

Tämä on Helsingin vanhusneuvoston hyväksymän asiakirjan sähköinen versio.

Viite: HSL/194/08.00.00.01/2025

Asia: Vanhusneuvoston lausunto HSL:n liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman luonnokseen

Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessi

Aineiston kerääminen niin kansallisista kuin EU:n tilastoista ja säädöksistä on erittäin tarpeellista. Yhteiskunnassa viime vuosina tapahtuneet muutokset ovat olleet merkittäviä ja ne on otettava huomioon. Eri väestöryhmiä, kuten ikääntyneitä on erittäin tarpeellista kuulla saavutettavuus- ja esteettömyysymmärryksen parantamiseksi. On tärkeää, että suunnitelmassa on kattava asiakaskunnan ymmärrys. Vaikka sujuva työmatkaliikenne on tärkeää, myös muita käyttäjäryhmiä on huomioitava. Ikäihmisten määrä kasvaa ja sen myötä kasvaa myös ajokortittomien määrä esimerkiksi erilaisten terveydellisten tai taloudellisten syiden vuoksi. Lisäksi huomattava osa ikääntyneimmistä ei käytä sähköisiä asiointivälineitä. Tämä on huomioitava jo tiedon keräämisvaiheessa ja palveluiden suunnittelussa.

Suunnitelman ymmärrettävyyttä voitaisiin parantaa tekemällä työvaiheista selkokielisiä tiivistelmiä. Suunnitelmassa voisi olla konkreettisia esimerkkejä siitä, mitä päätetään missäkin vaiheessa. Tekstiä kannattaisi muokata selkeämmälle kielelle esimerkiksi selittämällä siinä käytettäviä lyhenteitä. Kuvien tulisi olla saavutettavia. Nyt kuvissa käytettyjen tekstien kontrastit ja fonttikoot eivät ole saavutettavia.

Koska ikääntyneet ovat kasvava ryhmä pääkaupunkiseudulla, tulee heidän näkökulmansa huomioida suunnitelman tavoitteissa, vaikutusarviointikohdissa sekä toimenpiteiden priorisoinneissa. Nykyinen prosessi ei tee näkyväksi sitä, missä kohdassa ikääntyneiden liikenteelliset tarpeet arvioidaan ja miten arviointi vaikuttaa päätöksiin. Arvioinnissa tuotettua tietoa tulisi raportissa avata konkreettisesti, esimerkiksi miten eri vaikutusluokat ohjaavat toteutettavia toimenpiteitä ja milloin ja miten heikoksi arvioitu sosiaalinen vaikutus johtaa muutoksiin suunnittelussa.

Vaikutustarkastelut ja arvioinnin menetelmät

On tarkoituksenmukaista, että kaikki ehdotuksessa mainitut vaikutukset arvioidaan kaikkien väestöryhmien, elinkeinojen ja ympäristön osalta. Samalla on hyvä tunnistaa, että aikaisempiin suunnitelmiin verrattuna on tapahtunut merkittäviä muutoksia yhteiskunnan kehityksessä. Väestökehitys Suomessa on muuttunut niin, että pitkäikäisyyden ansioista vanhusväestön osuus väestöstä on kasvanut samaan aikaan kun syntyvyys on laskenut. Lisäksi kokonaisuuteen vaikuttaa vaikea työllisyystilanne ja koronapandemian seurauksena

tapahtuneet muutokset etätyön ja verkkokaupan yleistymisessä. Kuitenkin samaan aikaan ihmisillä, joilla ei ole verkkoyhteyksiä, palvelut ovat heikentyneet mm. niiden keskittämisen myötä, ja tarve liikkua keskitettyjen palveluiden luokse on lisääntynyt. Yhteiskunnassa odotetaan, että ihmiset vanhenisivat kotona riippumatta palveluiden sijainnista. Tällöin oman auton käytöllä joudutaan paikkaamaan julkisen liikenteen puutteita. Tällä hetkellä Suomessa on 1,4 miljoonaa vanhuuseläkeläistä. Näistä noin 120 000 asuu Helsingissä. Tämä joukko on hyvin moninainen. Osa pystyy liikkuman ja hoitaman asiansa, mutta osalla toimintakyky heikkenee iän lisääntyessä. Toimintakyvyn ylläpitäminen edellyttää mahdollisuutta liikkua omalla autolla tai julkisella liikenteellä. Tämän väestönosan sosioekonominen rakenne huomioiden voidaan todeta, että julkisen liikenteen ja kävelyn merkitystä pitää korostaa, jotta vältytään vielä mittavimmilta julkisilta menoilta.

Raideliikenteen osalta on hyvä muistaa, että Suomen raideleveys on sama kuin Venäjällä ja oma markkina-alueemme on varsin pieni. Pääkaupunkiseutua on pidetty perinteisesti liikenteen solmukohtana, mutta nyt ihmiset liikkuvat muualta Suomesta suoraan Eurooppaan.

Vaikka haavoittuvat ryhmät mainitaan yleisellä tasolla, ikääntyneet tulee nostaa näkyväksi omana ryhmänään, ja lisäksi huomioida, että ikääntyneidenkin sisällä ikäjakauma on laaja, ja se kannattaisi jaotella esimerkiksi 65–74, 75–84 ja yli 85-vuotiaisiin. Menetelmien kehittämistavoissa voisi olla kokemuseräisiä menetelmiä sekä esteettömyysmallien integrointia liikennemalleihin. Esteettömyys ja saavutettavuus voisi olla oma arviointikokonaisuus. Lisäksi olisi hyvä painottaa suunnittelussa enemmän kulkemisen tarpeisiin. Iäkkäät ihmiset voivat tarvita apua kulkemisessa ja liikkuminen voi olla hitaampaa. Kävelyvauhti, tasapaino, apuvälineet ja väsyminen vaikuttavat reittien käytettävyyteen. Pysäkkien sijainti ja kävelyetäisyys vaikuttavat liikkumiseen ratkaisevasti. Hankalat vaihtoyhteydet ja aikataulujen epäluotettavuus voivat käytännössä estää joukkoliikenteen käytön. Matkalippujen pidempi voimassaoloaika kompensoisi hitaampaa kulkemista. Lisäksi saattajan, esim. omaishoitajan matkalipun tarpeellisuutta olisi hyvä arvioida. Eri asuinalueet eivät välttämättä ole myöskään keskenään tasavertaisessa asemassa julkisen liikenteen saavutettavuuserojen vuoksi. Olisi hyvä selvittää, miten palvelulinjojen kattavuutta voidaan parantaa.

Tiedonvälitys ja osallistuminen

Kaikkien väestöryhmien kuuleminen on tärkeää. Suunnitelmaan kuuluu kattava asiakaskunnan kuuntelu. On tärkeää, että kaikkia käyttäjäryhmiä pystytään oikeasti kuulemaan ja huomioimaan heidän tarpeensa. Kuuleminen ja tiedotus ei voi olla vain sähköistä vaan sen pitää tavoittaa kaikki käyttäjäryhmät. Kuulemisessa voidaan käyttää myös visuaalisia keinoja paremman osallisuuden takaamiseksi.

Vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelma on rakenteeltaan kattava, mutta sen toteutus on vahvasti digitaalisiin kanaviin tukeutuva. Ikäihmisten osalta tämä ei riitä. Tällä hetkellä ikääntyneet on sisällytetty laajaan "kansalaisten" ryhmään. Heille pitäisi olla omat viestintäkanavat ja suunnitelmat, sillä he ovat suuri ja kasvava käyttäjäryhmä ja joukkoliikenne on monelle ainoa liikkumisväline. Paneeli on hyvä työkalu, mutta vaarana on, että ikääntyneiden osallistuminen voi jäädä vähäiseksi, jos osallistuminen tapahtuu verkossa ja satunnaisotanta ei takaa ikäjakauman tasapuolisuutta. Kiintiöt voisivat olla lisäksi hyvä menetelmä

varmistaa paneelin osallistujien edustavuutta. Tahojen, joiden tulisi saada tietoa ja osallistua ovat vanhusneuvostot, eläkeläisjärjestöt, pienituloisia ikääntyneitä tavoittavat järjestöt sekä vammaisneuvostot.

Muut kommentit ja huomiot

Terveyspalveluihin ja muiden palveluiden pariin on päästävä ongelmitta. Liikennevälineiden vaihtajat eivät saa olla liian tiukkoja. Selkeään ja saavutettavaan tiedotukseen on panostettava. Suunnittelussa pitäisi myös tuoda esille olemassa olevan liikenteen infran ylläpitäminen ottaen huomioon samanaikaisesti merkittävästi muuttuvat sääolosuhteet. Päästöjen näkökulmasta on hyvä huomioida henkilö-, tavarankuljetus- ja julkisen liikenteen autokannan nopea sähköistyminen. Vastaavaa kehitystä on ollut nähtävissä monissa maissa.

Lippujen hintojen tulisi olla matkustamiseen kannustavia eikä päinvastoin. Jos lipun ostaminen ei ole mahdollista heikommin toimeentulevalle, voi esimerkiksi lääkärikäynti jäädä tekevä. Helsingin seutu ikääntyy nopeasti. Liikennejärjestelmän tulisi ennakoida, missä ikääntyneiden määrä kasvaa, minne palvelut sijoittuvat ja millaiset liikkumistavat ovat realistisia vuonna 2045.

Vanhusneuvoston puolesta

Riikka Dahlman
puheenjohtaja

Outi Paulig
varapuheenjohtaja