspaikkojen nostaminen osaksi kaupunkien keskeisimpiä strategioita voi tuoda selkänojaa suunnitelmien resursointiin.

Penkkien yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomiota kannattaa kiinnittää penkkien laatuun ja sijoitteluun. Katupenkeistä toivottiin enemmän kuin istumapaikkoja. Ne voisivat olla lepotiloja, jotka ovat vehreitä ja kauniita. Suunnittelussa pitäisi myös varmistaa turvallisuus ja minimoida häiriökäytön mahdollisuus. Penkkien sijoittelu vastakkain edesauttaa juttelua istujien kesken. Varjosijainnit tekevät istumisesta miellyttävää hellesäillä. Roska-astiat olisi hyvä sijoittaa tarpeeksi lähelle penkkiä, jotta niille ylettyminen ei edellytä penkiltä nousemista. Tavanomaista suurempi istuinkorkeus ja käsinojat auttavat ikääntyneitä nousemaan penkeiltä takaisin seisomaan. Osa levähdyspaikoista voisi olla talvisinkin käytettävissä, mikä edellyttää yleensä sään kestäviä materiaaleja ja suojaavaa katosta. Turvallisuuden tunnetta voidaan lisätä sijoittelemalla penkit siten, ettei niiden takana voi liikkua. Penkkien muotoilua voitaisiin kehittää myös niin, että penkit sopisivat nykyistä paremmin mäkiin ja kaltevalle alustoille. Kun penkit on sijoitettu, ne on hyvä esittää paperisilla ja verkossa katsottavilla tai tulostettavilla kartoilla, joiden avulla omia kulkureittejä voi suunnitella siten, että niiden varrella on tarpeeksi levähdyspaikkoja.

Viheralueiden saavutettavuuden parantaminen

Viheralueiden saavutettavuus on tärkeä toteutua sekä kävellen että joukkoliikenteellä. Viheraluesuunnittelussa voidaan määritellä saavutettavuuden minimitasot ja pohtia keinoja parantaa saavutettavuutta. Tampereella viheralueiden saavutettavuuden suunnittelussa otettu käyttöön 3-30-300 -periaate eli kolme puuta näkyvissä joka ikkunasta, latvuspeitto 30 % ja lähin viheralue enintään 300 m päässä. Lähisaavutettavuudessa tärkeää on tehdä lähestymisreiteistä mahdollisimman esteettömiä. Erityisesti senioritaloista ja muista ikääntyneiden asuntokohteista on tarpeen rakentaa hyvät yhteydet viheralueille. Kauempaa tulijoiden kannalta oleellista on joukkoliikenteen pysäkkien sijainti suhteessa viheralueiden reitteihin ja joukkoliikennelinjojen kulku ulkoilukohteiden kautta. Suojaiset joukkoliikennepysäkit ovat tarpeen, jos vuoroväli on harva. Suosittuihin ulkoilukohteisiin voidaan myös järjestää erityisesti ikääntyneille soveltuvia yhteyksiä, kuten palvelulinjoja tai muita kyytipalveluita ja kimppakyytejä. Myös invapysäköintiä tarvitaan.

Esteettömät reitit ja opasteet ulkoilualueilla

Viheralueille ja muille ulkoilualueille on tarpeellista toteuttaa sellaisia reittejä, joita ikääntyneiden on helppo kulkea. Rollaattorin käyttäjälle soveltuvat tasaiset reittipohjat ovat tärkeitä. Reitit, joilla on vain loivia rinteitä, mahdollistavat myös huonokuntoisten liikkumisen ja talvella vähentävät liukastumisen

riskiä. Myös ranta-alueille ja uimapaikoille on tärkeää rakentaa esteettömiä reittejä. Vinot käsijohtein varustetut portaat voivat helpottaa laiturilta veteen uimaan siirtymistä.

Oleellista on myös merkitä eritasoiset kulkureitit vaativuuden ja palvelujen mukaan. Joissakin kaupungeissa on merkitty erikseen reittejä eri väreillä sen mukaan, miten haastavia ne ovat ikääntyneille liikkujille. Turussa on laadittu puisto- ja reittikarttoja, kuten Ulkoilijan Aurajoki, johon on merkitty myös tietoa alueen historiasta.

Rauhalliset, tasaiset ja turvalliset kävelyreitit kaduilla ja pihoilla

Rauhallisten ja tasaisten kulkureittien toteutus katuympäristössä on tärkeää ikääntyneiden turvallisen liikkumisen kannalta. Hidasta ajonopeutta tukeva liikenneympäristö tuo ikääntyneille aikaa ennakoida liikennetapahtumia. Risteyksissä, joissa on paljon ikääntyneitä liikkujia, voi olla tarpeen säätää liikennevaloihin pitempiä aikoja katujen ylityksiin. Katutilaa voidaan rauhoittaa ja ottaa muuhun käyttöön erilaisilla rakenteilla, kuten kukkalaatikoilla. Myös hitaaseen liikkumiseen suunnattuja väyliä ja kaistoja voidaan toteuttaa alueille, jossa ikääntyneitä liikkujia on paljon. Jyrkille kävelytieosuuksille ja pihaväylille on tarpeen rakentaa kaiteita ja käsijohteita, joiden tarpeita eri alueilla on syytä selvittää tarkemmin.

Tarkoituksenmukainen ja esteettömyyttä tukeva valaistus on keskeinen tekijä turvallisessa liikkumisessa. Katulamppujen sijoittelu samalle puolen kulkuväylää auttaa hahmottamaan reittejä ja ohjaamaan kulkijaa. Valot eivät kuitenkaan saa olla liian kirkkaat. Heikkonäköisten kannalta liian kirkas valo häikäisee ja haittaa varjoon jäävien yksityiskohtien erottamista. Riittävä valaistus auttaa huomaamaan muut kadulla liikkujat ja erottumaan itse liikkujana. Heijastinliivit parantavat näkyvyyttä merkittävästi.

Kaduilla opasteet pitäisi sijoittaa sopivalle korkeudelle, jotta ne olisivat ikääntyneille helposti huomattavissa. Talojen numeroiden ja katujen nimet tulisi merkitä selkeästi. Myös julkisten sisätilojen esteettömyys pitäisi olla kulkijoille helposti hahmotettavissa. Monilla kaupungeilla on käytössä opastamisen malli, jonka mukaan tieviitoissa kerrotaan esim. matkan pituus eri paikkoihin. Opasteiden toimivuutta ikääntyneiden näkökulmasta on tarpeen arvioida ja tarvittaessa parantaa.

Ikäystävällisten puistojen ja viheralueiden toteuttaminen

Kaikki puistot ja viheralueet tulisi suunnitella ikääntyneitä käyttäjiä ajatelleen, mutta on myös hyvä, jos kaupunginosiin pystytään toteuttamaan tietty puisto tai viheralue, jossa ikäystävällisyys on suunnittelun erityinen lähtökohta. Ikäystävällisyys voi tarkoittaa kaikille sopivaa suunnittelua, jossa otetaan huomioon ikääntyneiden ohella esimerkiksi lapset käyttäjäryhmänä. Lähellä sijaitsevat viherelementit voivat olla merkittäviä tekijöitä, jotka houkuttelevat ikääntyneitä ja muita asukkaita liikkumaan. Pienetkin tekijät, kuten siirrettävät kukkaistutukset tai puihin sijoitettavat kausivalot, voivat piristää lähiviheralueita.

Hyvä esimerkki ikäystävällisten puistojen toteuttamisesta on Vantaalla, jossa kaupunki päätti tehdä 50-vuotisjuhlansa kunniaksi kuhunkin seitsemään kaupunkikeskustaan erityisen ikäystävällisen puiston. Puisto tulee Aviapolikseen, Hakunilaan, Kivistöön, Koivukylään, Korsoon, Myyrmäkeen ja Tikkurilaan. Vantaalla puistoja ajatellaan pilottikohteina, joiden ideoita voidaan soveltaa myös muualle. Puistojen suunnittelussa panostetaan osallistamiseen kaupunginosittain. Osa toteutettavista puistoista on myös leikkipuistoja ja niihin voidaan saada yleisö-WC:t. Puistoissa huomioidaan riittävän pieni kulkuväylien enimmäiskaltevuus (< 5 %), ikäystävällisyys kalustevalinnoissa, kalusteiden mitoituksessa ja sijoittelussa (pyörätuolin tulee mahtua penkin viereen) sekä väri- ja kasvivalinnoissa. Puistoihin rakennetaan esteettömiä reittejä.

Viheralueet monimuotoisemmiksi ja luonnonmukaisemmiksi

Asuinalueiden viheralueiden kehittäminen luonnonmukaisemmiksi parantaa monimuotoisen luonnon saavutettavuutta erityisesti ikääntyneiden ja lasten keskuudessa, koska heidän käyttämänsä luontoalueet sijaitsevat lähempänä kotia kuin muiden ikäluokkien. Viheralueisiin saadaan enemmän vaihtelua esimerkiksi hoitamalla puistoalueita erityyppisesti. Toiset voivat olla hoidetumpia ja toiset luonnonmukaisempia mukaan lukien vesielementit, kuten lammet ja pienet purot. Alueen historian, kulttuurin ja estetiikan esille tuominen viheralueilla voi tehdä ulkoilukokemuksista rikkaampia.

Eläinten, eritysesti lintujen, houkuttelu puistoihin on helppoa kerroksellisella kasvillisuudella ja vähemmällä luonnonhoidolla yhteen. Leikattujen nurmialueiden sijaan kaupunkeihin voidaan tehdä kaupunkiniittyjä, jotka vetävät puoleensa perhosia ja lintuja. Tällaisia alueita kohtuu helppo perustaa, ja niitä voidaan brändätä infotauluilla, joissa kerrotaan miksi aluetta ei niitetä ja millaisia lajeja alueella esiintyy. Myös kotieläimien pitämistä voidaan lisätä puistoissa ja muilla viheralueilla. Lammasaitauksista on hyviä kokemuksia useissa kaupungeissa. Niistä on muodostunut ylisukupolvisia kohtaamispaikkoja. Viheralueita voidaan kehittää myös varusteiden suhteen monipuolisemmiksi, mikä tukee niiden käyttöä. Esimerkiksi koirien ulkoilutukseen ja piknik-ruokailuun liittyviä rakenteita voidaan parantaa.

Kaupunkiviljely ja kasvulavat voivat olla yksi keino monipuolistaa viheralueita. Mahdollisuus viljelyyn voidaan toteuttaa pihoilla, puistoalueilla ja kaupungin peltoalueilla ja jopa parkkipaikkoja voisi muuttaa kasvien kasvatukseen. Jos palsta-alueille tuodaan myös penkkejä ja pöytiä, niillä on mukavampi viettää aikaa.

Viheralueita voitaisiin suunnitella aiempaa enemmän myös talvikäytön näkökulmasta. Kaupungeissa voisi olla talvipuistoja, jotka suunniteltaisiin ja ylläpidettäisiin nimenomaan talvivuodenajan näkökulmasta. Talvikunnossapito olisi hyvää ja puistossa olisi jää- tai lumiveistoksia sekä muuta talveen liittyvää.

Vihreät ja viihtyisät korttelipihat

Monille ikääntyneille oma piha ja lähikorttelin ympäristö on aluetta, jossa vietetään paljon aikaa ja jonka viihtyisyydellä on suuri merkitys oman asumiskokemuksen kannalta. Ympäristön viihtyisyyden parantaminen kannustaisi lähtemään kotoa ulos tapaamaan muita ihmisiä. Väljemmin rakennetuilla alueilla talojen pihat saattavat olla suuriakin ja uusissa täydennysrakennuskohteissa puolestaan pieniä. Hyvällä suunnittelulla on mahdollista parantaa huomattavasti pihojen viihtyisyyttä ja tarjota koskettusta luontoon.

Vihreyttä voidaan lisätä erilaisilla istutuksilla ja luomalla pihoille erilaisia osia, joista osa on esimerkiksi puiden varjossa. Vihreyttä voidaan tuoda myös pienillä elementeillä, kuten kukkalaatikoilla, amppeleilla ja rakennusten seinustoilla kasvavilla köynnöskasveilla. Esimerkiksi jätekatokset voidaan verhoilla köynnöskasveilla. Helsingissä on käynnissä kokeilu, jossa testataan eri puulajien soveltuvuutta katupuiksi, ja siitä voisi ottaa oppia myös pihapuihin. Havupuut ovat vihreitä talvellakin ja tuovat ilmettä myös pihoille.

Yksittäiset puut voivat olla todella tärkeitä ja luoda omaleimaisuutta kaduille ja pihoille. Katunäkymään vaikuttavat monet eri toimijat, sekä kaupunki että kiinteistöjen omistajat, ja siksi katunäkymiä kehitettäessä tarvitaan yhteistyötä toimijoiden välillä. Korttelipihoja voidaan suunnitella myös laajempina kokonaisuuksina, jolloin on useita viihtyisiä oleskelupaikkoja katujen varsilla, eivätkä ne ole rajattu vain yksittäisten talojen asukkaiden käyttöön.

Taloyhtiöt ja kiinteistönomistajat voivat pienilläkin teoilla parantaa katuympäristön viihtyisyyttä, esimerkiksi lisäämällä istutuksia julkisivun puolelle. Kaupungit voisivat tarjota viherryttämisavustusta talojen, pihojen ja julkisivujen viherryttämiselle.

Uusien asuinkortteleiden suunnittelussa viherkerroin on tärkeä väline pihojen viherelementtien riittävyyden arvioinnissa ja sitä voidaan hyödyntää rakennuslupavaiheessa pihojen vehreyden varmistamiseksi. Olemassa olevia viheralueita tulisi säästää täydennysrakentamisessa ja uusien talojen tonteille pitäisi saada mahtumaan viheraluetta. Osa uusista tonteista olisi hyvä jättää luonnontilaiseksi.

Talvikunnossapidon ja aktiivisen talviliikkumisen kehittäminen

Talvikunnossapito on yksi oleellisimmista asioista ikääntyneiden aktiivisen liikkumisen edistämisessä. Talvikunnossapidossa on hyvä priorisoida suosituimpia kävelyväyliä, kiinnittää huomiota reittien tasaisuuteen ja välttää epätasaisia pintoja, jotka vaikeuttavat ikääntyneiden liikkumista. Hitaampi liikkumisnopeus talvikeleillä tulisi ottaa huomioon myös liikennevalojen ajoituksessa. Jotta ulkoilumahdollisuudet säilyvät myös viheralueilla talviaikaan, jokaiseen puistoon tarvitaan ainakin yksi esteetön väylä, jota pidetään auki ja kunnossa läpi talven. Keskustoissa, joissa liikutaan paljon, katulämmitysjärjestelmä helpottaa talvista kunnossapitoa, jos sellaiseen on edellytyksiä.

Talvikunnossapitoon tarvitaan yhdenmukaiset laatuvaatimukset ja toteutustavat sekä laadun valvonta eri alueilla. Kiinteistöjen yhteistyö jalkakäytävien talvikunnossapidossa voisi tuoda nykyistä parempia tuloksia kaduilla, joita reunustavat monien kiinteistöjen piha-alueet. Yksi huoltoyhtiö voisi hoitaa yhden kadunpätkän usean yhtiön vastuualueelta. Kiinteistöille suunnatut tilaisuudet talvikunnossapidosta syksyisin herättelevät pohtimaan vastuukysymyksiä esimerkiksi liukastumistapauksissa.

Osalla kaupungeista on käytössä palautesovellus, jonka kautta voi ilmoittaa talvikunnossapidon ongelmista, ja tästä on saatu hyviä kokemuksia. Ongelmakohtien tunnistamisessa on mahdollista hyödyntää laajasti alueen asukkaita. Ikääntyneiden palvelupisteissä voisi olla myös palautteen antomahdollisuus. Kaupungin virkahenkilöt voisivat jalkautua palvelutaloihin tai kirjastoihin keräämään palautetta. Liukkaiden ja jyrkkien rinteiden haasteiden kanssa toimimiseen tarvitaan erityisratkaisuja. Hankalimmat paikat on hyvä pystyä rajamaan kyltein talvikunnossapidon ulkopuolelle.

Liukuesteet sekä nasta- tai kitkakengät voivat olla tärkeä keino helpottaa talvikeleillä liikkumista. Turun kaupungin ratkaisu jakaa maksuttomia liukuesteitä kaikille ikääntyneille on kokeilun arvoinen myös muissa kaupungeissa. Tarvitaan myös ratkaisuja liukuesteiden ja nastakenkien sujuvaan käyttöön, kuten paikkoja, jossa liukuesteet voi poistaa tai vaihtaa kengät istualtaan. Kauppoihin ja muihin palveluihin oven suuhun voisi sijoittaa tätä tarkoitusta varten tuoleja. Käännettävät nastat voi laittaa sisätiloissa pois tai vaihtojalkineina voi olla mukana kevyet sisäkengät. Tapaturmia varten ikääntyneille on hyvä suositella 112 Suomi -sovellusta, jonka avulla apu löytää helpommin paikalle.

Yhteisöllisyys viheralueilla

Viheralueiden hoito tarjoaa mahdollisuuden myös yhteisöllisyyden edistämiseen. Turun kaupunki tarjoaa talkooporukoille työvälineitä viheralueiden kunnostukseen, mikä voisi olla laajennettava malli myös muissa kaupungeissa. Talkootoiminta edellyttää yhdistysten ja taloyhtiöiden aktiivisuutta ja yhteistyötä. Kaupungilta tarvitaan aktiivista tiedottamista sekä toiminnan pitkäjänteisyyttä ja kehittämistä. Talkookulttuuri voisi tulla avuksi myös ikäihmisten omakotitalojen pihatöissä.

Eri sukupolvien ulkoilu- ja kuntoilupaikat tärkeitä ja ne mahdollistavat eri-ikäisten ihmisten kohtaaminen. Asukastilojen ja -yhdistysten tapahtumia olisi mahdollista järjestää enemmän puistoissa. Lasten ja eläkeläisten puistoruokailut ovat yksi mahdollinen toiminnan muoto. Erilainen ohjattu liikuntatoiminta voi houkutella ihmisiä ulos ja liikkeelle. Vantaan kaupungin liikuntapalvelut tarjoaa seniorijumppia puistoissa. Turussa Liiku lähellä -ryhmät järjestävät kävelyjä, joilla yhdessäolo muiden kanssa on

tärkeä päämäärä. Ulkokuntosaleja on rakennettu moniin kaupunkeihin ja ne ovat hyvä tapa lisätä ulkoalueiden käyttöä. Kuntoilupaikkojen käyttöön olisi tarpeen järjestää liikunnanohjaajien neuvontaa.

Rauhattomuuden vähentäminen

Sosiaalisen turvallisuuden lisääminen ja rauhattomuuden vähentäminen on tärkeää, jotta ikääntyneet uskaltavat liikkua ja hyödyntää lähiympäristöään. Kaupunkitilojen elävyys, valaistus ja tunne sosiaalisesta kontrollista lisää turvallisuuden tunnetta. Turvallisuutta voidaan kartoittaa ikääntyneiden näkökulmasta. Esimerkiksi Tampere selvittää turvallisuuden lisäämistä keskustoissa ja lähiökeskuksissa.

Julkisten tilojen suunnittelussa on hyvä ottaa huomioon erilaiset käyttäjäryhmät ja myös sellaiset toiminnot, joita monet pitävät häiritsevinä. Nuorille tarvitaan omia tiloja, harrastuspaikkoja sekä ohjattuja harrastusryhmiä, jotka voivat vähentää yö- ja ilta-aikaista häiriökäyttäytymistä. Päihteidenkäyttäjille on tarpeen luoda vaihtoehtoisia paikkoja, jonne he voisivat mennä.

Oppia muiden alueiden hyvistä ratkaisuista

Monissa kaupungissa on kehitetty hyviä toimintatapoja ulkotilojen ja viheralueiden saavutettavuuden ja käytön sekä ikääntyneiden liikkumisen edistämiseksi, ja näitä kokemuksia on mahdollista hyödyntää myös muualla. Kaupunkeja kiinnostavat myös muiden kaupunkien hyvät esimerkit siitä, millaisia alueet ovat hyviä asuinpaikkoja ikäihmisille ja missä he viihtyvät.

Kaupungeissa on toteutettu usein kehittämishankkeita vain tietyissä kaupunginosissa. Kohteena ovat olleet keskusta-alueet ja muut paljon käytetyt kohteet. Tämän lisäksi lähiökehittämisen osana asuinalueille on myönnetty tarveperusteista rahoitusta asuinalueiden eriarvoistumisen ehkäisemiseksi. Esimerkiksi Turun Runosmäessä on panostettu fyysiseen ympäristöön, kuten parannettu reittejä, penkkejä, ulkoilumahdollisuuksia ja suojateiden valaistusta. Tampereen Tesomalla on järjestetty puistoruokailua SPR:n, kaupungin ja seurakunnan yhteistyönä ja luotu kohtaamisia yli sukupolvirajojen. Helsingin Töölönlahden puisto on miellyttävä uusi kaupunkipuisto, jossa on kukkia, kasveja ja leikkipaikkoja. Lahden Mukkulaan on toteutettu PilotGreen -lähiöohjelmahankkeessa lainapyöriä, luistinlainaamo ja puutarha yhteistyössä yritysten ja vaikeasti työllistyviä nuoria tukevan yhdistyksen kanssa.

6.2.2Palvelut ja asuminen

Ikäystävälliset asuinalueet

Ikäystävälliset asuinalueet soveltuvat eri-ikäisille ja tarjoavat mahdollisuuksia vaihtaa asuntoa elämäntilanteen mukaan. Esteettömyys, viihtyisät korttelipihat ja laadukas rakentaminen ovat tärkeitä varsinkin paljon aikaa kotona viettäville ikääntyneille, mutta myös monille muille asukkaille. Ikäystävällisille ratkaisuille on monia käyttäjiä, myös lapsiperheet ja vammaiset. Jokaisesta asunnosta tulisi ikkunoista näkyä sekä puita/luontoa että elämää kaduilla ja pihoilla. Elämän tarkkailu ikkunoista on yksi tapa olla osallisena yhteisössä. Asuinalueille tarvitaan monimuotoista asuntotarjontaa eri kokoluokissa ja sijainneissa. Monipuolinen asukaskunta takaa erilaisten ihmisten kohtaamisia arjessa ja helpottaa uuden asunnon etsintää läheltä, jos asumistarpeet muuttuvat.

Kaupunki on suunnitteluprosessissa mahdollistaja. Kaavamääräykset ovat usein ylätasolla, jolloin ne eivät ohjaa kovin tarkasti alueiden rakentamista ja niillä on vaikea vaikuttaa ikäystävällisyyden toteutumiseen käytännössä. Toisaalta määräykset eivät saisi olla liian tiukkoja, jotteivat ne estä luovien ratkaisujen

toteuttamista. Ikäystävällisyys toteutuu monien toimijoiden ja toteuttajien välisen yhteistyön tuloksena. Senioriasumiskohteiden kaavoituksessa joudutaan puntaroimaan erilaisia laatutekijöitä, kuten riittävä koko, luonnonläheisyys, joukkoliikenneyhteydet, meluttomuus, maaperän laatu ja ilman laatu.

Olemassa olevan asuinrakennuskannan ja rakennetun ympäristön kehittäminen on ikäystävällisyyden näkökulmasta tärkeää, sillä suurin osa ikääntyneistä asuu vanhassa rakennuskannassa. Ilmastonmuutoksen myötä hellejaksot lisääntyvät ja asunnot kuumenevat kesällä, minkä vuoksi tarvitaan keinoja niiden viilentämiseksi ja asumismukavuuden lisäämiseksi.

Yhteisöllisyyden edistäminen asuintaloissa ja -kortteleissa

Yksinäisyyden vähentäminen on mahdollista asumisratkaisuilla, joilla voi lisätä sosiaalisuutta ja elämänlaatua. Nykyinen senioritalojen konsepti, jossa yhdistyvät asukkaiden omat huoneistot ja monipuoliset yhteistilat, on ollut toimiva ja tarjonnut mahdollisuuksia asukkaiden välisiin kontakteihin ja yhteisöllisyyteen. Toimintaa senioritaloihin -hanke on Tampereella järjestänyt paljon tapahtumia, ja oletuksena on ollut, että toiminta jää elämään myös hankkeen jälkeen. Hankkeissa toteutetun yhteisöllisyyden vakiintuminen pysyväksi käytännöksi ei kuitenkaan tapahdu automaattisesti, vaan siihen on hankkeissa kiinnitettävä erityistä huomiota. Asuintaloihin ja asuinalueille kanttaisi sijoittaa enemmän yhteisökoordinaattoreita ja ”talotsemppareita”, jotka järjestävät yhteistoimintaa.

Naapuriaputoiminta ja naapureista huolehtiminen on tärkeää monille ikääntyneille. Naapuriapua on toteutettu myös organisoidusti esimerkiksi niin, että asukkaat ovat voineet liimata oviinsa tarran, joka kertoo, että heiltä on saatavilla naapuriapua päiväsaikaan.

Lemmikit voivat yhdistää naapureita monella tapaa. Lemmikkien ulkoilutus tutustuttaa muihin ulkoilijoihin ja toisiin lemmikin omistajiin, joiden kanssa voidaan sopia yhteisiä ulkoilutuslenkkejä. Naapurustosta saa myös lemmikkien hoitoapua. Työssäkäyvien lemmikit voivat olla vaikkapa päivähoidossa eläkeläisten luona. Lemmikki tuo iloa ja seuraa ikäihmisille ja koira pakottaa ulos liikkumaan.

Yhteisöllisyyttä kokoamalla toimintoja ja palveluja samoihin tiloihin

Yhteisöllisyyttä voidaan lisätä perustamalla kokoontumispaikkoja, joissa on monia toimintoja ja joissa erilaiset ihmiset voivat tavata. Tampereen Lähitorit ovat tästä hyvä esimerkki. Lähitoreja ylläpitää hyvinvointialue, mutta niissä on tarjolla Tampereen kaupungin palveluja ja esimerkiksi kulttuuriala on ollut vahvasti mukana kehittämässä ohjelmaa Lähitoreille. Toiminta oli aiemmin suunnattu kaikenikäisille, mutta sittemmin neuvonta ja ohjaus on keskittynyt ikääntyneiden ja vammaisten palveluihin. Myös ikääntyneiden joukossa on tärkeää tunnistaa erilaisia ryhmiä esimerkiksi toimintakyvyn ja sosiaalisen taustan mukaan. Ikääntyneille miehille tarvittaisiin enemmän heille sopivaa yhteistä toimintaa. Tulevaisuudessa myös maahanmuuttajataustaisten ikääntyneiden määrä lisääntyy ja heidän tarpeensa voivat olla erilaisia kuin kantasuomalaisten.

Palveluja yhdistämällä voidaan edistää eri-ikäisten ihmisten kohtaamista. Päiväkotien ja senioritalojen yhteisillä palveluilla tai palvelutalojen ja opiskelija-asuntojen yhdistelmillä voidaan luoda eri sukupolvien kohtaamisia. Jossain tapauksissa palvelujen yhdistäminen voi vaatia viranomaismääräyksien muutoksia sekä vastuukysymysten ratkaisemista. Tiloista voidaan suunnitella moneen eri käyttöön soveltuvia monitoimitiloja. Kulttuuritalot ja kansalais- ja työväenopistot voivat yhdistää hyvin erilaisia osallistujia. Myös puistot ja niiden kohtaamispaikat voivat mahdollistaa monenlaista toimintaa kesäaikaan.

Yhteisöllisyyden edistämisessä on toteutettu kokeiluja yleensä hankerahoituksella. Kokeilun avulla voidaan hakea kullekin alueelle ja yhteisölle sopivia toimintatapoja, mutta hyväksi havaittuja ratkaisuja olisi tärkeää vakiinnuttaa pysyväksi toiminnaksi. Tämä edellyttää toiminnan resursoinnin järjestämistä.

Pitkäjänteinen näköala toimintaan lisää myös osallistujien sitoutuneisuutta. Lakisääteisten tehtävien lisäksi kaupungin kannattaa tukea yhteisöllisyyttä edistävää vapaaehtoistoimintaa, sillä sen vaikuttavuus voi olla suurta suhteessa käytettyihin resursseihin.

Yhteistilat yhteisöllisyyden pohjana kaupunginosissa

Kaupunginosiin tarvitaan yhteistiloja, joissa voidaan järjestää erilaisia tilaisuuksia ja harrastustoimintaa. Ikäihmisten yksinäisyys nostettu isoksi teemaksi monen kaupungin hyvinvointiohjelmatyössä. Yhteisöllisyyden lisäämisessä on ensisijaisesti kyse erilaisen toiminnan järjestämisestä ja siihen osallistumisesta. Sopivien tilojen saatavuus voi kuitenkin usein olla pullonkaulana ja kokoontumistilojen hyvä saatavuus edistää ikääntyneiden osallistumista.

Kaupungeissa tarvitaan innovatiivisia kumppanuuksia yhteistilojen osalta. Kaupungilla voi olla monenlaisia tiloja, joita voidaan tarjota myös muiden toimijoiden käyttöön, kunhan ratkaistaan tilojen hinnoittelu, käytön koordinointi ja pelisäännöt. Osa kaupunkien tiloista on siirtynyt hyvinvointialueille ja niiden käyttö riippuu hyvinvointialueiden ratkaisuista. Jos hyvinvointialueen tilat jäävät pois käytöstä esimerkiksi säästöjen vuoksi, kaupungit joutuvat etsimään korvaavia tiloja muualta. Taloyhtiöiden yhteistiloja voidaan käyttää myös ikääntyneiden kerho- ja liikuntatiloina. Seurakuntien ja eri uskonnollisten yhteisöjen, yhdistysten ja yksityisten yritysten tiloja voi olla myös mahdollista saada muiden toimijoiden käyttöön. Tiloja voidaan hakea esimerkiksi kauppakeskuksista, suurten kauppojen yhteydestä ja muista paikoista, joissa ihmiset muutenkin käyvät. Lähitori-tyyppisiä palveluja voitaisiin järjestää ruokakauppojen yhteydessä. Pääkaupunkiseudulla toimii asukaspuistoja, joissa on tarjolla vuokrattavia tiloja tilaisuuksiin.

Uudet yhteisöllisyyttä edistävät rakennushankkeet

Uusilla asuinalueilla ja täydennysrakennuskohteissa kaupungilla on mahdollisuus vaikuttaa kaavoituksen kautta uusien yhteistilojen rakentamiseen. Jos kaava laaditaan yhteisöllisyyttä painottaen, siinä voidaan suunnitella monisukupolvisia sisä- ja ulkotiloja. Eri ikäryhmiä ja toimintoja ei tällöin erotella erillisiin aluevarauksiin, vaan pyritään toteuttamaan monien käyttäjien tiloja. Uusiin rakennuksiin voidaan toteuttaa helpommin eri toimintojen yhdistelmiä, kuten lasten ja vanhusten palveluja samassa yksikössä, kun yhdistäminen otetaan huomioon jo alusta alkaen. Vaikka palvelut olisivatkin eri rakennuksissa, niille voidaan suunnitella yhteisiä piha-alueita. Lähiympäristössä voidaan selvittää tärkeimmät kulkureitit ja solmukohtia hyödynnetään kohtaamispaikkojen luomiseen. Esimerkiksi talon kerho- tai yhteistila kannattaa sijoittaa välittömästi sisääntulon yhteyteen siten, että siihen on näköyhteys, jolloin sen käyttö on luontevaa. Uusissa rakennushankkeissa on saatettu varata prosentti taiteelle. Voitaisiin pohtia, olisiko myös yhteisöllisyyteen mahdollista sijoittaa samalla lailla, tai ainakin varmistaa että investoinnit taiteeseen tukevat myös yhteisöllisyyttä.

Palvelujen sijoittuminen, yhdistäminen ja uudet muodot

Usein käytettyjen palvelujen olisi hyvä sijaita lähellä. Osaa palveluista käytetään harvoin, jolloin ne voivat sijaita kauempana tai ne voidaan tuoda kotiin. Palvelujen suunnittelussa tulisi tehdä nykyistä tarkempaa liikkumisvaikutusten arviointia ja vaikutukset tulisi ottaa suunnittelussa huomioon. Palveluja ja harrastusmahdollisuuksia tulisi pyrkiä sijoittamaan paikkoihin, joihin mahdollisimman monella olisi vain lyhyt matka. Palveluja tulisi olla eri puolilla kaupunkia, eikä vain yhdessä keskittymässä. Palvelujen jatkuvuus samassa sijainnissa on tärkeää monelle ikääntyneelle, joka haluaa asua omassa kodissaan

pitkään. Suunnittelua tukisi, jos käytössä olisi yleisiä suosituksia palvelutasosta ja palveluiden alueellisesta sijoittumisesta.

Hyvinvointialue järjestää ikääntyneille tärkeitä palveluja ja sen olisi tarpeen ottaa huomioon palvelujen sijoittelupäätöksissä ikääntyneiden asuinpaikat ja liikkumismahdollisuudet ja pyytää kunnalta lausunto. Kaupungin ja hyvinvointialueen yhteistyötä on monissa kaupungeissa mahdollista parantaa esimerkiksi tilojen käyttöön liittyvissä kysymyksissä.

Sopivalla etäisyydellä sijaitsevat palvelut aktivoivat liikkumaan. Kaupunkien kannattaa tehdä yhteistyötä yritysten kanssa ikääntyneiden palveluiden kehittämiseksi. Yritysten näkökulmasta ikääntyneet ovat kasvava asiakasryhmä. Kiertävät palvelut (kampaaja, siivooja, jalkahoito jne.) soveltuvat palvelemaan ikääntyneitä asiakkaita. Palvelubusseihin voidaan koota kaupungin palveluja. Kotiin tuotavien palvelujen toimittamiseen on haettava ikääntyneille turvallisia ratkaisuja liittyen siihen, mihin palvelut tuodaan, mistä ne on helppo noutaa ja voidaanko ne hakea rollaattorin kanssa.

Palveluja voidaan tuottaa entistä enemmän myös asukkaalta asukkaalle. Ikäihmisten kesken järjestettäviä palveluja tarvitaan lisää. Yhteisöllisiä palveluja voivat olla esimerkiksi digitapahtumien ja yhteisöllisten katsomojen yhdistäminen, etäluentojen seuraaminen tms. Vapaaehtoistyötä kannattaa tukea palveluiden järjestämisessä.

Palvelujen käyttöä ja saavutettavuutta edistää asiointiliikkumista tukeva toiminta. Myös reittien parantaminen ja parempi opastus palveluihin auttavat ikäihmisiä. Palveluympäristöjen viihtyisyys ja esteettömyys kannustavat asioimaan. Esimerkiksi kivajalkakaupoissa voi olla kesäaikaan levähdyspaikka kaupan edessä.

Asumisen ja ikääntymisen ennakointi

Kaupungin pitäisi lisätä asukkaiden, isännöitsijöiden ja taloyhtiöiden tietoisuutta hissittömien talojen ikääntyvästä asukaskunnasta, mikä johtaisi miettimään muuttoja ja korjauksia. Myös uusilla alueilla asukkaiden tarpeita on hyvä tarkastella monen vuosikymmenen aikajänteellä. Taloyhtiöille ja huoltoyhtiöille voidaan lähettää kunnossapidon ja pienten korjausten tarkistuslistat ikääntyneiden huomioon ottamiseksi. Korjauksissa voidaan tehdä myös korttelitason yhteistyötä. Joissain tapauksissa lisäkerroksen rakentamisella voidaan rahoittaa hissin rakentaminen.

Ikääntyviltä vaaditaan uskallusta pohtia tulevaa asumista ja sosiaalisia kontakteja voimien heikentyessä. Kaupunki voisi toimia aktiivisesti ja tarjota paremmin apua asunnon muuttamiseksi esteettömäksi ja ikääntyneille sopiviksi. Ikääntyneille soveltuvien asuntojen tulisi olisi toimivia myös pyörätuolin kanssa liikuttaessa. Esimerkiksi monikerroksisissa omakotitaloissa ratkaisu voi olla selviytymiskerros, eli suunnitellaan miten tuleva asuminen voi tapahtua vain yhdessä kerroksessa. Ikääntyneiden muuttoja voitaisiin tukea niin, että he voisivat muuttaa samassa vuokratalossa tai korttelissa esteettömään asuntoon, jolloin tuttu asuinympäristö ja yhteisö säilyisivät ennallaan.

Oman asumisen ennakoinnissa ikääntyvien asukkaiden olisi tärkeä tietää, mihin palveluja on saatavilla tulevina vuosikymmeninä. Ikääntyneet tarvitsevat enemmän tietoa myös välimuotoisesta asumisesta. Tarvitaan viestinnän tehostamista kansalaisille vertaisviestinnän ja konkretisoinnin avulla. Pääviesti on seuraava: Jos haluaa säilyttää oman päätösvallan ja toimintakyvyn, tulee muuttaa ajoissa ympäristöön, jonka hallitsee, kun toimintakyky heikkenee.

Tietolähteet- ja kanavat ikääntyvän asumisen ennakointiin on saatava toimimaan tehokkaasti. Ikääntyneet tarvitsevat tietoa apuvälineiden saatavuudesta. Asuntojen esteettömyyden kehittämiseen on saatavilla oppaita Vanhustyön keskusliitolta. Muistisairaiden iäkkäiden omaiset kaipaavat myös tietoa apuvälineistä, jotka parantavat yksin omakotitalossa asuvien vanhusten turvallisuutta, kuten

hälytyslaite, joka ilmoittaa, jos muistisairas vanhus poistuu asunnosta. Asumisneuvonta voi auttaa ikääntymiseen varautumisessa. Tietoa on saatavilla esimerkiksi sivulla www.vanheneminen.fi.

Ikääntyneille sopivat asumismuodot

Ikääntyneille sopivaa asumista tarvitaan erityisesti lähelle palveluja ja ulkoilumahdollisuuksia. Yhteisöllisiä ja monisukupolvisia asumismuotoja kaivataan nykyistä enemmän. Muutamat esimerkit, joissa nuoret asuvat ikääntyneiden palvelutalossa, auttavat ja pitävät seuraa ikääntyneille ja saavat vastineeksi edullisemman vuokran, ovat toimineet hyvin. Yksinasuville senioreille voivat sopia talot, joissa on paljon yhteistiloja. Muistisairaille soveltuvat hyvin suljetut sisäpihat, joissa he voivat viettää aikaa turvallisesti ilman valvontaa. Apuvälinevarastoista on tarpeen rakentaa riittävä suuria, jotta niihin mahtuvat erilaiset ikääntyneiden käyttämät laitteet. Sähköpyörille tarvitaan säilytystilaa, josta on helppo saada pyörä käyttöön.

Keskustassa on kysyntää ikääntyneille sopiville ikäystävällisille asunnoille. Senioritaloja voisi olla keskustassa, jossa välimatkat lyhyitä. Monilla ikääntyneillä on varaa muuttaa keskustaan. Keskusta pitäisi saada pidettyä elävänä ja asuttuna myös iltaisin ja turvallisena liikkua. Täydennysrakentamiskohteissa keskeinen kysymys on se, kuinka uudet ja vanhat talot sopivat yhteen ja millainen on alueen uusi tulevaisuus.

Palveluihin, asumiseen ja kulttuurielämään liittyvä viestintä

Ikäystävällisen viestinnän kehittäminen on tärkeää, jos halutaan tavoittaa ikääntyneiden kohderyhmä hyvin. Kaupungin viestintäyksikkö voisi suunnitella ja koordinoida ikääntyneille ja heidän omaisilleen suunnattua viestintää kokonaisuutena yhteistyössä sidosryhmien ja erityisesti järjestöjen kanssa. Ikäystävällinen viestintä tulisi ottaa huomioon kaupunkien verkkosivu-uudistuksissa.

Monikanavainen ja digitaalinen tiedottaminen tavoittaa tehokkaimmin eri kohderyhmät. Asuinalueiden Facebook-ryhmät ja puskaradio ovat keskeisenä apuna tiedottamisessa.

Viestintää tulisi olla erityisesti ikääntyneille tärkeissä paikoissa, joita ovat terveysasemat, kaupat, apteekit, seurakuntakeskukset ja harrastuspaikat. Tarvitaan myös eri viestintämuotoja ja eri kohderyhmille kohdennettua viestintää lehdissä, tiedotteissa, valotauluilla, internetissä, yrityksissä sekä henkilökohtaisia kontakteja. Koteihin jaettavat tiedotteet palveluista ja menovinkeistä ovat edelleen tärkeä keino tavoittaa ikääntyneet. Ikääntyneille suunnattujen infotaulujen sisältöjen olla selkeitä ja vaihtua hitaasti.

Passiivisten ikääntyneiden tavoittaminen onnistuu parhaiten henkilökohtaisten kontaktien ja kohtaamisten kautta. Tavoittamisen apuna voivat olla vertaisviestijät, jotka jakavat tiedotteita ja juttelevat ihmisten kanssa, talotsempparit tai yhdistysten edustajat, jotka monissa taloissa tarvitsevat ovikoodin ikäihmisten tavoittamiseen.

6.2.3 Liikenne ja liikkuminen

Talvikunnossapitoon kriteerejä ja koordinointia

Liikenteen ja liikennepalvelujen kehittämisessä on tarve ottaa huomioon erityisesti talviolosuhteet. Ikääntyneille liikkuminen talvella on hyvin haastavaa. Tarvitaan kunnossapitokriteerejä ja -priorisointiluokituksia kevyen liikenteen väylille talvikunnossapitoon ja niiden valvontaa. Pysäkkien kunnossapito talvella on oleellista joukkoliikenteen käytettävyyden kannalta, jotta hankaluudet bussiin nousemisessa tai sieltä poistumisessa eivät muodostu koko matkan esteeksi. Talviliikenteen kunnossapidossa

voi olla mukana useita toimijoita, joista yksi huolehtii ajoradoista, toinen kevyen liikenteen väylistä, kolmas pysäkeistä ja neljäs kiinteistöjen edustoista. Toimijoiden yhteistyön koordinointi on tarpeen erityisesti tiiviisti rakennetuilla alueilla, joilla tilaa lumen kokoamiseen on vähemmän. Talviliikenteen tutkimusta tarvitaan lisää tehokkaimmista talvikunnossapidon menetelmistä liukkauden vähentämiseksi muuttuvissa ilmasto-olosuhteissa.

Katualueiden kunnon arviointi

Kaupungeilla on kunnossapidon palautepalveluja, joiden kautta pystyy esittämään huomioita ongelmakohdista. Keskusta-alueilla jalankulkuun vaikuttavia tekijöitä ovat katualueen kunto, katujen esteet, kuten mainokset, sekä liikennevalojen säätely katujen hitaan ylittämisen näkökulmasta. Kävelyväylät tulisi merkitä ja tehdä turvallisiksi keskustassa, jossa on paljon erilaisia kulkumuotoja. Kaupungeissa tarvitaankin esteettömyysraatia tai vastaavaa ryhmää, joka arvioi hankalat kohdat ja esimerkiksi katutöiden aikana tekee työmaakävelyitä. Lisäksi tulisi määritellä kenen tehtävä on seurata esteettömyyden tilannetta ja kehittämistarpeita.

Joukkoliikennevälineiden esteettömyys ja turvallisuus

Eri joukkoliikennemuotojen ja -linjojen pysäkit tulisi sijoittaa lähelle toisiaan vaihtojen sujuvoittamiseksi. Vaihdot ovat ikääntyneille keskimäärin haastavimpia kuin nuoremmille matkustajille. Joukkoliikennevälineiden ja pysäkkien esteettömyyttä olisi mahdollista kehittää suunnittelulla ja muotoilulla. Joukkoliikennevälineiden kilpailutukseen olisi hyvä liittää tarkemmat esteettömyyskriteerit.

Ikääntyneiden matkustajien näkökulmasta aikatauluissa pitäisi olla sen verran väljyyttä, että kuljettajille jää riittävästi aikaa matkustajien auttamiseen. Ikäystävällisyyskoulutuksen tulisi olla pakollinen joukkoliikenteen kuljettajille ja huomiota pitäisi kiinnittää rauhalliseen ajotapaan kaikilla linjoilla, mutta erityisesti palvelulinjoilla. Joukkoliikenteessä toimivat avustajat voivat helpottaa merkittävästi ikääntyneiden liikkumista. Useissa kaupungeissa on tällaista toimintaa eri nimillä, kuten järjestöjen liikenneluotsi-toiminta ja Pirkanmaan hyvinvointialueen joukkoliikennekaverit.

Joukkoliikenneinformaation saatavuuden parantaminen

Ikääntyneille on tarpeellista tarjota lisää informaatiota palvelulinjoista, sillä monet ikääntyneet eivät ole osanneet hyödyntää niitä. Joukkoliikennevälineissä ja pysäkeillä tulisi olla tietoa, mitkä ovat linjan tyypillisimmät kohteet, jotta tiedetään, minne linjalla pääsee. Nämä voivat olla yleisiä tunnettuja paikkoja tai senioreiden tyypillisiä matkakohteita. Tämä antaa varmuutta liikkumiseen. Joissakin kaupungeissa, kuten Tampereella, ikääntyneiden seniorialennus on voimassa vain keskellä päivää. Aikarajoitteiden poisto alennuksen käytöstä lisäisi ikääntyneiden liikkumista ja osallistumista erilaisiin aktiviteetteihin. Kaikki ikääntyneet eivät ole sujuvia älypuhelinten käyttäjiä, minkä vuoksi lippujen saatavuus on tarvetta turvata jatkossakin myös muutoin kuin kännykällä. Viestintä ja tietoisuuden lisääminen eri liikkumismahdollisuuksista on tärkeää ikääntyneiden joukkoliikenteen käytön edistämiseksi. Liikenneneuvonnasta ja asiakasohjauspalveluista on monissa kaupungeissa hyviä kokemuksia.

Palvelulinjojen reittien ja aikataulujen kehittäminen

Joukkoliikenteeseen tarvitaan palvelulinjojen kehittämistä, esimerkiksi busseja, jotka kulkevat lähiöiden sisällä lyhyitäkin matkoja, sekä erityisesti senioreille tarkoitettuja kyytipalveluja. Palvelulinjoja ja

kutsuliikennettä tarvitaan nykyistä enemmän, ja palvelulinjojen reittejä tulisi suunnitella vastamaan ikääntyneiden liikkumistarpeita. Palvelulinjojen kulkua olisi hyvä lisätä myös ilta-aikaan, jotta ikääntyneet voisivat kulkea esimerkiksi erilaisiin tilaisuuksiin ja kulttuuritapahtumiin. Esimerkkinä on Tampere, jossa harkitaan erillisen kulttuurilinjan kokeilua.

Palvelulinjojen kehittämisen lähtökohtana on se, että selvitetään nykyinen käyttöaste, tarkistetaan aikataulut sekä kuljettajien ajotyyli ja järjestetään tarvittaessa koulutuksia. Uusi tekniikka voi tuoda tulevaisuudessa muuttaa palveluja ja tuoda esim. automaattiohjauksen. Liikenteeseen liittyviä palveluja on tarvetta kehittää eteenpäin. Liikkuvat kauppapalvelut ja kuljetusrobotit parantavat palvelujen saavutettavuutta.

Joukkoliikenteen suunnittelu ikääntyneille liikkujille

Suurissa kaupungeissa joukkoliikennelinjat toimivat hyvin, mutta vaihdoissa on haasteita. Lähtöpaikasta pysäkille, mahdollisten vaihtopysäkkien välillä ja määräpysäkiltä määränpäähän tarvitaan tasainen reitti. Monissa kaupungeissa on toteutettu tai toteutetaan runkolinjauudistuksia. Ikääntyneiden näkökulma on tärkeä ottaa uudistuksissa huomioon. Huolena on, että etäisyydet lähimmälle pysäkille pitenevät. On hyödyllistä selvittää, mitä ikääntyneiden palveluja ja muita toimintoja sijaitsee linjojen varrella ja pysäkkien ympärillä. Myös yritysten ja yhdistysten tietoa on hyvä saada koottua. Runkolinjojen pysäkeistä voidaan kehittää opastekeskuksia, jossa on saatavilla tietoa siitä, millä bussilinjoilla pääsee mihinkin palveluun tai kohteeseen. Hyvä karttapalvelu, jossa yhdistyy kaupunkikartta ja palveluiden sijainnit sekä joukkoliikennelinjat, on hyödyllinen. Joukkoliikenteen operoijien olisi hyvä koota poikkisektoraalinen ryhmä kehittämään liikennetiedon jalkauttamisprojektia. Tavoitteena olisi tuoda ikääntyneiden tarvitsemia toimintoja osaksi liikkumisen tarjontaa koskevaa tietoa. Liikennetietoon olisi hyvä liittää myös tietoa ikääntyneiden tarvitsemista palveluista hyödyntäen sekä sovelluksia että fyysisiä tietokanavia.

Raitiovaunun tai uuden runkolinjan rakentamisvaihe on merkittävä paikka toteuttaa ikäystävällistä kaupunkirakentamista. Kaupungit voivat ottaa oppia viime vuosina toteutetuista hankkeista ja hyödyntää niissä hyviksi havaittuja ratkaisuja.

Iso kehittämistarve on ikääntyneiden asioita esiin nostavien toimijoiden, kuten vanhusneuvoston, vuorovaikutus joukkoliikenteen järjestäjän kanssa. Miten ikääntyneiden tarpeet saadaan huomioitua paremmin joukkoliikennettä koskevassa päätöksenteossa ja suunnittelussa? Vuorovaikutus sekä säännöllisesti vuosittain että erityisesti runkolinjauudistusten kaltaisissa muutoksissa tulisi olla intensiivisempää. Kaupunkien pitäisi viedä pontevammin vanhusneuvostojen esityksiä ja muita ikääntyneiden tarpeita eteenpäin joukkoliikennetoimijoiden päätöksenteossa. Tarve korostuu erityisesti suurimmilla kaupunkiseuduilla, jossa liikennejärjestelmän kehittäminen tapahtuu kaupunkiseututasolla.

Joukkoliikennettä suunnitellaan liikaa työssäkäyvien näkökulmasta, vaikka erityisesti lapset ja nuoret sekä ikääntyneet ovat erittäin tärkeä käyttäjäryhmä, jolla on erilaiset matkustustarpeet kuin ruuhka-aikaan liikkuvilla työmatkalaisilla. Ikääntyneille voi tulla liikaa vaihtoja matkoilla, jotka kohdistuvat muualle kuin kaupungin keskustaan. Esimerkiksi terveyspalveluihin voi olla vaikea liikkua joukkoliikenteellä, jolloin kelataksien kustannukset nousevat. Kaupungeissa kaivataan enemmän bussilinjoja, jotka kulkisivat yleisesti käytettyjen palveluiden kautta ilman vaihtoja.

Ikääntyneet tulisi tunnistaa paremmin joukkoliikenteen käyttäjäryhmänä ja koota tietoa sen liikkumistarpeista ja kehittää joukkoliikenteen palveluja paremmaksi ikääntyneille. Tämä on keskeinen kysymys erityisesti, kun tiivistetään kaupunkikeskustoja ja asemanseutuja, joiden vaikutuspiirissä asuu paljon nykyisiä ja tulevia ikäihmisiä. Kaupunki voi omalta osaltaan kehittää keskusten ympäristöjä ja pysäkkejä.

Käveltävyys ja pyöräiltävyyden kehittäminen

Kaupungeissa tarvitaan kävelyn statuksen nostoa. Erityisesti jalankulkuvyöhykkeillä kävelyn pitäisi olla liikennesuunnittelun pääkohde. Jalankulkijoille on perustettu Helsingissä oma etujärjestö vuonna 2023 (Helsingin jalankulkijat ry). Muissakin kaupungeissa olisi tarvetta jalankulkijoiden näkökulmaa edustavalle toimijalle. Kävely-ympäristön parantamisessa voidaan hyödyntää käveltävyysarviointeja. Ihmisten käyttäytyminen alueella pitää tuntea tarkemmin, jotta voidaan ohjata parantaa liikenneturvallisuutta. Kävely- ja pyöräteiden selkeämpi erottelu lisää turvallisuutta ja apuna voidaan käyttää esim. väritystä, erilaisia pintoja ja opastusta. Sähköpotkulautojen rajoitukset, esimerkiksi pysäköinti vain niille osoitetuille ruuduille ja ajonopeuksien alentaminen, auttaisivat lisäämään liikkumisen turvallisuutta.

Erilliset pyörätiet selkeyttävät liikenneympäristöä. Pyöräteiden jatkuvuudessa on paljon kehitettävää. Pyöräkaistojen tulisi jatkua ja kaistojen jatkuvuus tulisi olla selkeästi merkitty risteyksissä ja esim. työmaiden kohdalla. Matalien nopeuksien pyörätiet parantaisivat ikääntyneille pyöräilijöiden turvallisuuden tunnetta. Ikääntyneet kaipaavat myös opastusta sähköpyörän käyttöön.

Katutilan muutokset edellyttävät monien asioiden yhteen sovittamista. Väylät ja kulkumuodot tulisi erotella niin, ettei kulkijoiden tarvitsisi varoa koko aikaa. Huomioon kohteena tulisi olla yleinen esteettömyys, kulkumahdollisuus kaikille. Suojateiden keskisaarekkeet helpottavat ikääntyneiden kadun ylityksiä. Kanssakulkijoiden on hyvä ottaa huomioon hitaammat liikkujat tarjoamalla tarvittaessa apua ja suhtautumalla myötäelävästi.

Apuvälineet liikkumiseen

Monet ikääntyneet tarvitsevat apuvälineitä tai saattajia avuksi liikkumisessa, joten liikkumisen mahdollisuuksia ja -tarpeita olisi hyvä arvioida jo ennakoiden ja pohtia, millä ratkaisuilla aktiivista ja itsenäistä liikkumista voitaisiin tukea. Tarvitaan tilaisuuksia, joissa esitellään ikääntyneille erilaisia saatavilla olevia apuvälineitä. Ikääntyneet tarvitsevat myös tukea liikkumisen muutoksiin muuttuvissa elämäntilanteissa.

Jos keskustaan tulee autolla ja jättää sen parkkitaloon, olisi hyvä jos siellä pystyisi vuokraamaan tai lainaamaan toisen kulkuvälineen, esim. sähkömopon, kolmipyöräisen pyörän tai rollaattorin. Sähkömopot voivat tulevaisuudessa olla nykyistä laajemmin liikkumisen apuna, mutta niille tarvitaan turvallisia parkkitiloja, latauspaikkoja ja ilkivallan torjumista. Sähkökäyttöiset kolmipyöräiset laatikkopyörät ovat kevyitä ajettavia, vakaita ja helpottavat tavaroiden kuljettamisessa.

Tietopohja ja priorisointi

Tietoa ikääntyneiden tarpeista kaupungin suuntaan sekä tiedotusta ja viestintää kaupungin suunnalta ikääntyneille tarvitaan liikkumiseen liittyvässä kehittämisessä. Kaupungit ovat tehneet vuosien varrella erilaisia selvityksiä, joiden tulokset on hyvä koota lähtökohdaksi uusiin kehittämishankkeisiin.

Resurssit eivät riitä kaikkeen, vaan toimenpiteitä täytyy priorisoida. On siis tutkittava ja kartoitettava ongelmakohteet. Kokonaisuutena kehittäminen on hidasta, koska resurssit ovat rajalliset ja kehittämiskohteita on niin paljon ympäri kaupunkia. Mitä enemmän ikäystävällisyysnäkökohdat saadaan osaksi kaupunkien kaikkea suunnittelua, sitä kattavammin ongelmiin pystytään vastaamaan.

6.3 **Ikäystävällisen ympäristön suunnittelu**

6.3.1 Osallistuva budjetointi

Asukkaiden osallistuva budjetointi on osoittautunut toimivaksi käytännöksi, jolla on toteutettu asuinympäristön laatua parantavia ratkaisuja eri kaupunginosissa. Kaupunki on varannut tietyn määrän rahoitusta osallistuvan budjetoinnin kautta toteutettaviin hankkeisiin. Myös joissain muissa rahoituslähteissä on ollut samankaltaisia periaatteita. Turun kaupungilla on kaunistamisrahasto, jonka varoilla on toteutettu julkisia taideteoksia ja pienempiä hankkeita.

Osallistuvassa budjetoinnissa asukkaat ja eri toimijat voivat ehdottaa toimenpiteitä, joista yleensä järjestetään äänestys ja valitaan toteutettavat ehdotukset. Joissakin kaupungeissa myös kaupungin asiantuntijat ovat mukana muotoilemassa ehdotuksia. Rahoitus hankkeisiin on varattu kuntien eri osa-alueille, jolla varmistetaan alueellinen tasapuolisuus toteutuksessa. Monet toteutukseen valitut toimenpiteet parantavat ympäristön viihtyisyyttä ja ikäystävällisyyttä. Toteutettavana on ollut muun muassa erilaisia kukkien ja puiden istuttamista, levähdyspenkkien lisäämistä, roska-astioita tarvittaviin paikkoihin, niittyjen perustamista, ulkoilureittien rakentamista ja opasteiden pystyttämistä, ulkoliikuntapaikkojen rakentamista ja ulkoliikunnan järjestämistä.

Monet osallistuvan budjetoinnin toimenpiteet kohdistuvat kaikkiin ikäryhmiin, ja osa voi hankkeissa voi painottua tietynikäisiin käyttäjiin. Toteutettavissa hankkeissa on ollut useita lapsille ja nuorille suunnattuja toimintoja. Tampereella tietty osa budjetista on suunnattu Lähitoreille, joiden toiminnan kohderyhmänä ovat ikääntyneet. Äänestyksen kautta päätetään, millaisia kulttuuri- ja liikuntapalveluja Lähitoreilla järjestetään. Osan osallistuvan budjetin toimista kohdentaminen ikääntyneiden asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseen voi olla toimiva tapa myös muualla. Tampereella ideoita kerättiin Lähitoreilla eri tavoin: ideaseinälle tai keräyslaatikkoon, erillisissä ideointitapahtumissa tai asiakasraadeissa. Monikanavainen vuorovaikutus varmistaa, että tavoitetaan mahdollisimman moni ja kuullaan erilaisten ikääntyneiden näkemyksiä.

6.3.2 Ennakkokuulemiset ja arvioinnit vanhusneuvoston ja muun osallistumisen kautta

Käyttäjien kuuleminen jo suunnitteluvaiheessa on oleellista, jotta ikäystävällisyyteen liittyvät näkökohdat pystytään ottamaan huomioon jo ennen kuin suurempia linjauksia on ehditty lyödä lukkoon. Tärkeää on tunnistaa, että suunnitelmalla voi olla vaikutuksia ikääntyneiden arkeen ja miettiä, millaista tietoa tarvitaan ja kuinka ikääntyneiden näkökulmien selvittäminen järjestetään.

Vanhusneuvosto on hyvä ottaa mukaan kaikkiin merkittäviin suunnitelmiin mahdollisimman varhain. Vanhusneuvoston toiminnan järjestäminen perustuu kuntalakiin, jonka mukaan ikääntyneen väestön osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien varmistamiseksi kunnanhallituksen on asetettava vanhusneuvosto ja huolehdittava sen toimintaedellytyksistä. Vanhusneuvosto voi olla useamman kunnan yhteinen. Lain mukaan vanhusneuvostolle on annettava mahdollisuus vaikuttaa kunnan eri toimialojen toiminnan suunnitteluun, valmisteluun ja seurantaan asioissa, joilla on merkitystä ikääntyneen väestön hyvinvoinnin, terveyden, osallisuuden, elinympäristön, asumisen, liikkumisen tai päivittäisistä toiminnoista suoriutumisen taikka heidän tarvitsemiensa palvelujen kannalta.

Suunnitelmissa, joissa vaaditaan tietoa asukkaiden tavoista liikkua ja käyttää lähiympäristöään ja erilaisia palveluja, on tärkeä tavoittaa alueen käyttäjät ja selvittää heidän tarpeitaan.

Esteettömyysarvioinnit ja -kävelyt ovat osoittautuneet toimiviksi keinoiksi selvittää alueen nykytilaa ja arvioida uusien hankkeiden vaikutuksia. Ikääntyneet voisivat osallistua nykyistä enemmän kokemusasiantuntijoina palveluiden ja liikkumisympäristön suunnitteluun. Myös taloyhtiöt voisivat olla mukana asukkaiden osallistumisen kehittämisessä.

Ikääntyneiden joukossa on erilaisia tarpeita ja tarvitaan laajempi ryhmä, jotta erilaiset näkökohdat saadaan riittävästi esille. Joskus huomioon otettavat asiat voivat olla melko pieniä, kuten esimerkiksi esteettömien luiskien leveysmitoitukset, mutta ratkaisevan tärkeitä, jotta toteutettavat ratkaisut mahdollistavat erilaisten apuvälineiden, kuten tavallisten ja sähköavusteisten pyörätuolien käytön. Parasta tietoa saadaan suoraan ympäristön käyttäjiltä, niiltä jotka esteettömiä rakenteita tarvitsevat.

6.3.3 Poikkihallinnolliset työryhmät

Ikäystävälliseen ympäristöön vaikutetaan useiden eri hallinnonalojen päätösten kautta. Toimien samansuuntaisuus on keskeinen edellytys sille, että lopputulos on ikääntyneiden näkökulmasta riittävä. Kyse on esimerkiksi siitä, miten julkiset ja yksityiset palvelut sijoitetaan suhteessa ikääntyneiden asuinpaikkoihin ja ikääntyneille suunnattuun asuntotarjontaan, kuinka liikenneyhteydet toimivat, miten liikenneväylien kunnossapito toimii, kuinka joukkoliikenne on järjestetty, millainen on ympäristön viihtyisyys, miten ympäristö mahdollistaa ikääntyneiden aktiivisen liikkumisen ja toiminnan ja millaisia kohtaamispaikkoja on tarjolla. Eri toimialojen suunnittelussa voi helposti syntyä ristiriitaisuutta, ellei toimia koordinoida suhteessa toisiinsa. Esimerkiksi jos suunnitellaan yksinomaan tietyn palvelun toimipaikkojen sijainteja, lopputuloksena eri palvelut voivat olla hajallaan eri puolilla kaupunkeja.

Kaupungin eri toimialojen sekä kaupungin ja hyvinvointialueen väliset yhteistyöryhmät ovat merkittävässä asemassa käytännön ratkaisujen koordinoinnissa. Vaikka toimintoja linjataan koko kaupungintasolla kaupunginvaltuustossa ja -hallituksessa, asioiden valmistelu ja ikäystävällisten ratkaisujen toteuttaminen tapahtuvat kuitenkin eri toimialoilla, joiden on hyvä pitää keskenään kiinteää yhteyttä. Yhtenä hyvänä esimerkkinä toimialojen välisestä yhteistyöstä on Turun kaupungin Pihalla-työryhmä, jossa kaupunkiympäristö ja liikunta sekä hyvinvointi toimivat yhdessä tehtävänään asuinalueiden läheisten viheralueiden suunnittelu siten, että ne palvelisivat mahdollisimman hyvin eri ikäryhmiä ja kannustaisivat liikkumaan, leikkimään ja oleilemaan. Ikäystävällisyyteen liittyvä koordinointi ja ohjelmatyö sekä vanhusneuvoston työ koskettaa eri toimialoja ja voi toimi siltana niiden välillä.

6.3.4 Kokeilut uusien käytäntöjen pohjana

Kaupungit kehittävät uusia käytäntöjä usein kokeilujen kautta. Niiden avulla voidaan selvittää, miten eri käytännöt toimivat ja valita niistä parhaimmat ratkaisut eteenpäin kehitettäviksi ja laajennettaviksi. Järjestöt ja muut kolmannen sektorin toimijat ovat keskeisessä asemassa erilaisissa kokeiluissa. Kokeilut voivat liittyä esimerkiksi yhteistilojen tarjontaan ja käyttöön, erilaiseen kulttuuri- ja liikuntatoimintaan, sosiaalisten kohtaamisten lisäämiseen, fyysisen ympäristön kunnostamiseen ja viihtyisyyden lisäämiseen.

Kokeiluja toteutetaan usein määräaikaisena hankkeena. Riskinä voi olla kokeilun näkeminen ainoastaan määräaikaisena, mikä voi vähentää sitoutumista siihen. Hankkeen päätyttyä olisi hyvä tehdä kattava arviointi ja pohtia erilaisia tapoja jatkoja hyviä käytäntöjä, jotta toiminta ei vain hiljene rahoituksen päätyttyä. Keskeistä on löytää toiminnalle vastuutaho, joka on sitoutunut jatkamaan sitä hankkeen jälkeen. Kokeilujen jatkaminen voi edellyttää yhteistyötä esimerkiksi järjestöjen ja yritysten kanssa.

Monet kaupungit suuntaavat erityisresursseja alueille, joissa on huono-osaisuutta ja sosiaalisia ongelmia. Näillä alueilla pyritään fyysistä ympäristöä ja toimintoja kehittämällä lisäämään alueen

hyvinvointia. Kertyneitä kokemuksia on tarve koota yhteen ja soveltaa hyviksi havaittuja ratkaisuja myös muualla kaupungissa.

6.3.5 Kaupungin, yritysten ja taloyhtiöiden yhteistyö

Asuinympäristön ja sen palvelujen kehittäminen edellyttää yleensä sekä julkisten että yksityisten toimijoiden yhteistyötä. Yleisimmin käytetyt palvelut ovat erilaisia kaupallisia palveluja. Lähikauppojen yritykset olisivat tärkeitä kumppaneita, kun kehitetään ikääntyneiden aktiivista liikkumista ja asiointia heidän asuinalueellaan. Iso-Britannian ja Irlannin kokemuksia kauppojen ikäystävällisyystoimista voi ottaa mallia myös Suomessa. Penkkien ja muiden ikäystävällisten rakenteiden toteuttaminen myymälätiloihin ja kauppojen brändääminen ikäystävällisiksi toisi etuja sekä kaupungin ikääntyneiden asukkaiden että ikääntyneitä asiakkaita houkuttelevien kauppojen näkökulmasta.

Keskustojen kehittämisessä on tehty pitkään yhteistyötä monien toimijoiden kesken ja monissa kaupungeissa toimii erillisiä keskustayhdistyksiä. Lahdessa on kokemuksia kauppakeskukseen kaupungin nuorisotyön yhteistyössä perustetusta nuorten tilasta. Myös ikääntyneille suunnattuja tiloja ja toimintoja voisi toteuttaa samantyyppisellä yhteistyöllä.

Taloyhtiöt ovat luontevia yhteistyökumppaneita kehitettäessä kortteleiden yhteispihoja ja -tiloja. Asuinalueen ilmeen kohottaminen onnistuu parhaiten, kun yleisten tilojen ohella kiinnitetään huomiota myös yksityisiin piha-alueisiin.

6.3.6 Kaavoitus edellytysten luojana

Kaavoituksen kautta voidaan vaikuttaa ulkoympäristöjen toteutukseen asuinalueella. Kaavassa voidaan velvoittaa takaamaan vehreys ja viihtyisyys ihmisten kannalta. Viherkerroin on kaupungeissa jo melko usein käytettävä työkalu, jonka avulla halutaan varmistaa viherpintojen riittävän suuri osuus suunnittelukohteessa, kuten korttelissa tai rakennettavalla tontilla. Pelkkä viherkerroin ei kuitenkaan riitä ikäystävällisyyden näkökulmasta, vaan tarvitaan kaavamääräyksiä, jotka edellyttävät rakentamaan myös yhteisöllisyyttä tukevia rakenteita, kuten penkkejä, liikuntavälineitä ja lasten leikkipaikkoja keinuineen.

Viheralueiden suunnittelussa huomioon otettavia tekijöitä määritellään kaupungin puistosuunnitelmissa. Vantaalla on tehty viheralueiden kehityskuvatyötä, jossa esitetään vetovoimakohteita sekä ekologisen verkoston kehittämistä tukevia puistoja. Vantaa on myös määrittänyt viher- ja virkistysalueiden saavutettavuus ja mitoitusperiaatteita ns. SAAVU-ohjeeseen, joka on otettava huomioon uusissa kaavoissa. Suunnittelu edellyttää yhteistyötä kaavoituksen, liikennesuunnittelijoiden ja viheralueiden suunnittelijoiden kesken. Kaupungeilla on organisaatiossaan usein omia rakentajia, mikä on voimavara puistojen kunnostuksen ja kehittämisen kannalta.

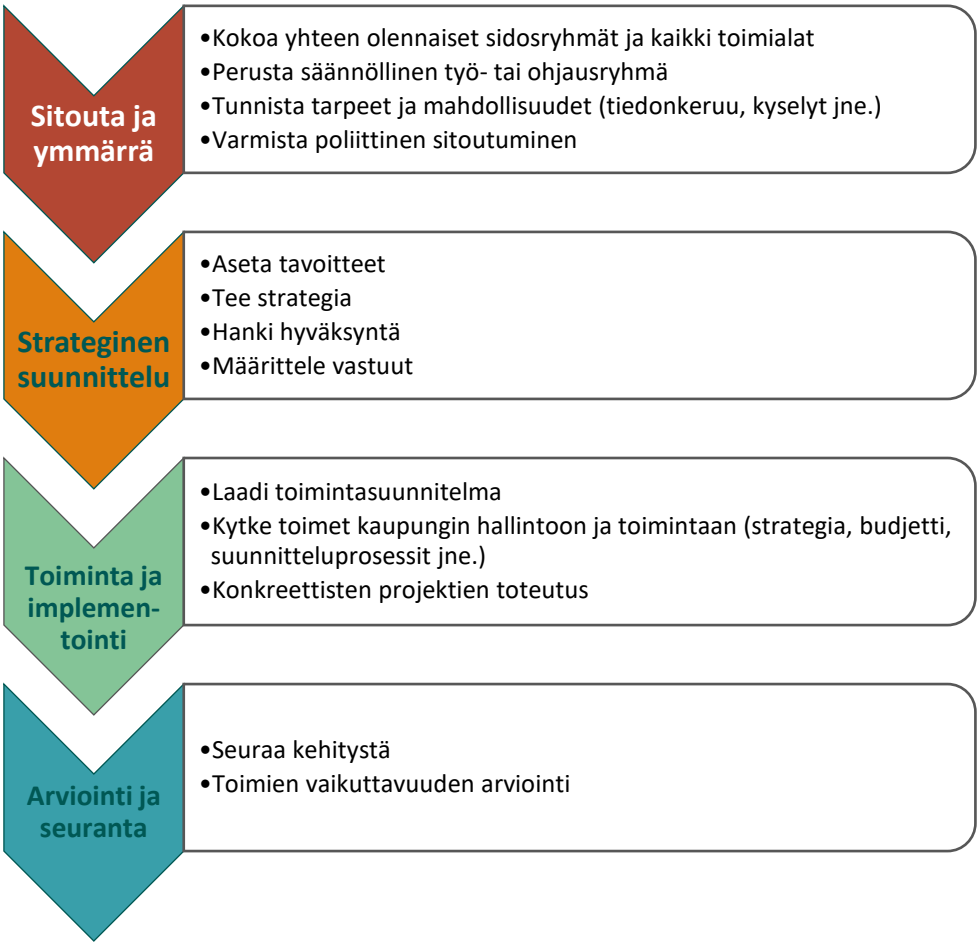
6.3.7 Ikäystävällisen kaupungin kehittämisprosessi

Ikäystävällisen kaupungin kehittämisprosessi (Kuva 45) sisältää vaiheet, jotka koskevat myös ikäystävällisen asuinympäristön ja rakennetun ympäristön kehittämistä. Yhden syklin on arvioitu kestävän tiiviisti toteutettuna noin viisi vuotta. Ensimmäisessä vaiheessa kootaan yhteen kaikki kaupungin eri toimialat sekä kaikki olennaiset sidosryhmät ikääntyneet mukaan lukien. Prosessin etenemisen kannalta on olennaista, että työtä varten perustetaan työ- tai ohjausryhmä, joka kokoontuu säännöllisesti. Ikäystävällisyyden nykytilan arviointia varten kootaan tietopohjaa eri lähteistä ja toteutetaan kyselyitä ikääntyneille asukkaille. Näiden avulla kartoitetaan ikäystävällisyyden kehittämisen haasteita,

mahdollisuuksia ja painopisteitä. Tuloksista on tärkeää viestiä laajasti. Poliittisen sitoutumisen varmistaminen kaupungin hallinnossa auttaa työn etenemistä ja taloudellisen tuen saamista kehittämishankkeille.

Strategisen suunnittelun vaiheessa asetetaan tavoitteet ja laaditaan kattava ikäystävällisyysstrategia, jossa on määritelty vastuut. Panostetaan sidosryhmien sitoutumiseen yhteiseen visioon. Strategian toteuttamiseksi laaditaan toimintasuunnitelma, jossa toteutetaan konkreettisia hankkeita kytkettynä osaksi kaupungin hallintoa ja toimintaa. Ikääntyneiden itsensä tulee osallistua konkreettisten toimien suunnitteluun. Resurssien saaminen toimialojen budjetteihin toteuttamista varten on koettu usein haasteeksi.

Viimeisessä vaiheessa ikäystävällisyyden kehitystä seurataan indikaattorein ja kyselyin, sekä arvioidaan erilaisten kehittämistoimien vaikuttavuutta. Seuranta ja arviointi vaikuttavat seuraavan kehittämiskierroksen tavoitteisiin ja kehittämishankkeisiin, ja onnistuneet kokeilut voidaan skaalata laajempaan käyttöön. Systemaattinen seuranta ja toimien vaikuttavuuden arviointi on kansainvälisestikin kaupungeissa vielä puutteellista ja vaatii kehittämistä. Ikääntyneiden osallistumista tulee kehittää kohti koko prosessin kattavaa yhteiskehittämistä.



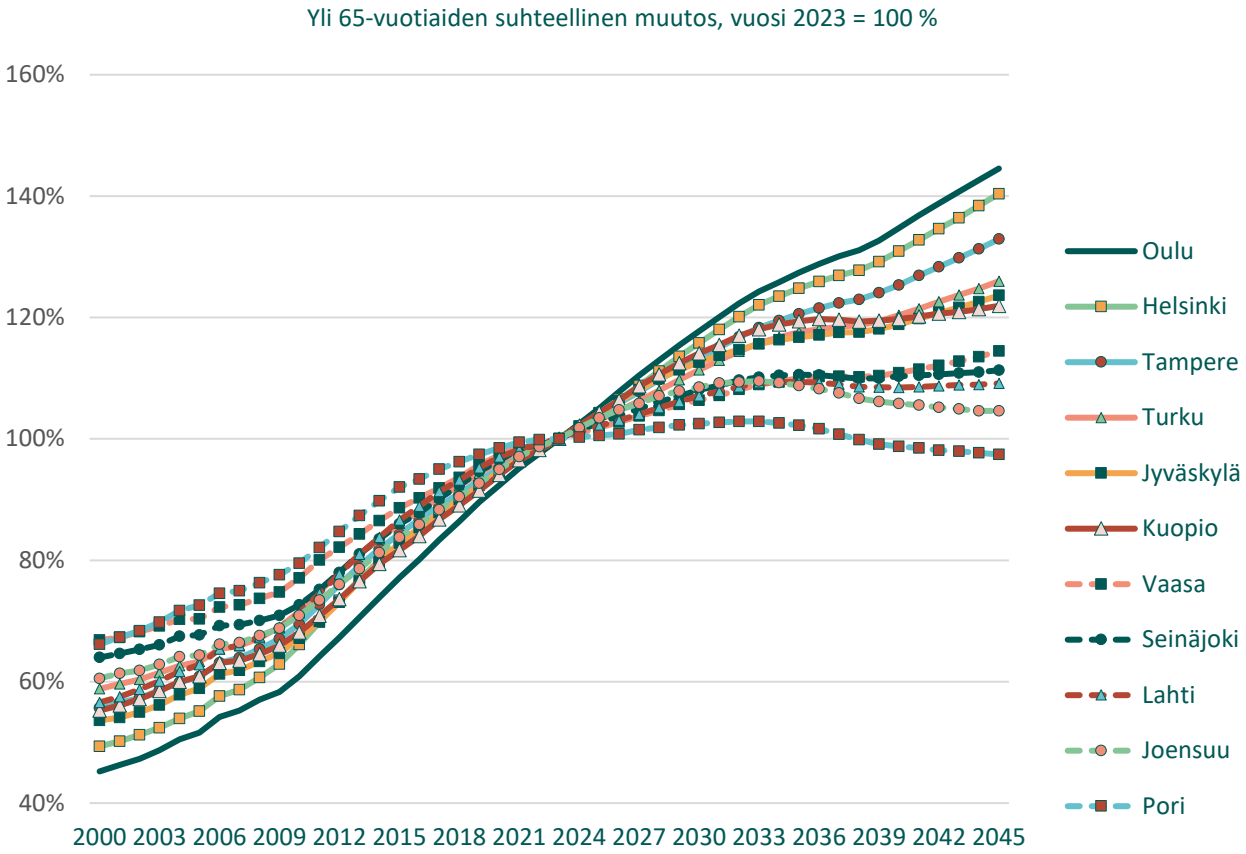
Kuva 45. Ikäystävällisen kaupungin kehittämisprosessi, joka kestää noin viisi vuotta. Mukailtu WHO:n (WHO 2023) ja Iso-Britannian kansallisen ikäystävällisyyskeskuksen (Centre for Ageing Better 2025) materiaalien pohjalta.

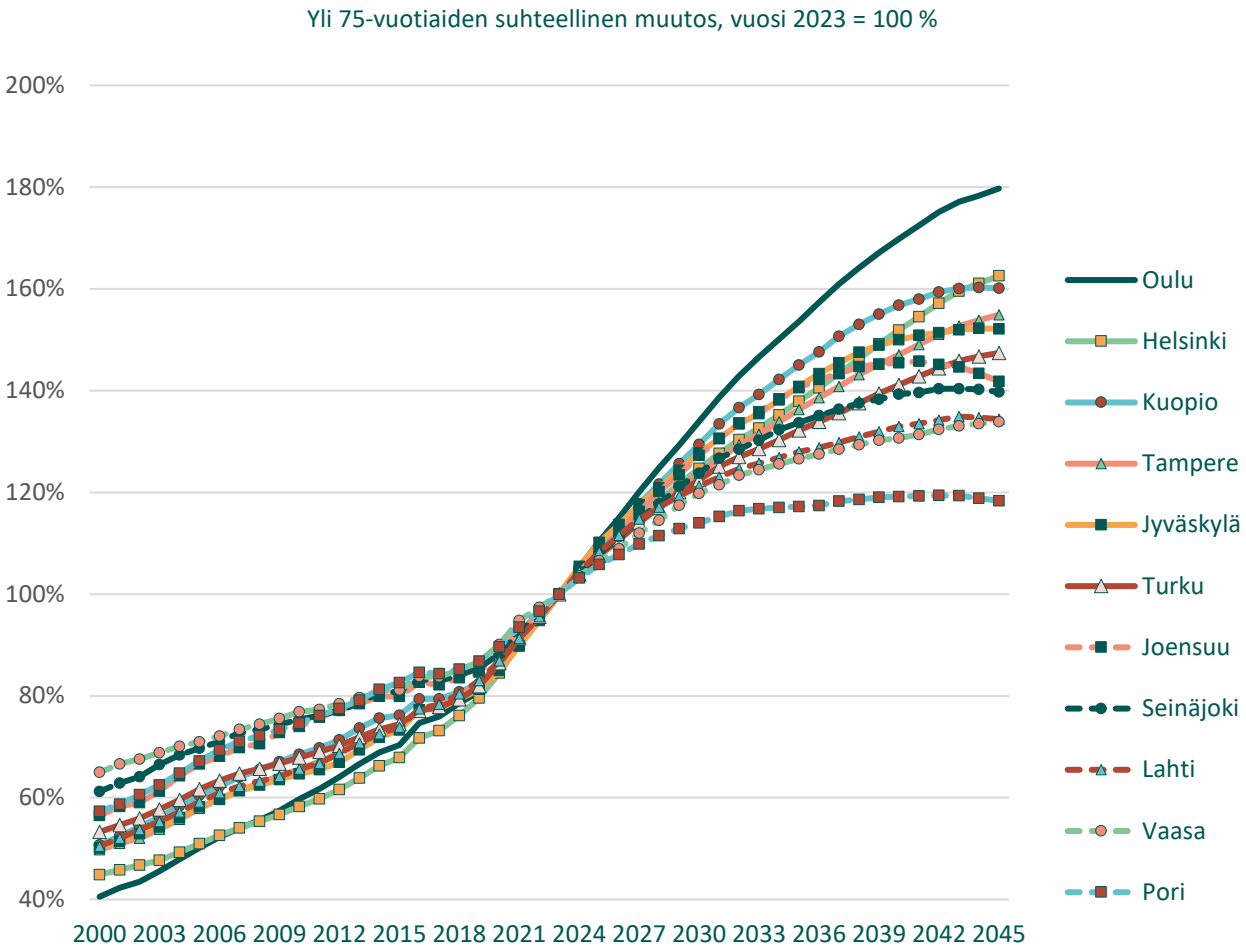
7 Ikäystävällisyyden kehittäminen kaupunkiseututasolla

Kaupunkiseudut ovat toiminnallisia kokonaisuuksia, joilla ikäystävällisyyden kehittäminen edellyttää kuntarajat ylittävää seudullista tarkastelua. Ikääntyneiden osuus kasvaa tyypillisesti ympäryskunnissa keskuskaupunkia nopeammin. Seudullisesta näkökulmasta keskeisiä ikäystävällisyyden laatutekijöitä ovat joukkoliikenteen kattavuus, palvelujen ja virkistysmahdollisuuksien saavutettavuus sekä ikääntyneille sopivien asuntojen saatavuus. Seudullisessa suunnittelussa ja kuntayhteistyössä on eroja seutujen välillä.

7.1 Ikääntyneet asukkaat kaupunkiseuduilla

Ikääntyneiden osuus asukkaista on kasvanut ja kasvaa lähivuosikymmeninä nopeasti kaupungeissa ja kaupunkiseudulla, kun maaseudulla kehitys on tapahtunut jo aiemmin. Ikääntymisen suhteellinen vauhti on suurinta asukasmäärältään nopeimmin kasvavilla kaupunkiseuduilla. Ikääntyneiden määrä kasvaa jyrkästi etenkin Oulun seutukunnassa ja runsaasti myös Helsingin, Tampereen, Turun, Jyväskylän ja Kuopion seutukunnissa (Kuva 46). Porin ja Joensuun seutukunnissa ikääntyneiden määrä kääntyy väestöennusteen mukaan laskuun 2040-luvulla.



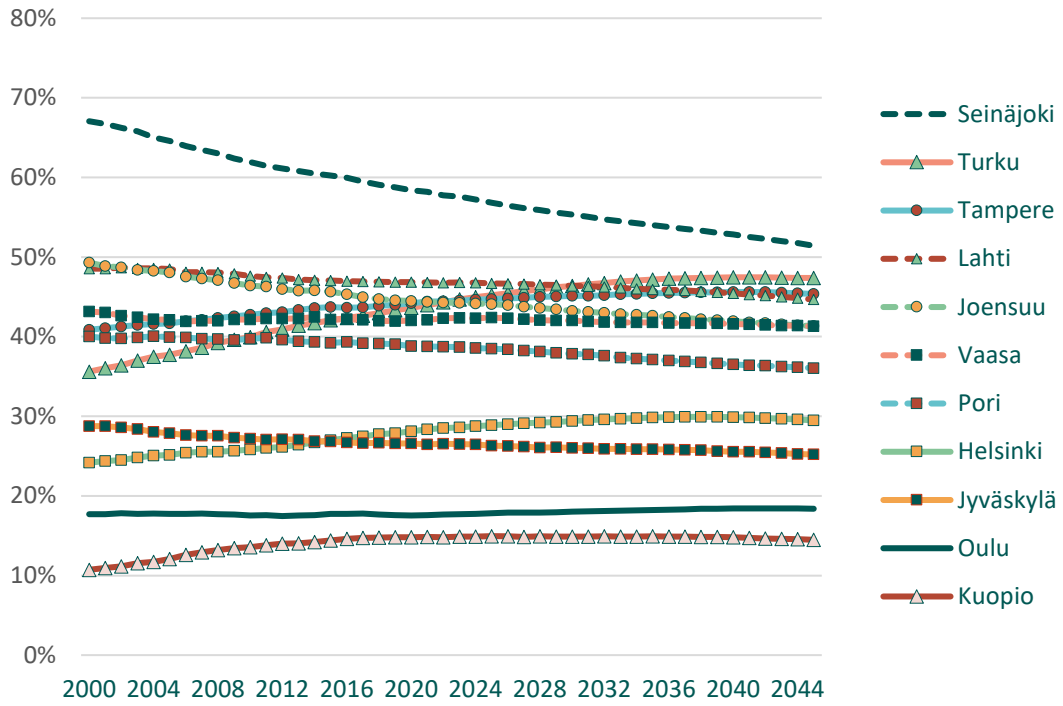


Kuva 46. Yli 65- ja yli 75-vuotiaiden lukumäärän kasvu 11 suurella kaupunkiseudulla 2000–2023 ja ennuste 2024–2045 (Tilastokeskus 2024). Muutos on laskettu suhteellisena vertailuna vuoteen 2023, joka on kuvassa 100 %.

Kaupunkiseuduilla ikääntyminen kohdistuu paitsi keskuskaupunkiin, merkittävästi myös ympäryskuntiin. Ympäryskunnissa asuminen on keskuskaupunkia pientalovaltaisempaa ja aiemmin erityisesti lapsiperheet ovat hakeutuneet asumaan ympäryskuntiin. Koska paikallaan vanheneminen on yleistä, monissa 1980-luvulla rakennetuissa omakotitaloissa asuu edelleen alkuperäisiä asukkaita, jotka ovat nykyisin jo ikääntyneitä yli 65- tai 75-vuotiaita.

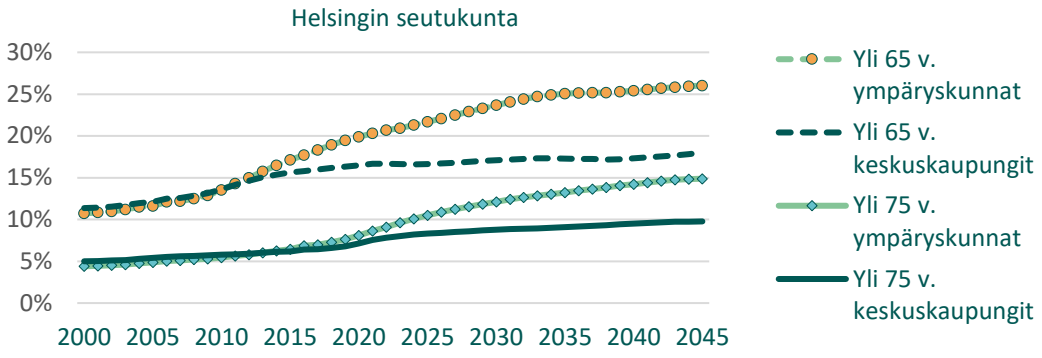
Kaupunkiseutujen välillä on suuria eroja siinä, miten suuri osa ikääntyneistä asukkaista asuu keskuskaupungissa ja miten suuri osa ympäryskunnissa. Joillakin kaupunkiseuduilla on toteutettu laajoja kuntaliitoksia, jolloin monet aiemmat ympäryskunnat ovat liittyneet keskuskaupunkiin. Esimerkiksi Kuopion seutukuntaan kuuluu vain kaksi kuntaa: keskuskaupunki Kuopio ja ympäryskunta Siilinjärvi.

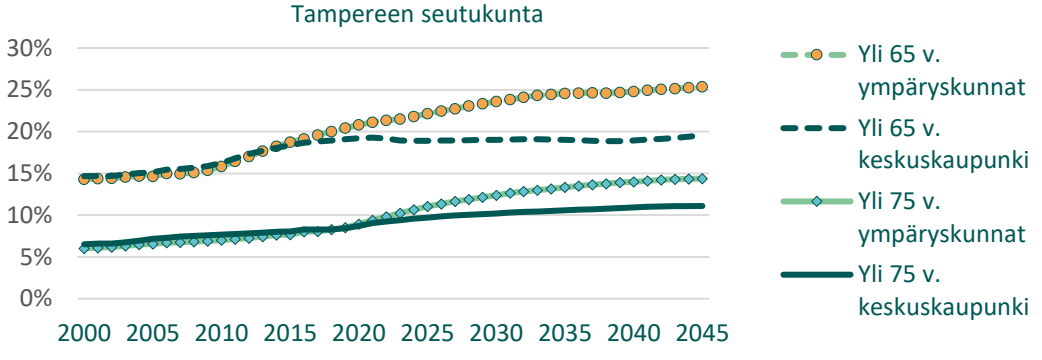
Kuva 47 esittää ympäryskuntien osuutta seutukuntien yli 65-vuotiaista asukkaista vuosina 2000–2023 ja väestöennusteessa 2024–2045. Ympäryskuntien osuus on pienin Kuopion ohella Oulun, Jyväskylän ja Helsingin seutukunnissa. Osuus on korkein Seinäjoen, Lahden, Turun ja Tampereen seutukunnissa. Väestöennusteen mukaan ympäryskuntien osuus kasvaa Helsingin, Tampereen ja Turun seutukunnissa, mikä kertoo seutujen kehittymisestä monikeskuksisemmiksi. Muissa seutukunnissa ympäryskuntien osuus hieman pienenee, mikä heijastaa kasvun keskittymistä ydinkaupunkiin. Vaikka ympäryskuntien osuus ikääntyneistä asukkaista pienenisi, ikääntyneiden määrä voi silti kasvaa niissä merkittävästi.

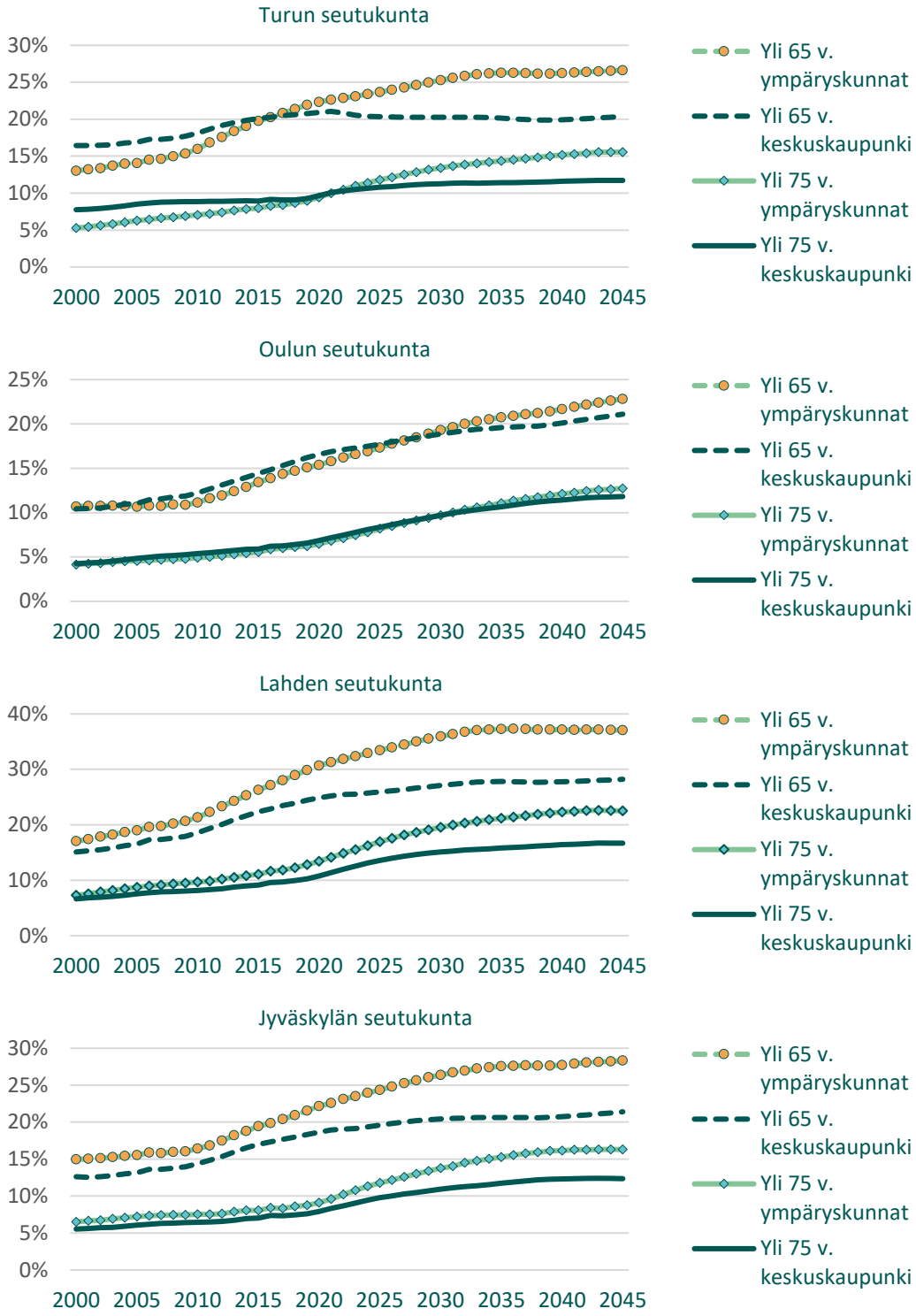


Kuva 47. Ympäryskuntien osuus yli 65-vuotiaista asukkaista suurimmissa seutukunnissa. (Tilastokeskus 2024).

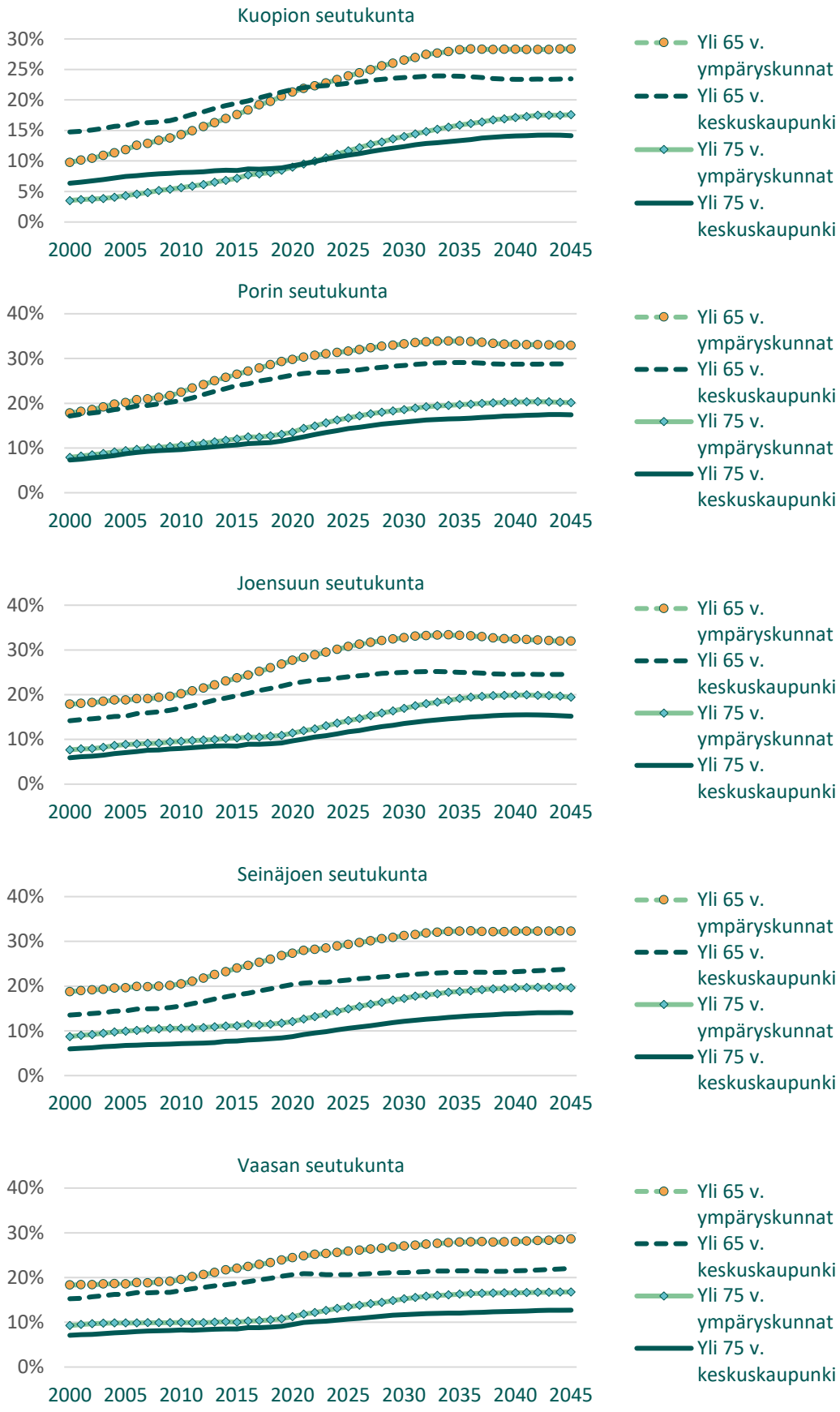
Ikääntyneiden osuus asukkaista on kasvamassa ympäryskunnissa huomattavasti suuremmaksi kuin seutukuntien keskuskaupungeissa (Kuvat 48 ja 49). Aiemmin 2000-luvun alussa ikääntyneiden osuus on ollut ympäryskunnissa samaa tasoa ja joillakin seuduilla pienempi kuin keskuskaupungeissa, mutta väestöennusteen mukaan ikääntymiskehitys vaikuttaa ympäryskunnissa enemmän kuin keskuskaupungeissa, joihin kasaantuu nuorempaa opiskelija- ja maahanmuuttajataustaista väestöä.







Kuva 48. Yli 65- ja 75-vuotiaiden osuus seutukuntien keskuskaupungeissa ja ympäryskunnissa suurimmissa seutukunnissa (Tilastokeskus 2024).



Kuva 49. Yli 65- ja 75-vuotiaiden osuus seutukuntien keskuskaupungeissa ja ympäryskunnissa viidessä suuressa seutukunnassa (Tilastokeskus 2024).

7.2 Ikäystävällisyys seututasolla

Ikäystävällinen ympäristö muodostuu paitsi paikallisista lähiympäristöön ja omaan asuinkuntaan liittyvistä tekijöistä, myös koko asuinseutuun liittyvistä tekijöistä. Kaupunkiseutua voidaan ajatella toiminnallisena alueena, jota yhdistävät yhteiset työmarkkinat, palvelut ja päivittäinen liikkuminen. Seudun sisällä on mahdollista vaihtaa asuinpaikkaa ilman, että arjen kiinnekohdat muuttuvat kokonaan toisiksi.

Ikäystävällisen ympäristön riippuvuutta seudullista tekijöistä selvitettiin seutuhaastatteluilla, joiden kohteena olivat Jyväskylän, Joensuun ja Porin kaupunkiseutujen suunnittelijat. Haastateltavia oli yhteensä kahdeksan henkilöä. Haastattelut toteutettiin teemahaastatteluina, joiden pääkysymykset olivat: Mitkä ikäystävällisyyden teemat/laatutekijät ovat seudullisia ja missä asioissa seudullisuus tulee ottaa huomioon? Miten seudullinen yhteistyö voidaan organisoida ikäystävällisyyden edistämiseksi? Haastattelut toteuttivat MAL-verkoston koordinaatio ja Suomen ympäristökeskus. Seuraavissa alaluvuissa käsitellään haastatteluissa keskeisiksi nostettuja havaintoja ja niitä taustoitetaan keskeisillä seututason trendeillä.

7.2.1 Joukkoliikenne ja saavutettavuus

Joukkoliikenteen toiminnalla on paljon merkitystä erityisesti autottomille ikääntyneille sekä heille, joiden ajo-oikeus on päättynyt iän tai sairauden vuoksi. Monia palveluja joudutaan hakemaan lähiympäristöä kauempaa ja kulkuvaihtoehtoina ovat tällöin joukkoliikenne, muu liikkumispalvelu, oma auto tai läheisten tai tuttavien tarjoama autokyyti. Terveysasemien, sairaaloiden ja muiden hyvinvointipalvelujen saavutettavuus on erityisen tärkeää, koska niihin joudutaan kulkemaan usein tiettyyn aikaan sekä silloin, kun kunto ei ole sairastumisen vuoksi normaali.

Joukkoliikenne on kaupunkiseuduilla järjestetty tyypillisesti seututasolla. Seudulliset liikennetoimijat toimivat useamman kunnan alueella. Seutuliikenteen toiminta-alue ei ole aina koko seutukunta, vaan se voi käsittää keskuskaupungin ja muutaman ympäryskunnan. Joukkoliikenteen toiminta-alueisiin voivat vaikuttaa myös toteutetut kuntaliitokset. Vanhan keskuskaupungin paikallisliikenteen lisäksi järjestettäväksi on tullut liitoskuntien joukkoliikenne. Haja-asutusalueella joukkoliikenne on monilla seudulla koulukyytejä lukuun ottamatta hyvin vähäistä.

Joukkoliikenne toimii kaupunkiseuduilla pääasiassa koululaisten ja työmatkalaisten ehdoilla. Joukkoliikenneyhteydet keskuskaupungin palveluihin toimivat suurimmista taajamista ja runkolinjojen varrelta päiväsaikaan. Illalla ja viikonloppuisin yhteydet ovat harvempia ja monilta alueilta pääsee seudun keskustaan heikosti. Pienemmät taajamat ilman toimivia joukkoliikenneyhteyksiä jäävät hankalaan asemaan. Monilla alueilla ikääntyneiden liikkuminen nojaa paljolti omaan autoon, läheisiin ja taksiin.

Joukkoliikennelinjojen yhteyteen sijoittuvat yleisimmin käytettävät palvelut. Tietyt kohteet, kuten suuret virkistysalueet eivät aina ole riittävien joukkoliikennepalvelujen piirissä. Ikääntyneiden näkökulmasta hyödyllisiä ovat joukkoliikenneyhteydet, joilla pääsee suoraan ilman vaihtoa kohteisiin, joihin kuljetaan usein. Vaihdot toimivat paremmin, jos pysäkkiä ei tarvitse vaihtaa tai siirtymä pysäkkien välillä on lyhyt ja odotusaikaa jää lyhyeksi. Katujen ja pysäkkien hyvällä talvikunnossapidolla, valaistuksella ja muilla ikääntyneiden liikkumista tukevilla ratkaisuilla voi olla hyvin olennainen merkitys joukkoliikenteen käytettävyydelle.

Palvelulinjat ja kutsuliikenne voivat olla erittäin hyödyllisiä ikääntyneiden näkökulmasta, koska niiden liikennöinnissä on mahdollista ottaa huomioon paremmin ikääntyneiden kulkutarpeet. Palvelulinjojen piirissä ovat yleensä tärkeimmät seudulliset palvelut, mutta monet muut palvelut ja muut matkakohteet jäävät linjojen ulottumattomiin. Kuljetuspalveluissa ei useinkaan ole riittävästi resursseja

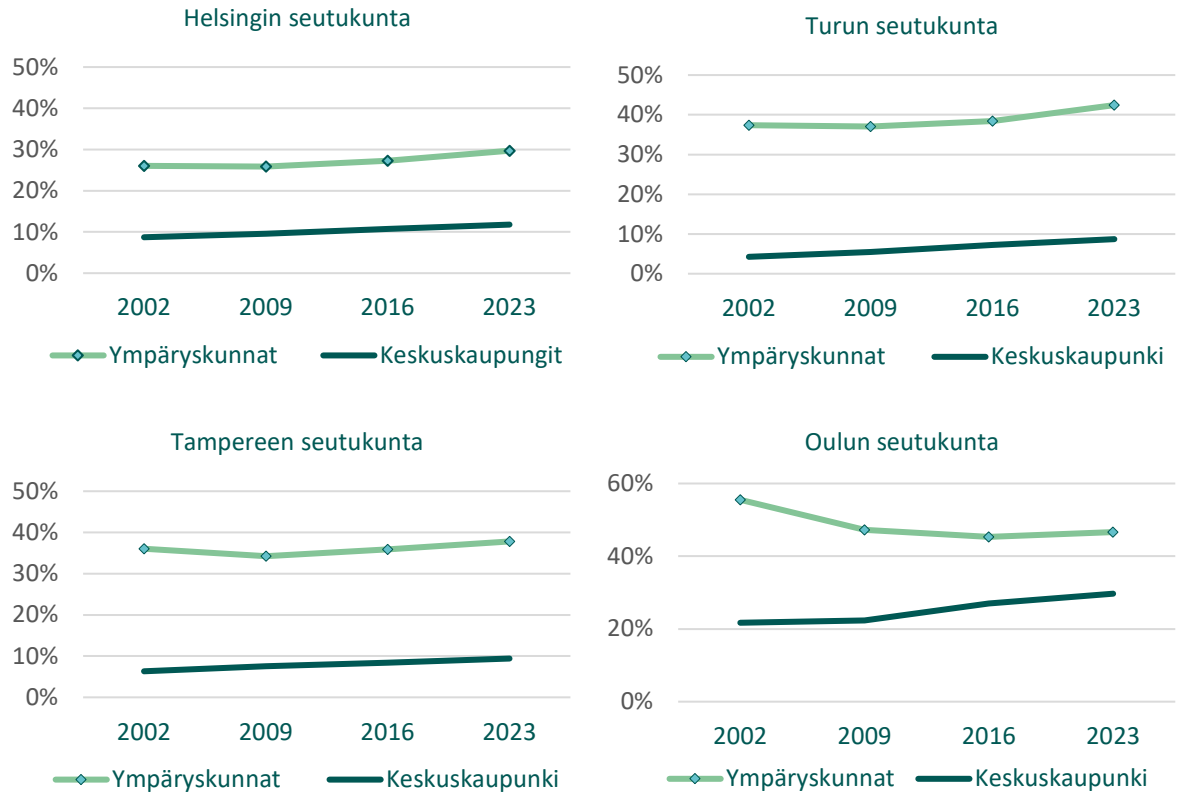
kattavaan palvelutasoon. Myöskään kysyntä ei ole aina ollut riittävää kuljetusten tehokkaaseen yhdistämiseen.

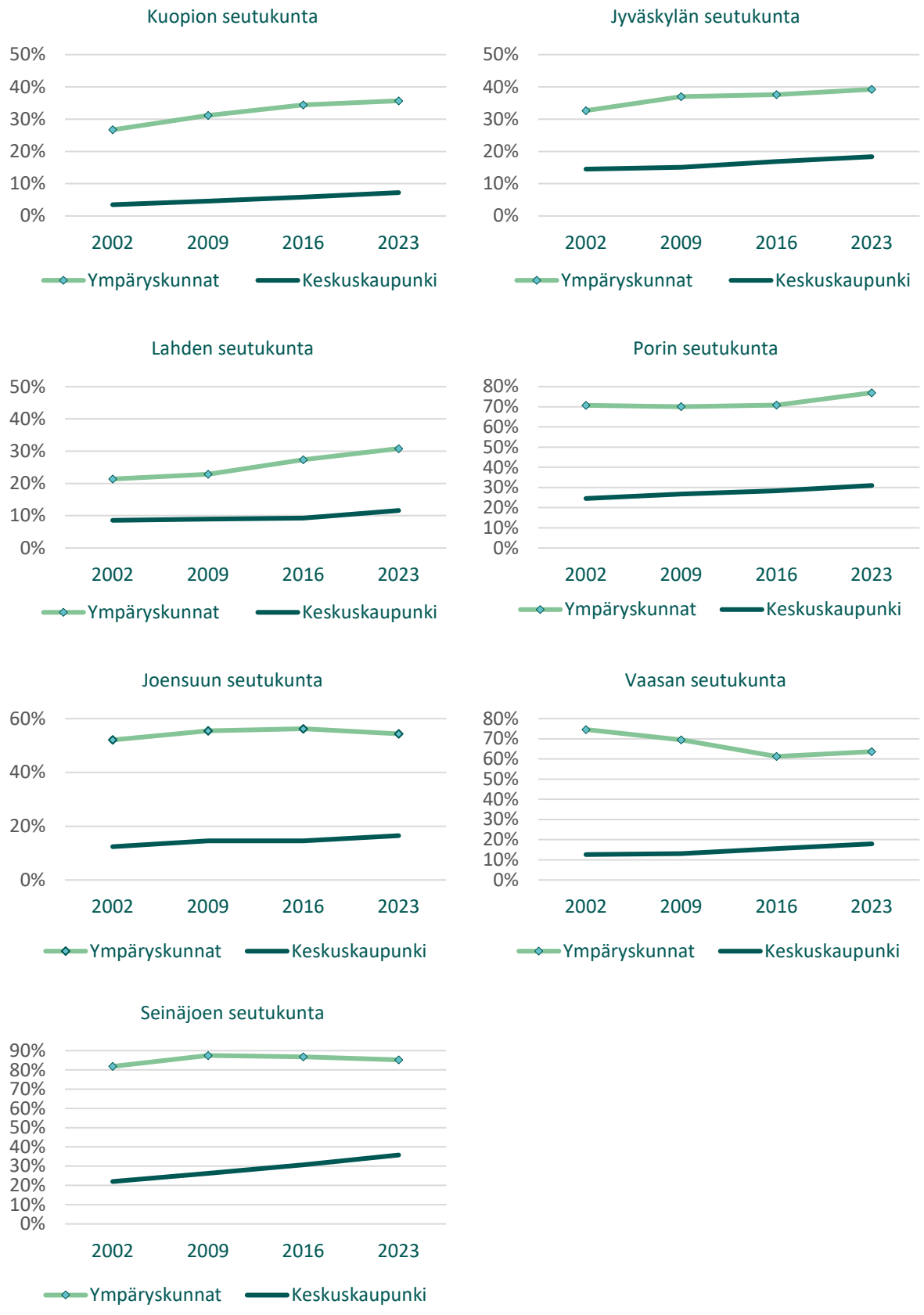
Keskuskaupungin ja ympäryskuntien välillä on suuria eroja siinä, miten suuri osa ikääntyneistä asukkaista asuu autovyöhykkeellä, jolla arkisten matkojen hoitaminen on yleensä riippuvaista henkilöauton käytöstä (Kuva 50). Suuressa osassa autovyöhykettä on jonkin verran myös joukkoliikenneyhteyksiä, mutta vuoroväli jää harvaksi ja arkimatkojen sujuva hoitaminen joukkoliikenteellä on usein vaikeaa. Niille ikääntyneille, joille ei ole omaa autoa tai eivät pysty sitä enää käyttämään, arjen matkojen järjestäminen voi olla vaikeaa.

Useilla suurilla kaupunkiseuduilla autovyöhykkeellä asuvien osuus jää keskuskaupungeissa noin 10 %:iin, kun taas ympäryskunnissa osuus on 30–40 %. Osuudet ovat viime vuosina kasvaneet loivasti. Keskisuurilla Porin, Joensuun, Vaasan ja Seinäjoen kaupunkiseuduilla suurin osa ympäryskuntien ikääntyneistä taajama-asukkaista asuu autovyöhykkeellä. Autovyöhykkeellä asuvien osuus on kasvanut monen keskisuuren kaupunkiseudun keskuskaupungissa, mutta pysynyt samalla, korkealla tasolla ympäryskunnissa.

Ikäystävällisen ympäristön kehittämisessä on otettava huomioon myös autovyöhykkeen pientalovaltainen asutus, jolle tärkeitä ovat palvelujen säilyminen kohtuullisella etäisyydellä ja liikkumisratkaisujen saatavuus myös niissä tilanteissa, joissa oma auto ei ole käytössä.

Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen, kuten vuorojen lisääminen ja reittimuutokset (esim. yhteydet keskussairaalaan), on nähty keskeiseksi ikäystävällisyyden tukemisessa.





Kuva 50. Autovyöhykkeellä asuvien yli 75-vuotiaiden osuus kaupunkiseututaajamissa jaoteltuna keskuskaupungin ja ympäryskuntien mukaan suurimmissa seutukunnissa 2002–2023 (YKR 2024). Helsingin seudulla keskuskaupunkeihin kuuluvat Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen.

7.2.2 Palvelut seututasolla

Ikääntyneiden liikkumisesta hyvin huomattava osuus liittyy palvelujen käyttöön. Pääosa palveluista sijaitsee lähellä asuinpaikkaa, mutta varsinkin erikoistuneita palveluja joudutaan tyypillisesti hakemaan seudun keskuksesta. Kaupunkien keskustan ja seudun muidenkin keskusten palvelut ovat tärkeitä erityisesti lähellä asuville ikääntyneille, mutta ne palvelevat jossain määrin myös muualla seudulla asuvia. Ympäryskuntien pienemmistä taajamista saattaa puuttua myös usein käytettyjä peruspalveluja, jolloin nekin on käytävä hakemassa kauempaa.

Palvelujen keskittäminen isompiin yksiköihin johtaa asioinnin muuttumiseen yhä seudullisemmaksi. Kasvava osa palveluista joudutaan hakemaan seudun pääkeskustasta. Palvelujen keskittäminen pakottaa ihmisiä kulkemaan entistä pitempiä matkoja. Tämä luo paineita joukkoliikenteen uusille reiteille, koska nykyinen verkosto ei aina tue näitä siirtymiä. Ikääntyneiden palvelujen suunnittelu tulisikin kytkeä hyvin kiinteästi joukkoliikenteen suunnitteluun ja asiointiliikenteen tulisi sisältyä palvelun suunnittelussa tehtäviin vaikutusarviointeihin.

Hyvinvointialueet vastaavat sosiaali- ja terveyspalveluiden tuottamisesta sekä pelastustoimen järjestämisestä. Kaupungit pyrkivät koordinoimaan toimintaansa yhdessä hyvinvointialueiden kanssa. Yhteistyön lisäämiseen on tarvetta, sillä sosiaali- ja terveyspalvelujen sijaintiratkaisut edellyttävät usein muutoksia kaupunkien tarjoamissa joukkoliikenneyhteyksissä.

Erityisen haastavassa asemassa palvelujen saavutettavuuden suhteen ovat sellaiset pienet taajamat, joissa oma palvelutarjonta on suppeaa ja joista joudutaan asioimaan laajasti suuremmassa keskuksessa, mutta jotka eivät sijaitse joukkoliikenteen runkolinjojen äärellä. Tällöin joukkoliikenteen yhteydet jäävät usein puutteellisiksi ja palvelujen hankkiminen edellyttää oman auton käyttöä. Pienen taajaman ja kaupunkikeskuksen yhdistävä maantie ei useinkaan kuulu korkeaan talvihoitoluokkaan, joten autolla kulkeminenkin voi tuoda ikääntyneille kuljettajille haasteita huonolla kelillä.

Kaupalliset palvelut ovat yleensä yritysten tuottamia ja keskeisenä kriteerinä on palvelujen kannattavuus. Kaupan keskittyminen ja asiointimatkojen suuntautuminen kauppakeskuksiin, hypermarketteihin ja muihin suuriin yksiköhin on lisännyt seututason asiointimatkoja ja heikentänyt lähikauppaverkkoon kohdistuvaa kysyntää ja kannattavuutta.

Lähi- ja kotiin tuotavia palveluita voidaan korvata osin digipalveluilla. Varsinkin monet asiointipalvelut voidaan hoitaa verkossa. Ikääntyneiden kohdalla tämä ei kuitenkaan aina onnistu ja teknisten ratkaisujen käytössä voi olla iän myötä tulevia haasteita. Erityisesti muistisairaat tarvitsevat läheisen tai kotihoidon tukea palvelujen hankintaan ja sosiaalisten suhteiden ylläpitoon.

Ikääntyneet asukkaat ja vapaa-ajan asukkaat ovat merkittävä voimavara kaupunkiseuduilla ja erityisesti pienissä taajamissa ja maaseudun kylissä erilaisten tapahtumien ja palvelujen järjestämisessä sekä vertaisavun tarjoamisessa. Eläkkeelle jääneet saattavat olla kiinnostuneita kevyestä työnteosta lisätulojen saamiseksi. Tämä voi lieventää alueen työvoimapulaa palvelualoilla. Vaikutus on paitsi paikallinen, myös seudullinen, koska työmarkkinat ovat seudullisia. Lisäksi eläkkeellä olevaa työvoimaa on suhteellisesti enemmän niissä ympäryskunnissa, joissa ikääntyminen lisää palvelujen tarvetta.

7.2.3 Asuminen seututasolla

Ikääntyneet muuttavat varsin harvoin ja saattavat asua samassa asunnossa jopa useita vuosikymmeniä. Vain alle 5 % vaihtaa asuinpaikkaa vuosittain, ja tyypillisesti muuttoliike suuntautuu lähemmäs palveluja, erityisesti keskusta-alueille. Kaupunkiseuduilla pääkeskustaan ja sen välittömään yhteyteen

kohdistuu ikääntyneiden asuntokysyntää. Myös seudun alakeskukset, jotka ovat usein ympäryskuntien kuntakeskuksia, ovat houkuttelevia asuinpaikkoja varsinkin suurimmilla kaupunkiseuduilla.

Ikääntyneiden asumistarpeet vaihtelevat iän mukaan. Juuri eläkkeelle jääneiden ikäluokat elävät usein monipuolista ja liikkuvaa elämää ja vasta myöhemmällä iällä kasvaa tarve muuttaa lähemmäs palveluja. Monet eläkkeelle jääneet haluavat elää monipaikkaista elämää ja viettää suuren osan ajastaan vapaa-ajan asunnolla tai peräti muuttaa sinne kokonaan. Monilla kaupunkiseuduilla vapaa-ajan asunnot sijaitsevat suhteellisen lähellä lähikunnissa. Kunnat saavat tiedusteluja mahdollisuuksista muuttaa vapaa-ajan asuntojen vakituisiksi asunnoiksi. Seudun kunnilla voi olla erilaisia linjauksia siinä, milloin tämä nähdään mahdolliseksi.

Suurin osa ikääntyneistä kerros- ja rivitaloasukkaista asuu vanhemmissa asuinrakennuksissa. Uudet omistusasunnot ovat suhteellisen kalliita, eikä kaikilla ole varaa hankkia sellaista varsinkaan eläketuloilla. Jos aiempi asunto on ollut omakotitalo kaupunkiseudun reuna-alueella, sen myyntihinnalla ei ole mahdollista hankkia kovin suurta uutta asuntoa. Monet ikääntyneet muuttavat vanhaan kerrostaloasuntoon, joiden hinnat ovat kohtuullisempia. Hissittömyys osassa taloja aiheuttaa kuitenkin esteitä muuttamiselle. Vähenevän väestön kaupunkialueilla kohtuuhintaisia asuntoja on saatavilla myös keskustojen yhteydestä melko hyvin, mutta kasvavilla kaupunkiseuduilla vähemmän.

Ikääntyneiltä vapautuville pientaloasunnoille on monilla kaupunkiseuduilla haastavaa löytää uutta käyttöä, varsinkin jos asunnot sijaitsevat syrjäisemmillä alueilla. Talot eivät välttämättä vastaa nykyisiä asumispreferenssejä tai vaativat melko kallista remontointia. Ikääntymiskehitys aiheuttaa kaupunkiseuduilla siis samaan aikaan sekä kysyntää asunnoille että asuntojen vajaakäyttöä.

Asumisoikeusasunnot (ASO-asunnot) ovat toimineet monilla kaupunkiseuduilla hyvinä asumisratkaisuina ikääntyneille. ASO-asuntoja ovat pystyneet hankkimaan myös ne, jotka muuttavat maaseutualueelta kaupunkeihin ja joilla ei ole ollut varaa omistusasuntoon. Seudullisen asuntopolitiikan näkökulmasta ASO-asuntojen kaltaiselle ratkaisulle olisi käyttötarvetta myös tulevaisuudessa.

Suuri osa uusista asunnoista, joihin ikääntyneet muuttavat, ovat senioritaloja, jotka on rakennettu erityisesti ikääntyneille asukkaille ja sisältävät esimerkiksi yhteistiloja ja joissa voi olla tarjolla erilaisia ikääntyneille suunnattuja palveluja. Senioritaloja on rakennettu erityisesti keskustojen yhteyteen ja jonkin verran myös ympäryskuntien keskuksiin. Joillakin kaupungeilla, kuten Jyväskylällä, on ollut omia määrällisiä tavoitteita senioritalojen rakentamiseen ja tätä kautta on pyritty pitämään tasaista tuotantotahtia yllä.

Uudet palveluasumisen yksiköt ovat sijoittuneet kaupunkiseuduilla usein keskuskaupunkeihin, joissa työvoimaa on ollut parhaiten saatavilla. Hyvinvointialueiden rahoitushaasteet ovat aiheuttaneet palveluverkon supistamista ja muutoksia myös palveluasumisen tarjontaan. Hyvinvointialueella on suunnitelmia yhteisöllisestä asumisesta, mutta toteutus ei ole vielä edennyt kovin pitkälle.

Ikääntyneiden asuntotarpeita ei ole monillakaan seuduilla tarkasteltu seututasolla. Kaupungeissa on huomattu tarve päivittää asuntopolitiikan linjauksia, mutta seudullinen yhteistyö on usein jäänyt vähäiseksi. Keskustelufoorumien ja suunnittelun yhtenäistämisen tarve on tunnistettu. Tiedonkeruussa ja tiedon jalostamisessa on haasteita. Kuntien välinen tiedonvaihto ja skenaariotyö ovat tärkeitä, mutta resursseja tähän ei ole ollut riittävästi.

7.2.4 Ympäristön laatu, virkistys ja yhteistilat seututasolla

Keskuskaupungeilla on ympäryskuntia paremmat mahdollisuudet keskittyä ikäystävällisyyden kehittämiseen ja parantaa ympäristön viihtyisyyttä, virkistysalueita ja kulkureittien esteettömyyttä. Ympäryskunnissa oleellista on keskustaajaman rakennetun ympäristön kehittäminen. Kunnallisten tilojen

käyttöä yhdistystoimintaan halutaan lisätä. Tällaisia tiloja kaivataan etenkin nykyisten ja kuntaliitoksia edeltäneiden ympäryskuntien keskusten alueilla.

Kaupunkien olemassa olevat viher- ja virkistysalueet sekä ulkoilua tukevat rakenteet ovat merkittävä resurssi ikäystävällisyyttä edistettäessä. Viher- ja virkistysalueet ja niiden käyttö on tyypillisesti kuntarajat ylittäviä seudullisia kysymyksiä. Keskeisten virkistyskohteiden saavutettavuus joukkoliikenteellä sekä paikallisesti että seudullisesti on tärkeää ikääntyneiden näkökulmasta. Levähdyspaikat ja erilaiset esteettömyysratkaisut tulevat virkistysalueiden käyttöä paitsi paikallisesti, myös seudullisesti. Silloin kun virkistyskohteet ovat helposti saavutettavissa ja niissä on helppo liikkua, ne voivat vetää kävijöitä kauempaakin.

7.3 Ikäystävällisyyden seudullinen suunnittelu ja kuntayhteistyö

Seudun yhteiset suunnittelukäytännöt mahdollistavat seutukokonaisuuden hallinnan ja kuntien kehittämistoimien samansuuntaisuuden. Yhteinen suunnittelutyökalu tai -menetelmä tuottaa pohjaa, jota voidaan hyödyntää kuntien tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa. Seutujen välillä on paljon eroja siinä, miten kuntien yhteistyö on järjestetty.

Joensuun seudulla kuntien yhteinen yleiskaavatyö on seudullisen suunnittelun keskeinen väline. Yhteiseen yleiskaavatyöhön kuuluvat mm. asunto-ohjelma, seudullinen joukkoliikennesuunnitelma, viherverkkotyö sekä elinvoima- ja energiaverkkotarkastelut. Seudullisessa joukkoliikennesuunnitelmassa huomioidaan useita ikäystävällisyyteen liittyviä parannuksia, kuten kunnossapito, kutsu- ja palveluliikenne, vaihtoajat sekä muu palvelutaso ja sen parantaminen mahdollisuuksien mukaan. Yleiskaavan valmistelusta vastaa seudullinen maankäytön ja tekniikan työryhmä. Käytännön kaavoitustyöstä ovat vastanneet Joensuun kaupungin kaavoittajat. Yhteisen yleiskaavan ohjaamisesta ja hyväksymisestä on sovittu seutusopimuksella, joka antaa seutuhallitukselle ja -valtuustolle päätösvallan kuntien valtuustoja kuultuaan.

Jyväskylän seudulla yhteistyön lähtökohtana on tiedolla johtaminen ja yhteistyö kuntien ja valtion välillä. Jyväskylässä laaditaan maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -sopimus seudun kuntien ja valtion välillä. Yhteistyö on kasvattanut asiantuntijoiden seudullista ymmärrystä ja erityisesti paikkatietopohjainen analyysi on ollut hyödyllistä sopimuksen valmistelussa. Yhteistyö seudulla on luontevaa ja tavoitteet yhteisinä, mutta vaadittavat toimenpiteet vaihtelevat alueittain, minkä tunnistaminen koetaan tärkeäksi. Valmisteluun on myös osallistettu päättäjiä ja vuoropuhelu on jatkuvaa.

Porin seudulla ei laadita MAL-sopimusta ja kuntien yhteistyö ei vielä toistaiseksi perustu yhteisiin suunnitelmiin muuten kuin joukkoliikenteessä ja teollisuuspuiston kehittämisessä. Suunnitteilla on rakennemallityö ja laajempi seutuyhteistyön elvyttäminen, jossa pohjana on aiempi Karhukunnat-yhteistyö. Porin seudulla haasteina ovat seudun osien erilaisuus ja rannikolle ominaiset pitkät välimatkat. Kokemäenjokilaakson suuntaisesti yhteydet toimivat paremmin kuin muihin suuntiin. Palveluverkkoa on karsittu Porissa ja naapurikunnissa, mikä lisää seudullisen liikkumisen ja sitä kautta seudullisen yhteistyön tarvetta.

Kaupunkiseuduilla on tarvetta tiedolle ikääntyneiden asumisesta ja sen muutoksista. Erityisesti tulevan kehityksen ennakointitieto tukee seudun suunnittelua. Valtakunnallinen tietopalvelu hyödyttäisi monentyyppisiä seutuja ja kuntia. Keskuskaupungeilla on resursseja ja käytäntöjä seututiedon ja seudullisen suunnittelun tietopohjan vahvistamiseen, kehyskunnilla useimmiten ei.

Seudulliselle asunto-ohjelmalle on tarvetta ikääntyneiden asumisen näkökulmasta. On tarpeen tarkastella seudullisesti, minkälaista asuntotuotantoa suunnitellaan ja toteutetaan seudun eri osiin, joukkoliikenneyhteyksien varrelle tai kuntaliitosseuduilla entisiin kuntakeskuksiin. Tapahtuuko asuntokiertoa, onko hallintamuodoissa riittävästi vaihtelevuutta ja ovatko asunnot kohtuuhintaisia ikääntyneiden näkökulmasta? Kiinnostavatko ikäihmisten asunnot seudulla muita asunnonostajia ja vuokraajia? Onko kiinteistöjen energiaremontit tehty?

Jyväskylässä on sovellettu pitempään jatkunutta suunnitteluyhteistyötä ikääntyneiden asumisessa ja hyvinvointityössä, jossa mukana ovat sekä hyvinvointialue että yksityiset toimijat, mm. Jaso-asunnot. Asumisohjelmaan ja asumisvisioon on sisällytetty ikääntyneitä koskevaa näkökulmaa niin saavutettavuuden, asunto-olojen, liikkumisen, palveluverkon kuin sosiaalisen näkökulman suhteen. Yhteistyötä ja kehittämistä on kuitenkin tehty enemmän kaupungin kuin koko seudun tasolla. ARA-tukien karsiminen hankaloittaa seudun ikääntyneiden asumiseen liittyvää työtä, esim. asumisoikeus (ASO)-rahoituksen menettämisen myötä. Seudulla toisaalta on jo aiemmin tuotettua ASO-asuntoja runsaasti.

Porin seudulla ikääntyneet muuttavat kaupunkikeskustaan ja keskustan reunavyöhykkeelle tai asuvat siellä jo valmiiksi. Ikääntyneitä tällä alueella palvelee hyvin keskustan edullinen ja tiheästi liikennöivä pendelibussi, sairaalalta kauppakeskus Puuvillaan ulottuvalla linjalla. Seudullisesti Pori ja Ulvila muodostavat tiiviin alueen, jonka yhteinen kaupunkiympäristön suunnittelu olisi luontevinta. Tältä alueelta löytyy myös ikääntyneille sopivia asuinympäristöjä, joukkoliikenneyhteyksiä ja mm. yhteisesti kunnossapidettyjä pyöräväyliä. Muualla seuduilla ikääntyneiden muutto suuntautuu taajamiin, jotka eivät yhtä hyvin kytkeydy seudulliseen kokonaisuuteen, vaan jäävät enemmän henkilöautoyhteyksien varaan.

Joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen suunnittelu edellyttää kuntien yhteistyötä, sillä järjestäjänä toimii keskuskaupunki yhdessä ympäryskuntien kanssa. Toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisalueen ulkopuolisen liikennetarjonnan suunnittelussa alueen ELY-keskukset ja maakuntaliitot ovat tärkeitä suunnittelun ja toteutuksen yhteistyökumppaneita.

MAL-sopimusseuduilla MAL-sopimukset ja niiden taustalla olevat kehitysvisiot, kaupunkiseutusuunnitelmat ja rakennesuunnitelmat tuovat tarpeellista seudullista otetta. MAL-sopimusten yhteydessä toteutettavat asunto-ohjelmat, seudulliset joukkoliikennesuunnitelmat ja hyvinvointisuunnitelmat tuovat käytännöllisiä suunnittelun paikkoja, joissa ikääntyneiden tarpeet ja lisääntynyt osuus väestöstä on mahdollista huomioida. Muilla kuin MAL-sopimusseuduilla jälkimmäiset ovat suoraan, yhdessä Ikäystävällisyys-suunnitelman kanssa, sovellettavia suunnittelumenetelmiä.

Seututasolla kuntasuunnittelun ja hyvinvointialueiden suunnittelun integroiminen on yksi keskeisimpiä kysymyksiä. Kaupunkiseuduilla toimii virallisia ja epävirallisia yhteistyöryhmiä, joissa on mukana kaupungeista maankäytön, tonttipolitiikan ja liikenteen vastuuhenkilöitä ja hyvinvointialueelta palveluasumisen tai erityisryhmien asumisen palvelujohtaja ja muita vastuuhenkilöitä. Hyvinvointialueet vastaavat sosiaali- ja terveyspalvelujen seudullisesta suunnittelusta osana koko toimialueen kattavaa suunnittelua. Yhteistyö seudun ja sen kuntien kanssa on oleellista. Hyvinvointi- ja terveyspalveluja on tarkoituksenmukaista suunnitella yhdessä muun palveluverkon, asumisen ja joukkoliikenteen kanssa. Myös palo- ja pelastustoimen varautumis- ja pelastusasiantuntemus on tarpeen integroida mukaan yhteistyöhön. Kuntien ja hyvinvointialueiden hyte-koordinaattorit tekevät yhteistyötä ja muodostavat yhteisiä ryhmiä sekä laativat hyvinvointikertomuksia. Näihin on tarpeen saada mukaan seudullisen MAL-suunnittelu mukaan.

Viherympäristösuunnittelu on yksi keskeinen seudullisen suunnittelun teema. Sekä keskuskaupungin että ympäryskuntien alueella ja tiiviin asutuksen läheisyydessä sijaitsee merkittäviä sini- että viherverkistysalueita. Suunnittelussa kiinnitetään huomiota viherverkoston jatkuvuuteen ja toisaalta tärkeiden virkistysalueiden saavutettavuuteen joukkoliikenteellä.

8 Johtopäätökset ja suositukset

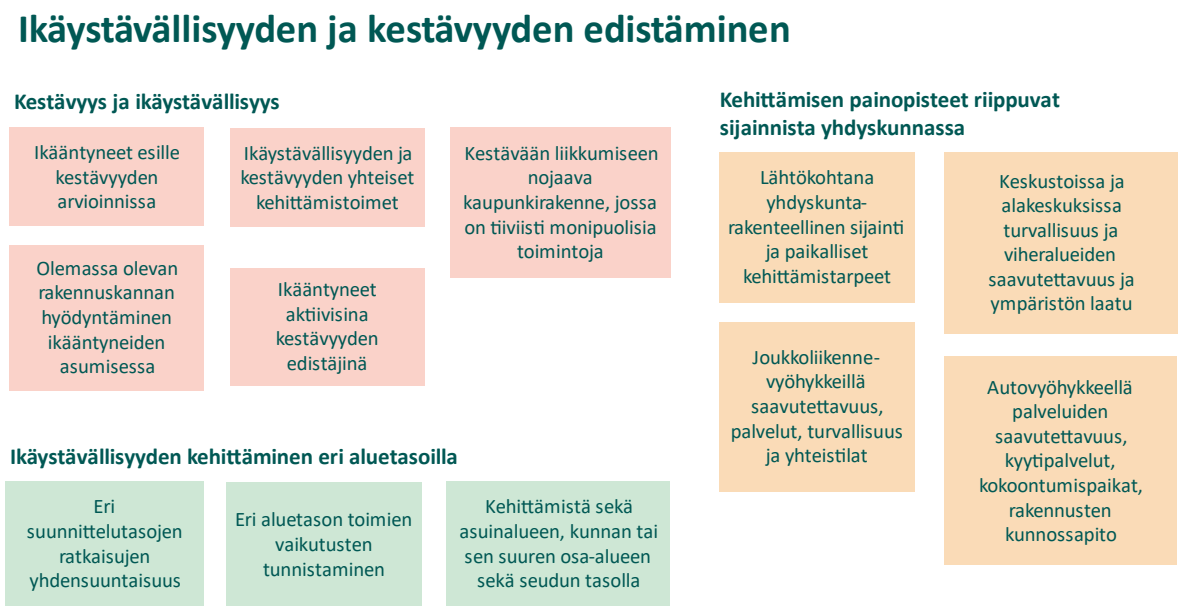
Johtopäätöksiä ja suosituksia esitetään tietopohjan kehittämiseen, hyvien esimerkkien hyödyntämiseen, kestävyyden ja ikäystävällisyyden yhtäaikaiseen edistämiseen, ikäystävällisyyden parantamiseen eri tavoin sekä osallistumisen ja toimijayhteistyön kehittämiseen. Ikäystävällisyyden parantamisessa nostetaan esille erityisesti viheralueiden saavutettavuus, palvelujen sijoittaminen ja tehokas ja viestintä, liikenteen ja liikkumisen kehittäminen, yhteisöllisyyden edistäminen ja varautuminen muutoksiin.

8.1 Suositukset tiivistetysti

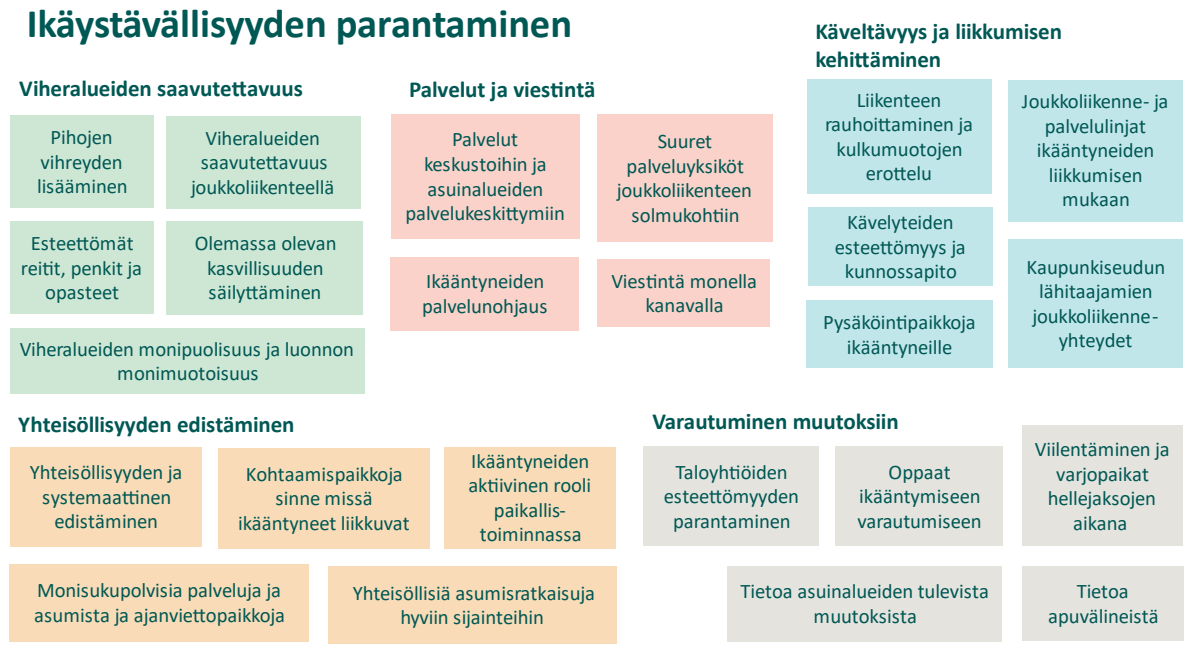
Seuraaviin kuviin on koottu hankkeen suositukset neljän teeman alle. Niitä ovat tietopohjan kehittäminen (Kuva 51), ikäystävällisyyden ja kestävyyden edistäminen (Kuva 52), ikäystävällisyyden parantaminen (Kuva 53) sekä osallistuminen ja toimijayhteistyö (Kuva 54).



Kuva 51. Suosituksia ikäystävälliseen tarkastelun tietopohjan parantamiseen.



Kuva 52. Suosituksia ikäystävällisyyden ja kestävyyden edistämiseen eri aluetasoilla ja aluetyypeissä.



Kuva 53. Suosituksia ikäystävällisyyden eri laatutekijöiden parantamiseen teemoittain.



Kuva 54. Suosituksia ikäystävällisyyteen liittyvän osallistumisen ja toimijayhteistyön kehittämiseen.

8.2 Johtopäätökset ja suositukset yksityiskohtaisemmin

8.2.1 Tutkimustieto pohjaksi ikäystävällisyyden edistämisessä

Tieteellisessä tutkimuksessa on selvitetty kattavasti ikäystävällisen ympäristön ominaisuuksia ja erilaisten tekijöiden vaikutusta ikääntyneiden terveyteen, hyvinvointiin sekä aktiiviseen ja merkitykselliseen elämään. Keskeisimmiksi asioiksi ovat nousseet erityisesti yhteisöllisyys, ympäristön käveltävyys ja viheralueiden saavutettavuus. Ikäystävällisyyden laatutekijöiden luetteloissa, kuten WHO:n tarkastuslistoissa, ja ikäystävällisyyttä kaupungeissa arvioitaessa on yleensä käsitelty tutkimuksissa keskeisiksi tunnistettuja tekijöitä, mutta eri tekijöiden merkitystä suhteessa toisiinsa ei ole välttämättä hahmotettu. Ikäystävällisyyttä on aina tulkittava paikallisessa kontekstissa ja eri tekijöiden kokonaisuutena. Tutkimustieto tuo esille erityyppisten alueiden ja ikääntyneiden asukkaiden välisiä eroja ympäristöön kohdistuvissa tarpeissa ja toiveissa. Ikääntynyt väestö on koko ajan monimuotoisempaa, ja ikäystävällisyyden edistämisessä huomiota on kiinnitettävä oikeudenmukaisuuteen.

- Yliopistojen, tutkimuslaitosten, järjestöjen ja valtionhallinnon tulee tuottaa helposti ymmärrettäviä synteesejä uusimmasta tutkimustiedosta ja viestittävä siitä useilla eri foorumeilla.
- Kaupungeissa ja kunnissa ikäystävällisyyttä on tarkasteltava laajana kokonaisuutena, jossa eri asiat vaikuttavat toisiinsa. Tutkimustieto, kokonaisvaltaiset tarkastelukehikot ja monipuoliset mittarilistat auttavat tunnistamaan ikäystävällisyyteen liittyviä laatutekijöitä.
- Aluesuunnittelussa on hyvä keskittyä etenkin niihin kysymyksiin, jotka tutkimuksissa on todettu ikäystävällisyyden kannalta merkittävimmiksi, kuten ympäristön käveltävyyteen, luonnonläheisyyteen ja yhteisöllisyyteen.

- Tutkimuksista saa tietoa siitä, millä menetelmillä erilaisia laatutekijöitä kannattaa tarkastella. Osaa voidaan kuvata melko helposti määrällisillä tarkasteluilla, mutta osa edellyttää laadullista tiedonkeruuta ja analysointia.

8.2.2 Hyvien esimerkkien hyödyntäminen

Käytännön esimerkit muualla tai aiemmin toteutetuista ikäystävällisistä ratkaisuista ovat erittäin hyödyllisiä, kun kaupungit, kunnat ja muut toimijat harkitsevat omia kehittämistoimiaan. Kuvaukset hyvistä käytännöistä ja ikäystävällisistä rakennetun ympäristön uudistuksista antavat uusia ideoita ja auttavat hahmottamaan, mikä kaikki voi olla mahdollista. Hyviä esimerkkejä on koottu esimerkiksi ympäristöministeriön julkaisuihin (esim. Rajaniemi & Rappe 2020). Tähän raporttiin poimitut esimerkit muista Pohjoismaista sekä ikäystävällisyyden kehittämistyötä erityisen pitkään tehneistä Iso-Britanniasta ja Irlannista soveltuvat pääosin toteutettaviksi myös Suomen kaupungeissa. Kansainvälisesti WHO on koonnut hyvin kattavan kokoelman tapauskuvauksia ikäystävällisten käytäntöjen tietokantaan (Global Database of Age-friendly Practices). Hyviä esimerkkejä hyödynnettäessä on tärkeää tunnistaa, millaisessa ympäristössä ne on toteutettu ja verrata tilannetta omaan alueeseen.

- WHO:n, yliopistojen, tutkimuslaitosten, järjestöjen ja valtionhallinnon sekä esimerkiksi Kuntaliiton olisi hyvä koota yhteen tietoja ja laatia yhteenvetoja hyvistä ikäystävällisyysratkaisuista.
- Kaupungeissa ja kunnissa on hyvä perehtyä hyviin käytännön esimerkkeihin eri julkaisujen ja verkkosivujen perusteella sekä osallistumalla seminaareihin ja webinaareihin. Verkossa järjestettävät tilaisuudet tarjoavat entistä helpomman tavan seurata kiinnostavia kansainvälisiä kehittämishankkeita.
- Ikäystävällisyyden parantamista suunniteltaessa hyvistä esimerkeistä voidaan koota erilaisia vaihtoehtoja omalle alueelle. Esimerkkien kuvaukset auttavat konkretisoimaan tapauksia, jolloin kaikkea ei tarvitse keksiä itse alusta alkaen.
- Suomen kaupunkien ja kuntien kannattaa jakaa aktiivisesti kuvauksia omista hyvistä käytännöistään sekä kotimaassa että kansainvälisesti. Ikäystävällisistä ratkaisuista tarvitaan taustatietoja, jotta muilla alueilla osataan arvioida, millaisessa ympäristössä ratkaisut voivat toimia.

8.2.3 Ikäystävällisyyden kestävä parantaminen

Ikäystävällisyyden edistäminen on pääosin hyvin linjassa kestävän kehityksen tavoitteiden kanssa ja kytkeytyy etenkin sosiaaliseen kestävyyteen. Eheä yhdyskuntarakenne, jossa etäisyydet ovat lyhyitä ja helposti käveltäviä, palvelut ja viheralueet lähellä, keskeiset alueet toiminnallisesti monipuolisia ja joukkoliikenne toimivaa, tukee sekä kestävyyttä että ikäystävällisyyttä. Toisaalta myös auton helppo käyttö on monille ikääntyneille tärkeää ja osin ristiriidassa kestävän kaupungin kanssa. Kestävyyden eri ulottuvuuksien välillä on myös ristiriitaisuuksia ikääntyneille tärkeissä kysymyksissä. Kaupunkirakenteen tiivistäminen parantaa palvelujen saavutettavuutta ja edistää kestävää liikkumista, mutta voi vähentää viheralueiden määrää, jos uudisrakentaminen sijoittuu niille. Väestön ikääntymiseen liittyvät muutokset aiheuttavat myös kestävyyshaasteita, kun tarvitaan ikääntyneille sopivaa asuntorakentamista samaan aikaan, kun osa asuntokannasta uhkaa jäädä vajaakäytölle. Asuntojen energiatehokkuuden korjaaminen ja sähköautoihin siirtyminen voi olla liian hyvin kallista monille ikääntyneille, mutta toteuduttuaan mahdollistaa kohtuulliset asumis- ja liikkumiskustannukset. Sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kysymykset, kuten onko kaikilla ikääntyneillä varaa esimerkiksi energiatehokkuuden

parantamiseen ja pystyvätkö he hyötymään siitä, korostuvat jatkossa entistä enemmän. Myös kulttuurinen kestävyys, kuten paikallinen identiteetti, ajattelutavat ja perinteet, ikääntyneiden arvostus yhteisössä ja erilaisten kulttuuristen taustojen huomioon ottaminen, vaikuttaa ikääntyneiden elämään monin tavoin.

- Kunnissa on tarpeen tarkastella ikääntyneiden ryhmää osana kestävyyden seurantaa ja kestävyystoimien vaikutusten arviointia. Sosiaaliseen kestävyyteen liittyviä mittareita voitaisiin laskea ikääntyneille erikseen. Tällaisia voisivat olla asuinoloja, palvelujen saavutettavuutta, arjen liikkumismahdollisuuksia ja koettua turvallisuutta kuvaavat indikaattorit.
- Ikäystävällisyyden kehitystä on hyvä verrata kestävyysmittarien kehitykseen ja hakea toimia, jolla voidaan edistää molempia tavoitteita.
- Kestävyyden arvioinnissa on tarpeen nostaa esille ikääntyneiden aktiivista toimijaroolia kestävyyden edistäjinä, esimerkiksi lähiluonnon hoitajina, yhteisöllisten tapahtumien järjestäjinä ja paikallisen kulttuuriperinnön vaalijoina.
- Ikääntyneiden asuntotarpeeseen vastaamisessa kannattaa hyödyntää olemassa olevaa rakennuskantaa ja korjata sitä esteettömämmäksi, sillä tämä on uudisrakentamista kestävämpää.
- Yhdyskuntasuunnittelussa tulee suosia kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteen käyttöön nojaavaa kaupunkirakennetta, jossa on tiiviisti monipuolisia toimintoja.

8.2.4 Tietopohjan kehittäminen

Ikäystävällisyyden seuranta edellyttää tietoja ikääntyneiden asuinpaikoista ja ympäristön ominaisuuksista. Tarkastelussa tarvitaan rekisteri- ja paikkatietoja, ikääntyneiden käyttäjien arvioita ympäristöstään sekä muuta ympäristön laadullista arviointia. Ikääntyneiden asuinpaikat muuttuvat uusien ikääntyvien sukupolvien myötä ja palveluissa tapahtuu nopeitakin muutoksia, minkä vuoksi seurantatietojen ajantasaisuus on tärkeää. Myös tulevan kehityksen ennakointi on tärkeää asunto- ja palvelutarpeisiin varautumiseksi.

Ikäystävällisyyden seuranta on kunnissa vaihtelevaa ja kohdistuu usein vain tiettyyn näkökulmaan, kuten esteettömyyteen tai tietyn palvelun saavutettavuuteen. Kunnissa ei yleensä ylläpidetä kokonaisvaltaista ja säännöllistä tiedontuotantoa. Ikääntyneiden näkökulmasta tehty seuranta on vain yksi kaupunki- ja taajamaympäristöihin kohdistuvista tietotarpeista. Muiden ikäluokkien ja väestöryhmien, kuten lasten ja nuorten, asuinpaikkojen, palvelutarpeiden ja ympäristön laadun seurannassa on kyse hyvin samanlaisista kysymyksistä. Tietopohjan kehittäminen on tehokkainta järjestää niin, että siinä pystytään vastaamaan eri väestöryhmien tarpeisiin.

- Ikääntymiseen liittyvän tietopohjan kehittäminen on tarpeen integroida muuhun tiedonkeruuseen, jotta esimerkiksi lasten ja ikääntyneiden tarpeisiin voidaan vastata koordinoidusti.
- Kuntien tulisi seurata säännöllisesti ikääntyneiden asumista, sijaintia yhdyskunnissa, eri asuinalueiden ikäystävällisyyttä ja ikääntyneiden mahdollisuutta saavuttaa tärkeimmät päivittäiset matkakohteet joko jalkaisin tai joukkoliikenteellä.
- Syken ja muiden valtakunnallisten toimijoiden paikkatietojen ja kuntien omien tietoaineistojen kokoaminen yhteen helpottaa ikäystävällisyyden arviointia kunnissa.
- Kuntien olisi hyvä ennakoida ikääntyneiden tulevia asuinpaikkoja ja varautua muutoksiin. Paikallaan ikääntymisen yleisyys helpottaa ennakointia.

- Ikäystävällisyyden kokonaiskuvan muodostamiseksi tulee hyödyntää monipuolisesti eri mittareita ja pohtia paikallisesti, miten ne painottuvat suhteessa toisiinsa.
- Huomiota on tärkeä kiinnittää ei-mitattaviin laadullisiin tekijöihin ja kerätä niistä tietoa suoraan ympäristön käyttäjiltä. Tiedonkeruu on hyvä suunnitella siten, että se palvelee monenlaista suunnittelua.

8.2.5 Ikäystävällisyyteen vaikuttavien tekijöiden tunnistaminen ja huomioon ottaminen

Asuinympäristön ikäystävällisyyteen vaikuttavat monet tekijät. Osa tekijöistä vaikuttaa hyvin suoraan, kuten päätökset kävelyteiden talvikunnossapidosta, joukkoliikennelinjoista ja palvelujen järjestämisestä. Kaavoitus luo edellytyksiä yhdyskuntien toiminnoille ja asettaa rakentamista ohjaavia määräyksiä, mutta ei voi taata suunniteltujen kohteiden toteutumista. Kaavoituksessa joudutaan sovittamaan yhteen eri toimintoja ja ottamaan huomioon niiden vaikutukset mukaan lukien ikääntyneiden elin- ja toimintaympäristöön kohdistuvat vaikutukset. Myös muualla julkisella sektorilla sekä yrityksissä tehdään paljon ratkaisuja, joilla on vaikutuksia alueiden ikäystävällisyyteen, ja nämä olisi myös hyvä tunnistaa ja ottaa huomioon. Esimerkiksi suurten kauppojen sijoittamispäätökset vaikuttavat koko palveluverkkoon ja heijastuvat lähikauppojen toimintaedellytyksiin ja asuinympäristöjen ikäystävällisyyteen. Hyvinvointialueiden ratkaisut terveyspalvelujen sijoittumisesta vaikuttavat joukkoliikenteen järjestämiseen ja palvelujen saavutettavuuteen eri kulkutavoilla. Joukkoliikenteen ja palvelulinjojen aikataulut vaikuttavat siihen, millaisiin aktiviteetteihin, kuten kulttuuripalveluihin, ikääntyneillä on mahdollista osallistua ilman auton käyttöä. Asuntopolittiiset ratkaisut heijastuvat siihen, millaista asuntotarjontaa ikääntyneille on tarjolla ja millaista kysyntää kohdistuu heiltä vapautuvin asuntoihin.

- Maankäytön suunnittelussa ja muissa julkisen sektorin päätöksissä on tarpeellista tunnistaa sekä suorat että epäsuorat vaikutukset ikääntyneiden elinympäristöön ja ottaa ne huomioon.
- On oleellista huomata, että suurten toimipaikkojen sijoituspäätökset vaikuttavat hyvin laajalla alueella ja muuttavat palveluverkon muiden osien toimintaedellytyksiä. Esimerkiksi vähittäiskaupan alalla uudet suuret kaupan yksiköt saattavat johtaa pienten lähikauppojen asiakasvirtojen vähenemiseen ja toiminnan päättymiseen, mikä heikentää asuinalueiden ikäystävällisyyttä.
- Palvelujen ja tapahtumien järjestämisessä on hyvä ottaa huomioon ikääntyneiden mahdollisuudet saapua joukkoliikenteellä ja joukkoliikenteen suunnittelussa ikääntyneiden liikkumistarpeet eri kohteisiin.

8.2.6 Ikäystävällisyyden kehittäminen eri mittakaavatasoilla

Ikäystävällisyyteen vaikutetaan eri kaavatasojen suunnittelussa ja erikokoisia alueita koskevassa päätöksenteossa. Lähiympäristöä koskevia ratkaisuja tehdään muuan muassa asemakaavoissa, katu- ja puistosuunnitelmissa, viheralueiden hoitosuunnitelmissa ja katualueiden kunnossapidossa. Taloyhtiöt ja muut kiinteistöomistajat vaikuttavat lähiympäristöön oman kiinteistönsä osalta. Asuinpaikan lähiympäristön laatu on tärkeä monille ikääntyneille, koska he viettävät asuinalueella keskimäärin enemmän aikaa kuin työikäiset. Hyvin keskeiset ikäystävällisyyteen liittyvät asiat, kuten esteettömyys, viihtyisyys,

luonnonläheisyys, lähipalvelujen toimitilat ja kokoontumispaikat sekä ikääntyneille suunnattu asuntorakentaminen, ratkaistaan yksityiskohtaisessa suunnittelussa.

Koko kunnan, taajaman tai kunnan tietyn osa-alueen suunnittelua tehdään yleiskaavoituksessa sekä kaupunkitason suunnitelma- ja ohjelmatyössä liittyen asumiseen, maankäyttöön, liikenteeseen, palveluihin, elinkeinoihin ja viheralueisiin. Paikallinen joukkoliikenne on järjestetty yleensä joko kaupunkitasolla tai seututasolla. Kaupunkitason suunnittelu vaikuttaa erityisesti palvelujen ja muiden toimintojen saavutettavuuteen sekä asuinalueiden ja liikennejärjestelmän kehittämissuuntiin.

Seudullista suunnittelua tehdään vaihtelevin tavoin. Kaupunkiseuduilla toimii kuntien yhteistyöelimiä, jotka kokoavat seudullista tietopohjaa ja tekevät seudullista suunnittelua. Seudullisista ratkaisuista sovitaan yleensä kuntien kesken ja toteutetaan kuntien kaavoituksen ja muun suunnittelun kautta. Kuntien yhteistä yleiskaavaa on käytetty vain muutamilla seuduilla. Muun muassa palveluverkon, asumisen liikenteen, viheralueverkon kysymyksiä on koettu tarpeelliseksi tarkastella seudullisesti. Seudullisen suunnittelun merkitys korostuu erityisesti kaupunkien ympäryskunnissa, joissa palvelujen käyttö nojaa usein keskuskaupungin tarjontaan ja seudulliset liikenneyhteydet ovat tärkeitä.

- Kuntien ja muiden toimijoiden on hyvä tunnistaa, miten niiden toimet eri mittakaavatasoilla vaikuttavat ympäristön ikäystävällisuuteen ja ikääntyneiden huomioimiseen.
- Ikäystävällisyyden kehittämisessä on tarpeen tarkastella toimenpiteitä sekä asuinalueilla, koko kunnassa tai sen osa-alueella sekä kaupunkiseudulla.
- Eri suunnittelutasoilla tehtävien ratkaisujen tulisi olla yhdensuuntaisia, jotta niillä saavutetaan ikäystävällisiä ja kestäviä ratkaisuja.

8.2.7 Ikäystävällisyyden nykytilan haasteisin tarttuminen

Suomen kaupungeissa lähikauppa ja viheralueet ovat yleensä lähellä ja hyvin suuri osa ikääntyneistä asuu joukkoliikenteen äärellä. Kaupunkien ympäryskunnissa etäisyydet palveluihin ovat pitempiä ja joukkoliikenne heikommin saavutettavissa. Monissa kaupungeissa on ikäystävällisyyden näkökulmasta haasteita, jotka liittyvät esimerkiksi esteettömyyteen, kävelyreittien laatuun ja talvikunnossapitoon, yhteistiloihin, yhteisöllisyyden puutteeseen, palvelujen siirtymiseen kauemmas, kulttuuritapahtumiin kulkemiseen ja senioritaloille sopivien sijaintien löytämiseen. Kaupungit ovat lähteneet hakemaan ratkaisuja erilaisten kokeilujen ja usein kaupunginosakohtaisten kehittämishankkeiden kautta. Näiden kautta on kertynyt kokemusta siitä, miten eri ratkaisut ovat toimineet.

- Kuntiin tarvitaan helppokäyttöiset ja tehokkaat palautekanavat, joilla ikääntyneet asukkaat voivat olla yhteydessä merkittävistä parannusehdotuksista. Tällainen kanava on esimerkiksi Turun palautepalvelu.
- Kuntien vanhusneuvostojen olisi hyvä laatia kokonaiskuva ikäystävällisyyden nykytilasta ja määritellä keskeisimpiä haasteita, joihin kunnan pitäisi vastata.
- Paikallisista kehittämishankkeista tulisi koota arviointitietoa eri ratkaisujen toimivuudesta haasteisiin vastaamisessa.

8.2.8 Ikäystävällisyyden kehittämisessä painopisteet riippuvat sijainnista yhdyskunnassa

Erityyppisissä asuinympäristöissä ja yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeillä on omat vahvuutensa ja heikkoutensa ikääntyneiden näkökulmasta. Keskustoissa ja alakeskuksissa palvelut ja harrastukset ovat yleensä hyvin saavutettavissa kävellen ja haasteita voi aiheutua tiiviistä rakentamisesta, vilkkaasta liikenteestä ja sosiaalisesta levottomuudesta. Joukkoliikennevyöhykkeiden lähiöissä joukkoliikennepalvelut toimivat hyvin ja viheralueet ovat hyvin saavutettavissa, mutta alueen oma palvelutarjonta ja tapaamispaikkojen saatavuus on usein rajallista. Autovyöhykkeellä on usein rauhallista, turvallista ja vihreyttä pihoilla, mutta päivittäiset matkat edellyttävät auton käyttöä. Omakotitaloista pääosa sijoittuu autovyöhykkeelle ja näihin liittyy ikääntyneiden näkökulmasta paljon talvikunnossapitoon ja rakennusten ylläpitoon liittyviä haasteita.

- Ikäystävällisyyden kehittämisessä tulee huomioida alueen yhdyskuntarakenteellinen sijainti ja paikalliset kehittämistarpeet.
- Keskustoissa ja alakeskuksissa hyvä käveltävyys on oleellista säilyttää jatkossakin. Kehittämistarpeet liittyvät liikenneturvallisuuteen, sosiaaliseen turvallisuuteen, viheralueiden saavutettavuuteen sekä melun, ilmansaasteiden ja lämpösaarekkeiden hillitsemiseen.
- Joukkoliikennevyöhykkeillä on tärkeää turvata joukkoliikenteen palvelutaso esimerkiksi täydennysrakentamisen kautta, mutta samalla säilyttää viheralueiden hyvä saavutettavuus. Kehittämistarpeet liittyvät palveluiden saavutettavuuteen, sosiaaliseen turvallisuuteen sekä kokoontumis- ja yhteistilojen lisäämiseen.
- Autovyöhykkeellä on hyvä pitää kiinni rauhallisesta ympäristöstä ja hyödyntää pihojen mahdollisuuksia ikääntyneiden aktiivisessa elämässä. Kehittämistarpeita ovat palveluiden saavutettavuus, liikkumisen järjestäminen, kokoontumis- ja yhteistilojen lisääminen sekä omakotitalojen kunnossapitoon liittyvä tuen tarve.

8.2.9 Viheralueiden ja lähiluonnon saavutettavuuden kehittäminen

Asuinpaikan läheisten viheralueiden merkitys on suuri etenkin vanhimmille ja huonokuntoisemmille asukkaille, jotka eivät yleensä lähde kovin kauas kotoa ulkoilemaan. Vehreät piha-alueet, korttelipuistot ja lähellä sijaitsevat viheralueet ja viljelypalstat ovat tärkeitä paikkoja kokea luonnonläheisyyttä ja viettää aikaa. Oleellista on, että alueille pääsee ja niiden sisällä voi kulkea esteettömiä reittejä pitkin myös rollaattorilla. Lähivihreään tulisi kiinnittää huomiota kaikkialla kaupungissa, mutta erityisesti alueilla, joilla on paljon ikääntyneitä asukkaita ja tiiviimpää rakentamista. Täydennysrakentamisen yhteydessä olisi tärkeää arvioida, miten voidaan parhaiten säästää tai jopa lisätä viheralueita ja säilyttää viheralueiden hyvä saavutettavuus ikääntyneille. Uusia viherympäristöjä voidaan perustaa aiemmin päällystetyille ja rakennetuille alueille, jotka sijaitsevat esimerkiksi asuintalojen pihoilla, parkkipaikoilla tai käyttämättämillä teollisuus- ja varastotonteilla. Viheralueiden laatua, luontoarvoja ja käytettävyyttä voidaan myös parantaa monin tavoin, kuten uusilla reiteillä, opasteilla, levähdyspaikoilla, harkitulla hoitamattomuudella ja monilajisuutta suosimalla esimerkiksi puustossa.

- Kiinteistöjen pihojen vihreyden ja viihtyisyyden lisäämistä olisi hyvä tukea oppailla, kampanjoilla ja hyvillä esimerkeillä. Kuntien kannattaa olla aloitteellisia ja kehittää katualueiden viihtyisyyttä yhdessä niiden varressa sijaitsevien taloyhtiöiden ja muiden kiinteistöjen kanssa.
- Kaikkien asuinalueiden puistoihin ja viheralueille tarvitaan esteettömiä reittejä, penkkejä ja opasteita. Kuntien kannattaa ottaa ikäystävällisyys läpäiseväksi periaatteeksi viheraluesuunnittelussa.
- Uusilla alueilla ja täydennysrakennuskohteissa tulee säästää olemassa olevaa kasvillisuutta mahdollisimman paljon. Viherkerroin-työkalulla ja kaavamääräyksillä voidaan tukea vihreän lähiympäristön suunnittelua.
- Tärkeimpien viheralueiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä on tarpeellista parantaa kaupunkien sisällä ja kaupunkiseuduilla.
- Viheralueiden monipuolisuutta ja luonnon monimuotoisuutta on hyvä ylläpitää ja lisätä viheraluesuunnittelussa.

8.2.10 Varautuminen ikääntymiseen ja asuinalueiden muutoksiin

Ikääntyneet asukkaat asuvat usein vuosia tai vuosikymmeniä samassa asunnossa, mikä mahdollistaa ennakoinnin ja korostaa sen merkitystä. Silloin kun ikääntyneet muuttavat uuteen asuntoon, on tärkeää, että he pystyvät luottamaan asuinalueen palvelujen säilymiseen. Taloyhtiöiden on hyvä seurata asukaskuntansa muutoksia ja reagoida niihin. Ikääntyneiden itsenäistä asumista voidaan tukea esteettömyyden parantamisella ja erilaisilla apuvälineillä. Monet ikääntyneet asuvat vanhoissa kerrostaloissa, joissa viilennystarpeet lisääntyvät ilmaston lämmetessä. Ikääntymisen myötä voi eteen tulla varsin nopeitakin muutoksia ja on hyvä, jos etukäteen pystyy varautumaan erilaisiin mahdollisiin asioihin.

- Kuntien on otettava ikääntyneet asukkaat paremmin mukaan asuinalueiden suunnitteluun ja tiedotettava heille tulevista ja tavoitelluista muutoksista.
- Ikääntyviä asukkaita tulee opastaa varautumaan ikääntymiseen, ennakoimaan omia asumistarpeitaan ja harkitsemaan tarvittaessa muuttamista esteettömämpään asuntoon ja lähemmäs palveluja.
- Ikääntyneille asukkaille ja heidän läheisilleen tarvitaan enemmän tietoa erilaisista apuvälineistä, joita voidaan hyödyntää turvallisen asumisen ja liikkumisen takaamiseksi.
- Taloyhtiöiden tulee varautua asukkaiden ikääntymiseen parantamalla esteettömyyttä ja varaamalla säilytystiloja erilaisille liikkumisen apuvälineille.
- Kuntien ja taloyhtiöiden on tarpeellista varautua ilmaston lämpenemisen tuomiin hellejaksoihin ja suunnitella tapoja asuintilojen viilentämiseen ja varjostuksen lisäämiseen pihoilla.

8.2.11 Palvelujen sijoittuminen ja monikanavainen viestintä

Ikääntyneiden päivittäisistä matkoista suurin osa liittyy erilaisten palvelujen käyttöön, ja ostosmatkat ovat monelle keskeinen arjen aktiviteetti. Palvelujen hyvä saavutettavuus on keskeistä etenkin niille ikääntyneille, joilla ei ole autoa käytössään. Sekoittunut kaupunkirakenne, jossa on monipuolisesti eri

palveluja keskittyneenä lähelle asukkaita, takaa ikääntyneille helpon asioinnin. Kulkemiseen liittyvät esteet haittaavat monien ikääntyneiden osallistumista erilaisiin kulttuuritapahtumiin. Joukkoliikenneyhteydet ja ikääntyneiden palvelulinjat olisi järjestettävä niin, että ne tukisivat myös iltaisin järjestettäviin tapahtumiin ja harrastuksiin osallistumista. Viestintä palveluista, tapahtumista ja liikenneyhteyksistä on hyvin tärkeää ja edellyttää monien erilaisten kanavien käyttöä.

- Kuntien on hyvä pyrkiä sijoittamaan ikääntyneiden tarvitsemia palveluja lähelle toisiaan alakeskuksiin, asuinalueiden palvelukeskittymiin ja joukkoliikenteen pysäkkien yhteyteen. Helppokäyttöiset pysäköintipaikat ovat tärkeitä autolla liikkuville ikääntyneille.
- Suuret palveluyksiköt, kuten sairaalat, terveysasemat, urheiluhallit, pääkirjastot ja kulttuurilaitokset on tärkeää sijoittaa joukkoliikenteen solmukohtiin tai hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle.
- Ikääntyneille on tarpeellista tarjota helposti saavutettavaa palvelunohjausta auttamaan arjen haasteissa, kuten Tampereen lähitoreilla.
- Ikääntyneille tulee suunnata monikanavaista viestintää, jotta sillä tavoitetaan mahdollisimman suuri osa kohdejoukosta. Tarvitaan tietoa netissä, some-ryhmissä, lehdissä, ilmoitustauluilla, postitse ja tuttavien kautta.

8.2.12 Yhteisöllisyyden edistäminen

Tutkimusten mukaan sosiaalisten kontaktien puuttumisella ja yksinäisyydellä on merkittäviä haitallisia terveysvaikutuksia. Toimivat, rauhalliset ja viihtyisät kävelyreitit innostavat liikkumaan ja tapaamaan muita. Muiden ihmisten tapaaminen edellyttää myös paikkoja, joissa istahtaa ja viettää aikaa. Viheralueet ja pihat voivat tarjota sekä elvyttäviä kokemuksia että yhdessäolon ja yhdessä tekemisen paikkoja.

- Yhteisöllisyyttä, sosiaalisia kontakteja ja monisukupolvisuutta tulisi edistää rakennetun ympäristön suunnittelussa ja muotoilussa, sekä ulko- että sisätiloissa.
- Kuntien, taloyhtiöiden ja palvelukiinteistöjen omistajien tulisi rakentaa kohtaamispaikkoja, kuten juttelupenkkejä, kulkureittien ja rakennusten sisäänkäyntien yhteyteen ja sisällyttää kokoontumistiloja myös asuinrakennuksiin, julkisiin rakennuksiin ja liikerakennuksiin.
- Kuntien tulisi edistää monisukupolvisia kohtaamisia yhdistämällä lasten, nuorten, työikäisten ja ikääntyneiden palveluja ja asumista ja rakentamalla eri-ikäisten kanssakäymiseen soveltuvia puistoja sekä kuntoilu-, ajanvietto- ja leikkialueita.
- Kuntien pitää aktiivisesti tuottaa ikääntyneille yhteisöllisiä asuntoja hyviin sijainteihin ja kytkeä ne toiminnallisesti ympäristöönsä hyvien kävely-yhteyksien ja kaikille avointen tilojen ja palvelujen kautta.
- Ikääntyneiden aktiivista roolia erilaisessa yhdistystoiminnassa, muussa paikallisessa kansalaistoiminnassa, vapaaehtoistyössä ja naapuriavussa on tärkeää tukea.

8.2.13 Käveltävyyden ja liikkumisen kehittäminen

Liikkumisen haasteet ovat hyvin merkittävä este ikääntyneiden osallistumiselle aktiviteetteihin. Liikkumista helpottamalla voidaan tukea ikääntyneiden toimintakyvyn säilyttämistä ja saavuttaa säästöjä terveydenhuollossa. Kävelyn reittejä ja olosuhteita on tarpeen kehittää niin, että ne tukevat

ikääntyneiden esteetöntä ja turvallista liikkumista. Ikääntyneiden käyttäjien määrä kasvaa joukkoliikenteessä, jolloin ikääntyneet matkustajat on otettava paremmin huomioon reittien ja vaihtomahdollisuuksien suunnittelussa sekä bussin kuljettamisessa. Palvelulinjoja kehittämällä voidaan parantaa ikääntyneiden liikkumismahdollisuuksia kaupunkialueella. Kaupunkiseudun lähitaajamista tarvitaan myös joukkoliikenneyhteyksiä kaupunkikeskukseen. Autolla liikkumaan joutuville ikääntyneille on hyvä olla tarjolla pysäköintipaikkoja palvelujen lähellä.

- Katujen kunnostuksessa ja talvikunnossapidossa on tärkeä ottaa huomioon ikääntyneet liikkujat ja priorisoida katujen hoitoa ikääntyneiden liikkumistarpeiden mukaan.
- Kaupunkien on hyvä rauhoittaa liikennettä ja erotella kulkumuotoja reiteillä, joilla on paljon ikääntyneitä käyttäjiä
- Joukkoliikenne- ja palvelulinjojen reittejä, aikatauluja ja palvelutasoa sekä kuljettajien toimintaa on hyvä suunnata nykyistä enemmän sen mukaan, miten ja mihin ikääntyneet kulkevat ja miten heidän matkansa olisivat sujuvia.
- Kaupunkiseutujen pienissä lähitaajamissa asuu paljon ikääntyneitä asukkaita ja heille on tarpeen järjestää joukkoliikenneyhteydet kaupungin keskustan palveluihin.
- Kuntien on hyvä varata pysäköintipaikkoja ikääntyneitä käyttäjiä varten tärkeimpien palvelujen lähelle. Kyytipalveluja on tarpeen kehittää uutta tekniikkaa hyödyntäen ikääntyneille, jotka asuvat säännöllisen joukkoliikenteen ulottumattomissa.

8.2.14 Pitkäjänteinen ja poikkihallinnollinen suunnittelu ja kehittäminen

Monissa kaupungeissa ikäystävällisyyttä on edistetty toimialakohtaisin toimin ja käynnistämällä paikallisia kokeiluja, joiden jatkuvuus on kuitenkin ollut epävarmaa. Kehittämistyöhön tarvitaan enemmän pitkäjänteisyyttä, toimialojen yhteistyötä sekä toimiviksi havaittujen kokeilujen vakiinnuttamista ja laajentamista koko kaupungin tasolle.

Ikäystävällisen kaupungin kehittämisprosessiin on laadittu malli, jossa ensin organisoidutaan ja kootaan tietoa, tämän jälkeen tehdään strategia ja laaditaan sen perusteella toimintasuunnitelma, joka kytkeytyy eri toimialojen työhön. Lopuksi seurataan kehitystä ja arvioidaan toimien vaikuttavuutta. Kaupunkien ja kuntien kannattaa hyödyntää mallia ikäystävällisyystyön toteuttamiseksi järjestelmällisesti. Prosessia on tarpeellista ajatella rullaavana, jolloin seurannan ja arvioinnin perusteella päivitetään tilannekuvaa, tavoitteita ja toimenpiteitä.

Koska ikäystävällisyyteen vaikutetaan eri hallinnonaloilla ja organisaatioissa, tarvitaan tiivistä toimijayhteistyötä, jotta toimenpiteet ikäystävällisyyden edistämiseksi tukevat toisiaan. Kunnissa tapahtuu usein henkilövaihdoksia ja hankkeiden vetäjät saattavat siirtyä uusiin tehtäviin, minkä vuoksi tarvitaan järjestelmällisiä tapoja siirtää osaaminen uusille vastuuhenkilöille sekä huolehtia tietämyksen ja tietopohjan säilymisestä.

- Ikäystävällisiä käytäntöjä voidaan testata paikallisissa kokeiluissa, mutta hyvät käytännöt olisi saatava pysyväksi, koko kaupungin kattavaksi toiminnaksi.
- Kuntien on tarpeellista tehdä ikäystävällisyyteen liittyvä strategia sekä ohjelma tai suunnitelma tai käsitellä ikäystävällisyyttä riittävän laajasti osana muita strategioita, ohjelmia ja suunnitelmia. Ikäystävällisyyden kehittämisestä on hyvä tehdä säännöllisesti päivitettävä prosessi.

- Ikäystävällisyyttä pitää kehittää kuntien eri toimialojen sekä kuntien ja hyvinvointialueen sekä muiden alueellisten toimijoiden yhteistyönä. Yhteistyöryhmät ovat välttämättömiä, jotta hallinnon eri osissa voidaan toimia koordinoidusti.
- Kuntien on huolehdittava ikäystävällisyyden kehittämiseen liittyvän tieto- ja osaamispohjan säilymisestä, vaikka henkilöstössä tapahtuisi vaihdoksia.

8.2.15 Suunnitteluun osallistumisen ja toimijayhteistyön kehittäminen

Ikääntyneiden näkökulmien kuuleminen on hyvin tärkeää suunnittelussa. Vanhusneuvoston asema on tärkeä säilyttää vahvana ja neuvoston kanssa on tärkeä pitää yhteyttä suunnitelmien eri vaiheissa. Myös esteettömyysraatien kaltaiset arvioijatahot ja paikalliset asukkaat oman ympäristönsä asiantuntijoina ovat tärkeitä tiedon ja näkemysten tuottajia. Osallistuva budjetointi on ollut toimiva keino hakea elinympäristön parannuksia asukkailta käsin. Ikääntyneiden osallistumista ideointiin on hyvä edelleen edistää. Ikäystävällisyyttä on keskeistä kehittää eri tahojen tiiviissä yhteistyössä, jossa ovat mukana myös erilaisten palvelujen tuottajat ja niiden käyttäjät. Ikääntyneiden keskuudessa on paljon voimavaroja asuinympäristön kehittämiseen ja esimerkiksi paikallisten tapahtumien järjestämiseen. Kuntien pitäisi osaltaan mahdollistaa tätä toimintaa ja madaltaa kynnyksiä osallistua asukastoimintaan.

- Kuntien kannattaa järjestää suunnitelmien ennakkokuulemisia ja -arviointeja ikäystävällisyyden näkökulmasta vanhusneuvoston, erilaisten raatien ja muun osallistumisen kautta. Kuuleminen ja arvioinnit on hyvä toteuttaa kattavasti ja varhaisessa vaiheessa.
- Osallistuvaa budjetointia kannattaa kunnissa hyödyntää ja pyrkiä aktiivisesti kokoamaan ehdotuksia ikääntyneiltä asukkailta. Hankkeiden valinnassa on hyvä nostaa esille kaikille sopivan suunnittelu merkitystä.
- Kuntien ja muiden julkisten toimijoiden on tarpeellista tehdä nykyistä enemmän yhteistyötä yritysten, taloyhtiöiden, järjestöjen ja aktiivisten kansalaistoimijoiden kanssa ikäystävällisyyden edistämisessä.
- Ikääntyneiden aktiivista toimijaroolia on tarpeen tuoda esille aiempaa enemmän.

8.2.16 Seudullisen suunnittelun kehittäminen

Kaupunkiseudut ovat toiminallisesti yhtenäisiä asunto- ja työmarkkina-alueita, joiden sisällä päivittäiset matkat yleensä tehdään. Kaupunkiseutuun kuuluu keskuskaupungin lisäksi yleensä useita ympäryskuntia. Osassa kaupunkiseutuja lähes puolet ikääntyneistä asukkaista asuu ympäryskunnissa, joissa heidän osuutensa kasvaa nopeammin kuin keskuskaupungissa. Erityisesti palvelujen ja joukkoliikenteen suunnittelulla on seudullisia vaikutuksia. Hyvinvointialueilla suunnittelu kohdistuu yleensä koko maakuntaan, jolloin kaupunkiseudut ovat mukana. Ikäystävällisyyttä on tarpeellista tarkastella myös seudullisen suunnittelun tasolla siten että mukana ovat keskeiset seututason toimijat.

- Tietopohjaa ikääntyneiden asumisesta ja asuinympäristön ominaisuuksista on hyvä olla saatavilla koko seudulta keskitetysti.

- Ikäystävällisyyden kehittämiseen kaupunkiseutujen ympäryskuntien taajamissa tulee kiinnittää enemmän huomiota, ja taajamien palveluja, joukkoliikenneyhteyksiä ja ympäristön laatua on tarkasteltava myös ikääntyneiden hyvinvoinnin näkökulmasta.
- Koska ikäystävällisyys riippuu erityisesti palvelujen ja joukkoliikenteen osalta seudullisista ratkaisuista, ikäystävällisyyden tilannekuvaa, tavoitteita ja toimintasuunnitelmaa on tarpeen laatia myös seututasolla.
- Kaupunkiseuduilla tarvitaan yhteisiä alustoja ikäystävällisyyden suunnittelulle ja kehittämiselle. Näitä voivat olla kuntien yhteinen yleiskaava, MAL-sopimus ja seudullinen asumistarkastelu tai seututason ikäystävällisyystarkastelu.
- Kuntien ja hyvinvointialueiden yhteistyötä ympäristön ikäystävällisyyteen liittyen pitää lisätä esimerkiksi yhteistyöryhmien kautta.

Lähteet

Alidoust, S., & Bosman, C. (2015). Planning for an ageing population: links between social health, neighbourhood environment and the elderly. Australian Planner, 52(3), 177–186. https://doi.org/10.1080/07293682.2015.1034145

Alzheimer's Society (2024). Dementia-friendly environment checklist. https://www.alzheimers.org.uk/get-involved/dementia-friendly-resources/organisations/dementia-friendly-environment-checklist [haettu 16.10.2024]

Bahr, S. (2024). The relationship between urban greenery, mixed land use and life satisfaction: An examination using remote sensing data and deep learning. Landscape and Urban Planning, 251, 105174. https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2024.105174

Buffel, T., Doran, P. & Yarker, S. (toim.) (2024) Reimagining Age-Friendly Communities - Urban Ageing and Spatial Justice. Bristol University Press, Bristol. https://doi.org/10.51952/9781447368571

Buffel, T. & Phillipson, C. (2023). Ageing in Place in Urban Environments - Critical Perspectives. Routledge, London. https://doi.org/10.4324/9781003229322

Carroll, S., Jespersen, A.P. & Troelsen, J. (2020). Going along with older people: exploring age-friendly neighbourhood design through their lens. Journal of Housing and the Built Environment 35, 555–572. https://doi.org/10.1007/s10901-019-09700-z

Centre for Ageing Better (2025). Four steps to becoming an Age-friendly Community. https://ageing-better.org.uk/four-steps-becoming-age-friendly-community [haettu 4.3.2025]

Decarbon-Home -kysely (2022). Luonnonläheisyys, edulliset asumiskustannukset ja toimiva pohjaratkaisu korostuvat suomalaisten asumistoiveissa. https://decarbonhome.fi/luonnonlaheisyys-edulliset-asumiskustannukset-ja-toimiva-pohjaratkaisu-korostuvat-suomalaisten-asumistoiveissa/ [haettu 3.7.2024]

Dilian, O., Beckers, C., Davidovitch, N. & Martens, K. (2024a). Chapter Eight - Physical and mental health outcomes of public transport use among older adults: A systematic review. Advances in Transport Policy and Planning, 13, 259-286. https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2023.11.006

Dilian, O., Beckers, C., Witlox, F., Davidovitch, N. & Martens, K. (2024b). Examining the health effects of public transport use on older adults: A systematic review, Journal of Transport & Health, 39, 101931. https://doi.org/10.1016/j.jth.2024.101931

Dovbischuk, T. & Kley, S. (2024). The call of the green: The role of green spaces in residential relocations across the life course in Germany. Population, Space and Place, 30, e2810. https://doi.org/10.1002/psp.2810

Gardner, P.J. (2020). Natural neighborhood networks — Important social networks in the lives of older adults aging in place. Journal of aging studies 25, 263-271. https://doi.org/10.1016/j.jaging.2011.03.007

Gibney, S., Zhang, M. & Brennan, C. (2019). Age-friendly environments and psychosocial wellbeing: a study of older urban residents in Ireland. Aging & Mental Health, 24(12), 2022–2033. https://doi.org/10.1080/13607863.2019.1652246

Gripko M. & Joseph A. (2024). The Role of the Built Environment in Supporting Older Adults' Engagement: A Narrative Literature Review. HERD: Health Environments Research & Design Journal, 17(3), 329-353. https://doi.org/10.1177/19375867241250320

Hammond, M. & Saunders, N. (2021) A Design For Life: Urban practices for an age-friendly city. Manchester Metropolitan University. MMU Press, Manchester. https://www.msa.ac.uk/media/msaacuk/documents/research/ageing/ADFL_ebook.pdf

Hand, C., Laliberte Rudman D., Huot, S., Pack, R. & Gilliland, J. (2020). Enacting agency: exploring how older adults shape their neighbourhoods. Ageing and Society, 40(3), 565-583. https://doi.org/10.1017/S0144686X18001150

Hassen, N. & Kaufman, P. (2016). Examining the role of urban street design in enhancing community engagement: A literature review, Health & Place, 41, 119-132. https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2016.08.005

Hauderowicz, D. & Serena, K.L. (toim.) (2020). Age-Inclusive Public Space. Hatje Cantz Verlag, Berlin.

Heikinheimo, V., Tiitu, M. & Viinikka, A. (2023). Data on different types of green spaces and their accessibility in the seven largest urban regions in Finland. Data in Brief, 50, 109458. https://doi.org/10.1016/j.dib.2023.109458

Hérick de Sá, T., Sudsataya, D., Fry, A., Salehi, N., Katiki, A., Mcleod, M., Rathmell, G., Cylus, J., Lafortune, L., Buffel, T., Doran, P., Officer, A. & Naci, H. (2024). The impact of transport, housing, and urban development interventions on older adults' mobility: A systematic review of experimental and quasi-experimental studies. Journal of Transport & Health, 38, 101859. https://doi.org/10.1016/j.jth.2024.101859

HLT (2021). Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2011. Tutkimusaineisto. Traficom.

Holt-Lunstad J, Smith TB, Baker M, Harris T & Stephenson D. (2015). Loneliness and social isolation as risk factors for mortality: a meta-analytic review. Perspectives on Psychological Science, 10, 227–237 https://doi.org/10.1177/1745691614568352

Kortelainen, J., Oosi, O., Luukkonen, T., Luomala, N., Välikangas, K., Hätälä, J., Haapakorva, P., Hämeenniemi, R. & Kaasalainen, T. (2020). Ikääntyneiden asuminen – ennakointi ja varautuminen kunnissa. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:55. Valtioneuvoston kanslia, Helsinki. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162584/VNTEAS_202_55_Ikaeva.pdf

Krekel, C., Kolbe, J. & Wüstemann, H. (2016). The greener, the happier? The effect of urban land use on residential well-being. Ecological Economics, 121, 117-127. https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.11.005

König, K., Raue, M., D'Ambrosio, L.A. & Coughlin, J.F. (2019). Physical and emotional support of the neighborhood for older adults: A comparison of the United States and Germany. Journal of Environmental Psychology, 62, 84-94. https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2019.01.008

Lager, D., Van Hoven, B. & Huigen, P.P.P. (2015). Understanding older adults' social capital in place: Obstacles to and opportunities for social contacts in the neighbourhood, Geoforum, 59, 87-97. https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2014.12.009

Mazumdar, S., Learnihan, V., Cochrane, T. & Davey, R. (2018). The Built Environment and Social Capital: A Systematic Review. Environment and Behavior, 50(2), 119-158. https://doi.org/10.1177/0013916516687343

National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine (2020). Social Isolation and Loneliness in Older Adults: Opportunities for the Health Care System. Washington, DC: The National Academies Press. https://doi.org/10.17226/25663

The Norwegian Association of Local and Regional Authorities (2020). Handbook for Age-Friendly Communities. https://www.ks.no/globalassets/fagomrader/velferd/universell-utforming/Handbook-for-age-friendly-communities-F41-web.pdf

The Norwegian Association of Local and Regional Authorities and The Centre for an Age-Friendly Norway (2024). Active and Social At All Ages – Universally designed and age-friendly outdoor areas and meeting places. https://www.ks.no/link/0c159b21502444f3973b872e0be04195.aspx

Padeiro, M., de São José, J., Amado, C., Sousa, L., Roma Oliveira, C., Esteves, A. & McGarrigle, J. (2022). Neighborhood Attributes and Well-Being Among Older Adults in Urban Areas: A Mixed-Methods Systematic Review. Research on Aging, 44(5-6), 351-368. https://doi.org/10.1177/0164027521999980

Rajaniemi, J. & Rappe, E. (2020). Ikäystävällisyyden edistäminen asuinalueilla ja taajamissa. Ympäristöministeriön julkaisuja 2/2020. Ympäristöministeriö, Helsinki. http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-042-2

Reinikainen, T., Lyytimäki, J., Finel, N., Nieminen, H. & Nyberg, E. (2022). Kestävän kaupunkikehityksen indikaattorit. YK:n kaupunkikehitysohjelman ja kestävän kaupunkikehityksen kansallinen seuranta. Ympäristöministeriön julkaisuja 15/2022. Ympäristöministeriö, Helsinki. 102 s. http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-389-8

Ristimäki, M. Tiitu, M., Kalenoja, H., Helminen, V. & Söderström, P. (2013). Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Suomessa. Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeiden kehitys vuosina 1985–2010. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32/2013. http://hdl.handle.net/10138/41574

Strandell, A. & Nyberg, E. (2023). Asukasbarometri 2022 – Kysely kaupunkimaisista asuinympäristöistä. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 29/2023. Suomen ympäristökeskus, Helsinki. http://hdl.handle.net/10138/566100

Suomen ympäristökeskus (2025). Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet. https://www.ymparisto.fi/fi/rakennettu-ymparisto/kestava-yhdyskuntarakenne/yhdyskuntarakenteen-vyohykkeet

Tilastokeskus (2024). Väestöennuste. https://stat.fi/tilasto/vaenn

Traficom (2024). Henkilöliikennetutkimus syksy 2023. Suomalaisten liikkuminen. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 14/2024. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT_syksy2023_raportti.pdf

UNECE (2023). Towards age-friendly sustainable cities and communities. https://unece.org/population/events/towards-age-friendly-sustainable-cities-and-communities

VTJ/DVV (2024). Väestötietojärjestelmän rakennus- ja huoneistotiedot. Väestötietojärjestelmä/Digi- ja väestötietovirasto, poiminta 1/2024. https://ckan.ymparisto.fi/dataset/vaestotietojarjestelman-rakennus-ja-huoneistotiedot-rhr

WHO (2007). Global Age-friendly Cities: A Guide. World Health Organization. https://www.who.int/publications/i/item/9789241547307

WHO (2021). Social isolation and loneliness among older people: advocacy brief. World Health Organization. https://www.who.int/publications/i/item/9789240030749

WHO (2023). National programmes for age-friendly cities and communities, A guide. World Health Organization. https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/demographic-change-and-healthy-ageing/age-friendly-environments/national-programmes-afcc

YKR (2024): Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän ruututiedot. Suomen ympäristökeskus ja Tilastokeskus. https://ckan.ymparisto.fi/dataset/ykr-ruutuaineisto

Zhang, S., Wu, W., Xiao, Z., Wu, S., Zhao, Q., Ding, D. & Wang, L. (2023). Creating livable cities for healthy ageing: Cognitive health in older adults and their 15-minute walkable neighbourhoods, Cities, 137, 104312. https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104312

Zhou, Q., Homma, R. & Lwin, Z.N.N. (2024). Exploring the relationship between neighborhood walkability and fracture risk among older people in Japan. Journal of Transport & Health, 38, 101845. https://doi.org/10.1016/j.jth.2024.101845

Kestävästi ikäystävällinen kaupunki
Rakennetun ympäristön ja alueiden käytön kehittäminen väestön ikääntyessä

Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

ISBN 978-952-11-5768-4 (PDF)
ISSN 1796-1726 (verkkoj.)

Teemme tiedolla toivoa.