

SUMP

Kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmän  
suunnittelu ja toteutus



TEEMAKORTTI

# Liikennejärjestelmän esteettömyys

20.4.2026

**TRAFICOM**  
Liikenne- ja viestintävirasto



Euroopan unionin  
rahoittama



# Esteettömyys, saavutettavuus ja kaikille sopiva suunnittelu

- ▶ Liikennejärjestelmän esteettömyys ja saavutettavuus ovat keskeisiä edellytyksiä yhdenvertaiselle liikkumiselle ja palvelujen käytölle. Ne varmistavat, että mahdollisimman moni ihminen voi käyttää liikennejärjestelmää itsenäisesti, turvallisesti ja sujuvasti riippumatta toimintakyvystä, iästä, elämäntilanteesta, aistivammoista, kognitiivisista rajoitteista tai digitaalisista valmiuksista.
- ▶ **Esteettömyyden** käsitteellä tarkoitetaan esteettömyyttä erityisesti fyysisessä ympäristössä, kuten rakennuksissa, katualueilla ja liikennevälineissä. Esteetön ympäristö on kaikkien käytettävissä toimintakyvystä riippumatta.
- ▶ **Saavutettavuuden**<sup>1</sup> käsite liittyy esteettömyyteen yhteydessä tietoon ja palveluihin, kuten matkustajainformaatioon ja matkan tilaamiseen, sekä digitaalisiin ympäristöihin, kuten verkkosivuihin ja mobiilisovelluksiin. Ne ovat saavutettavia, jos kaikki pystyvät yhtäläisesti käyttämään palveluja, saamaan tietoa ja ymmärtämään sen sisällön.
- ▶ Digitaalisten ympäristöjen saavutettavuus voi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että sisällöt on luettavissa myös erilaisilla apuvälineillä, kuten ruudunlukuohjelmalla. Laajemmin tarkasteltuna tiedon ja palvelujen, kuten matkustajainformaation tai lipunoston, saavutettavuus edellyttää monikanavaisuutta (esimerkiksi digipalvelun ohella puhelinpalvelua), moniaistisuutta (esimerkiksi informaation tarjoamista luettavassa ja kuunneltavassa muodossa) ja ymmärrettävyyttä (esimerkiksi selkokieltä). Myös värisokeus tarpeen ottaa huomioon ja välttää esimerkiksi punaviherasteikkoja asioiden erottamisessa.

- ▶ **Kaikille sopiva suunnittelu** (eng. myös **Design for All, Universal Design**) on tärkeä periaate myös liikenteen palvelujen ja infrastruktuurin suunnittelussa. Kaikille sopiva suunnittelu tarkoittaa tuotteiden, ympäristöjen, ohjelmien ja palvelujen suunnittelua sellaisiksi, että kaikki ihmiset voivat käyttää niitä mahdollisimman laajasti ilman mukautuksia tai erikoissuunnittelua.
- ▶ Kaikille sopivassa suunnittelussa pyritään siihen, että kaikilla ihmisillä olisi yhtäläiset mahdollisuudet osallistua yhteiskunnan kaikkiin eri osa-alueisiin. Tämän toteutuminen edellyttää sitä, että rakennettu ympäristö, arjen esineet, palvelut, kulttuuri ja tieto – eli siis kaikki, mitä suunnitellaan ihmisten käyttöön, on esteetöntä ja saavutettavaa.
- ▶ Kaikille sopivassa suunnittelussa keskeistä on se, että monimuotoiset käyttäjätarpeet nähdään suunnittelun lähtökohtana sen sijaan, että erityisryhmiin kuuluvat henkilöt nähtäisiin marginaaliryhmänä, jolle tulee suunnitella erikseen omia tuotteita tai palveluita.

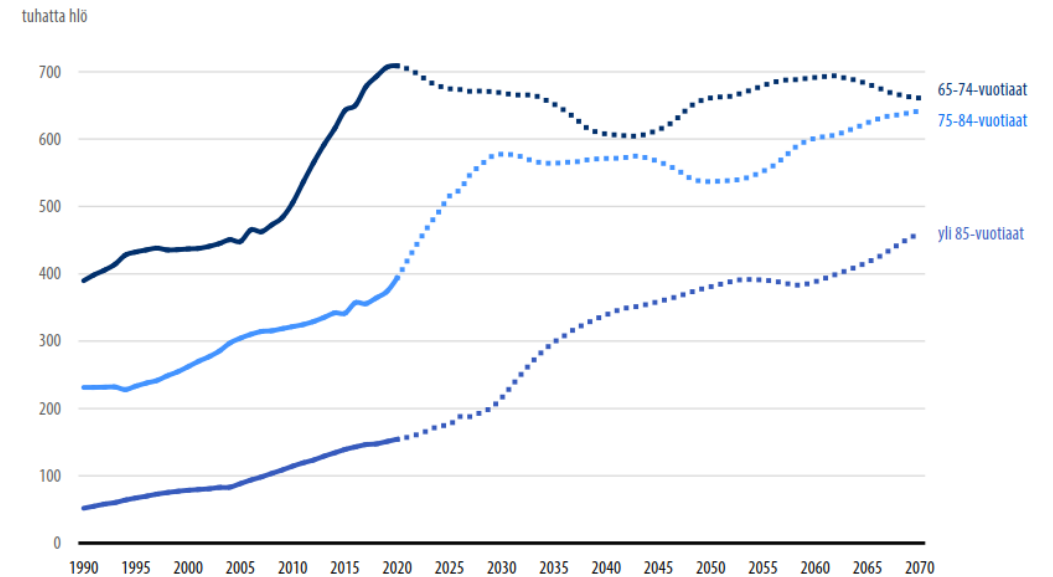
*Lähde Liikenteen esteettömyysvisio, LVM 22.11.2023*

<sup>1</sup>Liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön suunnittelussa saavutettavuudella tarkoitetaan perinteisesti sitä, miten helposti, nopeasti ja vaivattomasti pääsee tiettyyn kohteeseen tai saavuttaa halutun toiminnon. Tässä teemakortissa saavutettavuustermiä käytetään kuitenkin tarkoittamaan matkaan liittyvien tietojen ja digitaalisten palvelujen saatavuutta ja sopivuutta kaikille käyttäjille.

# Toimivat ratkaisut palvelevat kaikkia

- ▶ Liikkumis- ja toimimiseesteet liittyvät usein ikään, sairauteen tai vammaan. Asia koskettaa kuitenkin kaikkia: lähes kaikki ihmiset ovat jossain elämänvaiheessa tai -tilanteessa eri tavoin liikkumis- tai toimimisrajoitteisia. Esimerkiksi raskaiden kantamusten tai pienten lasten kanssa liikkuvat matkustajat kohtaavat monenlaisia liikkumisesteitä. Ikääntymisen myötä toimintakyky heikkenee enemmän tai vähemmän. Tilapäisiä liikkumis- tai toimimisesteitä aiheuttavia onnettomuuksia sattuu elämän aikana monelle.
- ▶ Suomessa on arvioitu, että pysyvästi liikkumis- ja toimimisesteisiä on noin 10 % väestöstä<sup>1</sup>. Toimintaesteisten osuus kasvaa huomattavasti, kun mukaan lasketaan lapsiperheet, tilapäisesti vammautuneet ja vanhukset. Väestön ikääntymisen myötä liikkumis- ja toimimisesteisten määrä tulee lisääntymään.
- ▶ Esteettömät ja saavutettavat ratkaisut hyödyttävät useimmiten kaikkien ihmisten liikkumista. Hyviä esimerkkejä kaikille helppokäyttöisemmistä tai turvallisemmista ratkaisuista ovat matalalattiainen juna- ja bussikalusto, korotetut asemalaiturit ja pysäkit, selkeä ja useita kanavia pitkin saatava joukkoliikenneinformaatio, helposti hahmotettava tieliikenneympäristö ja jalkakäytävien hyvä liukkaudentorjunta.
- ▶ Kansantalouden näkökulmasta esteetön ympäristö ja liikennejärjestelmä tuo säästöjä. Itsenäinen liikkumismahdollisuus vähentää erilliskuljetusten tarvetta. Omatoiminen liikkuminen mahdollisimman pitkään tukee ikääntyvien henkilöiden toimintakyvyn säilymistä, mikä osaltaan vähentää laitoshoidon ja kuntoutuksen tarvetta.

<sup>1</sup> Lähde Rakennetun ympäristön esteettömyyskartoitus - Opas kartoituksen tilaajalle ja toteuttajalle (Invalidiliiton julkaisuja O.38., 2009). Lähteen mukaan liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden määrästä ei ole saatavissa tarkkoja lukuja ja usein esitetty 10 % osuus väestöstä perustuu vammaisten vuoden 1981 Suomen komitean mietintöön (Komiteamietintö 1982).



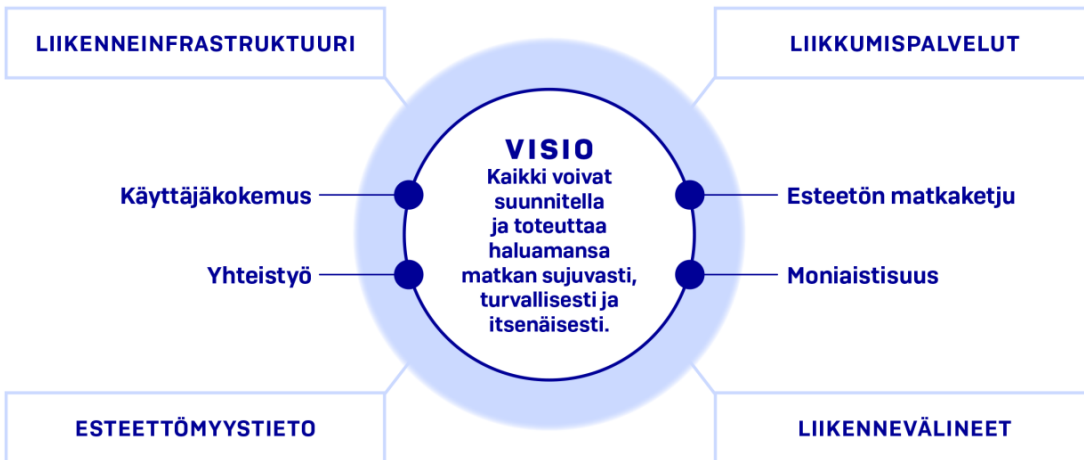
Ikääntyneiden kolmen ikäryhmän koko 1990–2018 ja ennuste 2020–2070.  
Lähde: Tilastokeskus, Jylhä, Rotkirch 2021.

# Liikenteen esteettömyysvisio

- ▶ Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2023 julkaisema Liikenteen esteettömyysvisio esittää liikennejärjestelmän esteettömyyden ja saavutettavuuden kansallisen tavoitetilan. Se koostuu itse visiosta, kaikessa liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioitavista arvoista, liikennejärjestelmän osa-alueista sekä osa-aluekohtaista tavoitteista. Päämääränä on sujuvan matkustamisen mahdollistaminen aivan jokaiselle.
- ▶ Esteettömyysvisio pyrkii rakentamaan yhteistä tulevaisuuskuva, lisäämään alan toimijoiden tietoisuutta sekä kannustamaan esteettömyyden kehittämiseen. On kuitenkin huomattava, että liikennejärjestelmän ja -palveluiden esteettömyyttä ja saavutettavuutta ohjaa ensisijaisesti alan velvoittava lainsäädäntö, jonka noudattaminen ei ole vapaaehtoista. Visio sisältää elementtejä, joiden huomioon ottaminen sisältyy jo lainsäädäntöön.

## Esteettömyysvision tavoitetilassa kaikki voivat suunnitella ja toteuttaa haluamansa matkan sujuvasti, turvallisesti ja itsenäisesti.

- ▶ Tärkeitä liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioitava lähtökohtia ovat **esteetön matkaketju, moniaistisuus, käyttäjäkokemus sekä yhteistyö**.
- ▶ Liikennejärjestelmän osa-alueille on asetettu tavoitteita esteettömyyden ja saavutettavuuden parantamiseksi:
  - ▶ **Liikenneinfrastrukturi:** 1. Liikenneinfrastrukturi on esteetöntä ja palvelee kaikkia kansalaisia. 2. Infran hoidolla ja kunnossapidolla varmistetaan esteettömyys ja turvallisuus vuodenaajoista riippumatta.
  - ▶ **Fyysiset ja digitaaliset liikkumispalvelut:** 1. Liikkumispalvelut sekä digitaaliset palvelut suunnitellaan esteettömiksi. 2. Tilaajilla on tarvittava osaaminen esteettömien liikennepalveluiden tilaamisesta. 3. Toimijoilla on ymmärrystä erityisryhmiin kuuluvien ihmisten tarpeista ja kyky vastata niihin.
  - ▶ **Liikennevälineet:** 1. Jokainen löytää itselleen sopivan paikan liikennevälineestä. 2. Kaikissa joukkoliikennevälineissä tarjotaan matkatietoa saavutettavassa muodossa.
  - ▶ **Esteettömyystieto:** 1. Liikenteen palveluista ja infrastruktuurista tarjotaan matkustajille ajantasaista ja luotettavaa esteettömyystietoa. 2. Palvelun esteettömyyttä koskeva tieto on helposti löydettävää ja saavutettavaa (yhden klikkauksen päässä). 3. Esteettömyyttä koskevaa dataa on avoimesti saatavilla koneluettavassa ja standardisoidussa muodossa.



# Toimintarajoitteiden luokittelu suunnittelun apuna

- ▶ Rajoittuneesta toimintakyvystä aiheutuva haitta riippuu ympäristön ominaisuuksista. Liikkumiskyvyn ja ympäristön ominaisuuksien välistä kuilua voidaan kaventaa hyvän suunnittelun ja huolellisen toteuttamisen avulla.
- ▶ On tärkeää, että liikennejärjestelmä ei perustu oletukseen yhdenlaisesta käyttäjästä. Suunnittelussa tulee tunnistaa käyttäjien moninaisuus ja varmistaa, että ratkaisut ovat joustavia ja erilaisia tarpeita huomioivia.
- ▶ Suunnittelua varten esteettömyys- ja saavutettavuustarpeita voidaan määritellä erilaisten toimintarajoitteiden kautta. Näin erilaisten käyttäjien tarpeita voidaan ryhmitellä kuvaamaan sitä, millaista ympäristöä, palveluja ja informaatiota he matkaketjun eri vaiheissa tarvitsevat.
- ▶ Samalla henkilöllä voi olla useita eri toimintarajoitteita. Ikääntyminen aiheuttaa tyypillisesti sekä liikkumiseen, näkemiseen että kuulemiseen liittyviä rajoitteita.

## Toimintarajoitteet jaetaan suunnittelua varten usein neljään luokkaan:



### Liikkumisen ja motorisen toiminnan rajoitteet

Liikkumisen ja motorisen toiminnan rajoitteet voivat olla näkyviä tai näkymättömiä. Henkilöillä voi olla käytössään liikkumisen apuvälineitä, kuten pyörätuoli, sähköpyörätuoli, sähkömopo, rollaattori, kyynärsauvat tai tukikeppi tai he voivat liikkua ilman apuvälineitä. Motorisen toiminnan rajoitteet voivat liittyä esimerkiksi raajojen tai nivelten jäykkyyteen, tasapainovaikeuksiin tai nopeaan väsymiseen.



### Näkemisen rajoitteet

Näkemisen rajoitteet ja ympäristössä toimimisen tavat vaihtelevat merkittävästi näkövammasta asteeseen ja tyyppiin mukaan. Suomessa on arviolta 50 000 – 80 000 näkövammaista eli henkilöä, jonka näkökykyä ei pystytä korjaamaan silmlaseilla. Heistä täysin sokeita on noin 5 000-10 000. Yleisimpiä näkövammaisten apuvälineitä on valkoinen keppi, opaskoira ja älypuhelin. Lievästi heikkonäköiset voivat liikkua myös ilman apuvälineitä.



### Kuulemisen rajoitteet

Kuulovammoja on monen tasoista lievästä kuulovammasta kuuroon. Kuulokojeet helpottavat kuulovammaisten osallistumista ja vuorovaikutusta, mutta kuulokoje ei kuitenkaan tee käyttäjästä normaalkuuloista. Viittomakieliset voivat olla kuuroja, huonokuuloisia tai kuulevia. Äidinkielenään viittomakieltä käyttäviä on Suomessa noin 5500 ja heistä kuuroja on noin 3000.



### Helppokäyttäjätarpeet

Helppokäyttäjätarpeet liittyvät erityisesti informaatioon ja digitaalisiin palveluihin. Helppokäyttäjä kuvaa useita samankaltaisia tarpeita omaavia käyttäjäryhmiä, kuten lapset, vanhukset, kehitysvammaiset, kognitiivisista haasteista kärsivät, vieraskieliset sekä digitaalisten laitteiden käyttöön tottumattomat tai niitä ilman olevat.

SUMP

Kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmän suunnittelu ja toteutus

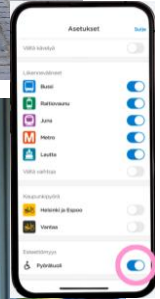


# Liikennejärjestelmän esteettömyyden osa-alueita

Koko liikennejärjestelmän esteettömyyteen ja saavutettavuuteen liittyy ainakin seuraavia osa-alueita:

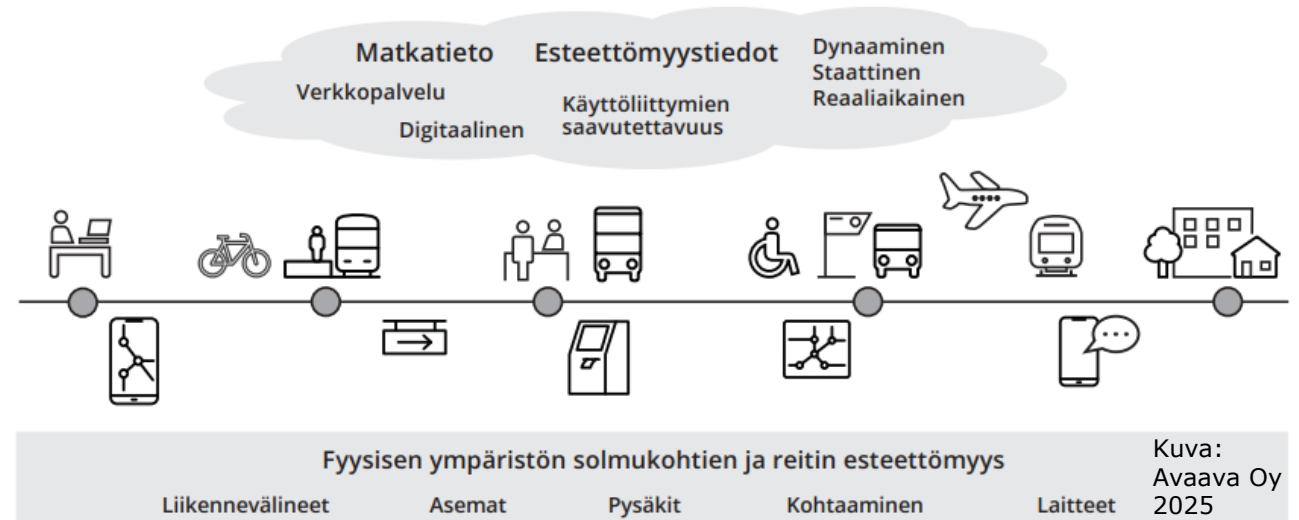
- ▶ Esteetön ja turvallinen jalankulkuympäristö
  - ▶ Katkeamattomat kulkureitit ja turvalliset liikennejärjestelyt
  - ▶ Kunnossapito ja talvihoito
  - ▶ Työmaiden tilapäiset liikennejärjestelyt
- ▶ Esteetön ja saavutettava julkinen liikenne
  - ▶ Matkustajainformaatio ja maksujärjestelmät
  - ▶ Palveluliikenne, kuljetuspalvelut ja taksit
  - ▶ Seudullinen bussi-, raitiotie- ja junaliikenne ja -kalusto
  - ▶ Kaukoliikenne ja -kalusto (linja-auto, juna, lento- ja laivaliikenne)
  - ▶ Pysäkit, seisakkeet, asemat ja terminaalit
  - ▶ Henkilökunnan osaaminen sekä avustajapalvelut matkan eri vaiheissa
- ▶ Mahdollisuus turvalliseen autoiluun
  - ▶ Turvallinen liikenneympäristö
  - ▶ Pysäköinti ja saattoliikenne
  - ▶ Ajoneuvojen apulaitteet

Vastuu eri osa-alueista ja niiden sisällä olevista tehtävistä jakaantuu useille eri toimijoille ja myös eri aluetasolle: paikallisten ja alueellisten toimijoiden vastuulla oleviin toimiin, valtakunnallisiin kysymyksiin ja osin myös kansainvälisesti säädelyihin asioihin. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmän suunnittelussa relevantteja kysymyksiä on käsitelty seuraavilla sivuilla.



# Esteetön matkaketju

Kaikille soveltuvista ratkaisuista saadaan täysimääräinen hyöty vasta, kun koko matka ovelta ovelle on toimiva. Siksi liikkumismahdollisuuksia tulee tarkastella kokonaisuutena, johon kuuluu koko matkaketju lähtöpisteestä määränpäähän.



## Esteettömän joukkoliikennematkan osatekijöitä

**Fyysinen ympäristö** erilaisten toimintarajoitteiden kannalta

- ▶ Esteetön matka pysäkille tai asemalle / toimiva kuljetuspalvelu
- ▶ Esteetön pysäkki tai asema lähtö- ja määränpäässä sekä mahdollisesti esteettömät vaihtopysäkit tai -asemat kulkuyhteyksineen
- ▶ Esteettömät liikennevälineet
- ▶ Tarvittava avustus asemilla tai liikennevälineissä, myös poikkeustilanteissa, henkilökunnan osaaminen
- ▶ Esteetön matka määränpäähän / toimiva kuljetuspalvelu

**Tieto matkaketjun esteettömyydestä** erilaisten toimintarajoitteiden kannalta

- ▶ Tieto kuljetuspalvelun esteettömyydestä (ajoneuvot, informaatio, palvelut)
- ▶ Tieto matkan solmukohtien esteettömyydestä (fyysinen infra, informaatio, avustus, muut palvelut)
- ▶ Reaaliaikainen tieto poikkeustilanteista ja niiden vaikutuksista esteettömän matkaketjun toteutumiseen matkan eri vaiheissa

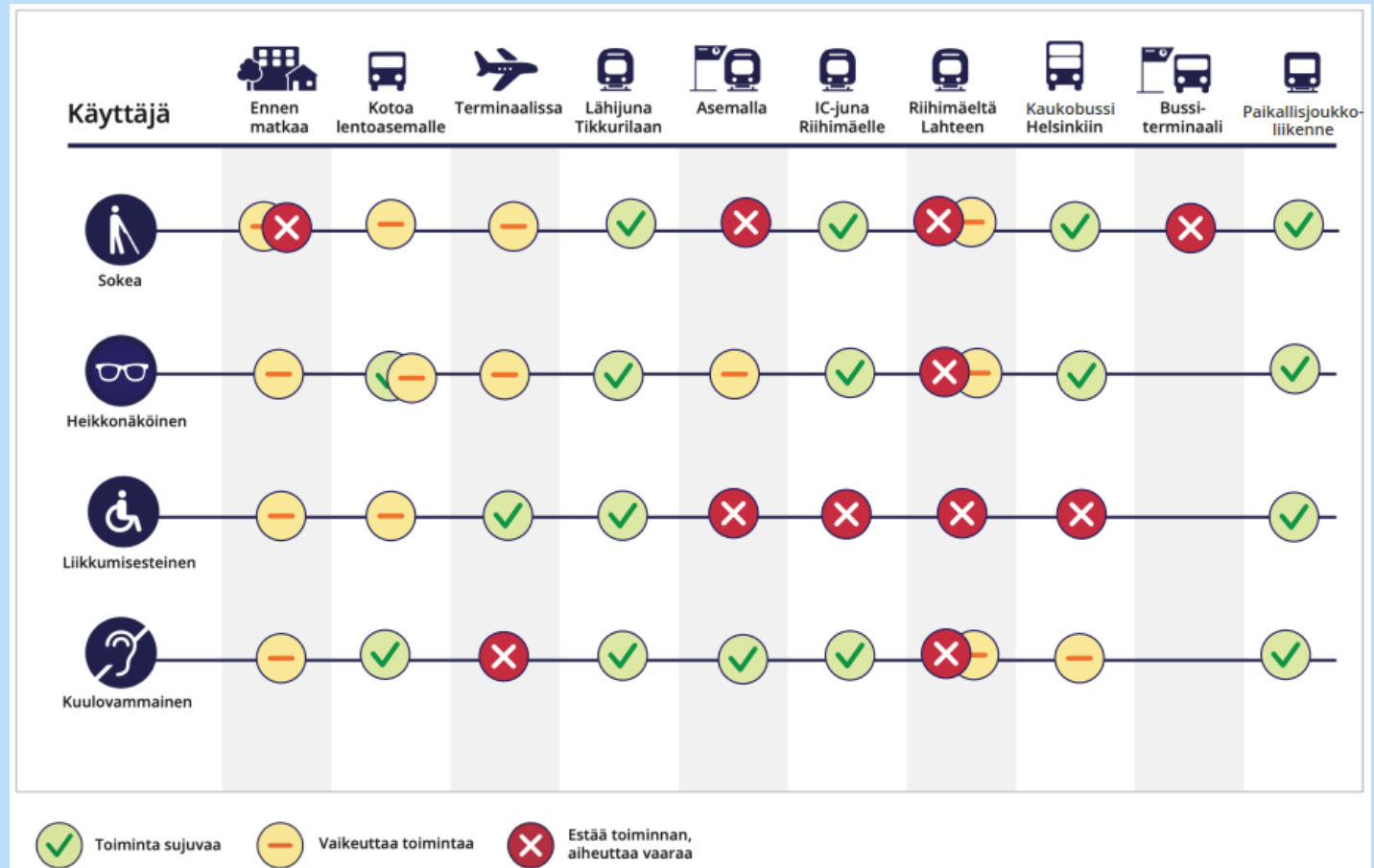
**Tiedon ja digitaalisten palvelujen saavutettavuus**

- ▶ Digitaalisten reititys-, info-, lippu- ja maksujärjestelmien käyttöliittymien saavutettavuus matkaa ennen ja matkan aikana
- ▶ Matkustajainformaation ja matkalipun hankinnan monikanavaisuus ja palvelu myös ilman digilaitteita
- ▶ Varajärjestelmät ja -menettelyt toimintahäiriöiden sattuessa

# Esimerkki: Esteettömyysdemo - joukkoliikenteen matkaketjun testaus eri toimintarajoitteiden kannalta

## Joukkoliikenteen matkaketjut vammaisryhmien näkökulmasta - Esteettömyysdemo, LVM 2022

- ▶ Tehtävänä oli testata joukkoliikenteen todelliset matkaketjut ja selvittää, miten ne toimivat eri toimintarajoitteiden näkökulmasta.
- ▶ Testattavana matka kotoa Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja sieltä Riihimäen kautta Lahteen. Lahdesta matkustettiin takaisin Helsinkiin Kamppiin ja edelleen kotiin.
- ▶ Tarkasteltavat matkaketjun osat olivat
  - ▶ matkan suunnittelussa ja varaamisessa tarvittava esteettömyyteen liittyvä etukäteistieto ja sen riittävyys
  - ▶ varaus- ja maksujärjestelmien sekä matkustajainformaation saavutettavuus: netti- ja mobiilikäyttöliittymät, palvelukanavat ja palvelun saaminen
  - ▶ matkaketjujen fyysinen esteettömyys: kalusto, solmupisteet, siirtymät, palvelut, maksuautomaatit, avustus.



# Liikennejärjestelmän esteettömyyden nykytila kaupunkiseuduilla

- ▶ Kaupunkien paikallisjoukkoliikenteen kalusto on suurelta osin matalalattiaista ja kaupungeissa on laajalti käytössä myös esteettömällä pienkalustolla ajettavaa palveluliikennettä. Pysäkkikuulutusjärjestelmiä on käytössä vasta harvoilla kaupunkiseuduilla, matkustamonäytöt ovat yleisempiä. Seutu- ja maaseutuliikenteessä tilanne on heikompi kuin paikallisjoukkoliikenteessä.
- ▶ Paikallisjoukkoliikenteen kehittämistarpeena on tunnistettu erityisesti pysäkkikuulutusjärjestelmiä sekä sisänäyttöjen näkeminen molemmista suunnista. Jatkossa on tarvetta kehittää myös seutuliikenteen ja maaseutuliikenteen kalustoa, jonka esteettömyydessä on enemmän parannettavaa. Vastuu kehittämistoimista on toimivaltaisilla viranomaisilla, mutta keskeisten toimenpiteet voitaisiin nostaa kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja MAL-sopimuksiin.
- ▶ Kaupunkiseutujen linja-autopysäkkien taso on vaihteleva ja pysäkkien saneeraamisessa esteettömiksi on tehtävää sekä katujen (kunnat) että maanteiden (valtio) varsilla. Tehtävää on myös pysäkkien esteettömyyttä koskevan tiedon digitoinnissa hyödynnettäväksi matkustajainformaatioissa.
- ▶ Junaliikenteessä asema-alueiden esteettömyydessä on kehitettävää etenkin vanhemmilla asemilla, vaikkakin rautatieliikenne tarjoaa valtakunnallisesti kattavimman esteettömän joukkoliikennereitistön. Asema-alueilla ja niiden ympäristössä on useimmiten monen eri tahon omistamia maa-alueita, minkä vuoksi esteettömien reittien toteuttaminen vaatii yhteistyötä.
- ▶ Joukkoliikenteen matkaketjujen esteettömyyttä kuvaavaa matkustajainformaatiota on saatavilla hajanaisesti ja suppeasti. Tavoitteena on esteettömällä kalustolla ajettavien vuorotietojen, pysäkkien, pysäkkiympäristön sekä terminaalien esteettömyystietojen tuominen reittioppaisiin kattavasti ja toimivasti.
- ▶ Poikkeus- ja häiriötiedotteinen jakaminen saavutettavasti on haaste kaikissa liikennemuodoissa. Ajoneuvokalustossa kiinteänä tarjottavien infomonitori- ja kuulutusjärjestelmien laajamittaisen käyttöönoton lisäksi on tarpeen kehittää poikkeus- ja häiriötiedottamista saavutettavassa muodossa sovellusten kautta.
- ▶ Paikallisliikenteen verkkosivujen ja sovellusten saavutettavuuspuutteet on pitkälti tunnistettu ja kehittäminen on jatkuvaa.
- ▶ Kaupunkiympäristön jalankulkuinfrastruktuurin esteettömyyden ja hahmotettavuuden sekä laajemmin käveltävyyden (kunnossapito, valaistus, penkit jne.) kehittämisessä on paljon tehtävää. Myös erilaisten työmaiden järjestelyissä ja jalankulkureittien ohjauksessa on paljon parannettavaa. Ohjeistuksen ja valvonnan lisäksi on tärkeää, että esteettömyyttä käsitellään kaupunki-infran suunnittelijoiden ja rakentajien koulutuksessa. Hyviä ratkaisuja tehdään, kun niistä tiedetään ja niiden merkitys ymmärretään.

Lähteenä mm. [Esteettömyys linja-autojen kalustovaatimuksissa](#) (Traficomin raportti 30.6.2023) sekä [Traficomin tilannekuvasivusto](#)  
<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/paikallisjoukkoliikenteen-esteettomyys>

# Esteettömyys kaupunkiseudun liikennejärjestelmän suunnittelussa

- ▶ Liikennejärjestelmän esteettömyys ja digitaalinen saavutettavuus tulee huomioida suunnittelussa systemaattisesti ja ennakoivasti. Ne eivät ole vain yksittäisiä teknisiä ratkaisuja, vaan suunnitteluperiaatteita, jotka koskevat koko liikennejärjestelmää ja sen kehittämistä.
- ▶ Keskeistä on tarkastella liikennejärjestelmää erilaisten käyttäjien ja toimintakykyjen näkökulmasta, hahmottaa liikkuminen kokonaisina matkaketjuina sekä ottaa huomioon fyysiset ja digitaaliset ratkaisut.
- ▶ Esteettömyyden edistäminen edellyttää huomion kiinnittämistä ennen kaikkea osaamiseen ja toimintatapoihin – siihen, miten aihe ja toimivat ratkaisut tunnetaan ja miten ne otetaan huomioon jokapäiväisessä toiminnassa.
- ▶ Käyttäjien osallistuminen ympäristön, tuotteiden ja palvelujen suunnitteluun ja arviointiin varmistaa näiden sopivuuden heidän tarpeisiinsa. Vuorovaikutussuunnitelman laadinnassa varmistetaan, että eri käyttäjäryhmien tarpeet ja näkemykset tulevat kuulluksi suunnitteluprosessissa.
- ▶ Esteettömyyden ja saavutettavuuden huomioimisessa liikennejärjestelmän suunnittelussa on tärkeää:
  - ▶ lisätä suunnittelijoiden tietoa ja osaamista niistä
  - ▶ sisällyttää ne tavoitteisiin ja periaatteisiin jo suunnittelun alkuvaiheessa
  - ▶ varmistaa, että ne otetaan huomioon suunnittelun kuluessa
  - ▶ arvioida vaikutuksia eri käyttäjäryhmille
  - ▶ hyödyntää käyttäjien ja sidosryhmien kokemustietoa.

**Esteettömyys ja saavutettavuus eivät ole erillisiä erityisteemoja, vaan osa liikennejärjestelmän laatua ja käytettävyyttä. Ne tukevat myös muita liikennejärjestelmän tavoitteita, kuten liikenneturvallisuutta, joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kestävästä liikkumisesta.**

# Esteettömyys kaupunkiseudun liikennejärjestelmän suunnittelun eri vaiheissa

## Vuorovaikutuksessa koko prosessin ajan

- ▶ Osallistetaan eri käyttäjäryhmät liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan, jatkuvaan liikennejärjestelmätyöhön ja laajemminkin vuoropuheluun suunnittelijoiden kanssa.
- ▶ Kokemusasiantuntemusta suunnittelun tueksi voi hakea esimerkiksi vammais- ja vanhusjärjestöjen tai paikallisten vanhus- ja vammaisneuvostojen kautta.

## Analysointivaiheessa

- ▶ Otetaan esteettömyys ja saavutettavuus mukaan nykytilanteen kuvauksiin ja analyysiin kaikkien liikennemuotojen käytön näkökulmasta.
- ▶ Tunnistetaan, kenellä on vastuu mahdollisista kehittämistarpeista ja millä suunnittelutasolla niitä tulisi käsitellä.

## Tavoitevaiheessa

- ▶ Otetaan esteettömyys ja laajemminkin eri käyttäjäryhmien tarpeet ja yhdenvertaisuus huomioon määritettäessä liikennejärjestelmän kehittämistavoitteita ja -linjauksia.
- ▶ Asetetaan tavoitteet, jotka tukevat esteetöntä liikkumista kaikille käyttäjäryhmille.

## Toimenpiteitä määriteltäessä

- ▶ Käsitellään erityisesti seututaso suunnitelmassa relevantteja asioita:
  - ▶ Vaikka esteettömän liikennejärjestelmän konkreettinen kehittäminen on monelta osin asianomaisten vastuutahojen yksityis-kohtaisemmassa suunnittelussa käsiteltävää asiaa, kaupunkiseututasolla voidaan nostaa esiin kehittämistarpeita, linjata painopisteitä, korostaa kehittämisessä tärkeitä periaatteita sekä esittää rahoituskohteita esimerkiksi pieniin kehittämistoimiin varatulla MAL-rahoituksella.
  - ▶ Erityisesti kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmä on kuntarajat ylittävä kokonaisuus, jolla on useita vastuutahoja ja jonka esteettömyys vaatii matkaketjun kaikkien osien huomioon ottamista. Liikenteestä ja informaatiosta vastaavat alueen joukkoliikenneviranomaiset. Vastuu pysäkeistä ja asemista sekä niihin liittyvästä jalankulkuympäristöstä, rakennuksista ja opastuksesta on kunnilla, elinvoimakeskuksesta, Väylävirastolla ja kiinteistönomistajilla. Kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma voi osaltaan nostaa esiin kehittämistarpeita ja yhteensovittaa eri osapuolten kehittämistoimia.

- ▶ Tärkeä kokonaisuus on matkaketjujen esteettömyyttä koskeva tieto. Kunnilla on iso työ ja vastuu infrastruktuuria koskevan esteettömyystiedon kokoamisesta. Joukkoliikenneviranomaisten tehtävänä on huolehtia, että matkustajille on tarjolla tietoa liikenteen ja matkaketjujen esteettömyydestä.
- ▶ Kaupunkiseututasolla voidaan myös esittää ja edistää toimintatapoja, joilla huolehditaan, että tarkemmassa suunnittelussa otetaan huomioon kaikkien käyttäjäryhmien tarpeet.
- ▶ Tärkeä edistämistoimi on esteettömyys- ja saavutettavuusteeman nostaminen esille liikennejärjestelmää koskevassa suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä suunnittelijoiden osaamisen lisääminen.

## Vaikutusten arvioinnissa

- ▶ Arvioidaan, miten suunnitelma muuttaa eri väestöryhmien liikkumisen mahdollisuuksia osana sosiaalisten vaikutusten arviointia.
- ▶ Määritetään esteettömyysindikaattoreita, joiden avulla voidaan seurata edistymistä.

SUMP

Kestävän kaupunkiseudun liikennejärjestelmän suunnittelu ja toteutus



# Lisälukemista

## Syventävää tietoa

- ▶ Tietoa esteettömyydestä Traficom sivuilta: [Esteettömyys, Esteettömyys liikenteessä](#) sekä esteettömyyden tilakuvat sivustolla [Tieto.Traficom](#)
- ▶ [Kivi Marjo \(2024\): Kaikille sopiva suunnittelu rakennetussa ympäristössä. Ympäristöministeriön julkaisuja 2024:12.](#)
- ▶ [LVM \(2023\): Liikenteen esteettömyysvisio. Liikenne- ja viestintäministeriö 22.11.2023.](#)
- ▶ [LVM \(2022\): Joukkoliikenteen matkaketjut vammaisryhmien näkökulmasta - Esteettömyysdemo. Liikenne- ja viestintäministeriö, Avaava Oy ja Linea Konsultit Oy 2022.](#)
- ▶ [LVM \(2021\): Selvitys liikkumispalvelujen esteettömyystietojen määrittelyn, saatavuuden ja tuottajien tietoisuuden parantamisesta. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:18.](#)
- ▶ [Traficom \(2019\): Esiselvitys tieliikenteen automaattisten ajoneuvojen ja liikennepalvelujen esteettömyydestä ja saavutettavuudesta. Traficom tutkimuksia ja selvityksiä 24/2019.](#)
- ▶ [Invalidiliiton Esteettömyyskeskus ESKE \(2019\): Esteettömyyskartoitussopas 2019. Invalidiliiton julkaisuja O. 64., 2019.](#)

## Suunnitteluohjeita

- ▶ [Suraku-ohjeet ja kortit](#)  
Julkisten ulkoalueiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon ohjeet.
- ▶ [Esteetön rakennus ja ympäristö. Niina Kilpelä 2019. Rakennustieto Oy.](#)  
Esteettömän rakennuksen ja ympäristön suunnittelu- ja mitoitusperusteita erityisesti julkisiin rakennuksiin ja piha-alueille.
- ▶ [Sujuva.info](#)  
Asemaympäristöjen suunnitteluun liittyvät suunnitteluohjeet kootusti yhdessä paikassa ja havainnollistavin kuvin esitettynä. Sivusto soveltuu myös muun ulkoympäristön suunnitteluun.
- ▶ [Ratatekniset ohjeet \(RATO\) 16 Laiturit ja kulkuväylät. Väyläviraston ohjeita 3/2026 v3.](#)  
Rautatiealueiden matkustaja-alueiden esteettömyysmääräykset ja ohjeet.
- ▶ [Linja-autoliikenteen suunnitteluohjeet. Paikallisliikenneliitto 2025.](#)  
Paikallisliikenteen pysäkkien ja matkustajainformaation esteettömyys.
- ▶ [Esteettömyys linja-autojen kalustovaatimuksissa](#)  
Traficom kooste kalustovaatimuksista.
- ▶ [Kuinka kerrot palvelusi esteettömyydestä matkustajille - ohje linja-autoliikenteen palveluntarjoajalle](#)  
Traficom ohjeita esteettömyystietojen tarjoamisesta matkustajalle sähköisessä muodossa.
- ▶ [Saavutettavuusvaatimukset](#)  
Sivusto digitaalisten ympäristöjen saavutettavuusvaatimuksista.