



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Liikenteen esteettömyysvisio

22.11.2023

Sisällysluettelo



1. Esteettömyysvision tausta ja valmistelu	
1.1 Esteettömyysvision tarkoitus	4
1.2 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma	5
1.3 Liikenne 12 -suunnitelman esteettömyystoimet ja työryhmä	6
1.4 Esteettömyysdemo	8
1.5 Vammaisyleissopimus	9
1.6 Kaikille sopiva suunnittelu	10
1.7 Esteettömyysvision valmistelu	11
1.8 Lausuntopalaute	12
2. Esteettömyysvisio	
2.1 Visio	16
2.2 Vision arvokehä	18
2.3 Liikennejärjestelmän osa-alueet esteettömyysvisiossa	26
2.4 Esteettömyysvision tavoitteet	29
3. Jatkotyö	
3.1 Esteettömyysvision jatkotyö	34
4. Lähteet	35



1. Esteettömyysvision tausta ja valmistelu

1.1 Esteettömyysvision tarkoitus

Esteettömyysvision tarkoitus on muodostaa liikennejärjestelmän esteettömyyden ja saavutettavuuden kansallinen tavoitetilä. Vision tavoitteena on esteetön ja saavutettava liikennejärjestelmä kaikille.

Esteettömyysvisio koostuu itse visiosta, kaikessa liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioon otavista arvoista, liikennejärjestelmän osa-alueista sekä osa-aluekohtaista tavoitteista.

Vision avulla voidaan rakentaa yhteistä tulevaisuuskuva, lisätä alan toimijoiden tietoisuutta esteettömyyden ja saavutettavuuden kysymyksistä ja hyvistä käytännöistä sekä kannustaa esteettömyyden ja saavutettavuuden kehittämiseen minimivaatimukset ylittävällä tavalla.

Vaikka esteettömyysvisio rakentaa strategista tulevaisuuskuva, on huomioon otava, että liikennejärjestelmän ja -palveluiden esteettömyyttä ja saavutettavuutta ohjaa ensisijaisesti alan velvoittava lainsäädäntö, jonka noudattaminen ei ole vapaaehtoista. Visio sisältää elementtejä, joiden huomioiminen sisältyy jo lainsäädäntöön.

1.2 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Esteettömyysvision taustalla on Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (ns. Liikenne 12 -suunnitelma).

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Se on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 15 b §:n mukaisesti.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilanteesta ja toimintaympäristön muutoksista, vision liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050, suunnitelmalle asetetut tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset ja valtion ja kuntien toimenpiteitä sisältävän ohjelman tavoitteisiin pääsemiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyvät valtion rahoitusohjelma sekä tiivistelmä vaikutusten arvioinnista.

1.3 Liikenne 12 -suunnitelman esteettömyystoimet ja työryhmä 1/2

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan valtio määrittelee yhteistyössä muiden toimijoiden, erityisesti eri väestöryhmien, kanssa tavoitetilan liikennejärjestelmän esteettömyydelle ja liikenteen digitaalisten palveluiden saavutettavuudelle ja tunnistaa eri vastuutahojen roolit niin matkaketjun eri osien toimivuuden kuin matkustajien oikeuksien toteutumisen kannalta.

Lisäksi suunnitelman mukaan yleisen kehittämisen lisäksi valtio määrittelee yhteistyössä muiden toimijoiden, erityisesti eri väestöryhmien, kanssa valtakunnallisesti merkittävät yhteysvälit, joilla tavoitellaan design for all -periaatteen (kaikille sopiva suunnittelu) mukaisesti korkean tason esteettömiä matkaketjuja sekä varmistetaan näillä myös digitaalisen esteettömyystiedon saatavuus ja saavutettavuus. Määrittely tehdään samanaikaisesti kaukoliikenteen ja henkilöliikenteen solmupisteiden palvelutason määrittelyn kanssa. Toteutetaan esteettömien matkaketjujen pilottihankkeita.

1.3 Liikenne 12 -suunnitelman esteettömyystoimet ja työryhmä 2/2

Toimien toteuttamiseksi perustettiin Liikenne 12 -esteettömyystyöryhmä, jonka päätehtävänä oli valmistella ja panna toimeen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman matkaketjujen esteettömyyttä koskevat toimet.

Työryhmän työn taustan kannalta olennaista on myös liikenne- ja viestintäministeriön aiempi toimenpideohjelma ”Liikenteen ja viestinnän digitaaliset palvelut esteettömiksi -toimenpideohjelma 2017–2021”. Ohjelmaa ovat toteuttaneet liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Väylävirasto ja Ilmatieteen laitos.

1.4 Esteettömyysdemo

Syksyllä 2022 osana työryhmän työtä julkaistiin [Esteettömyysdemo: joukkoliikenteen matkaketjut vammaisryhmien näkökulmasta](#) -selvitys.

Selvityksessä näkö- ja kuulovammaiset matkustajat, liikkumisesteiset matkustajat ja ns. helppokäyttäjät selvittivät, miten nykyiset joukkoliikennepalvelut, liikenneinfrastruktuuri ja matkaketjut toimivat erilaisten käyttäjäryhmien näkökulmasta. Tavoitteena oli saada konkreettista tietoa erilaisten käyttäjäryhmien haasteista joukkoliikenteessä.

Selvityksessä erilaisiin vammaisryhmiin kuuluvat matkustajat kokeilivat joukkoliikenteen matkaketjua ja matkan varaamista. Kokeilumatkan aikana matkustajat käyttivät sekä lähi- että kaukoliikenteen palveluita tarkoituksenaan simuloida arkista tilannetta. Kokeilumatkat paljastivat merkittäviä esteettömyys- ja saavutettavuuspuutteita useissa osissa matkaketjua. Erityisesti haasteita aiheuttivat tiedon hajanaisuus ja puutteellisuus.

1.5 Vammaisyleissopimus

Visiota ohjaa osaltaan myös YK:n vammaisyleissopimus. YK:n yleissopimuksen vammaisten oikeuksista (SopS 27/2016) tarkoituksena on taata vammaisille henkilöille täysimääräisesti ja yhdenvertaisesti kaikki ihmisoikeudet ja perusvapaudet, edistää ja suojella näitä oikeuksia ja vapauksia sekä edistää vammaisten henkilöiden ihmisarvon kunnioittamista. Syrjintäkielto sekä esteettömyys ja saavutettavuus ovat yleissopimuksen johtavia periaatteita. Sopimus on suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä.

Yleissopimuksen mukaan tulee toteuttaa asianmukaiset toimet, joilla varmistetaan vammaisille henkilöille mm. muiden kanssa yhdenvertainen pääsy fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään. Vammaisten henkilöiden osallistuminen kaikkeen heitä koskevaan päätöksentekoon on yksi yleissopimuksen tärkeistä oikeuksista.

Esteettömän matkaketjun kannalta erityisen olennaisia ovat vammaisyleissopimuksen artiklat 5 (Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus), 9 (Esteettömyys ja saavutettavuus) ja 20 (Henkilökohtainen liikkuminen). Lisäksi sopimuksen 4 artikla velvoittaa kaikille sopivaan suunnitteluun.

Esteettömyysvisio edistää vammaisyleissopimuksen toimeenpanoa Suomessa.

1.6 Kaikille sopiva suunnittelu

Kaikille sopivassa suunnittelussa (eng. myös Design for All, Universal Design) huomioidaan kaikkien ihmisten moninaiset tarpeet. Se 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.

Esteettömyys ja **saavutettavuus** ovat osa kaikille sopivaa suunnittelua. Esteettömyyden käsitteellä tarkoitetaan esteettömyyttä erityisesti rakennetun ympäristön kontekstissa, kuten rakennuksissa, katualueilla ja julkisissa liikennevälineissä. Saavutettavuudella tarkoitetaan esteettömyyttä erityisesti digitaalisissa palveluissa kuten erilaisilla verkkosivuilla ja mobiilisovelluksissa.

1.7 Esteettömyysvision valmistelu

Liikenne 12 -esteettömyystyöryhmä aloitti esteettömyysvision valmistelun keväällä 2023. Ensimmäinen luonnos esteettömyysvisioksi toteutettiin liikenne- ja viestintäministeriön ja hallinnonalan virastojen yhteisenä virkatyönä työryhmän osallistujien kanssa.

2.3.2023 vision varsinaiseksi työstämiseksi järjestettiin työpaja, johon kutsuttiin mukaan laajasti alan asiantuntijoita, kuten eri käyttäjäryhmiä edustavia järjestöjä, hallinnonalan virastot, ELY-keskukset ja kunnat sekä liikenneoperaattoreita eri liikennemuodoista.

Työpajan jälkeen Liikenne 12 -työryhmän osallistujista koottiin pienempi työryhmä, jossa vision kanssa työskentelyä jatkettiin kevään 2023 aikana. Osana tätä hiottiin luonnosversiota työpajasta saaduilla evästyksillä sekä työstettiin vision tavoiteehdotukset.

Visio oli lausuntokierroksella kesällä 2023. Lausuntoja saatiin yhteensä 44.

1.8 Lausuntopalaute 1/2

Lausuntopalautteessa visioon suhtauduttiin yleisesti ottaen myönteisesti.

Maakuntien liittojen lausunnoissa tuotiin erityisesti esiin, että liikennepolitiikan ohella yleisen yhteiskuntapolitiikan vaikutus liikenteen esteettömyyteen on merkittävä. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa toivottiin yleisesti ottaen korostettavan yhteiskunnallisesti heikoimmassa asemassa olevien väestöryhmien näkökulman mukaan ottamista ja liikenneköyhyyden torjuntaa. Asiaan liittyy myös alueellinen ulottuvuus. Kaikilla käyttäjillä ei ole lainkaan mahdollisuuksia matkaketjuihin kaiken julkisen ja jopa taksiliikenteen puuttuessa.

Pyöräliitto toivoi lausunnossaan laajempaa käsittelyä universaalin suunnittelun käsitteelle, palvelunmuotoilua esteettömyyden toteuttamisen mahdollistavana menettelynä sekä liikenteen rauhoittamista. Pyöräliiton näkemyksen mukaan liikenneympäristö yhteinen julkishyödyke, jossa liikkumisen olisi oltava paitsi esteetöntä, myös turvallista, sujuvaa ja miellyttävää kaikilla kulkutavoilla.

Eryteisesti vammaisjärjestöt nostivat esiin YK:n vammaisyleissopimuksen, jonka todettiin olevan suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä.

Kaikille sopivaa suunnittelua, joka on osa vammaissoleimuksen velvoitteita, haluttiin myös tuotavan laajemmin esille vision taustoissa.

1.8 Lausuntopalaute 2/2

Lausunnoilla esitettyjen huomioiden mukaan erilaisten käyttäjäryhmien osalta visiossa tulisi huomioida myös sellaiset henkilöt, jotka tarvitsevat palveluita ruotsiksi tai saameksi. Lisäksi erilaisia kognitiivisia haasteita ja neurokirjon häiriöitä omaavien henkilöiden tarpeet on tunnistettava ja huomioitava. On erittäin tärkeää, että henkilöstön koulutukseen panostetaan niin, että vammaisten ja toimintarajoitteisten ihmisten parempi kohtaaminen on mahdollista.

Monet visiossa esitetyt tekijät ovat lainsäädännön minimivaatimuksia. Näin ollen tärkeää selkeyttää, että niiden toteuttaminen ei ole vapaaehtoista.

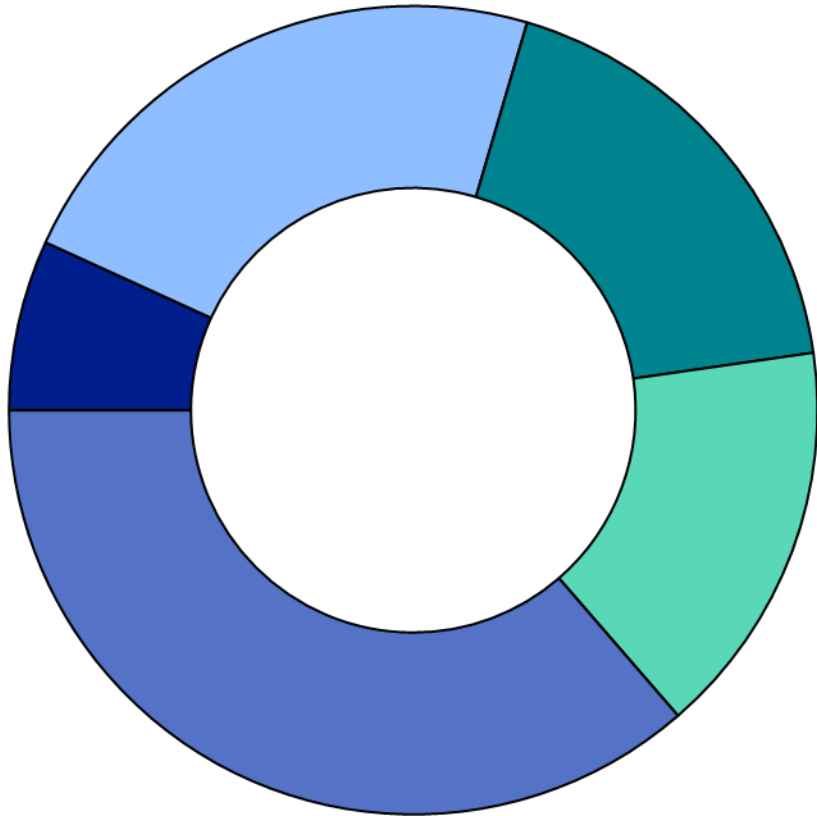
Suunnitteluosaamisen kehittäminen on tärkeää. Toisaalta tuotiin esiin, että lainsäädännön vaatimukset ovat laajat, mikä jo nykyisellään asettaa haasteita yksittäisille tilaajille.

Olennaisena lausunnoilla nousi esiin myös se, että kaikki eivät käytä digitaalista teknologiaa. Tämä asettaa osan väestöstä, esimerkiksi ikääntyvät ja vanhat ihmiset, syrjäytymisvaaraan. Joillain käyttäjäryhmillä on edelleen tarve paperisena saatavalle tiedolle ja kasvokkaiselle asiakaspalvelulle.

Esteettömyysvision toimenpiteiden toteutukseen toivottiin valtion rahoitusta.

Useat vastaajat esittivät toiveen olla mukana esteettömyysvision jatkotyössä.

Lausunnonantajat (yht. 44 kpl)



- Toimijat 3 kpl
- Kunnat ja maakuntaliitot 10 kpl
- Ministeriöt ja virastot 8 kpl
- Muut 7 kpl
- Järjestöt 16 kpl



2. Esteettömyysvisio

2.1 Visio

VISIO

**Kaikki voivat
suunnitella
ja toteuttaa
haluamansa
matkan sujuvasti,
turvallisesti ja
itsenäisesti.**



Visio

Kaikki voivat suunnitella ja toteuttaa haluamansa matkan sujuvasti, turvallisesti ja itsenäisesti. Tähän lauseeseen kiteytyy vision keskeisin tavoite: **sujuvan matkustamisen mahdollistaminen aivan jokaiselle.**

2.2 Vision arvokehä



Vision arvokehä

Visioon sisältyy arvokehä, joka rakentuu visiolauseen ympärille yksittäisinä sanoina.

Arvokehällä kuvataan sellaiset perustavat lähtökohdat, joita liikennejärjestelmän kehitystyössä olisi kautta linjan huomioitava esteettömyyden parantamiseksi.

Arvokehälle nostetut keskeisimmät arvot ovat esteetön matkaketju, moniaistisuus, käyttäjäkokemus sekä yhteistyö.

2.2.1 Esteetön matkaketju 1/2

Matkaketjuajattelussa matkat nähdään yksittäisten pysäkiltä A pysäkille B kulkevien, pääasiassa joukkoliikenteellä tehtävien matkojen, sijaan kokonaisuutena, joka kulkee lähtöpisteestä määränpään ja sisältää myös matkan suunnittelun. Esteettömällä matkaketjulla tarkoitetaan sitä, että palvelun esteettömyyden tulee kattaa koko matkaketju. Sen tulee olla myös saavutettava, jolla tarkoitetaan digitaalisen ympäristön esteettömyyttä.

Esteetön ja saavutettava matkaketju sisältää esimerkiksi lipun oston ja reittien tarkasteluun liittyvän valmistautumisen, mahdollisten pysäköintijärjestelmien esteettömyyden, kävelymatkan bussipysäkille, bussi- tai taksimatkan, vaihdon junaan solmupisteessä, junamatkan sekä juna-asemalta lopulliseen määränpään kuljetun matkan.

2.2.1 Esteetön matkaketju 2/2

Matkan aikana tarvitaan myös erilaista matkatietoa.

Matkaketjuajattelun vahvistaminen liikennejärjestelmän kehittämistyössä on tärkeää kaikkien matkustajien kannalta. Erityisen tärkeää se on sellaisten käyttäjien kannalta, joilla on erilaisia esteettömyyteen liittyviä tarpeita. Mikäli matkaketjun esteettömyys katkeaa yhdessäkin matkan vaiheessa, koko matkan toteuttaminen voi muodostua mahdottomaksi tai aiheuttaa vaaratilanteita.

Aina täysin itsenäinen matka ei ole kuitenkaan mahdollinen. Matkustaja saattaa tarvita tukea matkan eri vaiheissa matkaketjun toteutumiseksi. Tukea voidaan tarjota esimerkiksi avustamispalvelun tai erilaisten joko palveluntuottajien tarjoamien tai henkilökohtaisen avun ja/tai omien apuvälineiden muodossa.

On tärkeää huomioida, että esteetön matkaketju ei tarkoita kaikille käyttäjille samoja asioita. Esimerkiksi näkövammaisen ja liikkumisesteisen tarpeet eroavat toisistaan. On keskeistä varmistaa, että nämä erilaiset tarpeet tulevat tunnistetuiksi ja huomioiduksi. Näin erilaisille käyttäjille soveltuvia esteettömiä matkaketjuja voidaan tosiasiasa ryhtyä toteuttamaan.

2.2.2 Moniaistisuus

Kaikki ihmiset hyödyntävät eri aistejaan ja niiden avulla saatua tietoa maailman hahmottamisessa. Moniaistisuus tarkoittaa monen aistin kautta yhtäaikaista tarjottua aistikokemusta. Moniaistisesti tarjottu tieto mahdollistaa informaation vastaanottamisen kunkin käyttäjän tarpeisiin sopivimmalla tavalla. Visiossa moniaistisuudella tarkoitetaan sitä, että palveluita ja tarjottavaa tietoa voisi hyödyntää vähintään kahdella eri aistilla. Moniaistisuutta tarvitaan, sillä kaikki käyttäjät eivät pysty seuraamaan samassa muodossa tarjottua informaatiota tai käyttämään samanlaista palvelua. Esimerkiksi sokea henkilö tarvitsee laiturille päästäkseen erilaista opastusta kuin huonokuuloinen.

Moniaistisuutta voidaan parantaa esimerkiksi kehittämällä matkustajille tarjottavaa informaatiota tai opastusta. Esimerkiksi tieto matkan seuraavista pysäkeistä voidaan tarjota liikennevälineen infonäytöllä, kuulutuksin sekä erilaisten mobiilisovellusten kautta. Myös verkkosivuja tulee kehittää niin, että eri käyttäjäryhmät pystyvät niitä helposti käyttämään.

2.2.3 Käyttäjäkokemus

Käyttäjäkokemuksella tarkoitetaan jonkin tuotteen tai palvelun käyttämiseen liittyvää kokonaisvaltaista elämystä ja kokemusta. Käyttäjäkokemus muodostuu sekä nautinnollisuuteen että käytännöllisyyteen liittyvistä tekijöistä. Visiossa käyttäjäkokemuksella on haluttu korostaa sitä, että liikennejärjestelmän kehitystyötä on tärkeää tehdä käyttäjien tarpeet edellä. Se, että esteetön matka jotenkuten onnistuu, ei vielä tarkoita, että käyttäjäkokemus olisi hyvä. Tavoitteena tulisi olla paras mahdollinen käyttäjäkokemus.

Käyttäjäkokemusta voidaan kehittää esimerkiksi hyödyntämällä kokemusasiantuntijoita ja osallistamalla erilaisia käyttäjiä kaikissa suunnittelun vaiheissa sekä keräämällä käyttäjiltä aktiivisesti palautetta palveluiden toimivuudesta. Esimerkiksi jo digitaalisten palveluiden, infran ja kaluston suunnitteluvaiheessa voidaan osallistaa erilaisiin käyttäjäryhmiin kuuluvia henkilöitä.

Suunnittelussa tulee ottaa huomioon erilaisten käyttäjäryhmien tarpeet kaikille sopivan suunnittelun periaatteiden mukaisesti. Erilaisia käyttäjäryhmiä, joita tulee erityisesti ottaa huomioon ovat liikkumisesteiset, näkö- ja kuulovammaiset sekä ns. helppokäyttäjät, joihin voi sisältyä esimerkiksi ikääntyneitä tai erilaisia kognitiivisia tai neurologisia haasteita omaavat henkilöt.

2.2.4 Yhteistyö

Liikennejärjestelmän esteettömyyden edistäminen perustuu eri toimijoiden välillä hyvässä hengessä tehtävään yhteistyöhön. Yhteistyötä tekevät hallinnonalan eri toimijat kuten ministeriö ja virastot sekä palveluntarjoajat, kunnat ja käyttäjät. Yhteistyöhön osallistuvia tahoja tarkastellaan hankekohtaisesti. Erilaisissa kehittämissuhteissa ja -hankkeissa on tärkeää selvittää, keiden kaikkien on tärkeää osallistua yhteistyöhön ja kutsua kaikki sellaiset toimijat mukaan.

LIIKENNEINFRASTRUKTUURI

LIKKUMISPALVELUT

Käyttäjäkokemus

Yhteistyö

VISIO
Kaikki voivat
suunnitella
ja toteuttaa
haluamansa
matkan sujuvasti,
turvallisesti ja
itsenäisesti.

Esteetön matkaketju

Moniaistisuus

ESTEETTÖMYYSTIETO

LIIKENNEVÄLINEET

2.3 Liikennejärjestelmän osa-alueet esteettömyysvisiossa 1/2

Liikennejärjestelmän osa-alueilla tarkoitetaan konkreettisesti sellaisia liikennejärjestelmän eri osa-alueita, joita koskeva kehittäminen on tärkeää liikenteen esteettömyyden ja saavutettavuuden parantamiseksi.

Liikenneinfrastrukturi kattaa pyörä- ja kävelytiet ja solmupisteisiin sekä solmupisteessä olevat laiturialueet ja niille johtavat kulkuväylät, valaistuksen, opasteet ja staattisen matkustajainformaation, liikennevälineeseen pääsyn saattoliikenteen ja pysäköinnin infrajärjestelyt sekä automaation infrastruktuurin sekä esteettömät reitit eri kohteiden ja tarjottavien palveluiden välillä.

Esteettömyystiedolla tarkoitetaan matkustajille jaettavaa tietoa infran, kaluston ja palveluiden esteettömyydestä ja tämän tiedon saavutettavuutta. Se sisältää liikenteen toimijoiden kesken jaettavan tiedon infran, kaluston ja palveluiden esteettömyydestä.

2.3 Liikennejärjestelmän osa-alueet esteettömyysvisiossa 2/2

Liikkumispalveluilla puolestaan tarkoitetaan fyysisiä ja digitaalisia liikennepalveluita, jotka liittyvät mm. lipun ostoon, maksamiseen ja reittisuunnitteluun. Lisäksi se kattaa matkustajainformaation (opastus, häiriötiedotus), avustuspalvelut, pysäköintipalvelut ja siihen liittyvät erityisoikeudet. Myös palveluiden saatavuus (esim. esteettömien joukkoliikenne- ja taksipalveluiden saatavuus valtakunnallisesti) on osa liikkumisen palveluita. Liikkumispalvelut-määritelmä perustuu liikennepalvelulakiin. Se sisältää liikennepalvelun ohella myös siihen välittömästi liittyvän välityspalvelun, tietopalvelun ja pysäköintipalvelun tai muun tukipalvelun.

Liikennevälineillä kuvataan kaluston esteettömyyttä kaikissa eri liikennemuodoissa ja sen soveltumista erityisryhmille.

LIIKENNEINFRASTRUKTUURI

Kävelytiet, kulkuväylät ja solmupisteet, laiturialueet, valaistus, opasteet ja saattoliikenteen ja pysäköinnin infrajärjestelyt.

LIKKUMISPALVELUT

Fyysiset ja digitaaliset liikennepalvelut, matkustajainformaatio, avustuspalvelut, pysäköintipalvelut, palveluiden saatavuus.

Suunnittelussa huomioitava vähintään liikkumisesteisten, näkö- ja kuulovammaisten ja helppokäyttäjien tarpeet.

Käyttäjäkokemus

Yhteistyö

Esteettömyyden edistäminen perustuu eri toimijoiden hyvässä hengessä tekemään yhteistyöhön.

ESTEETTÖMYYSTIETO

Matkustajille ja liikenteen toimijoiden kesken jaettava tieto infran, kaluston ja palveluiden esteettömyydestä sekä tiedon saavutettavuus.

VISIO
Kaikki voivat suunnitella ja toteuttaa haluamansa matkan sujuvasti, turvallisesti ja itsenäisesti.

Joukkoliikenteen esteettömyyden tulee kattaa koko matkaketju lähtöpisteestä määränpäähän.

Esteetön matkaketju

Moniaistisuus

Palveluiden ja tarjottavan tiedon hyödynnettävyys vähintään kahdella eri aistilla.

LIIKENNEVÄLINEET

Kaluston esteettömyys eri liikennemuodoissa ja sen soveltuminen erityisryhmille

2.4 Tavoitteet: liikenneinfrastrukturi

1. Liikenneinfrastrukturi on esteetöntä ja palvelee kaikkia kansalaisia.

Uusi ja peruskorjattava infrastrukturi toteutetaan esteettömästi. Esteetön infrastrukturi on myös turvallista infrastrukturia. Näin varmistetaan sujuva arki niin kävely- ja kulkureittejä kuljettaessa, joukkoliikennevälineitä käytettäessä kuin omalla autolla liikuttaessakin. Esteettömän pysäköinnin ja sähköauton lataamisen tulisi olla mahdollista kaikissa kohteissa.

2. Infran hoidolla ja kunnossapidolla varmistetaan esteettömyys ja turvallisuus vuodenaajoista riippumatta.

Infrastruktuuria hoidetaan pitkäjänteisesti erilaiset esteettömyystarpeet huomioiden. Infrastruktuurin kunnossapitoa kehitetään niin, että pääsy liikennevälineisiin ja niistä pois sekä liikennemuotojen välinen siirtyminen on mahdollista tehdä turvallisesti ympärivuotisesti.

Tavoitteet: liikkumispalvelut

1. Liikkumispalvelut sekä digitaaliset palvelut suunnitellaan esteettömiksi.

Kaikkien uusien palveluiden suunnittelussa otetaan huomioon esteettömyys. Palveluiden suunnitteluun otetaan mukaan eri käyttäjäryhmiä riittävän kattavasti. Esteettömät liikkumispalvelut koostuvat sekä julkisesti tuetusta että markkinaehtoisesta liikenteestä maalla, vesillä ja ilmassa.

2. Tilaajilla on tarvittava osaaminen esteettömien liikennepalveluiden tilaamisesta.

Palveluita hankkivilla viranomaisilla ja muilla toimijoilla on ymmärrys siitä, millaisia palveluita erityisryhmät tarvitsevat sekä kyky hankkia tarpeisiin vastaavia palveluita.

3. Toimijoilla on ymmärrystä erityisryhmiin kuuluvien ihmisten tarpeista ja kyky vastata niihin.

Palveluntarjoajat ja -tuottajat tunnistavat erilaisten erityisryhmien tarpeet sekä heidän tarvitsemansa palvelut ja avuntarpeen. Osaava ja motivoitunut henkilöstö varmistaa asianmukaisen ja ystävällisen palvelun kaikille matkustajille.

Tavoitteet: liikennevälineet

1. Jokainen löytäisi itselleen sopivan paikan liikennevälineestä.

Esteettömät liikennevälineet ovat turvallisia kaikille käyttäjille. Liikennevälineet palvelevat mahdollisimman monenlaisia tarpeita, jolloin kaikille käyttäjille löytyisi sopivaa kalustoa. Liikenteenharjoittajat ja terminaalien tai sataman ylläpitäjät tarjoavat tarvittaessa erilaisia apuvälineitä. On tärkeää, että liikennevälineissä pääsee liikkumaan sujuvasti myös omien apuvälineiden kanssa.

2. Kaikissa joukkoliikennevälineissä tarjotaan matkatietoa saavutettavassa muodossa.

Kaikki matkustajat pystyvät seuraamaan matkan kulkua itselleen sopivimmalla tavalla kuulutusten ja aikataulunäyttöjen ja sovellusten kautta. Tietoa tarjotaan moniaistisesti ja tarvittaessa usealla kielellä (esim. ruotsi, viittomakielet, saame), jolloin eri käyttäjäryhmät pystyvät seuraamaan esimerkiksi matkan aikana annettavaa pysäkki- ja häiriötiedotusta.

Tavoitteet: esteettömyystieto

1. Liikenteen palveluista ja infrastruktuurista tarjotaan matkustajille ajantasaista ja luotettavaa esteettömyystietoa.

Matkustajan saatavilla oleva esteettömyystieto auttaa eri käyttäjäryhmiin kuuluvia matkustajia valitsemaan itselle parhaan palvelun sekä ostamaan tarvittavat liput. Ajantasaiseen matkustajan tarvitsemaan tietoon kuuluvat myös häiriötiedotteet. Käyttäjän kannalta on olennaista myös tietää, mitä esteettömyystiedolla eri palveluissa tarkoitetaan. Myös ruotsinkielistä tietoa tulee olla laadukkaasti saatavilla.

2. Palvelun esteettömyyttä koskeva tieto on helposti löydettävää ja saavutettavaa (yhden klikkauksen päässä).

Verkkosivut ja muut toteutukset rakennetaan niin, että tarvittavat kyseistä palvelua koskevat määriteltävät esteettömyystiedot ovat sieltä matkustajan helposti löydettävissä, mieluiten yhden klikkauksen päässä.

3. Esteettömyyttä koskevaa dataa on avoimesti saatavilla koneluettavassa ja standardisoidussa muodossa.

Esteettömyystieto kulkee avoimien rajapintojen kautta toimijoiden välillä. Esteettömyystiedon tulee kattaa sekä staattista dataa, kuten esimerkiksi esteettömien palveluiden olemassaolon, että myös reaaliaikaista dataa.



3. Esteettömyysvision jatkotyö

3.1. Esteettömyysvision jatkotyö

Ministeriössä useita hankkeita, jotka sisällöllisesti sopivat esteettömyysvision toimenpiteiksi osana ministeriön tavanomaista virkatyötä. Erillistä rahoitusta vision jatkotyölle ei ole osoitettu. Esteettömyysvisio yhdistetään Liikenne 12 -suunnitelman jatkotyöhön, mahdollisesti osaksi muita suunnitelman jatkotyön teemakeskusteluja.

Vuosina 2024-2025 on tarkoitus järjestää osa-alueisiin liittyviä keskustelutilaisuuksia ministeriön johdolla keskeisille toimijoille ja järjestöille asennemuutoksen tueksi. Lisäksi toimijoita voidaan kannustaa löytämään omassa toiminnassaan yli minimitason meneviä ratkaisuja.

4. Lähteet

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032.

Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75. Julkaisu saatavilla: osoitteessa: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-749-2>

Esteettömyysdemo: joukkoliikenteen matkaketjut vammaisryhmien näkökulmasta -selvitys.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2022.

Julkaisu saatavilla: <https://www.lvm.fi/o/yja-generic-portlet/yja-api/vahva/documents/3391232>

Vesanen-Nikitin, Irja; Åkermarck, Mikael; Jarva, Sakari; Patrakka, Roosa; Saarinen, Taina; Aaltonen, Tiina; Juslén, Jan; Kostamo-Rönkä, Minna; Hartonen, Sari. Liikenteen ja viestinnän digitaaliset palvelut esteettömiksi -toimenpideohjelma 2017–2021 : Loppuraportti. 2022.

Julkaisu saatavilla: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-750-1>

Maailma käytettäväksi ja saavutettavaksi. Haettu 31.10.2023. <https://appro.mit.jyu.fi/essikurssi/dfa/t2/>

What is DfA. Haettu 31.10.2023. <https://dfaeurope.eu/what-is-dfa/>

Esteettömyys ja saavutettavuus. Vammaispalvelujen käsikirja. THL. Haettu 31.10.2023.

<https://thl.fi/fi/web/vammaispalvelujen-kasikirja/vammaisuus-yhteiskunnassa/esteettomyys-ja-saavutettavuus>

Hassenzahl, M. & Tractinsky, N. 2006, User Experience – a Research Agenda.

Behaviour and Information Technology, Vol. 25, No. 2, March–April 2006, pp. 91-97