

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Millä tavalla esteettömyyden tulisi näkyä SUMP- suunnitelmissa?

Taina Saarinen



Kuka vastaa liikennejärjestelmän esteettömyydestä?

- ▶ Liikennejärjestelmän esteettömyyden kannalta keskeisiä päätöksiä tehdään etenkin kunnissa ja valtion liikennehallinnossa. Lisäksi jokainen liikenteenharjoittaja ja liikenteen tilaajataho vastaa oman palvelunsa esteettömyydestä.
- ▶ Esteettömät matkaketjut syntyvät - tai eivät synny - näiden päätösten summana
- ▶ Liikenteen hallinnonalalla on oma [LVM:n julkaisema Liikenteen esteettömyysvisio](#)
 - ▶ Liikenneympäristöjen, -palvelujen ja -välineiden tulisi olla yhdenvertaisesti käytettävissä kaikille ihmisille.
 - ▶ Digitaaliset liikennepalvelut ja matkatieto tulisi olla saavutettavia eli erilaisten ihmisten tulisi olla helppoa käyttää verkkosivuja ja mobiilisovelluksia
- ▶ Mikä on kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyöryhmien rooli liikennejärjestelmän esteettömyyden edistämisessä? Millä tavalla kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmissa tulisi huomioida esteettömyys?

Esteettömyyden huomioiminen SUMP suunnittelun eri vaiheissa



SUMPin fokus on ihmisissä

1. Esteettömyys osaksi SUMP tavoitteita

- ▶ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman keskeisenä päämääränä olisi oltava **parantaa toiminnallisen kaupunkiseudun esteettömyyttä kaikille käyttäjille, myös vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille..**
- ▶ SUMP-suunnitelmassa tulee asettaa tavoitteet, jotka tukevat esteetöntä liikkumista kaikille käyttäjäryhmille, erityisesti iäkkäille, liikuntarajoitteisille, näkö- ja kuulovammaisille sekä muille erityisryhmille. (TEN-T asetus, liite V)
- ▶ SUMP ohjeistaa tarkastelemaan nykyistä liikennejärjestelmää sekä sitä muokkaavia päätöksiä kaikkien käyttäjien näkökulmasta
- ▶ Esteettömyys linkittyy tiiviisti sosiaalisten vaikutusten arviointiin ja inklusiiviseen suunnitteluun



2. Käyttäjälähtöinen suunnittelu

- ▶ Eri väestöryhmien tarpeet mukaan suunnitteluun (SUMP EU opas)
- ▶ Hyvänä käytäntönä voidaan tunnistaa esimerkiksi liikennejärjestelmätyn tueksi tehdyt kansalaiskyselyt ja seudulla kerätyn tiedon hyödyntäminen (strateginen taso)

3. Liikkumisen esteiden ja vaikutusten arviointi

- ▶ Esteettömyyttä tulee arvioida osana liikennejärjestelmän nykytilan analyysiä (saavutettavuus eri käyttäjäryhmien näkökulmasta, TEN-t asetus artikla 41, kohta 1).
 - ▶ Olemassa olevan tiedon hyödyntäminen ja täydentäminen on suositeltavaa, jotta voidaan tunnistaa käytännön esteitä ja tarpeita.
- ▶ SUMP-suunnitelmaan voisi sisällyttää esteettömyysindikaattoreita ja mittareita, joiden avulla voidaan seurata edistymistä
- ▶ Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa tulisi arvioida, miten suunnitelma muuttaa eri väestöryhmien liikkumisen mahdollisuuksia
 - ▶ [Opas alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin](#)



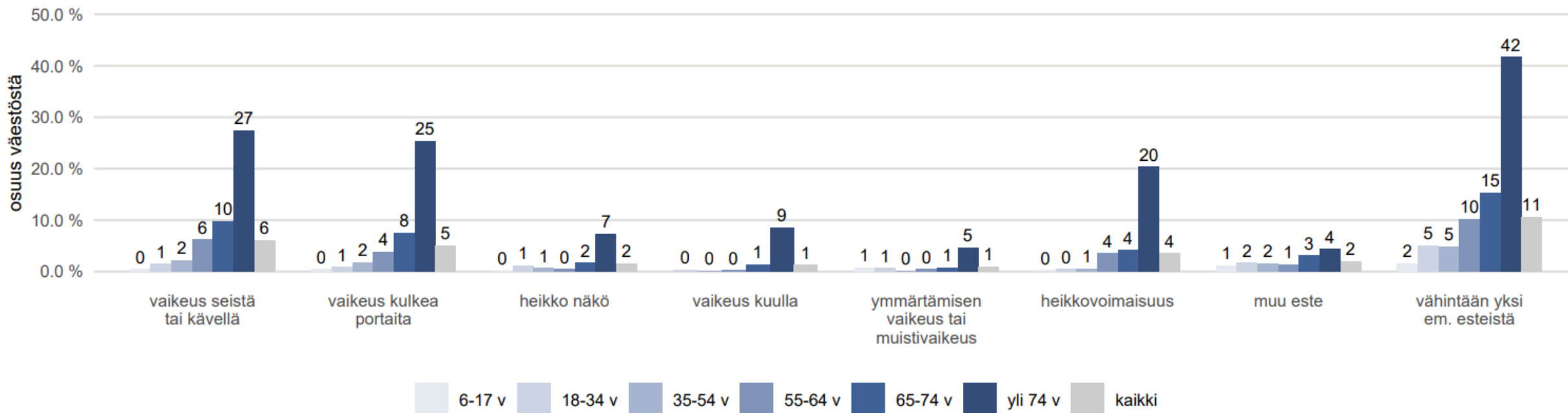
>>> Keitä osallistamme SUMP suunnitteluun? Kenet huomioimme suunnittelussa ja vaikutustenarvioinnissa?

- ▶ Esteettömyysnäkökulmasta tyypillisesti tunnistetaan fyysisesti liikkumisesteiset, mutta universaalin suunnittelun näkökulmasta tulisi pohtia käyttäjäryhmiä laajemminkin.
- ▶ Esteettömyyttä tulisi tarkastella vähintään neljän toiminnallisen ryhmän kautta:
 - ▶ liikkumisesteisten,
 - ▶ näkövammaisten,
 - ▶ kuulovammaisten
 - ▶ sekä niin sanottujen helppokäyttäjien näkökulmasta, joilla on jonkinlaisia kognitiivisia haasteita tai huonommat mahdollisuudet digilaitteiden käyttöön
- ▶ Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvonäkökulma osaksi vaikutustenarviointia

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen perusteella jokin liikkumista vaikeuttava este oli 11 %:lla suomalaisista

- ▶ Liikkumista haittaavien esteiden yleisyys kasvaa merkittävästi iän myötä. 75 vuotta täyttäneistä jokin tai useampi liikkumiseen vaikuttava este tai haitta oli 42 %:lla.
- ▶ Erityisesti kognitiivisiin taitoihin liittyvät esteet voivat olla aineistossa aliedustettuina, sillä tutkimus edellyttää kykyä vastata tutkimuskysymyksiin puhelimitse, verkossa tai kirjeitse.

Kuva: Liikkumista haittaavat esteet ikäryhmittäin.



>>>Esteettömyysnäkökulma osana sosiaalisten vaikutusten arviointia

- ▶ **Saavutettavuuden muutokset kohdistuvat eri tavoin eri väestöryhmiin (ikä, sukupuoli, tulotaso, toimintakyky).**
 - ▶ Esimerkiksi kestävien liikennemuotojen (joukkoliikenne, palvelu- ja kutsuliikenne, kävely, pyöräily) parantamisesta hyötyvät yleensä lapset ja ikäihmiset sekä pienituloiset.
 - ▶ Positiivisia vaikutuksia liikenteen yhdenvertaisuuteen saadaan kehittämällä joukkoliikennepalvelujen saatavuutta sekä turvallisuuden tunteeseen vaikuttavia tekijöitä
 - ▶ Yksityisen liikenteen päästöjen vähentämisessä sukupuolten tasa-arvon näkökulmasta neutraaleimmat keinot ovat pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen ja etätyön edistäminen
- ▶ **Saavutettavuuden muutokset eivät välttämättä paranna liikkumisen yhdenvertaisuutta, jos niihin ei liitetä liikkumisen esteiden poistamista eri tavoin liikkumisesteisten näkökulmasta** (esteettömyystoimenpiteet).

[Opas alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin](#)

[Ilmasto- ja energiastrategian sukupuolivaikutusten arviointi](#)

4. Esteettömyys osana infrastruktuurin ja palvelujen suunnittelua 1/2

- ▶ **TEN-T verkon hankkeet:** Varmistetaan, että hankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan esteettömyysohjeet ja -standardit. Suunnittelun yhteydessä on varmistettava, että kaikki ratkaisut täyttävät vähintään minimivaatimukset, mutta pyritään ylittämään ne aina kun mahdollista (TEN-T asetus, 8 artikla 4 kohta)
 - ▶ Varmistetaan tieto ja osaaminen olemassa olevista ohjeista, tunnistetaan mahdollisuudet ja resurssit minimin ylittämiseen (esim. reittien katkeamattomuus ja hahmottamisen helppous on pitkälti suunnittelutaidoista eikä niinkään minimivelvoitteiden noudattamisesta kiinni)
 - ▶ Huomioidaan hankkeiden vaikutustenarvioinnissa vaikutukset eri käyttäjäryhmiin
 - ▶ Pätee käytännössä kaikkiin lj-työssä päätettäviin ja edistettäviin hankkeisiin



5. Esteettömyys osana infrastruktuurin ja palvelujen suunnittelua 2/2

- ▶ **SUMP suunnitelmassa sovitut esteettömyyden kehittämistoimenpiteet:**
- ▶ Tunnistetaan millaisia varsinaisia esteettömyyden kehittämistoimenpiteitä on infran ja palveluiden kehittämiseksi tarpeen ja mahdollista toteuttaa kaupunkiseututasolla? (TEN-T asetus, liite V)
 - ▶ Oletettavasti eniten kysymyksiä herättävä osuus. Mikä on toimenpiteiden lentokorkeus kaupunkiseututasolla?
 - ▶ Toimenpiteiden määrittäminen edellyttäneen nykytilan selvittämistä:
 - ▶ Esim. SUMPin ytimessä on multimodaalisuus. Kuinka hyvin joukkoliikenteen matkaketjujen esteettömyys toteutuu kaupunkiseudulla?
 - ▶ Millaisia yhteisiä periaatteita liikennejärjestelmän esteettömyyden edistämiseksi ja seuraamiseksi voitaisiin toteuttaa kaupunkiseututasolla?



6. Jatkuva kehittäminen ja hyvien käytäntöjen jakaminen

- ▶ Osaamisen kehittäminen
 - ▶ Suunnitteluohjeet
 - ▶ Suunnittelijoiden ja päättäjien ymmärryksen ja osaamisen lisääminen rahoituksen varmistamiseksi
- ▶ Kaupunkien suositellaan jakavan hyviä esteettömyyteen liittyviä käytäntöjä keskenään (esim. CIVITAS-verkoston kautta).
 - ▶ Esteettömyys ei ole kertaluonteinen toimenpide, vaan vaatii jatkuvaa seurantaa, arviointia ja parantamista.



Nykytila

Miten esteettömyys näyttäytyy jo tehdyissä SUMPeissa?

- ▶ **Tavoitetasolla esteettömyys on tunnistettu osaksi tasa-arvoista ja yhdenvertaista liikennejärjestelmää**
 - ▶ Toimenpidetasolla vaihtelua, kuinka hyvin esteettömyys on mukana eri teemojen toimenpiteissä ja kuinka kattavasti on pyrkimys tarkastella esteettömyyden toteutumista osana seurantaa
- ▶ Turun SUMPin sanoin; **kehityskohteena on esteettömyyden edistäminen systemaattisesti**
 - ▶ Esteettömyyteen liittyvän osaamisen kehittäminen ja ylläpitäminen
 - ▶ Kulkuväylien, solmujen ja palveluiden katkeamaton esteettömyys
 - ▶ Erilaisten käyttäjäryhmien huomioiminen läpileikkaavasti kaikessa liikennesuunnittelussa ja kunnossapidossa
 - ▶ Digitaalisen esteettömyystiedon kehittäminen
 - ▶ **Kaupunkiseututasolle tuotavissa SUMPeissa haettava oikea lentokorkeus ja teemat esteettömyyden alla, joissa seudun kunnille yhteiset periaatteet ja toimintatavat ovat mielekkäitä**

Tunnistettuja haasteita, joita voidaan ratkoa jo nyt hyvällä suunnittelulla ja valmistautua tulevaan sääntelyyn

- ▶ Nykyinen lainsäädäntö tarkastelee esteettömyyttä liikkumisen esteettömyyteen painottuen. Liikkumisympäristön esteettömyyden lisäksi huomiota tulisi kiinnittää aistiesteettömyyteen sekä ymmärtämisen esteettömyyteen
- ▶ Suomessa ei tällä hetkellä ole erityistä esteettömyyssäätelyä koskien yleisiä alueita (poislukien asema-alueet). Esteettömyysasetus koskee rakennuksen ja sen tontin esteettömyyttä, mutta ei muuta rakennettua ympäristöä.
 - ▶ Parhaillaan valmistelussa olevalla yhdyskuntarakentamislailalla tullaan todennäköisimmin vahvistamaan esteettömyysnäkökulmaa asemakaavoitetulla alueella
- ▶ Nykysääntelyyn liittyy haasteita myös matkaketjujen osalta. Katkeamattomat esteettömät matkaketjut tarvitsevat säännöksiä kulkuväylien ja pysäkkien esteettömyydestä sekä kaluston esteettömyydestä. Sääntelyssä ja ohjeistuksessa tulisi huomioida paremmin eri toimijoiden vastuut, matkaketjun sääntelyä haastavat pirstaleiset ja moninaiset omistajuus- ja vastuusuhteet liikenteen solmukohdissa kuten asemilla.

>> Etenkin infran elinkaari on pitkä. Nyt tehdyt ratkaisut ovat kaupunkilaisten käytössä vielä vuosikymmenien päästä

Lähde: [Esteettömyysdirektiivin vaikutusten arviointi, rakennettu ympäristö](#)

Paikallisjoukkoliikenteen esteettömyyden eteen on tehty monilla kaupunkiseuduilla järjestelmällistä kehitystyötä

- ▶ **Paikallisjoukkoliikenteessä yksi merkittävimpiä edistysaskeleita on ollut matalalattiabussien ja raitiovaunujen yleistyminen kaupungeissa.**
- ▶ **Seuraavan pysäkin kertovia info-/tekstinäyttöjä on otettu käyttöön jo useilla kaupunkiseuduilla.**
- ▶ Pysäkkikuulutuksia on kattavasti käytössä ainoastaan HSL-alueella ja osassa liikenteestä muun muassa Tampereella ja Turussa.
- ▶ Haasteena lisäksi pysäkkien ja kulkureittien esteettömyys, poikkeus- ja häiriötiedotteiden jakaminen saavutettavasti
- ▶ Paikallisjoukkoliikenteen lisäksi kaupunkiseudut ja kunnat tarjoavat erityisryhmien tarpeita paremmin palvelevaa kutsu- tai palveluliikennettä

Suuret ja keski-suuret kaupungit	Matalalattiabusseilla ajettujen vuorojen osuus prosentteina (%)
Helsingin seutu (HSL)	100 %
Oulu	100 %
Tampere	99 %
Turku	100 %
Hämeenlinna	100 %
Joensuu	98 %
Jyväskylä	100 %
Kotka	75 %
Kouvola	73 %
Kuopio	100 %
Lahti	87 %
Lappeenranta	100 %
Pori	100 %
Vaasa	100 %

Esteettömyystietojen puute ja monikanavainen tiedotus ovat yhteinen haaste kaikille liikennemuodoille

- ▶ Esteettömien reittien reititystoiminnoissa on vielä haasteita. Tieto palvelun ja infran esteettömyydestä on hajallaan useissa eri kanavissa.
- ▶ Perustietoja infran ja palveluiden esteettömyydestä tulisi digitoida ja ylläpitää kattavammin.
 - ▶ Fintrafficin vedolla käynnissä PETI-projekti pysäkkien ja asemien esteettömyystietojen saamiseksi valtakunnalliseen rajapintaan.
- ▶ Poikkeus- ja häiriötiedotteiden jakaminen saavutettavasti on haaste kaikissa liikennemuodoissa.
- ▶ Erityisryhmät kokevat vaihtelevasti digitaalisten asiakaspalvelujen käyttämisen.



Miten tästä eteenpäin?

Kotimainen SUMP opas

- ▶ Työn tavoitteena on laatia suomalaisiin olosuhteisiin soveltuva, tiivis ja käytännönläheinen SUMPopas, joka tukee erityisesti MAL-kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelua.
 - ▶ Esteettömyys on yksi käsiteltävistä aiheista
- ▶ SUMP oppaan laatii työyhteenliittymä: Linea Konsultit, WSP Finland, Waystep ja Afry Finland. Vetovastuussa on Linea Konsultit, projektipäällikkönä Sakari Somerpalo.

Accessible EU hankkeen liikenneteemainen seminaari

- ▶ **Reitillä 2025: Esteetön matkatieto — maalla, merellä ja ilmassa**
- ▶ **26.11.2025 klo 13–17**
- ▶ Paikka: Sosiaali- ja terveysministeriö (STM), tilassa A109, Meritullinkatu 8, 1. kerros.
- ▶ Tilaisuus järjestetään myös etänä striimattuna.
- ▶ Avaava Oy yhteistyössä LVM:n, Traficomin ja Väyläviraston kanssa
- ▶ Ks ohjelma ja ilmoittautuminen: [Tapahtumat - Avaava Oy - Designing All Inclusive Experiences](#)

