

Helsingin seudun liikenne HSL
hsl(a)hsl.fi

Tämä on Helsingin kaupungin
vammaisneuvoston hyväksymän
asiakirjan sähköinen versio.

Viite: Lausuntopyyntö HSL/194/08.00.00.01/2025

Asia: Helsingin vammaisneuvoston lausunto HSL:n
liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen vaikutusten arviointiin

Vammaisneuvosto kiittää lausuntopyynnöstä.

1. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessi: Miten kehittäisit suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessia? Miten prosessi voitaisiin kuvata selkeämmin ja ymmärrettävämmin?

Helsingin vammaisneuvosto katsoo, että liikennejärjestelmän suunnitelman valmistelun prosessin eteneminen ja kehittämisen iteroiminen tulisi kuvata konkreettisemmin ja ymmärrettävämmin (esim. grafiikka/kuva prosessista vrt. 2.3. Suunnittelun vaiheet, jossa lupaus lisätä aikajana sekä viestintäsuunnitelmassa oleva kuva Liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin eteneminen vuorovaikutuksen ja viestinnän näkökulmasta).

Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessissa tapahtuvat muutokset tulee avata selkeästi ja verrata aikaisempaan prosessiin. Nyt jää jossain määrin epäselväksi prosessin etenemisen aikataulu: mitä suunnittelu ajoittuu tuleville vuosille ja mitä tapahtuu kulloisenakin ajankohtana.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee saavutettavuusvaikutusten käsite avata nykyistä selkeämmin, mitä kaikkea se pitää sisällään. Onko tarkoitus, että se käsittää myös digitaalisen saavutettavuuden ja myös kaluston ja fyysisen ympäristön esteettömyyden eli moninaisten tarpeiden huomioinnin design for all -periaatteella? Saavutettavuus- ja esteettömyyden vaikutusten arvioinnissa kannattaa käyttää esteettömyyteen ja saavutettavuuteen erikoistunutta ammattiosaamista.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman sosiaalisten vaikutusten arvioinnin suunnitelma on hyvä ja erittäin tarpeellinen. Suunnitelmassa tulisi arvioida myös sellaiset kohtuullisten mukautusten sekä positiivisen erityiskohtelun vaihtoehdot, että HSL kehittää ja lisää palveluliikennettä sekä ottaa nykyistä laajemman vastuun liikkumisen tuen eli shl-vpl kuljetuspalvelujen logistiikan järjestämisestä.

Suunnitelman ilmastovaikutuksiin ja kulkumuotojen keskinäisen työnjaon muutoksen arviointiin tarvitaan lisää esteettömiä ratkaisuja ja vaihtoehtoja arvioitavaksi mm. kaupunkipyörien joukkoon myös kolmipyöräisiä pyöriä ja sähköpyöriä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman taloudellisten vaikutusten arvioinnin tulee sisältää myös liikkumisen taloudellisen saavutettavuuden arviointia.

2. Vaikutustarkastelut ja arvioinnin menetelmät: Miten kehittäisit arviointiohjelmassa esitettyjä tapoja kuvata liikennejärjestelmän kehittämisen merkittäviä vaikutuksia seudulla? Mitä näkökulmia tarkasteluista puuttuu ja mitä on painotettu liikaa? Millaisia arvioinnin menetelmien kehittämistarpeita tunnistat?

On hyvä, että on huomioitu saavutettavuutta käsiteltäessä eri väestöryhmissä (tulot & ikä). On myös todettu, että ”Suunnitelman haittoihin tai hyötyihin vaikutetaan merkittävästi myöhemmin tehtävillä tarkemman tason suunnitteluratkaisuilla.” Vammaisneuvosto painottaa, että jo strategisen suunnittelun vaiheessa on syytä ottaa huomioon myös vanhusten, vammaisten ja muiden liikunta- ja toimintarajoitteisten liikkujien kyky ja mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä. Liikkumisesteisten ja esimerkiksi rollaattoria liikkuessaan käyttävien ihmisten suhteellinen osuus kasvaa väestön ikääntyessä merkittävästi tulevina vuosina (vrt. Helsingin kaupungin strategiatyön väestöennusteet). Liikkumisesteisten ihmisten määrän lisääntymisen vaikutus tulee ottaa huomioon kaikissa joukkoliikenteen järjestelyjen suunnitelmissa.

Liikennejärjestelmän suunnitelman tulee edistää esteettömyyden toteutumista myöhemmissä suunnittelu- ja toteuttamisvaiheissa. Joukkoliikenteen esteettömyyden varmistaminen tulee nostaa olennaiseksi osaksi liikennejärjestelmän Helsingissä tapahtuvaa ja seudullista suunnittelu- ja strategiatyötä. Esteettömyys tulee ottaa huomioon kaikessa liikenteen suunnittelussa (joukkoliikenne, pysäkkien sijainti ja muotoilu, palveluliikenne, matalalattiabussit, ratikat ja metro). Esteettömyys palvelee kaikkia julkista liikennettä käyttäviä asiakkaita vauvasta vaariin -periaatteella. Ja lisäksi liikennesuunnittelussa tulee ottaa huomioon, että liikennejärjestelyt ovat esteettömiä sääolosuhteista riippumatta.

Luonnoksessa todetaan (3.3. Muuttunut MAL-prosessi), että liikennejärjestelmän vaikutusten arviointia kehitetään muun muassa ilmastovaikutusten, melun ja toimenpiteiden kohdistamisen osalta. Helsingin vammaisneuvosto esittää, että liikennejärjestelmän vaikutusten arviointikriteereihin lisätään liikennevälineiden ja liikenteen esteettömyyden tarkastelu. Tämä esitys on linjassa sen kanssa, että edelliseen suunnittelukierrokseen verrattuna vaikutusten arvioinnissa kehitetään erityisesti ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia sekä vaikutusten kohdistumista väestöryhmittäin ja alueellisesti.

Vaikutusten arvioinnin suunnitelmassa ”haavoittuvuutta voidaan tarkastella kolmen näkökulman avulla: altistuminen, herkkyys ja resilienssi. Esimerkiksi ilmanlaadun haittojen tarkastelussa altistuminen tarkoittaisi altistumista liikenteen lähipäästöille, herkkyys sitä, kuinka herkkä yksilö on ilmansaasteille (mm. lapset) ja resilienssi sitä, kuinka helposti yksilö voi siirtyä alueelta pois paremman ilmanlaadun alueelle.” Vammaisneuvosto pyytää korjaamaan tai muuttamaan lauseen. Jos ihmisellä on hengitystiesairaus, niin hän ei ole herkkä yksilö ja hänellä ei usein ole vaihtoehtoa siirtyä alueelta pois paremman ilmanlaadun alueelle. Vammaisneuvosto katsoo, että tässä kohdassa herkkyys ja resilienssi eivät tule kyseeseen ja viittaukset niihin on syytä jättää pois.

3. Tiedonvälitys ja osallistuminen: Miten kehittäisit vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelmassa kuvattua tiedonvälitystä ja osallistumista? Minkä tahojen pitäisi erityisesti saada tietoa ja osallistua seudun liikennejärjestelmän suunnitteluun?

Vammaisneuvosto pitää hyvänä lähtökohtana, että suunnitelman valmistelu perustuu monipuoliseen vuoropuheluun, jossa eri näkemysten on tarkoitus päästä esiin. Kohdassa (2.3. Lähestyttävyys: Helppo ymmärtää ja osallistua) todetaan, että suunnitteluprosessista viestittäessä otetaan huomioon eri kohderyhmät. Vammaisneuvosto korostaa viestinnän on oltava ja helposti ymmärrettävää ja saavutettavaa vammaisille ja ikääntyneille sekä aistirajoitteisille henkilöille. Heitä ja heitä edustavia järjestöjä tulee osallistaa liikennejärjestelmäsuunnittelun keskusteluun.

Satunnaisotannalla valittua kansalaispaneelia tulee täydentää siten, että myös eri tavoin vammaiset ja toimintarajoitteiset henkilöt ovat edustettuina paneelissa muiden väestöryhmien lisäksi.

Kaikkiin asukkaisiin ja suunnittelusta kiinnostuneisiin eri muodoissa (nettisivut, someviestintä, uutiskirje, infoamukahvit jne.) kohdistettava viestintä tulee olla saavutettavaa.

4. Muut kommentit ja huomiot: Mitä muuta palautetta haluat antaa Helsingin seudun liikennejärjestelmän suunnitteluun ja sen vaikutusten arviointiin?

Koettu turvallisuus terveystekijänä: Vammaisneuvosto painottaa, että liikennevälineiden ja -ympäristön koettu turvallisuus on edellytys vammaisten ihmisten liikkumiselle ja mahdollisuudelle saavuttaa terveyshyötyjä.

Liikkumisen apuvälineet ovat aktiivisen liikkumisen välineenä: Vammaisneuvosto muistuttaa, että kävelyyn ja pyöräilyyn investoinnit hyödyttävät myös ihmisiä, jotka käyttävät apuvälineitä (esim. pyörätuolit, valkoiset kepit, opaskoirat), jotka takaavat yhtäläiset mahdollisuudet päivittäiseen arkiliikuntaan.

Vapaa-ajan matkat ja kuljetuspalvelut: Korostamme joukkoliikenteen esteettömyyttä ja saavutettavuutta, toimiva joukko- ja palveluliikenteen reittiverkosto on ratkaisevan tärkeä vapaa-ajan liikkumiselle, sillä kuljetuspalvelupäätökset ovat nykyään yhä rajallisempia ja kattavat pääasiassa rajallisen ja vain välttämättömät matkat.

Talvikunnossapito ja resilienssi: Vammaisneuvosto lisäisi osioon "kestävyys", että talvikunnossapidon puute tekee vammaisista ihmisistä haavoittuvampia, koska se voi tehdä ulkona liikkumisesta täysin mahdotonta tai todella vaikeaa.

Laadullinen arviointi: Korostamme, että joukkoliikenteen liikennemallit harvoin kattavat kaikkia tosiasiallisia liikkumisen fyysisen infrastruktuurin esteitä (korkeat reunakivet, rikkoutuneet hissit), ja siksi arviointiin tulee sisällyttää tai täydentää moninaisen joukkoliikenteen käyttäjien kohderyhmän edustajien tuottamalla laadullisella tiedolla. Tässä HSL voi osallistaa esim. kaupunkien vammaisneuvostoja sekä pitkäaikaissairaus- ja vammaisjärjestöjä.

Helsingin vammaisneuvosto

Sirpa Puhakka
puheenjohtaja

Kristiina Karhos
varapuheenjohtaja