

**ESTEETTÖMYYS DIREKTIIVIN
VAIKUTUSTEN ARVIOINTI,
RAKENNETTU YMPÄRISTÖ**

28.03.2022

Sisällys

TIIVISTELMÄ.....	3
SAMMANFATTNING	5
SUMMARY	7
1 JOHDANTO	9
1.1 TAUSTA JA TAVOITTEET	9
1.2 MENETELMÄT JA AINEISTOT	11
1.3 ESTEETTÖMYYSDIREKTIIVIN RAJAPINNAT KANSALLISEEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	12
<i>Esteettömyysdirektiivi.....</i>	<i>12</i>
<i>Maankäyttö- ja rakennuslaki ja valtioneuvoston asetus rakennuksen esteettömyydestä</i>	<i>12</i>
<i>Yhdenvertaisuuslaki.....</i>	<i>14</i>
<i>YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista</i>	<i>15</i>
<i>Tunnistettuja haasteita</i>	<i>15</i>
1.4 HUOMIOITA ESTEETTÖMYYSLAINSÄÄDÄNNÖSTÄ MUISSA EU-MAISSA.....	17
2 TARKASTELLUT TOIMIALAT JA NIIDEN NYKYTILANNE	20
2.1 HENKILÖLIKENNEPALVELUT	20
2.2 SÄHKÖISET VIESTINTÄPALVELUT	28
2.3 PANKKI- JA MAKSUPALVELUT.....	29
3 LIITTEEN III KÄYTTÖÖN OTTAMISEN VAIKUTUKSIA	33
3.1 KESKEISET VAIKUTUKSET	33
3.2 TUNNISTETTUJA VAIKUTUKSIA TOIMIALOITTAIN	37
3.3 LIITTEEN III VAATIMUKSET SUHTEESSA OLEMASSA OLEVAN RAKENNETUN YMPÄRISTÖN ESTEETTÖMYYTEEN	40
4 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET.....	44
4.1 VAIKUTUKSET KUSTANNUKSIIN JA PALVELUVERKOSTOON	44
4.2 LIITTEEN III KÄYTTÖÖNOTON KOKONAISVAIKUTUKSET.....	47
LIITE: HAASTATTELUIHIN OSALLISTUNEET ORGANISAATIOT	51

Tiivistelmä

EU:n esteettömyysdirektiivi vaatii, että viranomaiset ja yksityinen sektori tekevät tietyt tuotteet ja palvelut esteettömiksi. Direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä 28.6.2022 mennessä. Säännösten soveltaminen alkaa 28.6.2025. Pääosin 28.6.2025 jälkeen markkinoille tulevien tuotteiden ja palveluiden tulee olla esteettömiä. Esteettömyysdirektiivin vaatimukset palvelujen rakennetulle ympäristölle on esitetty direktiivin liitteessä III. Jäsenvaltiot voivat päättää kansallisesti siitä, otetaanko rakennettua ympäristöä koskeva liite esteettömyysdirektiivin kansalliseen toimeenpanoon. Rakennettua ympäristöä koskevien vaatimusten ei myöskään tarvitse olla implementoituna kansalliseen lainsäädäntöön vielä kesäkuussa 2022.

Velvoitteet rakennetulle ympäristölle on määritelty esteettömyysdirektiivin liitteessä III varsin yleisellä tasolla. Ne velvoittavat palveluiden tarjoajaa esteettömyyden huomioon ottamiseen, mutta eivät määrittele tarkkoja kriteerejä tai anna konkreettisia esimerkkejä velvoitteet toteuttavista hyväksyttävistä ratkaisuksista. Eurooppalaista rakennetun ympäristön esteettömyyteen liittyvää standardia (EN 17210:2021) ei ole vielä yhdenmukaistettu.

Tämän selvityksen tavoitteena on arvioida vaikutuksia ja kustannuksia, joita rakennettua ympäristöä koskevien vaatimusten ottaminen mukaan esteettömyysdirektiivin kansalliseen toimeenpanoon aiheuttaisi toimijoille, jotka tarjoavat direktiivin mukaisia palveluja kuluttajille. Arvioinnissa tarkastellaan muun muassa rakennetun ympäristön esteettömyysvaatimusten hyötyjä, haittoja, riskejä, alan toimijoiden suhtautumista velvoitteisiin, kehityskohteita ja muutostarpeita sekä joiltain osin kustannuksia ja niiden muodostumista. Kustannusarvioiden tekemistä vaikeuttaa kuitenkin liitteen III yleisluontoisuus, jonka takia esimerkiksi tarvittavien korjaus- ja muutostöiden laajuutta on vaikeaa toistaiseksi arvioida. Lisäksi kustannusten määrään vaikuttaa huomattavasti mahdollinen siirtymäaika esteettömyysvaatimusten toteuttamisessa. Mikäli palveluntarjoajalla olisi mahdollisuus jatkaa palvelun tarjoamista nykyisissä tiloissa tai nykyisillä ratkaisuilla ja laitteilla taloudellisen ja teknisen käyttöiän loppuun, vaikuttaisi tämä huomattavasti kustannuksiin.

Yleisesti voidaan arvioida, ettei liitteen III käyttöönotto toisi merkittäviä lisäkustannuksia, jos mahdolliset muutokset rakennettuun ympäristöön tehtäisiin nykyisen kansallisen lainsäädännön periaatteen mukaisesti rakennettaessa uutta tai tehtäessä rakennuslupaa edellyttäviä muutostöitä. Mikäli liitteen III vaatimuksia olisi noudatettava

nykylainsäädännöstä poikkeavassa eli nopeutetussa aikataulussa, aiheuttaisi se kustannuksia, jotka voisivat vaikuttaa palveluverkosta rajoittaen. Tämä korostuu liikennepalveluiden tarjonnassa, sillä liikenteen toimijoiden palveluverkko on laaja ja joidenkin toimipisteiden käyttö on melko vähäistä. Koska liite III sisältää hyvin yleisiä velvoitteita, sisältyy arvioon kuitenkin paljon epävarmuuksia.

Yhdenmukaistetun standardin myötä liitteen III tarkennetut vaatimukset voivat yhtenäistää rakennetun ympäristön esteettömyyttä. Liitteen III käyttöönotto voisi viestittää laajemmin eri toimijoille tarpeesta panostaa rakennetun ympäristön esteettömyyteen, ja siten liitteen käyttöönotto voisi jo itsessään parantaa esteettömyyttä. Lisäksi liitteen III käyttöönotto edellyttäisi esteettömien palveluiden ylläpitämistä, mikä toisi parannuksen nykytilanteeseen. On kuitenkin huomattava, että esteettömyysdirektiivin soveltamisala koskee hyvin rajallista joukkoa talouden toimijoita ja sen soveltamisala on kapea, joten sen vaikutukset ja hyöty kansallisen esteettömyyden näkökulmasta on suhteellisen pieni. Käytännössä liite III koskee liikennetoimijoiden lämpimiä odotustiloja, asemia, myyntipisteitä ja itsepalveluautomaatteja, pankkitoimijoiden asiakaspalvelupisteitä ja pankkiautomaatteja sekä viestintäoperaattoreiden asiakaspalvelupisteitä. Esimerkiksi liikennepysäkit kuuluvat soveltamisalaan vain, jos niille on sijoitettu automaatti.

Mikäli liite III otettaisiin käyttöön, tulisi ratkaista myös sen toimeenpanoon ja valvontaan liittyvät kysymykset. Lisäksi tulisi määritellä a) liitteen III vaatimukset, b) sekä soveltamisalan palveluntarjoaja että palveluntarjoajan vastuulla oleva alue ja c) ohjaus ja valvonta myös siinä tapauksessa, että esteettömyysvaatimusten tulisi olennaisilta osalta toteutua ilman rakennuslupaprosessia. Myös tämän selvityksen aineiston perusteella kansallista ohjeistusta ja ohjausta on syytä keskittää ja lisätä informaatio-ohjausta.

Sammanfattning

Enligt EU:s tillgänglighetsdirektiv ska myndigheterna och den privata sektorn göra vissa produkter och tjänster tillgängliga. Direktivet måste vara införlivad med den nationella lagstiftningen senast 28.6.2022. Bestämmelserna börjar tillämpas 28.6.2025. I huvudsak måste produkter och tjänster som kommer ut på marknaden efter 28.6.2025 vara tillgängliga. Tillgänglighetsdirektivets krav för den bebyggda miljön där tjänsterna tillhandahålls presenteras i direktivets bilaga III. Medlemsstaterna får på nationell nivå besluta om bilagan gällande den bebyggda miljön ska ingå i det nationella genomförandet av tillgänglighetsdirektivet. Dessutom behöver kraven på den bebyggda miljön inte vara införda i den nationella lagstiftningen ännu i juni 2022.

Skyldigheterna för den bebyggda miljön definieras i tillgänglighetsdirektivets bilaga III på ett mycket allmänt plan. De ålägger tjänsteleverantören att ta tillgängligheten i beaktande, men de fastställer inga exakta kriterier eller ger konkreta exempel på godtagbara lösningar som fullgör skyldigheterna. Den europeiska standarden relaterad till tillgänglighet för bebyggd miljö (EN 17210:2021) har ännu inte harmoniserats.

Syftet med denna studie är att bedöma effekterna och kostnaderna för att införa kraven på den bebyggda miljön i det nationella genomförandet av tillgänglighetsdirektivet för aktörer som erbjuder direktivenliga tjänster till konsumenterna. I bedömningen undersöks bland annat fördelarna och nackdelarna med tillgänglighetskraven för bebyggd miljö, samt riskerna, branschaktörernas inställning till skyldigheterna, utvecklingsmål och förändringsbehov, och i vissa avseenden kostnader och deras uppkomst.

Kostnadsberäkningen försvåras dock av den övergripande karaktären hos bilaga III, vilken tills vidare gör det svårt att till exempel bedöma omfattningen av nödvändiga reparations- och ändringsarbeten. Dessutom påverkas kostnadsbeloppet avsevärt av en eventuell övergångsperiod för genomförandet av tillgänglighetskraven. Om tjänsteleverantören har möjlighet att fortsätta erbjuda tjänsten i befintliga lokaler eller med befintliga lösningar och utrustning till slutet av deras ekonomiska och tekniska livslängd, skulle detta ha en betydande inverkan på kostnaderna.

I allmänhet kan man uppskatta att införandet av bilaga III inte skulle medföra några betydande extra kostnader om eventuella ändringar i den bebyggda miljön görs enligt den gällande nationella lagstiftningen när man bygger nytt eller när man genomför ändringar som kräver bygglov. Om kraven i bilaga III måste uppfyllas inom en tidsram som avviker från de gällande lagstiftningen dvs. påskyndat, skulle det orsaka kostnader som kunde påverka och begränsa nätverket av tjänster. Detta framhävs i tillhandahållandet av transporttjänster, eftersom transportföretagens servicenät är omfattande och

användningen av vissa verksamhetsställen är relativt låg. Eftersom bilaga III innehåller mycket allmänna skyldigheter innehåller bedömningen dock många osäkerhetsfaktorer.

Med den harmoniserade standarden kan kraven som specificerats i bilaga III förenhetliga tillgängligheten i den bebyggda miljön. Införandet av bilaga III skulle mer extensivt kunna signalera behovet av att investera i den bebyggda miljöns tillgänglighet till olika aktörer, och sålunda skulle införandet av bilagan i sig kunna förbättra tillgängligheten. Dessutom skulle införandet av bilaga III förutsätta att tillgängliga tjänster upprätthålls, vilket skulle leda till att den nuvarande situationen förbättras. Man bör dock observera att tillgänglighetsdirektivets tillämpningsområde berör en mycket begränsad grupp ekonomiska aktörer och dess tillämpningsområde är snävt, så dess inverkan och nytta med tanke på den nationella tillgängligheten är relativt liten. I praktiken gäller bilaga III transportföretagens varma väntrum, stationer, försäljningsställen och självbetjäningsautomater, bankernas kundtjänstställen och bankomater samt kommunikationsoperatörernas kundtjänstställen. Till exempel trafikens hållplatser hör till tillämpningsområdet endast om där finns en automat.

Om bilaga III skulle införas bör man även lösa frågorna som rör dess genomförande och övervakning. Dessutom borde man fastställa a) kraven i bilaga III, b) både tillämpningsområdets tjänsteleverantör och det område som tjänsteleverantören ansvarar för och c) vägledning och övervakning även i det fall att tillgänglighetskraven i huvudsak borde uppfyllas utan ett bygglovsförfarande. Även på grundval av uppgifterna i denna studie är det skäl att centralisera de nationella anvisningarna och styrningen och öka informationsvägledningen.

Summary

The EU Accessibility Directive requires public authorities and the private sector to make certain products and services accessible. The directive must be transposed into national law by 28 June 2022. The provisions will apply from 28 June 2025. Products and services that enter the market mainly after 28 June 2025 must be accessible. The requirements of the Accessibility Directive for the built environment of services are set out in Annex III to the Directive. Member States may decide at national level whether to include the Annex on the built environment in the national implementation of the Accessibility Directive. The requirements for the built environment also do not need to be implemented in national legislation by June 2022 yet.

Obligations for the built environment are defined at a very general level in Annex III of the Accessibility Directive. They oblige the service provider to take accessibility into account, but do not define precise criteria or give concrete examples of acceptable solutions for fulfilling these obligations. The European standard for accessibility in the built environment (EN 17210: 2021) has not yet been harmonised.

The aim of this in-depth analysis is to assess the impact and costs that the inclusion of environmental requirements in the national implementation of the Accessibility Directive would have on operators providing services to consumers in accordance with the Directive. The assessment examines, among other things, the benefits, disadvantages, and risks of the accessibility requirements of the built environment. It also examines the attitude of the actors in the field to the obligations, the areas for development and the need for change, and, in some respects, the costs and their formation. However, the general nature of Annex III makes it difficult to make cost estimates, which makes it difficult to assess the extent of the repairs and alterations required, for example. In addition, the amount of costs will be significantly affected by the possible transition period for the implementation of accessibility requirements. If the service provider were to be able to continue to provide the service in its existing premises or with its existing solutions and equipment until the end of its economic and technical life, this would have a significant impact on costs.

In general, it can be estimated that the introduction of Annex III would not lead to significant additional costs if any changes to the built environment were made in accordance with the principle of existing national legislation when constructing a new building or carrying out alterations requiring a building permit. If the requirements of Annex III were to be complied with within a timeframe that deviates from current legislation, this would lead to costs that could have a detrimental effect on the service

network. This is emphasised in the provision of transport services, as the service network of transport operators is extensive and the use of some premises is relatively low. However, as Annex III contains very general obligations, the assessment contains many uncertainties.

The more detailed requirements of Annex III may harmonise the accessibility of the built environment through a harmonised standard. The introduction of Annex III could send a wider signal to different operators about the need to invest in the accessibility of the built environment, and thus the introduction of the Annex itself could improve accessibility. In addition, the introduction of Annex III would require the maintenance of accessible services, which would improve the current situation. It should be noted, however, that the scope of the Accessibility Directive covers a very limited number of economic operators and is narrow, so that its impact and benefits from a national accessibility perspective are relatively small. In practice, Annex III applies to warm waiting areas for transport operators, stations, points of sale and self-service machines, customer service points and cash machines for banking operators, and customer service points for communications operators. For example, traffic stops are covered only if they are equipped with an automated machine.

Should Annex III be introduced, issues related to its implementation and control should also be addressed. In addition, the following should be defined: (a) the requirements of Annex III, (b) both the scope service provider and the area of responsibility of the service provider, and (c) control and supervision, even if the accessibility requirements should be substantially fulfilled without a building permit process. Based on the material in this study, national guidance and direction should also be centralised and informative guidance increased.

1 Johdanto

Tässä arvioinnissa tarkastellaan vaikutuksia ja kustannuksia, joita rakennettua ympäristöä koskevien vaatimusten ottaminen mukaan esteettömyysdirektiivin kansalliseen toimeenpanoon aiheuttaisi toimijoille, jotka tarjoavat direktiivin mukaisia palveluja kuluttajille.

1.1 Tausta ja tavoitteet

Euroopan unionin esteettömyysdirektiivin tavoite on lisätä esteettömien tuotteiden ja palveluiden saatavuutta ja liikkuvuutta yhdenmukaistamalla niitä koskevia vaatimuksia jäsenvaltioissa. Lisäksi tavoitteena on tehdä tuotteista ja palveluista esteettömiä ja yhteiskunnasta osallistavampi ja näin osaltaan helpottaa vammaisten henkilöiden itsenäistä elämää.

Esteettömyysdirektiivin vaatimukset koskevat niitä, jotka tuottavat tai tarjoavat direktiivin mukaisia tuotteita tai palveluita julkisella tai yksityisellä sektorilla. Direktiivi koskee muun muassa seuraavia palveluita: tietoliikenne- ja viestintäpalvelut, liikenteeseen liittyvät palvelut kuten verkkosivustot ja mobiilisovellukset, sähköiset matkaliput ja niiden ostaminen, reaaliaikaiset matkustustiedot, kuluttajapankkipalvelut, sähköiset kirjat ja niiden käyttämiseen tarkoitetut ohjelmistot sekä verkkokauppa. Direktiivi koskee muun muassa seuraavia tuotteita: tietokoneet ja niiden käyttöjärjestelmät, itsepalvelupäätteet kuten maksupäätteet, pankki- ja lippuautomaatit, älypuhelimet, audiovisuaalisen median palveluihin pääsyyn käytettävät laitteet kuten digiboksi, digi-tv sekä sähköisten kirjojen lukemiseen tarkoitetut laitteet. Lisäksi esteettömyys tulee huomioida julkisissa hankinnoissa ja hätänumeroon soittamisessa.

Esteettömyysdirektiivin vaatimuksien tulee olla osana kansallista lakia 28.6.2022 mennessä ja säännösten soveltaminen alkaa 28.6.2025. Tämän jälkeen markkinoille tulevien tuotteiden ja palveluiden tulee olla esteettömyysvaatimusten mukaisia. Rakennettua ympäristöä koskevien vaatimusten ei kuitenkaan tarvitse olla implementoituna kansalliseen lainsäädäntöön vielä kesäkuussa 2022.

Esteettömyysdirektiivin vaatimukset rakennetulle ympäristölle on esitetty direktiivin liitteessä III. Jäsenvaltiot voivat päättää kansallisesti siitä, otetaanko rakennettua ympäristöä koskeva liite osaksi direktiivin kansallista toimeenpanoa. Jäsenvaltiot voivat

siis päättää kansallisesti, onko direktiivissä tarkoitettujen palvelujen rakennetun ympäristön täytettävä liitteessä III vahvistetut esteettömyysvaatimukset. Vaatimukset eivät sisälly arviointihetkellä Suomessa valmistelussa olevaan hallituksen esitykseen.

Veloitteet rakennetulle ympäristölle on määritelty esteettömyysdirektiivin liitteessä III varsin yleisellä tasolla. Ne velvoittavat palveluiden tarjoajaa esteettömyyden huomioon ottamiseen, mutta eivät määrittele tarkkoja kriteerejä tai anna konkreettisia esimerkkejä veloitteet toteuttavista hyväksyttävistä ratkaisuksista. Eurooppalaista rakennetun ympäristön esteettömyyteen liittyvää standardia (EN 17210:2021) ei ole vielä yhdenmukaistettu.

Liitteen III mukaan palvelun tarjoamiseen käytettyjen, palveluntarjoajan vastuulla olevien alueiden esteettömyys on otettava huomioon seuraavasti:

- a) asiaankuuluvien ulkotilojen ja järjestelyjen käyttö;
- b) rakennuksien sisäänkäynneille johtavat reitit;
- c) sisäänkäyntien käyttö;
- d) kulkuväylien käyttö liikuttaessa vaakasuorassa;
- e) kulkuväylien käyttö liikuttaessa pystysuorassa;
- f) yleiseen käyttöön tarkoitettujen tilojen käyttö;
- g) palvelun tarjoamisessa käytettävien laitteiden ja järjestelyjen käyttö;
- h) käymälöiden ja saniteettitilojen käyttö;
- i) uloskäyntien, hätäpoistumisteiden sekä pelastussuunnitelmakonseptien käyttö;
- j) viestintä ja orientaatio useamman kuin yhden aistikanavan kautta;
- k) järjestelyjen ja rakennusten käyttö niiden ennakoitua tarkoitusta varten;
- l) suojele ympäristöön liittyviltä vaaroilta sisä- ja ulkotiloissa.

Käytännössä liite koskee liikennetoimijoiden lämpimiä odotustiloja, asemia, myyntipisteitä ja itsepalveluautomaatteja, pankkitoimijoiden asiakaspalvelupisteitä ja pankkiautomaatteja sekä viestintäoperaattoreiden asiakaspalvelupisteitä. Esimerkiksi liikennepysäkit kuuluvat soveltamisalaan vain, jos niille on sijoitettu automaatti.

Tämän selvityksen tavoitteena on arvioida vaikutuksia ja kustannuksia, joita rakennettua ympäristöä koskevien vaatimusten ottaminen mukaan esteettömyysdirektiivin kansalliseen toimeenpanoon aiheuttaisi toimijoille, jotka tarjoavat direktiivin mukaisia palveluja kuluttajille. Rakennetun ympäristön esteettömyysvaatimukset koskisivat kuluttajapankkipalveluita, henkilöliikennepalveluita ja sähköisiä viestintäpalveluita. Arvioinnissa tarkastellaan muun muassa direktiivin liitteen III esteettömyysvaatimusten hyötyjä ja niiden laajuutta, haittoja, riskejä ja niiden laajuutta, alan toimijoiden suhtautumista veloitteisiin, kehityskohteita ja muutostarpeita sekä joiltain osin

kustannuksia, niiden muodostumista ja niiden osuutta esteettömyysdirektiivistä aiheutuvista kokonaiskustannuksista.

Selvityksen on toteuttanut Owal Group Oy ympäristöministeriön toimeksiannosta 20.1.–15.3.2022 välisenä aikana. Tilaajan edustajina toimivat yliarkkitehti Niina Kilpelä ja hallitussihteeri Matleena Haapala.

1.2 Menetelmät ja aineistot

Arviointi on toteutettu laadullisin menetelmin. Tiedonkeruu on toteutettu haastatteluilla. Lisäksi arvioinnissa on hyödynnetty olemassa olevia aineistoja, kuten taustoittavia selvityksiä, tilannekuvia, arviointeja ja hallituksen esteettömyysdirektiiviä koskevaan esitysluonnokseen annettuja lausuntoja¹.

Arviointia varten toteutettiin yhteensä 31 kappaletta ministeriöiden, soveltamisalaan kuuluvien yritysten ja etujärjestöjen haastatteluja. Huomattava osa haastatteluista toteutettiin ryhmähaastatteluina ja osa haastateltavista toimitti vastaukset haastattelukysymyksiin sähköpostitse, minkä myötä haastateltujen henkilöiden määrä nousee yhteensä 52:een. Keskeisiä haastateltavia tahoja tunnistettiin selvityksen alussa yhdessä tilaajan kanssa, minkä lisäksi täydentäviä haastateltavia toteutettiin selvitystyön edetessä. Selvityksen nopean aikataulun vuoksi osa tavoitelluista tahoista ei ehtinyt osallistua haastatteluun. Silti haastatteluun tavoitettiin keskeisiä toimijoita direktiivin soveltamisala huomioiden.

Selvityksessä pyrittiin haastatteluiden avulla tuomaan esiin mahdollisimman kattavasti erilaisia vaikutuksia, joita asiantuntijat, toimijat ja etujärjestöt kuvasivat rakennetun ympäristön esteettömyysvaatimusten toimeenpanolla voivan olla. Lisäksi selvityksessä on arvioitu hyvin karkealla tasolla kustannusten muodostumista ja kustannuksia, joita rakennettua ympäristöä koskevien vaatimusten mukaan ottaminen esteettömyysdirektiivin kansalliseen toimeenpanoon aiheuttaisi soveltamisalan toimijoille. Tarkempien kustannusten arvioimista vaikeuttaa direktiivin soveltamisalan tulkinnanvaraisuus sekä epätietoisuus tulevan harmonisoidun standardin sisällöstä, minkä vuoksi kustannusarvioiden pohjalla on käytetty mm. suuntaa antavia arvioita tarvittavien esteettömyyskorjauksien laajuudesta. Lisäksi kustannuksiin vaikuttaa huomattavasti korjausten aikataulu ja mahdolliset siirtymäajat eli esimerkiksi mahdollisuus käyttää nykyisiä ratkaisuja niiden teknisen ja/tai taloudellisen käyttöiän päähän.

¹ Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/11443/2021

1.3 Esteettömyysdirektiivin rajapinnat kansalliseen lainsäädäntöön

Tässä luvussa esitellään tiiviisti esteettömyysdirektiiviä sekä esteettömyyttä koskevaa kansallista sääntelyä Suomessa. Tarkemmat kuvaukset esteettömyysdirektiivin soveltamisalasta (henkilöliikennepalvelut, kuluttajapankkipalvelut, tieto- ja viestintäliikennepalvelut) löytyvät tämän raportin luvusta 2.

Esteettömyysdirektiivi

Esteettömyysdirektiivin artiklan 33 perusteella voidaan tulkita, että liitteen III esteettömyysvaatimukset koskevat henkilöliikennepalvelujen, kuluttajapankkipalvelujen ja sähköisten viestintäpalvelujen tarjoajien kauppohenkilöstön asiakaspalvelukeskusten rakennettua ympäristöä. Kuluttajapankkipalveluiden on tulkittu tarkoittavan myös muita finanssialan toimijoita kuin perinteistä pankkitoimintaa, esimerkiksi vakuutusalan toimijoita. Henkilöliikenteen osalta lento, rautatie-, linja-auto- ja vesiliikennettä (ml. metro) koskevien sähköisten palveluiden sekä vuorovaikutteisten itsepalvelupäätteiden (liput, lähtöselvitykset) on täytettävä direktiivin vaatimukset siltä osin kuin näihin palveluihin sovelletaan EU:n matkustajien oikeuksia koskevia asetuksia. Rakennetun ympäristön osalta tämä voi tarkoittaa esimerkiksi esteetöntä pääsyä lippu- ja lähtöselvitysautomaateille sekä asiakaspalvelupisteissä asioimista. Lisäksi rakennetun ympäristön osalta tarkastellaan muun muassa pysäkkejä, jos sinne sijoittuu esimerkiksi lippuautomaatti tai muu vuorovaikutteinen palvelu. Mikroyritykset (liikevaihto alle 2 miljoona euroa) on direktiivin mukaisesti rajattu selvityksen ulkopuolelle.

Luvussa 2 on lisäksi tarkasteltu henkilöliikenteen osalta kokonaisesteettömyyttä hieman laajemmin esimerkiksi infrastruktuurin osalta kokonaiskuvan muodostamiseksi, sillä esteettömyysdirektiivin soveltaminen rakennettuun ympäristöön parantaa esteettömyyttä vain rajatuilta osin matkaketjua. Tämä on hyvä huomioida esteettömyyssääntelyn kokonaiskuvan kannalta.

Maankäyttö- ja rakennuslaki ja valtioneuvoston asetus rakennuksen esteettömyydestä

Rakennetun ympäristön esteettömyys Suomessa perustuu maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL) asetetuille tavoitteille.² Ympäristön esteettömyyden edellytykset luodaan jo maankäytön suunnittelussa ja kaavoituksessa, joiden tulee lain mukaan edistää turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista (MRL 5 §).

² Linkki [maankäyttö- ja rakennuslakiin](#)

Nykyllainsäädännön mukaan rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava esteettömyydestä. Rakennus ja sen piha- ja oleskelualueet tulee suunnitella ja rakentaa niiden käyttötarkoituksen, käyttäjämäärän ja kerrosluvun edellyttämällä tavalla siten, että esteettömyys ja käytettävyys otetaan huomioon erityisesti lasten, vanhusten ja vammaisten henkilöiden kannalta (MRL 117 e §). Vaatimus koskee myös korjausrakentamista ja käyttötarkoituksen muuttamista, jos nämä edellyttävät rakennuslupaa. Tällöin vaatimuksia sovelletaan kuitenkin vain korjattavaan tai muutettavaan osaan, ei koko rakennukseen.³ Rakennuksen esteettömyyttä koskevien vähimmäisvaatimusten tarkoitus on edistää ihmisten yhdenvertaisuutta.

Valtioneuvoston asetus rakennuksen esteettömyydestä (241/2017) (esteettömyysasetus) sisältää rakennuksen esteettömyyttä koskevat vähimmäisvaatimukset, joiden mukaan suunniteltu rakennus toteuttaa MRL:n 117 e §:n esteettömyyden olennaisen teknisen vaatimuksen.⁴ Asetuksella annetaan uuden rakennuksen rakentamista, rakennuksen korjaus- ja muutostyötä sekä rakennuksen käyttötarkoituksen muutosta varten tarvittavia tarkempia säännöksiä rakennuksen sekä sen kulkuväylien ja hygieniatilojen mitoituksesta, tasoeroista, kokoontumistiloista ja majoitustiloista. Ympäristöministeriö on laatinut ohjeen, johon on koottu esteettömyysasetuksen säännökset ja niiden soveltamiseen liittyvät suositukset. Ohjeen tarkoituksena on selventää asetuksen sisältöä, tarjota esimerkkejä asetuksen mukaisista ratkaisuksista ja kannustaa esteettömiin ratkaisuihin.⁵ Yleisten alueiden kuten katujen, torien, aukoiden, virkistysalueiden ja liikennealueiden esteettömyydestä ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa erityisiä säännöksiä tai tarkentavaa asetusta.

Esteettömyyttä tarkastellaan tämänhetkisessä rakennetun ympäristön esteettömyyden sääntelyssä rakennuslupavaiheessa. Esteettömyysdirektiivin soveltamisalan palveluja voidaan kuitenkin sijoittaa rakennettuun ympäristöön myös tilanteissa, jotka eivät edellytä rakennuslupaa. Tällaiseen tilanteeseen ei ole rakennetun ympäristön esteettömyyttä koskevaa erityislainsäädäntöä.

Maankäyttö- ja rakennuslakia uudistetaan parhaillaan. Esitysluonnoksessa yleisiä alueita koskevilla säännösehdoituksilla arvioidaan olevan lievä positiivinen muutosvaikutus kansalaisten osallistumismahdollisuuksiin yhteiskunnassa. Luonnoksen mukaisen 107 §:n 4 momentissa olisi 2 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia koskeva asetuksenantovaltuus. Asetuksin voitaisiin tarkentaa vaatimuksia esimerkiksi säätämällä esteettömyyttä koskevista ehdoista, esimerkiksi rakenteilta vaadittavasta mitoituksesta. Kun asetuksella voitaisiin vain tarkentaa lain pykälässä säädettyä, sillä ei voitaisi edellyttää esimerkiksi

³ Avaa esitys: [Mitä vammaisneuvostojen toimijoiden tulisi tietää uudesta esteettömyysasetuksesta?](#)

⁴ Linkki: [Valtioneuvoston asetus rakennuksen esteettömyydestä](#)

⁵ Linkki: [Ympäristöministeriön ohje rakennuksen esteettömyydestä](#)

kaikkien alueiden rakentamisesta esteettömiksi, koska säännöksessä ilmaistu pääperiaate on esteettömyysvaatimuksen huomioon ottaminen mahdollisuuksien mukaan. Asetuksin voidaan kuitenkin luoda säännöt siitä, millaisten ratkaisujen tai rakenteiden ainakin katsotaan täyttävän 2 momentissa säädetyt vaatimukset tai tavoitteet.⁶

Vain asuinrakennusten esteettömyyden parantamiseen on valtion varoista myönnettäviä korjausavustuksia.⁷ Asuinrakennusten ja asuntojen korjausavustuksia koskevassa laissa (1087/2016) säädetään valtion varoista myönnettävistä avustuksista hissien jälkiasentamiseen ja liikkumisesteiden poistamiseen asuinrakennuksissa sekä iäkkäiden ja vammaisten henkilöiden asuntojen korjaamiseen.

Yhdenvertaisuuslaki

Yhdenvertaisuuslaissa (1325/2014) säädetään yhdenvertaisuuden edistämisestä sekä syrjinnän kiellosta.⁸ Yhdenvertaisuuslakia sovelletaan eri elämän alueilla ja se koskee yhtäältä viranomaisia, koulutuksen järjestäjiä ja työnantajia sekä toisaalta kaikkia palveluiden ja tavaroiden tarjoajia. Lain tarkoituksena on 1 §:n mukaan edistää yhdenvertaisuutta ja ehkäistä syrjintää sekä tehostaa syrjinnän kohteeksi joutuneen oikeusturvaa. Yhdenvertaisuuden edistäminen pitää sisällään myös esteettömyyden toteutumisen. Yhdenvertaisuuden edistäminen pitää sisällään myös yleisimpinä pidettävien kohtuullisten mukautusten toteuttamisen ennakoivasti. Sen huomioimatta jättäminen voi olla syrjintää.

Yhdenvertaisuuslakia sovelletaan myös palveluntarjoajiin. Palvelu tulee toteuttaa sitovien esteettömyyttä koskevien säädösten mukaisesti ympäristössä, jossa palvelu tarjotaan ja palvelun tarjoamisessa tulee ottaa ennakoivasti huomioon yleisesti tiedossa olevat esteettömyyttä ja saavutettavuutta koskevat edellytykset. Yleisiä ja julkisia palveluita tarjoavien toimijoiden on huomioitava asiakaskunnan moninaisuus ja palveltava asiakkaita yhdenvertaisesti.⁹

Yhdenvertaisuuslain mukaisesti yksityisten ja julkisten toimijoiden on turvattava palveluiden saatavuus kohtuullisilla mukautuksilla. Kohtuullisilla mukautuksilla tarkoitetaan yksittäistapauksissa tehtyjä toimenpiteitä, joilla turvataan vammaisen henkilön mahdollisuus käyttää palvelua yhdenvertaisesti. Kohtuullisista mukautuksista

⁶ Lataa esitysluonnos [pdf-tiedostona](#)

⁷ Linkki: [Laki asuinrakennusten ja asuntojen korjausavustuksista](#)

⁸ Linkki: [Yhdenvertaisuuslaki](#)

⁹ Lue lisää: [Oikeudellinen selvitys liikennepalvelulain mukaisen liikkumispalveluverkoston esteettömyyteen ja palveluiden saavutettavuuteen liittyvistä erityiskysymyksistä Viestintävirasto Susanna Lehti ja kumppanit Oy Liisa Murto, Susanna Lehti & Anu Autio](#)

säädetään yhdenvertaisuuslain 15 §:ssä. Kohtuullisilla mukautuksilla mahdollistetaan vammaisille henkilöille mahdollisuus yhdenvertaisesti muiden kanssa esimerkiksi asioida viranomaisissa sekä saada koulutusta, työtä ja hyödyntää yleisesti tarjolla olevia tavaroita ja palveluita.¹⁰

Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunta käsittelevät yksittäisten kanteluiden kautta tulleita kohtuullisten mukautusten laiminlyömissä tapauksia. Lautakunta on ruuhkautunut ja käsittelyajat ovat pitkiä: käsittely voi kestää yli vuoden, mitä on pidetty matalankynnyksen oikeusturvaelimelle liian pitkänä aikana¹¹.

YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista

YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva yleissopimus on ratifioitu Suomessa vuonna 2016, ja on näin kansallista voimassa olevaa lainsäädäntöä.¹² Sopimuksen keskeinen tarkoitus on varmistaa, että vammaiset henkilöt voisivat elää itsenäisesti ja osallistua täysimääräisesti kaikilla elämänalueilla yhdenvertaisesti muiden kanssa.

Yleissopimuksen artikkelit velvoittavat suoraan viranomaisia. Viranomaisten tehtävänä on huolehtia siitä, että voimassa oleva lainsäädäntö täyttää vammaisyleissopimuksen velvoitteet, Suomessa keskeinen vammaisyleissopimuksen täytäntöönpanoon liittyvä laki on yhdenvertaisuuslaki MRL:n ja esteettömyysasetuksen lisäksi. Viranomaisten on huomioitava vammaisyleissopimus myös osana perustuslain mukaista velvollisuutta edistää perus- ja ihmisoikeuksien toteutumista. Vammaisyleissopimus ei aseta suoraan velvoitteita yksityisille tahoille, kuten palveluntarjoajille tai -tuottajille, mutta viranomaisten tehtävänä on huolehtia lakien säätämisen, viranomaisohjeiden, tiedottamisen ja koulutuksen kautta, että myös yksityiset tahot ottavat vammaisyleissopimuksen toiminnassaan huomioon.¹³

Tunnistettuja haasteita

Nyky-lainsäädännön haasteita on kartoitettu Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan osana julkaistussa selvityksessä YK:n vammaisopimus ja rakennetun ympäristön esteettömyys, Tulevaisuuden lainsäädäntö- ja ohjaustarpeet (2021). Alla on

¹⁰ Lue lisää esimerkiksi [Oikeudellinen selvitys liikennepalvelulain mukaisen liikkumispalveluverkoston esteettömyyteen ja palveluiden saavutettavuuteen liittyvistä erityiskysymyksistä](#)

¹¹ Katso esimerkiksi oikeuskanslerinviraston ratkaisu [OKV/576/10/2020](#)

¹² Linkki [yleissopimukseen vammaisten henkilöiden oikeuksista](#)

¹³ Lue lisää [Oikeudellinen selvitys liikennepalvelulain mukaisen liikkumispalveluverkoston esteettömyyteen ja palveluiden saavutettavuuteen liittyvistä erityiskysymyksistä](#)

esitetty yhteenvetona havainnoista, joita on peilattu myös nyt tehdyn selvityksen havaintoihin.

Nykyinen lainsäädäntö tarkastelee esteettömyyttä liikkumisen esteettömyyteen painottuen. Lainsäädännössä tulisi huomioida ympäristötekijöiden vaikutus toimintakyvyn eri ulottuvuuksiin: fyysiseen, psyykkiseen, kognitiiviseen ja sosiaaliseen toimintakykyyn. Liikkumisympäristön esteettömyyden lisäksi huomiota tulisi sääntelyssä kiinnittää aistiesteettömyyteen sekä ymmärtämisen esteettömyyteen.¹⁴ Esimerkiksi kuulo- ja näkövammaisten osalta esteettömyyden vaatimukset tarvitsevat tarkistusta, mikä nousi esiin myös tämän selvityksen tiedonkeruussa.

Esteettömyysasetus koskee rakennuksen ja sen tontin esteettömyyttä, mutta ei muuta rakennettua ympäristöä. Suomessa ei tällä hetkellä ole erityistä esteettömyyssääntelyä koskien yleisiä alueita. Esteettömyyslainsäädäntöä tulisi laajentaa koskemaan muita liikkumis- ja toimimisympäristöjä, kuten yleisiä alueita, katuja ja puistoalueita sekä rakennettuja retki- ja luontokohteita. Tällöin esteettömyyden toteutumista voitaisiin ohjata laajemmin, mikä mahdollistaisi liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden osallistumisen yhteiskunnan ja oman elämän toimintoihin. Lisäksi toivottiin muun muassa kulkureittien ympärivuotisen kunnossapidon esteettömyyden varmistavaa sääntelyä. Myös opasteita koskevien säännösten koettiin olevan riittämättömiä.¹⁵

Nykysääntelyyn liittyy haasteita myös matkaketjujen osalta. Liikenteen matkaketjuun kuuluu matkan eri vaiheissa fyysisen ympäristön esteettömyys, liikennevälineiden kaluston esteettömyys sekä matkustajainformaatio, josta käy ilmi koko matkaketjun esteettömyys ja sen toteutustapa. 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.¹⁶ Nämä havainnot ovat linjassa tämän selvityksen haastatteluissa etujärjestöjen esiin nostamien puutteiden kanssa, sillä haastatteluissa matkaketjujen puutteellinen esteettömyys koettiin suureksi ongelmaksi, vaikka pistemäistä kehitystä esteettömyydessä on tapahtunut. Myöskään esteettömyysdirektiivin soveltaminen rakennettuun ympäristöön ei ratkaise näitä haasteita direktiivin rajautuessa soveltamisalojen palveluntarjoajiin ja heidän direktiivin piiriin kuuluvien palveluiden rakennettuun ympäristöön, mikä korostaa tarvetta esteettömyyssääntelyn kokonaisvaltaiselle tarkastelulle.

¹⁴ Lue isää: [Arpiainen ym. 2021, YK:n vammaissopimus ja rakennetun ympäristön esteettömyys](#)

¹⁵ Arpiainen ym. 2021

¹⁶ Arpiainen ym. 2021

Yleisesti voidaan nostaa esiin, että MRL:n uudistus on suoraan yhteydessä siihen, miten hyvin esteettömyys otetaan huomioon ja kuinka kokonaisvaltainen palvelupolku toimii. Riippumatta siitä, otetaanko liite III käyttöön, uudistuksessa on hyvä selkeyttää mitkä korjaus- ja muutostyöt edellyttävät rakennuslupaa rakennuslupaviranomaiselta kaikissa kunnissa. Lisäksi uudistuksessa olisi esteettömyyden näkökulmasta tärkeä varmistaa, ettei lakiin jää tulkinnanvaraisuutta siitä, milloin rakennusvalvontaviranomaisen on tarve valvoa rakennuskohteen rakentamista yleisen edun kannalta.

Rakentamiseen, esteettömyyteen ja valvontaan liittyvä lainsäädäntö on vielä hajallaan. Epäselvää on, missä määrin lainsäädännön muutoshankkeita tehdään kokonaisuutena. Useissa eri parhailaan vireillä olevissa lainsäädäntöhankkeissa¹⁷ kiinnitetään erityistä huomiota vammaisten henkilöiden oikeuksiin. Meneillään on myös yhdenvertaisuuslain osittaisuudistus. Keskustelua käydään tarpeesta päivittää kohtuullisia mukautuksia koskevaa säädäntöä ja tarpeesta säätää kaikille sopivasta suunnittelusta. Myös valvonnan kysymyksiä olisi tarve ratkoa osana laajempaa kuvaa. Valvonta ei ole kestäväällä pohjalla, jos esteettömyyteen liittyvät tapaukset käsitellään yksittäin yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunnassa.

1.4 Huomioita esteettömyyslainsäädännöstä muissa EU-maissa

Esteettömyyttä säädellään Euroopan unionin jäsenvaltioissa eri tavoin. Tällä hetkellä myös muissa EU-maissa esteettömyyssäätely perustuu tyypillisesti eri sektoreiden sääntelyyn. EU-maat voivat itse päättää ottavatko liitteen III mukaisesti rakennetun ympäristön mukaan esteettömyysdirektiivin kansalliseen toimeenpanoon. Esteettömyysdirektiivin kansallinen täytäntöönpano on muissa jäsenmaissa osittain vielä kesken ja selvityksen tekohetkellä (maaliskuu 2022) käytössä olevien tietojen mukaan ainoastaan Malta olisi ottamassa direktiivin liitteen III osaksi kansallista toimeenpanoa. Suomessa lausuntokierroksella olleessa luonnoksessa hallituksen esitykseksi on selvitetty valikoitujen muiden maiden esteettömyyssäätelyn tilaa tarkemmin.

Ruotsi on ilmoittanut, ettei ota direktiivin liitettä III käyttöön. Ruotsi on tehnyt laajan selvityksen, jossa käydään läpi toteuttamisvaihtoehtoja esteettömyysdirektiivin kansalliseksi toimeenpanoksi. Seuraavaksi tarkastelemme Ruotsin päätökseen vaikuttaneita tekijöitä suhteessa Suomen kansalliseen esteettömyyslainsäädäntöön.

Ruotsin hallitus tilasi vuonna 2020 selvityksen, jonka tarkoituksena oli selvittää, miten Ruotsin laki suhtautuu esteettömyysdirektiiviin ja miten direktiivi implementoitaisiin

¹⁷ MI. EU:n rautatiematkustajien oikeuksia koskevan asetuksen muutos ja sähköisiä palveluja koskeva lakihanke.

Ruotsissa. Rakennetun ympäristön osalta selvityksen lopputulema on, ettei Ruotsissa tarvitse ottaa rakennettua ympäristöä kansalliseen soveltamisalaan, sillä Ruotsin nykyinen lainsäädäntö täyttää pääsääntöisesti liitteen III velvoitteet. Selvityksen mukaan Ruotsin Asuntoviraston (Boverket) säännökset ja yleiset ohjeet sekä rakennus- ja suunnittelulaki (plan- och bygglagen, PBL) riittävät täyttämään direktiivin velvoitteet rakennetun ympäristön osalta. Selvityksessä ei kuitenkaan ollut perusteluita liitteen III kaikkien vaatimusten osalta.¹⁸

Ruotsin suunnittelu- ja rakennuslain mukaan henkilöillä, joilla on alentunut liikkumiskyky tai hahmotusvaikeuksia, tulee olla mahdollisuus päästä rakennuksiin.¹⁹ Rakennuksen tulee olla myös teknisiltä ominaisuuksiltaan soveltuva näille henkilöille (PBL 2010:900 8 kap. 4§). Lain mukaan saavutettavuuden esteet tulee aina poistaa yleisön käyttöön tarkoitetuista rakennuksista ja yleisiltä alueilta, jos esteet ovat kohtuudella korjattavissa. Selvityksen mukaan Ruotsin lainsäädäntö takaa esteettömän pääsyn yleisön käyttöön tarkoitettuihin rakennuksiin ja tiloihin. Selvityksessä esitetään kuitenkin muutamia havaittuja ongelmakohtia, kuten se, ettei rakennus- ja suunnittelulaisissa ole suoraan määritelty vastuutahoa, jonka tehtävänä on poistaa esteet: kiinteistönomistajan vai esimerkiksi tiloja vuokraavan toimijan.²⁰ Ruotsin Asuntovirasto toteutti vastuunjaon kysymyksiin liittyen selvityksen vuonna 2021. Selvityksessä ehdotetaan, että vastuussa esteiden poistamisesta on taho, jolla on oikeus ryhtyä niihin toimenpiteisiin, joilla este saadaan poistettua. Ehdotuksen mukaan kiinteistönomistaja on lähtökohtaisesti vastuussa esteiden poistamisesta, ellei toisin todeta.²¹

Ruotsin helposti korjattavia esteitä koskevan sääntelyn mukaan esteettömyyspuutteet tulee aina korjata mahdollisimman pian, jos ne ovat kohtuudella korjattavissa, mikä eroaa Suomen sääntelystä. Suomessa esteettömyyttä tarkastellaan tämänhetkisessä rakennetun ympäristön esteettömyyden sääntelyssä vain rakennuslupavaiheessa. Vaikka Ruotsin laki velvoittaa esteiden välittömään korjaamiseen, lain mukaan taloudelliset seuraukset eivät kuitenkaan saa olla kohtuuttoman raskaita kiinteistönomistajalle tai elinkeinonharjoittajalle. Esteettömyyspuutteita tulee myös arvioida uudelleen kohtuullisuuden näkökulmasta; vaikka aiemmin olisi todettu, ettei este ole helposti poistettavissa, voidaan myöhemmin olosuhteiden muuttuessa kuitenkin se todeta helpoksi poistaa.²² Kuntien rakennuslautakunnat valvovat, että esteettömyyssäännöksiä noudatetaan. Valvonta-asia voidaan ottaa vireille joko ulkopuolisen ilmoituksesta tai lautakunnan omasta aloitteesta. Valvontaprosessi käynnistyy aina, jos on syytä olettaa,

¹⁸ Lue lisää: [Tillgänglighetsdirektivet](#)

¹⁹ Lue lisää: [Plan- och bygglag \(2010:900\)](#)

²⁰ Lue lisää: [Tillgänglighetsdirektivet](#)

²¹ Lue lisää: [Boverkets rapport 2021:10 - Ansvar för att åtgärda enkelt avhjälpna hinder](#)

²² Lue lisää: [Boverkets författningssamling](#)

että esteettömyyssäännöksiä on rikottu.²³ Käytännön toteutuksesta eli siitä, miten viranomainen itse laittaa asian vireille, ei tähän selvitykseen saatu tietoa.

Suurten muutos- tai korjaustöiden yhteydessä on Ruotsissa lähtökohtaisesti varmistettava, että rakennus täyttää korjauksen jälkeen esteettömyysvaatimukset.

Jossain harkinnanvaraisissa tapauksissa on kuitenkin mahdollista, että esteettömyysvaatimuksia sovelletaan vain merkittävästi uudistettuihin tai korjattuihin rakennuksen osiin. Pienempien muutostöiden osalta esteettömyysvaatimuksia sovelletaan vain rakennuksen muutettuihin tai korjattuihin osiin.²⁴

Ruotsin lainsäädäntö kohdistuu rakennuksiin ja niihin pääsyyn sekä yleisiin alueisiin eikä kata kaikkia liitteen III vaatimuksia. Asuntovirasto on jättänyt esteettömyysdirektiivin käyttöönottoa käsittelevään selvitykseen eriävän lausuntonsa. Asuntovirasto on selvityksen kanssa eri mieltä siitä, että viraston nykyiset säännökset ja ohjeistukset sekä suunnittelu- ja rakennuslaki olisivat riittäviä kattamaan esteettömyysdirektiivin veloitteet rakennetun ympäristön osalta. Asuntovirasto huomautti lausunnossaan mm. maa- ja ympäristötuomioistuimen vuoden 2014 päätöksestä, joka koski pankkiautomaatin asentamista rakennuksen julkisivuun. Tuomioistuin tarkasteli voisiko automaattiin kohdistua esteettömyysvaatimuksia ja tuli tulokseen, että suunnittelu- ja rakennuslaki sääntelee nimenomaan rakennusten saavutettavuutta ja käytettävyyttä. Tuomioistuimen mukaan pankkiautomaatin osalta ei ole kyse rakennuksen käytöstä, vaan pankkiautomaatin asentaneen operaattorin tarjoaman palvelun käytöstä. Näin ollen tuomioistuimen mukaan pankkiautomaatin palvelun saatavuus ja käytettävyys eivät kuulu suunnittelu- ja rakennuslain piiriin. Asuntoviraston mukaan tuomio tarkoittaa sitä, ettei rakennuslain sääntely ulotu esimerkiksi pankkiautomaattien sijoitteluun ja huomauttaa tällä mahdollisesti olevan vaikutuksia laajemminkin itsepalvelupäätteiden esteettömyyden varmistamiseen.²⁵

Palvelupisteitä ja esimerkiksi asiointitiskien korkeutta säädellään Ruotsissa kuitenkin toimialoittain. Esimerkiksi henkilöliikenteeseen kohdistuu tällaista sääntelyä, jonka tarkoituksena on varmistaa erityisesti vammaisten, vanhusten ja lasten liikennepalveluiden esteetön käyttö. Liikenneviraston ohjeistukset ovat yksityiskohtaisia ja käytännönläheisiä, mitä havainnollistaa esimerkiksi kansalliseen sääntelyyn perustuva Tukholman alueen liikennehallinnon ohjeistus.²⁶

²³ Lue lisää: [Enkelt avhjälppta hinder](#)

²⁴ Lue lisää: [Plan- och bygglag \(2010:900\)](#)

²⁵ Lue lisää: [Yttrande över Tillgänglighetsdirektivet, SOU 2021:44](#)

²⁶ Tämän mukaan vähintään yhden palvelutiskin tulee olla korkeudeltaan enintään 900 mm ja tiskin alla tulee olla vähintään 650 mm korkea sekä vähintään 300 mm syvä ja 650 mm leveä vapaa polvitila, jotta pyörätuolinkäyttäjät pystyvät sitä käyttämään. Lue lisää: [Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning](#)

2 Tarkastellut toimialat ja niiden nykytilanne

Luvussa kuvataan keskeisiä esteettömyysdirektiivin soveltamisaloja rakennetun ympäristön näkökulmasta ja niitä koskevaa sääntelyä haastattelujen ja kirjallisten lähteiden perusteella. Lisäksi tarkastellaan, mitä rakennettua ympäristöä koskevan liitteen III täytäntöönpano tarkoittaisi näiden toimialojen kannalta.

Keskeiset havainnot

- » Henkilöliikennepalveluiden osalta liikkumisen esteettömyys toteutuu pistemäisesti. Esteettömyyteen on panostettu ja alaan kohdistuu myös muita direktiivin soveltamisalan toimialoja enemmän sääntelyä, mutta matkaketjujen osalta esteettömyydessä on parannettavaa.
 - » Esteettömyyden kokonaisvaltaista kehittämistä haastavat vastuu- ja omistajasuhteiden pirstaleisuus erityisesti esteettömyyden kannalta keskeisissä liikenteen solmukohtissa.
 - » Sähköisten viestintäpalveluiden tarjoajien toimipisteet sijoittuvat tyypillisesti kauppakeskuksiin, joissa liikkumisen esteettömyys on huomioitu melko hyvin.
 - » Pankkipalveluiden tarjoajat uudistavat omia toimitilojaan aiempaa esteettömämmiksi muiden korjausten ja uudistusten yhteydessä tilojen sallimissa puitteissa.
-

2.1 Henkilöliikennepalvelut

Direktiivin soveltamisala

Lento-, linja-auto-, rautatie- ja vesiliikenteen henkilöliikennepalvelujen yhteydessä direktiivin soveltamisalaan kuuluvat mm. matkustajien matkustamista varten tarvitsemien kuljetuspalveluja koskevien tietojen, reaaliaikaiset matkatiedot mukaan luettuina, välittäminen verkkosivustojen, mobiililaitepohjaisten palvelujen, vuorovaikutteisten tiedotusnäyttöjen ja vuorovaikutteisten itsepalvelupäätteiden avulla. Tähän kuuluvat myös palveluntarjoajan henkilöliikennetuotteita ja -palveluja koskevat

tiedot, ennen matkaa annettavat tiedot, matkan aikana annettavat tiedot sekä tiedot, joita annetaan, jos palvelu peruutetaan tai sen lähtö viivästyy. Muuhun tiedottamiseen voisivat myös kuulua hinnoista ja alennuksista annettavat tiedot.

Esteettömyysdirektiivi koskee liikennöintitoimijoita ja heidän mobiililaitteilla tai -sovelluksilla tarjoamia palveluita, liikennepalveluita myyvien toimijoiden verkkosivuja, sähköisiä matkalippuja ja lipunmyyntipalveluita sekä ohjelmistoja ja laitteistoja vuorovaikutteisia itsepalvelupäätteitä. Kaupunki- ja esikaupunkialueiden liikennöintipalvelujen verkkosivustojen esteettömyydestä säädetään jo Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä julkisen sektorin elinten verkkosivustojen ja mobiilisovellusten saavutettavuudesta (EU) 2016/2102 (saavutettavuusdirektiivi) eikä esteettömyysdirektiivi aiheuta kaupunki- ja esikaupunkialueiden liikennöintipalveluille liikennöintipalvelujen verkkosivustoille uusia vaatimuksia. Itsepalvelupäätteet kuuluvat kuitenkin soveltamisalaan myös kaupunki-, esikaupunkiliikenteen ja alueellisissa liikenteen palveluissa. Lisäksi rakennetun ympäristön osalta myös lähi- ja kaupunkiliikenne kytkeytyy tiiviisti esteettömyysdirektiiviin.

Toimintaympäristö ja nykylainsäädäntö

Henkilöliikennepalveluiden esteettömyyttä säädellään muun muassa seuraavasti:

- YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista eli vammaisyleissopimus (SopS 27/2016): Yleiset tavoitteet liittyen siihen, että esteetön liikenne toteutuu, kun liikenneväline, pysäkki tai asemarakennus sekä kulkureitit niihin ovat esteettömiä.
- Yhdenvertaisuuslaki (1325/2014): mm. kohtuulliset mukautukset.
- Laki liikenteen palveluista (320/2017) eli liikennepalvelulaki: koskee etenkin tiedonantoa.
- EU:n matkustajan oikeuksista linja-autoliikenteessä annettu asetus (EU) N:o 181/2011: Tiedotus, avustaminen ja vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus. Infrastruktuurin parantaminen nostettu esiin tasolla "olisi pyrittävä parantamaan".
- EU:n rautatieliikenteen matkustajan oikeuksista ja velvollisuuksista annettu asetus (EY) N:o 1371/2007. Komission asetus C (2010)2576: yhteentoimivuuden tekniset eritelmät (PRM-YTE): Euroopan unionin rautatiejärjestelmää koskevat yhteentoimivuuden tekniset määrittelyt ja soveltaminen, jolla edesautetaan vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä kulkua raideliikenteessä.
- EU:n vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä annettu asetus (EY) N:o 1107/2006
- EU:n matkustajan oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteestä annettu asetus (EU) N:o 1177/2010.

- Raideliikennettä (ml. kaupunkiraideliikenne) valvoo Traficom, joka vastaa omalta osaltaan rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja yhteentoimivuuden valvonnasta²⁷.

Rakennetun ympäristön osalta henkilöliikennepalveluissa tulee tarkastella erityisesti itsepalvelupäätteiden ja vuorovaikutteisten infonäyttöjen rakennetun ympäristön sekä asiointipisteiden esteettömyyttä. Toisaalta on huomattava, että esimerkiksi asiointipisteiden määrä on hyvin vähäinen asiointin painottuessa digitaalisiin kanaviin. Suurilla joukkoliikennetoimijoilla on varsin vähän omia asiakaspalvelupisteitä, esimerkiksi Nyssellä on Tampereella vain yksi laaja oma toimipiste ja HSL:llä vastaavasti Helsingissä vain yksi oma toimipiste. Näissä esteettömyys on haastattelujen mukaan pitkälti huomioitu. Lisäksi joukkoliikennetoimijoiden palveluita myydään laajasti kioskeissa ja kauppoissa, mikä tulee huomioida soveltamisen määrittelyssä, eli siinä miten palveluntarjoaja määritellään. Haastattelujen perusteella joukkoliikenteen toimijoilla on vain vähän mahdollisuuksia vaikuttaa jälleenmyyjiin ja heidän tiloihinsa, joissa joukkoliikenteen lippujen myynnin volyyymi on varsin pientä, esimerkiksi yksittäisessä kioskissa myynti saattaa kuukaudessa olla noin pari sataa euroa.

Rajanveto sen osalta, mikä palveluntarjoajan rakennettu ympäristö kuuluu liitteen III soveltamisalaan, ei ole aina selkeä: Esimerkiksi pysäkit kuuluvat soveltamisalaan, jos niille on sijoitettu automaatteja. On myös tulkittu, että pääsy kulkuneuvoon ei itsessään kuuluisi soveltamisalaan. Rakennusten kuten asemien lisäksi myös kulkuväylillä, pysäkeillä ja laitureilla on suuri merkitys saavutettavan palvelun toteutumisessa. Esteettömän liikkumisen osalta kulkureittien tasoeroista on melko kattavasti tietoa eri tahoilla, mutta yhtenäistä tilannekuvaa ei ole olemassa. Erityisiä tietotarpeita on esimerkiksi solmukohtien osalta sekä yksityisten toimijoiden palveluiden osalta.

Lippuautomaattien ympäristön esteettömyydestä ei ole kattavaa kokonaiskuvaa. Joukkoliikenteen toimijat kuitenkin kertovat lippuautomaattien sijaitsevan pääsääntöisesti esimerkiksi asemilla, lentokentillä, kauppakeskuksissa, joissa esteettömyys on yleisesti huomioitu melko hyvin, ja joiden esteettömyyttä kuvataan tarkemmin tässä luvussa. HSL-alueella on sijoitettu lippuautomaatteja myös pysäkeille.

Asema-alueilla ja kulkureiteillä haasteita aiheuttaa omistajasuhteiden ja vastuiden pirstaleisuus. Junaliikenteessä laiturialueista ja niiden staattisesta opastuksesta vastaa Väylävirasto ja dynaamisesta matkustajainformaatiosta Fintraffic Raide Oy. Asemarakennusten ja niiden välittömän ympäristön (ml. kulkureitit) esteettömyyden kehittämisessä merkittävä rooli on kiinteistön omistajilla, joita ovat kunnat, VR, yksityiset

²⁷ Traficomien valvontavelvollisuus ulottuu rautatieliikenteen harjoittajiin, valtion rataverkon haltijaan ja raideliikennelain (1302/2018) soveltamisalaan kuuluviin yksityisraiteiden haltijoihin. Traficom valvoo lisäksi myös mm. kalustoyksiköiden kunnossapidosta vastaavia yksiköitä. Lue lisää: [Raideliikenteen valvonta](#)

toimijat ja Senaatin asema-alueet Oy.²⁸ Toimijoita yhdistää PRM-YTE ja kansallisesti tehdyt ohjeistukset (esim. Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 16 Väylät ja laiturit). Kuitenkin kukin toimija vastaa oman vastuualueensa ylläpidosta, minkä vuoksi matkaketjun esteettömyyden tarkastelussa ja kehittämisessä kokonaisuutena on puutteita. Asema-alueiden kulkureittien esteettömyyden parantamisessa (esim. reitit, hissit, opastus) on vielä runsaasti tehtävää²⁹.

Lähiliikenteelle on omia Lähiliikenneliiton tuottamia esteettömysohjeistuksia, jotka ohjaavat käytännön työtä. Havainnollistavat infrakortit antavat ohjeet esimerkiksi esteettömän bussipysäkin toteutukseen. Esteettömän pysäkin lisäksi korteissa annetaan ohjeita mm. pysäkkilevennyksiin, vaihtopysäkkeihin, pysäkkien kunnossapitoon sekä sähköiseen informaatioon pysäkeillä.³⁰ Lippuautomaattien esteettömälle sijoittelulle ei kuitenkaan ole omaa infrakorttia. Lisäksi esimerkiksi sujuva.info -sivusto on asemaympäristön esteettömyyssuunnittelua sujuvoittava visualisoitu kooste esteettömyysmääräyksistä, -ohjeista ja -suosituksista, mikä palvelee suunnittelijoita, tilaajia sekä ylläpitäjiä. SUJUVAn on laatinut WSP Finland Oy yhteistyössä Väyläviraston, Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien, HKL:n, HSL:n sekä ympäristöministeriön kanssa.

Linja-autoterminaalien esteettömyyden kehittämisestä vastaa terminaalien omistaja ja laiturialueiden tyypillisenä omistajana oleva kunta. Linja-autoliikenteen keskeiset terminaalit vaihtelevat sekä rakennetulta ympäristöltään että palveluiltaan eri puolella Suomea. Linja-autoterminaalit voivat olla esimerkiksi linja-autoasemia, matkakeskuksia tai yksinkertaisimmillaan pelkkiä asemattomia laiturialueita ja niiden omistajina on eri toimijoita (kunnat, yritykset). Matkahuolto ylläpitää tällä hetkellä vain Helsingin Kampin kaukoliikenneterminaalia ja Tampereen linja-autoasemaa. Turussa, Oulussa ja Lappeenrannassa linja-autoliikennettä palvelee ainoastaan laiturialue, joiden kehittäminen etenee matkakeskushankkeiden myötä.³¹ Merkittävämpiä linja-autojen kaukoliikenteen solmukohtia ovat Helsinki (Kamppi), Tampere, Oulu ja Jyväskylä. Näitä hyödyntävät sekä markkinaehtoinen liikenne, ELY-keskusten järjestämä sopimusliikenne sekä paikallisjoukkoliikenne. Kampin linja-autokeskuksessa esteettömyys on huomioitu melko hyvin mm. liikkumisen osalta, minkä lisäksi ääniopastus on melko kattavaa. Induktiosilmukoita ei kuitenkaan ole laajasti käytössä terminaleissa.

Lentoasemien esteettömyyden kehittämisestä vastaa lentoaseman omistaja. Suomen 22 lentoasemasta 20 on Finavian omistuksessa ja Lappeenrannan ja Enontekiön lentoasemat

²⁸ Lue lisää: [Solmupisteiden infran esteettömyys](#)

²⁹ Lue lisää: [Junaliikenteen esteettömyys](#)

³⁰ Lue lisää: [Esteetön bussipysäkki](#)

³¹ Lue lisää: [Solmupisteiden infran esteettömyys](#)

kunnan omistuksessa. Finavian lentoasemista Utti ja Halli ovat vain sotilas- ja harrastekäytössä, ja ne rajautuvat näin tämän tarkastelun ulkopuolelle.

Finavian mukaan lentoasemilla on otettu huomioon muun muassa materiaalien ja värivalintojen osalta näkövammaisten tarpeet. Lentoasemilla kulkeminen on pyritty tekemään esteettömäksi. EU-asetuksen vammaisen ja liikuntarajoitteisen henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä mukaan lentoaseman pitäjän tulee tarjota maksutonta avustamispalvelua lentoasemalla. EU-asetuksen mukaisesti avustamispalvelua tarjotaan lentoasemalla liikkumisessa ja toimimisessa sekä ilma-aluksiin siirtymisessä ja avustamispalvelua varten lentoasemilla on myös apuvälineitä.³²

Satamien esteettömyyden kehittämisestä vastaa Helsingin Satamissa Helsingin Satama Oy ja muissa satamissa liikennöitsijät eli varustamot, jotka vastaavat matkustajatoiminnoista. Satamat ovat pääsääntöisesti melko esteettämiä, jonkin verran haasteita tunnustetaan kuitenkin esimerkiksi akustiikassa. Samoin kuin lentoliikenteessä, myös laivaliikenteessä avustamisella on merkittävä rooli esteettömässä matkaketjussa. Vammaisella ja liikuntarajoitteisella henkilöllä on oikeus saada maksutta apua satamassa, alukseen nousemisessa ja aluksesta poistumisen yhteydessä laivamatkustajan oikeuksista annetun EU-asetuksen mukaisesti. Helsingin Sataman matkustajaterminaleissa on tunnusteltavat lattiaopasteet pääreiteillä sekä helpotettu näkövammaisten henkilöiden liikkumista tiloissa materiaalien ja värivalintojen avulla. Lisäksi osassa palvelutiloja on induktiosilmukka. Terminaleissa kulkeminen on pyritty tekemään esteettömäksi. Turun Satamassa sekä Viking Linen että Tallink Siljan terminaleissa on varustamojen mukaan liikkumisen osalta esteettömät kulkureitit.³³

Vanhoissa tiloissa esteettömyyteen liittyviä haasteita on enemmän. Muutos- ja korjaustöiden mahdollisuuksiin vanhoissa tiloissa ja lipunmyyntipisteissä vaikuttaa heikentävästi asemarakennuksen tiloja käyttävien asiakkaiden vähenevä määrä. Liikennöitsijöillä on painetta toteuttaa palveluita entistä kustannustehokkaammin, minkä vuoksi palveluiden, erityisesti odotustilojen ylläpitoa, ei aina nähdä taloudellisesti kannattavana. Tarve selkeyttää vastuita yksityisten ja julkisten toimijoiden nousi haastatteluissa esiin myös linja-autoterminaalien osalta. Lisäksi vanhoissa tiloissa esteettömyyskorjauksien mahdollisuuksiin saattavat vaikuttaa suojelunäkökulmat.

Kuntien ja niiden liikelaitosten rooli nähdään merkittävänä ja niiden toivotaan kantavan nykyistä suurempaa vastuuta myös tilojen ylläpidosta ja kunnostuksista.

Esteettömyysnäkökulmasta terminaleja ja lämpimiä odotustiloja merkittävämpiä ovat linja-autopysäkkien ja kulkureittien esteettömyys sekä näiden talvikunnossapito, jotka

³² Lue lisää: [Solmupisteiden infran esteettömyys](#)

³³ Lue lisää: [Solmupisteiden infran esteettömyys](#)

eivät kuulu esteettömyysdirektiivin liitteen III soveltamisalaan. Pysäkkien esteettömyyden kehittämistä vastaavat kunnat ja valtion verkon osalta ELY-keskukset.

Henkilöliikennepuolella palveluntarjoajien vaikutusmahdollisuudet esteettömyyden edistämiseen ovat rajalliset johtuen edellä kuvatuista omistaja- ja vastuusuhteista sekä esimerkiksi myyntipisteiden hajanaisuudesta. Lisäksi samaa infrastruktuuria käyttävät useat liikennepalveluiden tarjoajat vaihtelevissa määrin, eikä kaikilla ole tarjolla henkilöliikennepalveluita, mikä osaltaan vaikeuttaa palveluntarjoajan vastuun erottamista. Lähiliikennepalvelut toimivat myös useiden kuntien alueella ja yhtiöt ovat myös tyypillisesti useiden kuntien omistamia, minkä vuoksi velvoitteiden kohdistaminen joukkoliikenneyhtiöihin aiheuttaa haasteita. Haastatteluissa onkin esitetty vastuiden selkeämpää jakamista.

Henkilöliikennepalvelujen toimijat suhtautuvat esteettömyyden edistämiseen lähtökohtaisesti positiivisesti. Esteettömyyttä edistetään aktiivisesti ja eri liikennemuodoilla on vakiintuneet käytännöt eri käyttäjäryhmien osallistamiseen. Toimijoilla on myös omia ohjeistuksia esteettömyyden huomioimiseen. Toimijat myös kuvaavat huomioivansa esteettömyysparannukset aina muiden korjausten yhteydessä. Mikäli direktiiviä sovellettaisiin henkilöliikennepalvelujen rakennettuun ympäristöön, toivotaan mahdollisimman selkeitä ja yksinkertaisia ohjeita ja esimerkkejä korjaus- ja rakennustöiden tueksi.

Muita huomioita henkilöliikennepalveluiden kokonaisesteettömyyden kannalta

Seuraavaksi kuvataan rakennettua ympäristöä, joka vaikuttaa esteettömään pääsyyn palveluihin, mutta joka ei kaikilta osin kuulu liitteen III soveltamisalaan. Kuten edellä tuotiin esiin, rajanveto ei ole aina selkeä.

Juna-asemien ja liikennepaikkojen rakennettu ympäristö vaikuttaa esteettömän matkustamisen mahdollisuuksiin. Vuonna 2021 67 prosentissa henkilöliikenteen liikennepaikoista laiturit ovat olleet korotettuja (liikkumisen osalta esteettömiä) ja muutamien asemien osalta tuleva korotus ja sen aikataulu on jo tiedossa. Myös kaikki uudet ja parannettavat matkustajalaiturit toteutetaan heti korkeina laitureina, mikä mahdollistaa siirtymisen samassa tasossa esteettömästi laiturilta junaan. Korkean laiturin nimelliskorkeus on 550 mm. Esteellisiä laitureita on kuitenkin vielä runsaasti muun muassa poikittaisen liikenteen radoilla Keski-Suomessa ja Pohjois- ja Itä-Suomen rataverkolla.³⁴

³⁴ Lue lisää: [Junaliikenteen esteettömyys](#)

Junaliikenteessä vammaisilla ja liikuntarajoitteisilla henkilöillä on oikeus saada avustusta EU:n asetuksen (EY) N:o 1371/2007 mukaisesti. Suomessa avustuspalvelua saa tällä hetkellä 37 juna-asemalta ja avustamisesta vastaa VR. EU:n asetusta (EU) 2021/782 rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista sovelletaan pääosin 7.6.2023 alkaen. Avustuspalvelu on saatavilla juna-aikataulujen mukaisesti ympäri vuorokauden. Junaliikenteessä maksutonta avustamispalvelua voivat saada esimerkiksi iäkkäät matkustajat, pyörätuolia käyttävät henkilöt tai henkilöt, joilla on näkö- tai kuulovamma. Apua saavat myös vammaiset henkilöt sekä esimerkiksi autismin kirjon henkilöt tai henkilöt, joilla on muistisairaus.³⁵

Tällä hetkellä VR:n operoima HSL-lähijunaliikenteen kalusto on esteetöntä liikkumisen osalta nykylainsäädännön mukaisesti (käytössä Flirt- eli Sm5-kalusto). Myös laiturialueiden ratkaisut tukevat pääosin esteetöntä liikkumista. Lähiliikenteen asemista ainoastaan Keravan ja Kauniaisten asemilla ei ole korotettuja laitureita. Nämäkin laiturit korjataan vuonna 2020 alkaneen Espoon kaupunkiratahankkeen yhteydessä.³⁶ Ajantasaista tietoa esteettömyydestä kokonaisuutena ei ole saatavilla tilannekuvan painottuessa liikkumisen esteettömyyteen.

Muu kaupunkiraideliikenne on pääosin esteetöntä liikkumisen osalta. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla HSL-alueen metrovaunut ja asemalaiturit ovat samalla korkeudella. Lisäksi kaikki metroasemat ovat saavutettavissa vähintään yhdellä hissillä.³⁷ Lisäksi useimmat raitiovaunupysäkit on korotettu, jolloin pysäkin pinta ja matalalattiavaunun lattia ovat lähes samalla tasolla. Uudet ja perusparannettavat pysäkit (sekä niihin liittyvät suojatiet) tehdään HKL:n ohjeen mukaisesti esteettömiksi. Myös Tampereen raitiovaunut ja pysäkit ovat esteettä.³⁸ Paikallisjoukkoliikenteen lisäksi kaupunkiseudut ja kunnat tarjoavat erityisryhmien tarpeita paremmin palvelevaa palveluliikennettä.

Esteettömyysdirektiivin piiriin kuuluvien palveluiden lisäksi henkilöliikenteen kokonaisesteettömyydessä on huomattavia muutostarpeita infrastruktuurissa. Nämä muutokset saattavat olla huomattavasti direktiivin piiriin kuuluvia muutoksia hitaampia ja kalliimpia toteuttaa. Henkilöliikennepalveluiden esteettömän käytön kannalta rakennettua ympäristöä ja yleisiä tiloja tulisikin tarkastella myös kokonaisuutena, jotta esteettömyys aidosti toteutuisi ja palveluiden itsenäinen käyttö olisi mahdollista. Haasteet matkaketjujen esteettömyydessä sekä esteettömyystietojen saatavuudessa nousivat toistuvasti esiin tämän selvityksen haastatteluissa.

³⁵ Lue lisää: [Junaliikenteen esteettömyys](#)

³⁶ Lue lisää: [Junaliikenteen esteettömyys](#)

³⁷ Lue lisää: [Paikallisjoukkoliikenteen esteettömyys](#)

³⁸ Lue lisää: [Paikallisjoukkoliikenteen esteettömyys](#)

Kunnilla ja ELY-keskuksilla on merkittävää rooli muutostöissä. Haastatteluiden perusteella välittyy selkeä kuva suurimmista muutostarpeista, jotka koskevat rakennusten sijaan esimerkiksi kulkuväyliä, pysäkkejä ja kunnossapitoa. Kaupungeissa tämä kokonaisuus on pitkälti kuntien vastuulla, minkä lisäksi ELY-keskukset ovat vastuussa maanteilla sijaitsevista pysäkkialueista. Maantieverkoston joukkoliikenteen pysäkeistä 73 % on ELY-keskusten vastuulla ja 27 % kuntien vastuulla. Infrastruktuurin uudistuminen on kuitenkin hidasta, normaali uudistumissykli esimerkiksi maantiellä sijaitsevien pysäkkien kohdalla saattaa olla jopa vuosikymmeniä.

Asemien esteettömyystietojen saatavuudessa on tällä hetkellä puutteita. Liikkumisen esteettömyyden näkökulmasta esteettömän junamatkan suunnitteluun saa etukäteen tietoa muun muassa asemien laiturikorkeudesta VR:n verkkosivujen ja asiakaspalvelupisteiden kautta sekä puhelimitse. Aikatauluhausta on mahdollista hakea junavuorot, joissa pyörätuolilla matkustaminen on mahdollista, ja ostaa lippu, mutta asematiedot on tarkistettava erikseen. Asemien esteettömyystiedot eivät löydy tällä hetkellä kattavasti digitaalisessa muodossa. Asemien lähialuekartat löytyvät Väyläviraston sivuilta ja HSL-alueella HSL:n verkkosivuilta. Kartat on linkitetty myös VR:n sivuille. Lähialuekartoista voi tarkistaa etukäteen muun muassa avustamisen kohtaamispaikan ja esteettömät autopaikat. Väylävirasto on päivittänyt lähialuekartat syksyllä 2021. Uusissa asemien lähialuekartoissa olevat tieto-osiot on tehty ruudunlukuohjelmilla luettaviksi ja itse karttakuvaan tehty lyhyt kuvailuteksti. Kartoissa ei kuitenkaan kuvailla kuvassa esiintyviä reittejä.

Esteettömyystietojen puutteet koskevat myös lähiliikennettä. Tällä hetkellä pysäkkien esteettömyystiedon keräämisen ja jakamisen tilanne vaihtelee eri kaupunkiseuduilla ja tämän kehittäminen on useiden kaupunkien kehityslistalla. Pysäkki-infran esteettömyyskartoituksia on toteutettu (esim. Vaasa ja Kuopio), mutta edelleen monella kaupunkiseudulla on tehtävää niin kartoittamisen kuin tietojen ylläpitämiseen ja jakamiseen liittyen. HSL:n mukaan esteettömyystiedon kerääminen bussipysäkeistä on yksi tärkeimmistä kehityskohteista. Tällä hetkellä esteettömien reittien reititystoiminnot toimivat kuitenkin HSL-alueella niiltä osin kuin on olemassa olevaa tietoa. Kuopiossa on määritelty esteettömät pysäkit (pääsy pyörätuolilla) ja esteettömät linjat (pääsy pyörätuolilla) ja tiedot menevät eri infopalveluihin.³⁹

³⁹ Lue lisää: [Paikallisjoukkoliikenteen esteettömyys](#)

2.2 Sähköiset viestintäpalvelut

Direktiivin soveltamisala

Direktiivin soveltamisalaan kuuluvat henkilöiden välisen viestinnän mahdollistavat palvelut ja laitteet, kuten tietokoneet ja älypuhelimet sekä esimerkiksi reitittimet ja modeemit. Lisäksi soveltamisalaan kuuluu hätäviestinnän vastaanotto sekä hätäviestintä, jotka on rajattu tämän selvityksen ulkopuolelle. Käytännössä sähköisen viestinnän palveluista määritellään teledirektiivissä (direktiivissä sähköisen viestinnän säännöstöstä)⁴⁰ ja ne jaetaan kolmen tyyppiin palveluihin: 1) internetyhteyspalvelut, 2) henkilöiden väliset viestintäpalvelut, 3) kokonaan tai pääasiallisesti signaalien siirtämisestä koostuvat palvelut.

Sähköisten viestintäpalveluiden tarjoajia ovat käytännössä puhelin- ja laajakaistapalveluita tarjoavat toimijat tai sähköisiä viestintäpalveluita tarjoavat verkkosivut sekä mobiiliapplikaatiot. Direktiivi määrittää, että sovellettavien palveluiden tulee olla vuorovaikutteisia, eli viestin vastaanottajalla tulee olla mahdollisuus vastata palvelussa. Esimerkiksi blogeja, tilausvideopalveluita, verkkosivuja, sosiaalisia verkostoja tai koneiden välistä tiedonvaihtoa ei katsota direktiivissä sähköiseksi viestintäpalveluksi. Ne voivat kuulua direktiivin soveltamisalaan audiovisuaalisten mediapalveluiden näkökulmasta.

Toimintaympäristö ja nykyolot mukainen esteettömyystilanne

Rakennetun ympäristön näkökulmasta keskeistä on erityisesti puhelin- ja laajakaistapalveluita tarjoavien toimijoiden toimipisteiden esteettömyys. Sähköisten viestintäpalveluiden tarjoajien toimipisteisiin sovelletaan rakennusten esteettömyyttä koskevia vaatimuksia (Valtioneuvoston asetus rakennuksen esteettömyydestä (241/2017), mutta toimialaa koskevaa muuta sääntelyä ei rakennetun ympäristön osalta ole (vrt. henkilöliikennepalvelut). Toimipisteitä on melko kattavasti koko maassa, esimerkiksi DNA:lla on tällä hetkellä noin 65 toimipistettä ja Elisalla noin 45 toimipistettä.

Sähköisten viestintäpalveluiden tarjoajien toimipisteet sijoittuvat tyypillisesti kauppakeskuksiin, jolloin toimipisteessä on palveluntarjoajien käsityksen mukaan huomioitu esteettömyys pääsääntöisesti hyvin. Suurilla toimijoilla kuten Elisalla ja DNA:lla on yksittäisiä toimipisteitä muun tyyppisessä ympäristössä lähinnä kaupunkien keskustoissa, jolloin vanha rakennuskanta saattaa asettaa haasteita esimerkiksi oviaukkojen leventämiselle tai luiskien asentamiselle. Uusia toimipisteitä ei kuitenkaan

⁴⁰ Lue lisää: [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi \(EU\) 2018/1972](#)

enää sijoiteta tiloihin, jotka eivät ole esteettömiä. Vuokralaisasemasta johtuen toimijoilla on rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa esteettömyysratkaisuihin.

Toimijoilla on omia ohjeistuksia esteettömyyden varmistamiseen. Niitä sovelletaan muutamien vuosien välein tapahtuvissa toimipisteiden ulkoasun ja opasteiden uudistuksissa. Suuret toimijat kertovat hyödyntäneensä esteettömyysasiantuntijoita esimerkiksi opasteiden suunnittelussa ja värivalinnoissa. Toimipisteet ovat vahvasti konseptoituja ja ratkaisut näin samanlaisia kaikissa toimipisteissä.

Sähköisten viestintäpalveluiden tarjoajien osalta ei ole saatavilla kattavaa tietoa palveluiden esteettömyydestä rakennetun ympäristön osalta. Alan suurilla toimijoilla on seuranta omista uudistuksistaan, minkä kautta alan kokonaisarvio pääsääntöisesti hyvästä tilanteesta muodostuu. Lisäksi viestintäalan toimijoiden haastatteluiden perusteella kauppakeskusten esteettömyys on pääsääntöisesti hyvällä tasolla erityisesti fyysisen esteettömyyden osalta. Viestinnän moniaistisuudessa tunnistetaan eniten kehityskohteita. Haastatellut tahot eivät kuitenkaan nostaneet esiin tilanteita, joissa palveluiden käyttö olisi estynyt ympäristöstä johtuen.

2.3 Pankki- ja maksupalvelut

Direktiivin soveltamisala

Direktiivissä vahvistetaan yhteiset esteettömyysvaatimukset tiettyjä kuluttajille tarjottavia pankki- ja rahoituspalveluja varten, jotta vammaiset henkilöt voisivat käyttää näitä palveluja myös verkkosivustojen ja mobiililaitteiden palvelujen välityksellä (ml. mobiilisovellusten), tehdä laajoihin tietoihin perustuvia päätöksiä ja luottaa siihen, että heitä suojataan asianmukaisesti yhdenvertaisesti muiden kuluttajien kanssa, ja jotta palveluntarjoajille varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset. Asianmukaisia esteettömyysvaatimuksia sovelletaan myös tunnistautumistapoihin, sähköiseen allekirjoitukseen ja maksupalveluihin.

Esteettömyysdirektiivin mukaisiin pankki- ja maksupalveluihin kuuluvat esimerkiksi:

- » Pankkiautomaattien talletukset ja nostot
- » Salkunhallinta
- » Sijoituspalvelut
- » Pankkitilit
- » Lainojen kulutusluottosopimukset
- » Pankkisiirrot

- » Laskujen maksaminen
- » Verkkosivujen kautta tapahtuva pankkitoiminta
- » Luottokorttimaksut ja muut korttimaksut
- » Maksupalvelut
- » Tilitiedot
- » Pankkitunnukset
- » Pankkitoiminta mobiilisovelluksissa
- » Vuoronumerolaitteet

Toimintaympäristö ja nykylainsäädännön mukainen esteettömyystilanne

Rakennetun ympäristön näkökulmasta keskeistä on erityisesti kuluttajapankkipalveluita tarjoavien toimijoiden toimipisteiden esteettömyys sekä pankkiautomaattien ympäristön esteettömyys. Pankkien toimipisteisiin sovelletaan yleisön käyttöön tarkoitettujen rakennusten esteettömyyttä koskevia vaatimuksia (Valtioneuvoston asetuksessa rakennuksen esteettömyydestä (241/2017), mutta juuri tätä toimialaa koskevaa muuta sääntelyä ei rakennetun ympäristön osalta ole (vrt. henkilöliikennepalvelut). Finanssialan keskusliiton selvityksen mukaan vuonna 2020 Suomessa oli 769 pankkikonttoria. Määrä on ollut laskeva koko 2000-luvun, sillä vielä vuosituhaten vaihteessa lukumäärä oli 1 549. Suurista toimijoista esimerkiksi Nordealla on 80 toimipistettä, OP:lla noin 300 toimipistettä, S-pankilla 94 toimipistettä ja Danske Bankilla 19 kuluttajille suunnattua toimipistettä. Alan toimijat ennakoivat palveluiden painottuvan myös jatkossa digitaalisiin kanaviin, joiden kehittämiseen myös esteettömyyden osalta panostetaan. Pankkiasiointi konttoreissa painottuu alan toimijoiden mukaan yksittäisiin tapahtumiin kuten asuntokauppoihin päivittäisten asioiden hoituessa pääsääntöisesti digitaalisesti.

Direktiivin soveltamisala koskee myös muita rahoituspalveluita. Selvitykseen tavoitettiin vain yksi alan suuri toimija, joka vastasi kirjallisesti. Kokonaiskuva alasta on siten puutteellinen. Suoraan kuluttaja-asiakkaille tarjotut palvelut fyysisessä ympäristössä ovat arvion mukaan vähäisiä. Rahoituspalveluiden osalta on vielä epäselvää, mitä direktiivissä tarkoitettu palvelujen määritelmä lopulta tarkoittaa: mistä vastuu eli palveluketju alkaa. Pankki- ja finanssialan palveluita käyttävät eri alojen toimijat (esimerkiksi autokaupat) osana omaa palvelutarjontaansa.

Pankkipalveluiden osalta ei ole saatavilla kattavaa katsausta palveluiden esteettömyydestä rakennetun ympäristön osalta. Haastatteluiden perusteella esteettömyys toteutuu parhaiten uusissa tiloissa, mutta myös niillä toimijoilla, jotka ovat tehneet korjaus- ja muutostöitä järjestelmällisesti. Lähes kaikilla suurilla toimijoilla on omaa seurantaa tilojensa esteettömyydestä. Palveluiden esteettömyyttä seuraavilla tilaa on kuvattu lähtökohtaisesti esimerkiksi siten, että myös liikkumis- ja toimimisesteiset

asiakkaat pystyvät asioimaan toimipisteellä, palvelutiskejä on eri korkuisia, tai ne ovat säädettävissä, tiloissa on opasteet ja että neuvotteluhuoneisiin on esteetön kulkureitti. Sen sijaan esimerkiksi esteettömiä wc-tiloja ei ole kattavasti vanhoissa tiloissa ja nykyisten wc-tilojen muuttaminen esteettömiksi nähdään paikoin myös haastavana.

Kaikissa pankkien toimipisteissä ei ole tehty laajoja rakenteellisia muutoksia vaativia korjauksia. Pääsääntöisesti pankkien toimipisteet sijaitsevat erityyppisissä toimistorakennuksissa. Poikkeuksena on S-pankin toimipisteet, jotka sijoittuvat yleensä Prismojen tai Sokosten yhteyteen. S-pankkien toimipisteiden esteettömyysratkaisut noudattavat S-ryhmän yleisiä linjoja ja ohjeistuksia esteettömyyteen liittyen.

Pankit ovat yleensä vuokralla toimitiloissa, mikä vaikuttaa niiden mahdollisuuksiin vaikuttaa toimitilaratkaisuihin. Pääsääntöisesti vaikutusmahdollisuudet nähdään kuitenkin melko hyvinä, joskin esteettömyyskorjauksista tulevat kustannukset tulevat toimijoiden maksettavaksi tai heijastuvat nouseviin vuokriin. Vuokrasopimusten pituudet vaihtelevat huomattavasti muutamista vuosista jopa kahteenkymmeneen vuoteen. Tilanne, jossa uusia esteettömyysvaatimuksia tiloille tulisi kesken vuokrasopimuskauden nähdään pankeille haastavana.

Esteettömyyttä korjataan tyypillisesti muiden korjausten yhteydessä, joskin pieniä korjauksia esimerkiksi opasteisiin liittyen on mahdollista toteuttaa myös muuten. Laajoja uudistuksia tehdään vaihtelevalla syklillä, usein esimerkiksi 6–10 vuoden välein. Tyypillisesti näissäkin uudistuksissa ei ryhdytä laajoihin rakenteellisiin muutoksiin, vaan tarkastellaan toimipisteiden sisällä ratkaisuja. Korjausten yhteydessä pankit huomioivat sekä sääntelyn kautta tulevat esteettömyysvaatimukset että omat ohjeistuksensa.

Suurilla toimijoilla on esteettömyyden varmistamiseksi omia käytäntöjä, jotka liittyvät erityisesti toimipisteiden sisätiloihin ja itse asiointitilanteeseen. Osalla toimijoista on käytössä korkeussäädettäviä palvelutiskejä sekä induktiosilmukoita. Lisäksi tiloissa on kattavasti luiskia, sähköovia ja hissejä esteettömän liikkumisen varmistamiseksi. Esteettömyyttä on huomioitu myös tilojen väljyydessä ja käytävälevyysissä. Parhaimmillaan tilastrategia kattaa läpileikkaavasti esteettömyyden osana palveluprosessia ja sisäinen rakennustapaseloste otetaan huomioon muutostöitä tehtäessä. Toisaalta pienemmissä konttoreissa haasteita asettaa esteettömyyden ja yksityisyyden yhteen sovittaminen.

Suuret pankit ovat luopuneet pankkiautomaattien omistuksesta. Danske Bank, Nordea ja OP Ryhmä myivät Automatia Pankkiautomaatit Oy:n koko osakekannan käteisen rahan käsittelyyn keskittyneelle Loomis AB:lle vuonna 2020. Tällä hetkellä Loomis AB:n ylläpitämiä Otto-automaatteja on Suomessa noin 1150 kappaletta. Määrä on ollut

laskussa. Lisäksi Suomessa on noin 500 Nosto-automaattia, joiden määrä on ollut kasvussa viime vuosina.

Otto-automaattien oman seurannan mukaan automaateista 165 kappaletta on esteettömiä ja puhetuettuja. Esteettömien ja puhetuettujen automaattien määrää on tarkoitus kasvattaa tulevina vuosina. Käytännössä esteetön tarkoittaa matalaa asiointikorkeutta, muttei välttämättä ympäristön esteettömyyttä.⁴¹

Talouden toimijat suhtautuvat esteettömyyden edistämiseen pääosin positiivisesti ja esteettömän asioinnin varmistaminen nähdään kilpailuetuna. Pankit arvioivatkin esteettömyyden paranevan entisestään lähivuosina tulevien korjauskierrosten myötä. Uudelle kansalliselle sääntelylle ei pankeissa kuitenkaan nähdä tarvetta. Pankeille tärkeää on myös sääntelyn samankaltaisuus erityisesti Pohjoismaiden kesken, sillä monikansallisesti toimivat pankit hyödyntävät samoja konsepteja kaikissa maissa. Pankit arvioivat nykyisen lainsäädännön varmistavan esteettömyyden riittävällä tavalla eivätkä tunnista tilannetta, jossa asioiminen olisi estynyt tilojen vuoksi. Etujärjestöjen haastatteluissa palvelutiskien korkeus nostettiin yleisenä haasteena, mutta haasteen laajuudesta pankkisektorilla ei selvitykseen saatu tietoa. Myös induktiosilmikoiden puute tai toimimattomuus nostettiin esiin yleisempänä haasteena. Kuten muiden toimialojen, myös pankkisektorin kohdalla korostettiin tarvetta tarkastella kokonaisesteettömyyttä ja eri käyttäjäryhmien osallistamista suunnittelu- ja muutosprosesseihin. Näkövammaisten osalta toivottiin kuitenkin jonotusjärjestelmien esteettömyyden varmistamista esimerkiksi ääniohjauksella.

Mikäli liite III otettaisiin käyttöön, edellyttäisi se tarkempaa määrittelyä. Lisäksi on esitetty rakennuslupaprosessin sujuvoittamista. Esimerkiksi ulkotilaan rakennettavat esteettömän kulun mahdollistavat muutokset voivat kestää lupaprosessin takia kauan.

⁴¹ Puhetuettu Otto-automaatti tarjoaa peruspalvelunsa puheopastuksella, kun siihen kytketään kuulokkeet. Käyttäjällä tulee olla kuulokkeet itsellään. Puhetuettu käyttöliittymä tunnistaa pankkikortista asiakkaan kielen eli automaatti puhuu joko suomea, ruotsia tai englantia.

3 Liitteen III käyttöön ottamisen vaikutuksia

Tässä luvussa kuvataan esteettömyysdirektiivin liitteen III vaikutuksia taloudellisesta näkökulmasta. Tarkkojen kustannusarvioiden tekemiseksi ei vielä ole riittävästi tietoa liitteen mahdollisesta käyttöönotosta aiheutuvasta investointitarpeesta, joten arviointia on tehty vaikutuslajeittain ja vaikutusten merkitystä tarkastellen.

3.1 Keskeiset vaikutukset

Keskeiset havainnot

- » Kokonaisuutena liitteen III käyttöön ottamisesta seuraavat kustannukset jäävät suhteellisen vähäisiksi, mikäli tarvittavat muutokset tehdään tavanomaisen kehittämisen yhteydessä, esimerkiksi osana peruskorjauksia.
- » Uudet asiakaspalvelutilat kehitetään jo lähtökohtaisesti nykyainsäädännön edellyttämällä tavalla esteettömiksi, ja eri toimijoiden suhtautuminen esteettömyyden edistämiseen on myönteistä.
- » Esteettömyyden edistäminen parantaa vammaisten lisäksi myös muiden ryhmien kuten ikääntyneiden tai lapsiperheiden palveluita. Hyödyt jäävät liitteen III vaikutuksesta rajallisiksi, ellei rakennettua ympäristöä kehitetä kokonaisuutena.

Kokonaisuutena tarkastellen liitteen III käyttöön ottamisesta seuraavat taloudelliset kustannukset jäisivät rakennetun ympäristön osalta maltillisiksi, mikäli muutosveloitteet koskisivat vain uusia tilaratkaisuja tai toteutettaisiin esimerkiksi laajan muutostyön yhteydessä. Investointitarpeiden näkökulmasta keskeistä on määritellä, millä aikataululla ja rajauksella muutoksia täytyy toteuttaa sekä mitä mahdollisia uusia veloitteita liitteen III käyttöönotto pitää sisällään verrattuna nykyiseen säätelyyn. Uusien palveluiden tai tavallisen kehittämis- tai korjaussyklin yhteydessä toteutettavat muutokset näyttäytyvät suuruusluokaltaan vähäisinä. Jos suuresti muista muutostöistä eroavia investointeja vaaditaan olemassa oleviin palveluihin tai rakennuskantaan, palveluiden tuottajat kokevat pääsääntöisesti tarvitsevan tukea niiden toteuttamiseen.

Nykyisin uudet palvelutilat suunnitellaan pääsääntöisesti esteettömiksi. Mahdollisia investointitarpeita liittyy vanhojen tilojen tai palveluiden muutoksiin. Design for all -

periaate näkyy jo monilla toimialoilla, ja lähes poikkeuksetta haastatellut tahot toivat esiin tahtotilan kehittää palveluistaan mahdollisimman helposti käytettäviä mahdollisimman monelle. Tästä johtuen uusien palveluiden osalta liitteen III käyttöönotosta seuraava investointitarve rakennettuun ympäristöön ei muodostu ainakaan kaikilta osin uudeksi kustannukseksi, vaan vastaa osin jo toteutuvaa kehitystä. Rakennetun ympäristön osalta havainto on pääpiirteittäin vastaava kuin EU-komission esteettömyysdirektiivin taloudellisten vaikutusten arvio, jonka perusteella hyödyt ylittäisivät kaikkien toimijoiden osalta mahdolliset kustannukset⁴². Kustannukset ovat suurempia niille toimijoille, jotka tähän asti ovat huomioineet rakennetun ympäristön esteettömyyttä muita vähemmän.

Suhtautuminen liitteen III käyttöönoton vaatimiin muutoksiin on mahdollisista kustannuksista huolimatta pääosin positiivinen. Taustalla tällöin on se, että palvelut nähdään toteutuvan jo esteettömästi. Palveluiden saavutettavuuden katsotaan laajentavan potentiaalista asiakaskuntaa, ja monet rakennettuun ympäristöön liittyvistä muutoksista hyödyttävät suoraan myös esimerkiksi ikääntyneitä tai lastenvaunujen kanssa liikkuvia ja välillisesti vielä laajempaa joukkoa. Uusia palveluita kehitetään näistä syistä jo nyt mahdollisimman monille soveltuviksi, mikä kertoo siitä, että saavutettavat hyödyt katsotaan mahdollisia lisäkustannuksia suuremmiksi. Haastatelluista osa tunnisti myös imagohyödyn- tai haitan vaikutuksen riippuvan siitä, miten aikaisessa vaiheessa esteettömyyttä pystyy edistämään.

Haastateltujen tunnistamat investointitarpeet ovat pääosin kertaluonteisia. Tarvittavat investoinnit voivat yksittäisissä kohteissa olla merkittäviäkin, mutta suhteutettuna koko liiketoiminnan laatuun pitkällä aikavälillä niiden merkitystä pidetään vähäisenä. Muihin kertaluonteisiin kustannuksiin verrattuna esimerkiksi viestintäpalveluissa GDPR:n käyttöönoton vaatimia muutoksia pidetään huomattavasti merkittävämpinä. Luonteeltaan pysyvämpiä kustannuksia voi muodostua esimerkiksi henkilökunnan kouluttamiseen tai esteettömyyden vaatimusten todentamiseen tai auditointiin liittyen. Näiden suuruusluokkaa ei ollut mahdollista selvityksen tekohetkellä arvioida.

Liitteen III käyttöönoton sisällöstä ja toteutustavasta riippuen muutoksesta seuraisi väistämättä myös valvontakustannuksia, joiden kohdentuminen ja suuruusluokka määrittyvät toteutustavan mukaan. Valvonnan kustannukset saattavat kohdentua kunnan rakennusvalvonnalle tai muulle viranomaistaholle, jolle tehtävä osoitetaan. Toisaalta mikäli esteettömyysvaatimukset perustuvat standardeihin tai esimerkiksi sertifikaatteihin ja niitä auditoitaisiin säännöllisesti, valvonnan kustannukset jäisivät vähäisemmiksi. Lain toimeenpanoon ja ohjaukseen edellytetään resursseja, joita tulee

⁴² Lataa pdf-tiedosto: [Hallituksen esitys eduskunnalle tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista annetun direktiivin täytäntöönpanoa koskevaksi lainsäädännöksi](#), S.76

myös arvioida erikseen: Selvityksen aineiston perusteella valtakunnallista ohjeistusta ja ohjausta on syytä keskittää ja lisätä informaatio-ohjausta.

Liitteen III vaatimusten toteuttaminen olisi helpointa ja edullisinta jo suunnitteluvaiheessa. Esimerkiksi lisäkonsultaation kustannus rakennushankkeen suunnitteluvaiheessa voi olla suuruusluokaltaan alimmillaan joitakin tuhansia euroja, ja joka tapauksessa hyvin vähän suhteessa koko hankkeen kustannuksiin. Jälkikäteen muutosten tekeminen on vaikeampaa, ja voi vaatia suurempia investointeja.

Rakennetun ympäristön esteettömyyden parantamisen kustannukset ja hyödyt kohdentuvat usein epätasaisesti toimijoille, mikä vaikeuttaa toimeenpanoa. Viestintä- ja pankkipalveluiden toimijat ovat tyypillisesti tiloissaan vuokralla, mikä rajaa mahdollisuudet muutosten tekemiseen toimitiloihin. Liiketilän ympäristö on vuokranantajan vastuulla, jolloin myös muutosten kustannukset kohdentuvat ensimmäiseksi tilojen omistajalle, vaikka ne palvelisivatkin vuokralaista. Tilojen omistaja voi periä kustannukset suoraan, tai edelleen osana vuokraa, mutta kokonaisuutena muutosten tekeminen on vaikeampaa kuin silloin, jos toimija myös omistaisi tilansa. Erityisesti vanhoissa kiinteistöissä muutosten tekemiseen liittyy haasteita.

Esteettömyyden edistäminen parantaa vammaisten lisäksi myös muiden ryhmien kuten ikääntyneiden tai lapsiperheiden palveluita. Hyödyt jäisivät pelkän liitteen III käyttöönoton vaikutuksesta rajallisiksi. Henkilöliikenteen, sähköisten viestintäpalveluiden sekä pankki- ja maksupalveluiden saavutettavuuden parantaminen rakennetun ympäristön osalta helpottaisi vammaisten lisäksi kaikkien muidenkin liikkumista ja asiointia. Samalla kuitenkin suurin osa tunnistetuista ympäristöä koskevista haasteista ei kuulu liitteen III soveltamisalaan, joten liitteen III käyttöönoton hyödyt ilman esimerkiksi kulkuvälineeseen nousemisen esteiden poistamista eivät vaikuttaisi liikkumismahdollisuuksiin useimmissa tapauksista.

Esteettömyysdirektiivin toimeenpano ja myös liitteen III käyttöönotto voisivat viestittää laajemmin tarpeesta panostaa rakennetun ympäristön esteettömyyteen, ja siten liitteen käyttöönotto voisi jo itsessään parantaa esteettömyyttä. Monet tunnistetuista haasteista liittyvät usean eri toimijan vastuulla oleviin kokonaisuuksiin, jolloin yhteinen tahtotila on sääntelyä tärkeämpi tekijä esteettömyyskorjausten toteutuksessa. Liitteen käyttöönotto itsessään kehittäisi eri toimijoiden osaamista muutosten tunnistamisessa. Haastatteluissa korostettiin, että pienetkin muutokset edistäisivät tilannetta, vaikka rakennetun ympäristön esteettömyys ei niiden seurauksena vielä täysin toteutuisikaan.

Esteettömyys parantaa turvallisuutta. Yleisenä havaintona esteettömyyden lisäämisessä haastatteluissa tunnistettiin turvallisuuden parantuvan kaatumisten tai vastaavien

tapahtumien vähenemisinä sekä paloturvallisuuden paranemisen kautta. Mikäli liite III toisi uusia esteettömyyttä parantavia vaatimuksia, vaikutus näkyisi toimijan hallitsemisissa tiloissa.

Direktiivin toimeenpanon ulkopuolelle on rajattu mikroyritykset, joissa määritelmän mukaan on alle 10 työntekijää, ja joiden vuosittainen liikevaihto on enintään 2 miljoonaa euroa, tai joiden taseen loppusumma on enintään 2 miljoonaa euroa. Selvityksen tekohetkellä toimialakohtaista tilastotietoa mikroyrityksistä oli käytettävissä vain rajallisesti, joten vaikutusta soveltamiseen voitiin tarkastella vain suuripiirteisesti henkilöstömäärään pohjautuen.

Määrällisesti tarkasteltuna suurin osa yrityksistä Suomessa on henkilöstöltään alle 10 työntekijän yrityksiä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että suurin osa liiketoiminnasta tapahtuisi mikroyrityksissä. Arvion perusteella henkilöliikennepalveluiden toimialojen yrityksistä 84–93 prosenttia, televiestinnän toimialojen yrityksistä 85 prosenttia ja rahoitus ja vakuutustoiminnan toimialojen yrityksistä 56–97 prosenttia työllistää alle 10 henkilöä. Henkilöstö kuitenkin jakautuu yrityksissä siten, että alle 10 hengen yrityksissä työskentelee 2–38 prosenttia henkilöliikenteen, 5 prosenttia teleliikenteen ja 1–13 prosenttia rahoitus- ja vakuutustoiminnan yritysten henkilöstöstä. Liikevaihdosta liikennepalveluissa noin kolmasosa muodostuu alle 10 työntekijän yrityksissä, ja teleliikenteessä vastaava osuus on 7 prosenttia (rahoitus- ja vakuutustoiminnasta tietoa ei saatavilla). Kokonaisuutena mikroyritysten rajaaminen soveltamisalan ulkopuolelle vaikuttaisi vain hyvin vähän liitteen III soveltamiseen sähköisiin viestintäpalveluihin sekä pankki ja maksupalveluihin. Sen sijaan henkilöliikenteessä, erityisesti maaliikenteen osalta soveltamisalan ulkopuolelle voisi jäädä merkittävä osa yrityksistä⁴³.

⁴³ Lähteenä Tilastokeskus 2022. Yritysten rakennetilasto, tekijöiden laskelmat. Käytettävissä oli vain ns. 2-numerotason tilasto, joka ei mahdollista tarkkaa analyysia liitteen III soveltamisalasta.

3.2 Tunnistettuja vaikutuksia toimialoittain

Keskeiset havainnot

- » Henkilöliikennepalveluissa investointitarpeet kohdentuvat lämpimiin odotustiloihin sekä kulkureitteihin ja niiden opasteisiin. Merkittävimmät investointitarpeet esteettömyyden näkökulmasta kohdistuvat pysäkkien rakennettuun ympäristöön, jotka kuuluvat vain niiltä osin soveltamisalaan, kun niille on sijoitettu automaatteja.
 - » Sähköisiä viestintäpalveluita tarjoavien toimijoiden toimipisteet sijoittuvat pääsääntöisesti kauppakeskuksiin vuokralaisina, eikä merkittäviä muutostarpeita ole tunnistettu.
 - » Pankkipalvelut ovat siirtyneet digitaaliseen muotoon, mikä on vähentänyt fyysisen asioinnin tarvetta. Rakennuksiin liittyvät kustannukset vaihtelevat toimijoittain. Nostoautomaattien osalta investointitarpeet voivat olla suuria, mutta kattavaa tietoa automaattien sijoittumisesta ei ole saatavilla.
-

Henkilöliikennepalvelut

Linja-autoliikenne

Lippuautomaattien sijoittumisesta rakennettuun ympäristöön ei ole tarkkaa tietoa, mutta pääosin niiden katsotaan sijoittuvan esteettömään ympäristöön, kuten kauppakeskuksiin. Lippuautomaatteihin ja opasteisiin paikallisliikenteessä kohdentuu muutostarpeita, mutta taloudellinen käyttöikä on huomattavasti lyhyempi kuin pysäkeillä (n. 10 v.), joten tarvittava siirtymäaika voisi mahdollisesti jäädä lyhyemmäksi.

Linja-autoterminaleissa investointitarpeita kohdentuu erityisesti vanhoihin rakennuksiin. Uusissa terminaleissa esteetön liikkuminen ja ääniopasteet on huomioitu paremmin, mutta esimerkiksi induktiosilmukoita puuttuu terminaleista. Lämpimistä odotustiloista on saatavilla esteettömyystietoa vain rajallisesti. Niiden määrän arvioidaan vähenevän tulevaisuudessa, ja tarpeet lisäinvestoinneille voivat nopeuttaa muutosta.

Raideliikenne

Investointitarpeen näkökulmasta esteettömyyteen liittyviä puutteita on havaittu erityisesti asemarakennuksissa ja koko matkaketjuun liittyen asemalaiturien korkeudessa. Myös asema-alueiden kulkureitteihin kohdistuu investointitarpeita esimerkiksi reitteihin, hisseihin ja opastukseen liittyen. Esimerkiksi keskivertoasema-alueen koko opastuksen uusimisen hinnaksi on arvioitu noin 200 000 euroa, mutta suuremmilla asemilla hinta voi nousta miljooniin euroihin. Asema-alueiden omistajuus ja kunnossapitovastuu jakautuu

hyvin monelle toimijalle, mikä tarkoittaa myös kustannusten jakautumista monen toimijan vastuulle.

Laivaliikenne

Satamat ovat haastattelujen perusteella pääosin liikkumisen osalta esteettömiä, mutta esimerkiksi lippuautomaatteihin laitteen osalta ja akustiikkaan voi liittyä investointitarpeita. Suurimpien matkustajaterminalien osalta uudistuksia on tehty ja tehdään lähiaikoina. Esimerkiksi Helsingin Sataman Länsiterminali on saanut tunnustusta esteettömyyden huomioimisesta kaupungin vammaisneuvostolta. Turun satamaan valmistuu uusi matkustajaterminali lähivuosina, mikä parantaa matkustajaliikenteen esteettömyyttä.

Lentoliikenne

Vilkaasti liikennöivien lentoasemien osalta ei ole tunnistettu merkittäviä investointitarpeita esteettömyyden parantamiseen. Tunnistetut kehittämistarpeet liittyvät 60–70-luvulla rakennettuihin pienempiin kenttiin, joiden korjauksia tehdään korjausohjelman mukaisesti. Kaikkein pienimpiin kenttiin investoimista ei pidetä taloudellisesti kannattavana ilman erillistä tukea kustannuksiin. Vanhojen kenttien uudistukset tapahtuisivat Finavian korjausohjelman mukaisesti 20 vuoden kuluessa.

Sähköiset viestintäpalvelut

Sähköisten viestintäpalveluiden rakennettuun ympäristöön liittyvät investointitarpeet kohdistuvat puhelin- ja laajakaistapalveluita tarjoavien toimijoiden toimipisteiden kehittämiseen. Lähes poikkeuksetta toimipisteet ovat vuokralaisina kauppakeskuksissa tai vastaavassa tilassa. Kauppakeskusten esteettömyys on pääsääntöisesti hyvällä tasolla, eikä siten suuria investointitarpeita ole tunnistettu haastatteluissa. Toimipisteiden sisätiloissa voi olla esimerkiksi kalusteisiin liittyviä kehittämistarpeita, jotka kuitenkin katsotaan vähäisiksi.

Pankki- ja maksupalvelut

Kokonaisuutena pankki- ja maksupalvelut ovat siirtyneet pääosin verkkoon, mikä on vähentänyt rakennettuun ympäristöön sijoittuvien palveluiden määrää. Vuodesta 2010 vuoteen 2020 konttorien määrä on noin puolittunut⁴⁴. Kokonaiskuvaa konttorien esteettömyydestä ei ole saatavilla: tilanne vaihtelee toimijoittain. Osa konttoreista

⁴⁴ Lue lisää: [Finanssiala ry:n Pankkivuosi 2020 -julkaisu](#)

sijaitsee vanhoissa rakennuksissa. Haastatellut toimijat eivät tunnistanee merkittäviä investointitarpeita. Mahdolliset muutostarpeet rakennetun ympäristön osalta olisivat todennäköisesti kokonaisuutena suhteellisen vähäisiä konttorien rajallisesta määrästä johtuen. Toisaalta joissakin yksittäisissä tapauksissa kustannukset voivat kohota merkittäviksi. Konttorien yhteydessä muutostarpeita voi sisältyä esimerkiksi opasteisiin ja kalustukseen (esim. sähköpöydät) liittyen. Kustannuksiltaan nämä jäävät yksittäisessä tapauksessa vähäisiksi.

Maksuautomaatteja on kahdella suurimmalla palveluntarjoajalla noin 1 650. Näihin liittyvästä rakennetun ympäristön investointitarpeesta ei ole tietoa, sillä kattava tieto automaattien sijoittelusta puuttuu. Automaattien lähiympäristö ei oletettavasti ole automaatin omistajan hallinnassa, joten se ei olisi palveluntarjoajan hallinnassa, ja tarvittaviin muutostöihin vaikuttaisi omistajan motivaatio.

Esimerkkejä keskeisistä tunnistetuista kustannusvaikutuksista

Taulukkoon 1 on avattu esimerkkejä tunnistetuista kustannusvaikutuksista. Potentialiset hyödyt ovat läpileikkaavia: Esteettömät palvelut helpottavat vammaisten lisäksi eri väestöryhmien (ikäntyneet, lapsiperheet) palveluihin pääsyä ja liikkumista. Rakennetun ympäristön esteettömyys voi olla kilpailuetu ja laajentaa asiakaskuntaa. Esteettömyys voi tuoda julkisen sektorin avustaja- ja kuljetuspalveluiden vähentymisen kautta säästöjä.

Taulukko 1. Esimerkkejä keskeisistä tunnistetuista kustannusvaikutuksista:

Soveltamisalla, Palvelu	Liitteen III vaatimuksista aiheutuvat kehittämistarpeet	Mahdolliset riskit
<i>Henkilöliikenne: Linja-autoliikenne</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Vuorovaikutteisten infonäyttöjen sijoittelu • Terminaalien ja lämpimien odotustilojen esteettömyydestä ei kokonaiskuvaa. Muutostarpeita on. • Itsepalvelupäätteiden sijoittelu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ilman riittävän pitkää siirtymäaikaa odotustilojen ja terminaalien väheneminen kaukoliikenteessä.
<i>Henkilöliikenne: Lentoliikenne</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ei merkittäviä tunnistettuja tarpeita vilkasliikenteisillä kentillä. Vähäliikenteisillä kentillä korjaustarpeita. 	<ul style="list-style-type: none"> • Voi johtaa vähäliikenteisten kenttien sulkemiseen, jos liian lyhyt siirtymäaika

<i>Henkilöliikenne: Laivaliikenne</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Lippuautomaattien sijoittelu • Opasteiden sijoittelu 	
<i>Henkilöliikenne: Raideliikenne</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Osa asemahalleista ja lämpimistä odotustiloista. • Opasteiden sijoittelu • Lippuautomaattien sijoittelu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ilman riittävän pitkää siirtymäaikaa saattaisi johtaa huonokuntoisimpien asemien sulkemisiin.
<i>Sähköiset viestintäpalvelut: Palveluiden tarjoajien toimipisteet</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Myymälätilojen kalusteet 	<ul style="list-style-type: none"> • Mikäli liite tuo lisävaatimuksia, mahdollisesti vaikutuksia toimipisteiden sijoittumiseen.
<i>Pankki- ja maksupalvelut: Pankkikonttorit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Esteetön kulku osaan asiakaspalvelutiloista • Konttoreiden kalusteet ja opasteet • Mahdolliset muut korjaustarpeet (kuten esteetön-wc) 	<ul style="list-style-type: none"> • Jos esimerkiksi asiointipaikkoja joudutaan vähentämään, toiminta ei välttämättä säily kannattavana.
<i>Pankki- ja maksupalvelut: Maksu-, nosto- ja talletusautomaatit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kokonaiskuva sijoittumisesta puuttuu. • Pääsy automaatile • Automaatin esteetön käyttö 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Mahdollisesti vaikutusta automaattien sijoittamiseen ja verkostoon.</i>

3.3 Liitteen III vaatimukset suhteessa olemassa olevan rakennetun ympäristön esteettömyyteen

Liitteessä III esteettömyysvaatimukset tai veloitteet on määritelty yleisellä tasolla. Niissä on kuitenkin eritelty, millaisia kohteita esteettömyysvaatimukset koskisivat, jotta mahdollisimman moni vammaisen henkilö voi käyttää itsenäisellä tavalla rakennettua ympäristöä, jossa palvelu tarjotaan ja joka on palveluntarjoajan vastuulla.

Palveluntarjoajien tulisi ottaa palvelun tarjoamiseen käytettyjen, palveluntarjoajan vastuulla olevien alueiden esteettömyydessä huomioon:

- asiaankuuluvien ulkotilojen ja järjestelyjen käyttö;
- rakennuksien sisäänkäynneille johtavat reitit;

- c) sisäänkäyntien käyttö;
- d) kulkuväylien käyttö liikuttaessa vaakasuorassa;
- e) kulkuväylien käyttö liikuttaessa pystysuorassa;
- f) yleiseen käyttöön tarkoitettujen tilojen käyttö;
- g) palvelun tarjoamisessa käytettävien laitteiden ja järjestelyjen käyttö;
- h) käymälöiden ja saniteettitilojen käyttö;
- i) uloskäyntien, hätäpoistumisteiden sekä pelastussuunnitelmakonseptien käyttö;
- j) viestintä ja orientaatio useamman kuin yhden aistikanavan kautta;
- k) järjestelyjen ja rakennusten käyttö niiden ennakoitua tarkoitusta varten;
- l) suojele ympäristöön liittyviltä vaaroilta sisä- ja ulkotiloissa.

Voimassa oleva lainsäädäntö kattaa haastateltavien arvioiden mukaan rakennus- ja korjausrakentamisvaiheessa liitteen III vaatimukset varsin kattavasti yleisellä tasolla rakennuslupaa edellyttävissä hankkeissa ja raideliikenteen osalta PRM-YTE:ssä määriteltyjen uudistusten yhteydessä. Seuraavaksi avataan haastatteluiden perusteella tilannekuvaa sekä epävarmuuksia ja puutteita. Liitteen osalta ei ole selvää, mitkä velvoitteet ovat läpileikkaavia. Lisäksi etukäteen ei voida tehdä arviota siitä, milloin vaatimusten täyttäminen toisi kohtuuttoman haitan talouden toimijoille.

Asiaankuuluvien ulkotilojen ja järjestelyjen käytön (a) ja rakennuksien sisäänkäynneille johtavien reittien (b) osalta on avattu eri toimijoiden jakautuneita vastuuta edellä tässä raportissa, ja talouden toimijoiden vaikutusmahdollisuudet ovat rajalliset. (Ks. järjestelyiden käytöstä kohta "g".)

Sisäänkäynnit (b), yleiset tilat (f) ja kulkuväylät (d ja f) ovat pääsääntöisesti esteettömiä tarkasteltujen toimialojen toimipisteissä. Tietoa esteettömyydestä ei kuitenkaan ole aukottomasti selvityksen käytössä. Sisäänkäyntien muuttaminen esteettömiksi on myös pääsääntöisesti kohtuullisilla kustannuksilla mahdollista ja muutoksia myös toteutetaan muiden korjausten osana. Haasteita aiheuttavat kuitenkin vanhoissa suojelluissa rakennuksissa sijaitsevat tilat. Näissä saattaa olla haasteena luiskan asentaminen sekä esimerkiksi oviaukon kapeus. Näkemisympäristön haasteisiin voitaisiin vastata esimerkiksi tummuuskontrastien käytöllä, joka auttaisi tunnistamaan sisäänkäynnin sileästä julkisivusta.

Vaikka kulkuväylien käyttö liikuttaessa vaakasuorassa (d) ei näyttäydy haastatteluiden perusteella haasteena, siihen liittyy kohdan "j" määrittelyt. Tasoerojen näkökulmasta liikkuminen on melko esteetöntä direktiivin soveltamisalojen palveluntarjoajilla. Laajempaan haasteena on koko matkaketjun esteettömyys, joka korostuu liikennepalveluissa: vastuuden ja omistajuuden vaihtuessa saattaa esimerkiksi asema-alueilla olla alueita, joiden esteettömyyden varmistamisen vastuu on epäselvä.

Kulkuväylien käyttö liikuttaessa pystysuorassa (e) ei myöskään näydy kyseisten talouden toimijoiden osalta suurena haasteena. Hissien osalta ei tunnistettu juuri puutteita haastattelussa, sillä direktiivin soveltamisalojen piiriin kuuluvat palvelut sijoittuvat tyypillisesti helposti saavutettavissa paikoissa. Haasteita tunnistetaan lähinnä poikkeustilanteissa esimerkiksi korjaustöiden aikana. Pääsääntöisesti toimipisteissä on kuitenkin useita hissejä, jolloin palvelun käyttö on mahdollista myös huoltotöiden aikana. Pystysuunnassa kulkuun vaikuttaa kohdan "i" eli hätäpoistumisteiden järjestelyt, joita avataan myöhemmin.

Viestintä ja orientaatio useamman kuin yhden aistikanavan kautta (j) kaipaa määrittelyä monilta osin Liitteessä ei ole määritelty tarkemmin, missä kaikessa monikanavainen viestintä tulee huomioida. Lähtökohtana voi pitää läpileikkaavaa tarkastelua (reitit ja hätäpoistumistiet, palvelut). Epäselvää on, missä määrin ja missä palvelutilanteissa edellytettäisiin monikanavaista viestintää, esimerkiksi taktiilien käyttöä. Tällöin törmätään jälleen laajempaan haasteeseen eri toimijoiden vastuusta, jotta kulku on yhteneväinen ja johdonmukainen palveluketjussa.

Palvelupäätteiden monikanavainen käyttö liittyy osin direktiivin sähköisten palveluiden osaan, mutta rajapinta sen osalta, milloin kyse on itse laitteesta ja milloin rakennetusta ympäristöstä, on vaikeammin määriteltävissä ja aiheuttaa tulkinnanvaraisia tilanteita: yleisenä haasteena on tunnistettu, että sähköistä ja rakennettua ympäristöä tarkastellaan ja säädellään yhä liikaa erillään, jolloin ei synnytetä kokonaisuudesta palvelevia ratkaisuja.⁴⁵

Palvelun tarjoamisessa käytettävien laitteiden ja järjestelyjen käyttöön (g) liittyvä sääntely näydyttyä puutteelliselta. Erityisenä puutteena on tunnistettu, ettei palveluiden tarjoamisessa käytettyjen laitteiden tai järjestelyiden käytöstä ole säädetty korkeuden osalta: siten palvelutiskien tai automaattien korkeus jää määrittelemättä. Automaattien ja palvelutiskien asettelu on haastattelujen mukaan tyypillinen esteettömyysongelma. Tähän on löydetty esimerkiksi pankkisektorilla ratkaisuna sähköiset palvelutiskit (ja ohjeistus niiden käyttämiseen), mutta pankkiautomaattien osalta ei ole vastaavaa ratkaisua, jos ne ovat lähtökohtaisesti sijoittelultaan esteellisiä. Raideliikenteen osalta sääntely on jo tarkempaa (PRM-YTE), ja lippuautomaattien ja palvelutiskien korkeus on myös määritelty (RATO 2017). Lähtökohtana direktiivin toimeenpanossa on jo olemassa

⁴⁵ Esimerkiksi miten laitteen korkeus, laitteen näytön asetukset ja kulma vaikuttavat siihen, että pyörätuolissa oleva henkilö näkee päätteen. Onko riittävää, että koneessa on pistoke, jota kautta voi käyttää omia kuulokkeita vai kaiutin. Kun määrittelyjä ei ole tehty, ei niitä voida ottaa hankinnassa optimaalisesti huomioon. Haastattelussa nostettiin esiin, että mikäli liite III otetaan käyttöön, tulee määritellä vaatimukset, ja huomioida siirtymäajassa se, että laitetoimittajilla on mahdollisuus tehdä teknistä kehitystä siten, että tarjouspyyntöihin vastaaminen on mahdollista.

olevien standardien hyödyntäminen (HE-luonnos VN/11443/2021, 130). Eurooppalaisessa standardissa (EN 301 549 V2.1.2) "Tieto- ja viestintätekniikan tuotteiden ja palvelujen saavutettavuusvaatimukset" (2018-08) on suosituksia, että asiakkaan tulee voida toimia seisten ja istuen, mutta ei tarkempia ohjeita, joita voisi noudattaa.

Käymälöiden ja saniteettitilojen käyttö (h) näyttää osalla toimijoista edellyttävän korjaustöitä, joihin ryhtyminen nopeutetulla aikataululla voi olla yksittäisille toimijoille suuria kustannuksia. Erityisesti vanhoissa rakennuksissa wc-tilojen uusimista esteettömiksi on kuvattu hankalaksi. Direktiivin soveltamisalojen toimijoilla on melko niukasti omia wc-tiloja. Tyypillisesti wc-tilat sijoittuvat toimipisteen ulkopuolelle, jolloin niiden kunnossapito ei ole direktiivin soveltamisalojen palveluita tarjoavan toimijan vastuulla.

Uloskäyntien, hätäpoistumisteiden sekä pelastussuunnitelmakonseptien käyttö (i) on laaja kokonaisuus, ja edellyttää täsmentämistä. Uloskäyntien osalta liitteen III käyttöönotto ei välttämättä edellytä muutoksia. Uloskäyntien osalta on oleellista, että opasteet osataan suunnitella oikein. Hätäpoistumisteiden sekä pelastussuunnitelmakonseptien käytön osalta ei ole tiedossa, mitä uutta liitteen käyttöönotto toisi suhteessa nykyiseen lainsäädäntöön. Asetus rakennuksen käyttöturvallisuudesta (1007/2017) edellyttää tällä hetkellä muun muassa, että jokaiselta poistumisalueelta on oltava mahdollista kuljettaa uloskäytävän kautta liikkumiskyvyn henkilö pareilla. Liitteen III osalta tulee määritellä nykyistä tarkemmin vähimmäisvaatimukset. Haastatteluiden perusteella esteettömyyden huomiointi hätäpoistumisteiden suunnittelussa ja toteutuksessa siten, että monikanavainen viestintä toteutuisi, on vasta kehittämisen tasolla. Lähtökohtaisesti voidaan arvioida, että liitteen III käyttöönotto edellyttäisi siten testattujen pelastussuunnitelmakonseptien levittämistä eri toimijoiden käyttöön.

Järjestelyjen ja rakennusten käyttö niiden ennakoitua tarkoitusta varten (k) herätti haastatteluissa vain hieman pohdintaa siitä, vaikuttaako velvoite rakennuksen käyttötarkoituksen muuttamiseen. Käyttötarkoituksen muutos laukaisee kuitenkin myös esteettömyyden toteutumisen tarkastelun luvan myöntämisen yhteydessä.

Suojelu ympäristöön liittyviltä vaaroilta sisä- ja ulkotiloissa (l) tulisi liitteen näkökulmasta avata tarkemmin. Asiaa avanneiden talouden toimijoiden omasta näkökulmasta huomioiden liittyivät talotekniikkaan ja turvateknisiin ratkaisuihin, ja niiden ylläpitämisen tulisi olla myös kiinteistöjen omistajien kiinnostuksen kohteena.

4 Yhteenveto ja johtopäätökset

Luvussa tuodaan yhteen keskeiset havainnot ja selvityksen johtopäätökset. Luvussa esitetään edellisiä lukuja laajempaa pohdintaa kustannuksista ja vaikutuksia rakennetun ympäristön esteettömyyden kehittymiseen.

4.1 Vaikutukset kustannuksiin ja palveluverkoston

Liitteen III käyttöönoton vaikutuksista esteettömyysdirektiivin tarkoittamille talouden toimijoille voi tehdä vain suuntaa antavia arvioita ilman tietoa vaatimusten soveltamisen aikataulusta ja tarkentavan standardin sisällöstä.

Yleisesti voidaan todeta, ettei liitteen III käyttöönotto toisi merkittäviä lisäkustannuksia, jos mahdolliset muutokset rakennettuun ympäristöön tehtäisiin nykyisen kansallisen lainsäädännön periaatteen mukaisesti rakennettaessa uutta tai tehtäessä luvan edellyttämiä muutostöitä. Koska liite III sisältää hyvin yleisiä velvoitteita, joiden tarkempia sisältöjä ei ole määritelty, sisältyy arvioon kuitenkin paljon epävarmuuksia.

Toimialakohtaisesti kustannuksiin vaikuttaa direktiivissä tarkoitettujen palvelujen määritelmä ja mistä vastuun eli palveluketjun nähdään alkavan. Raideliikenteen osalta määrittelytyötä on tehty liitettä III laajemmin PRM-YTE:ssä, mutta muilla talouden toimijoilla rajaus ei ole yhtä selvää. Esimerkiksi pankki- ja finanssialan palveluita käyttävät eri alojen toimijat osana omaa palvelutarjontaansa. Esimerkkinä direktiivin selventämistä vaativista tapauksista voidaan nostaa autokauppa, joka hyödyntää luottomaksuominaisuuksia. Samoin henkilöliikennepuolella lippujen myynti tapahtuu usein muiden kuin liikennepalveluita tarjoavien toimijoiden kautta, esimerkiksi kioskeissa.

Direktiivissä tarkoitettujen talouden toimijoiden toimialat ovat murroksessa, mikä vaikuttaa palveluiden tarjoamisen kanaviin lähitulevaisuudessa. Sähköinen asiointi lisääntyy, ja palveluverkoston laajuutta arvioidaan suhteessa liiketoimintaan, mihin heijastuvat asiakasmäärät eri asiointikanavissa. Siten arviot koskevat vain nykyistä palveluverkosta.

Arviot siitä, mikä vaikutus liitteen III vaatimusten käyttöönotolla olisi palveluverkoston laajuuteen, vaihtelevat toimialoittain ja toimijoittain. Sähköisiä viestintäpalveluita tarjoavien toimijoiden toimipisteet sijoittuvat pääsääntöisesti kauppakeskuksiin

vuokralaisina, eivätkä talouden toimijat tunnista merkittäviä muutostarpeita. Pankkipalvelut ovat siirtyneet digitaaliseen muotoon, mikä on vähentänyt fyysisen asioinnin tarvetta, Rakennuksiin liittyvien muutostarpeiden suuruus vaihtelee toimijoittain. Nostoautomaattien osalta rakennetun ympäristön muutostarpeet voivat olla suuriakin, mutta selvityksen käytössä ei ole kattavaa tietoa automaattien sijoittumisesta, eikä tietoa siitä, missä määrin automaattien omistajat voivat vaikuttaa muutostöihin. Henkilöliikennepalveluiden osalta lämpimien odotustilojen kunnostustarpeet voivat olla mittavia. Kokonaisesteettömyyden näkökulmasta merkittävimmät investointitarpeet kohdentuvat pysäkki-infrastruktuuriin, joka on kuitenkin vain rajallisesti mukana direktiivin soveltamisalassa.

Muutostöiden kustannuksiin vaikuttaa luonnollisesti rakennettu ympäristö ja muutosten laajuus. Esimerkiksi pintavetoina tehdyt tuntoon perustuvat opasteet eivät tuota merkittäviä kustannuksia, mutta jos muutos tarkoittaa lattian uusimista ja suuria rakenteellisia muutoksia kustannukset ovat korkeammat (esim. joissain tapauksissa wc-tilojen muuttaminen esteettömäksi). Luiskien asentaminen sisäänkäynteihin ei välttämättä aiheuta suuria kustannuksia, mutta jos esimerkiksi kunnossapidon näkökulmasta sitä ei voi rakentaa ja tarvitaan hissi, kustannukset voivat paikallisesti olla suuria.

Esteettömyyden edistämisen kustannustehokkain tapa on tehdä niitä osana laajoja korjaus- tai rakennushankkeita. Korjaustöiden tekeminen jälkikäteen on kallista. Esteettömyyden huomioiminen suunnittelun varhaisessa vaiheessa ei tuo merkittäviä lisäkustannuksia ja mahdollistaa esteettömyyden kokonaisvaltaisen huomioimisen.

Osa talouden toimijoista käyttää jo nyt esteettömyysasiantuntijaa suurissa rakennushankkeissa. Tämä on tavanomainen toimenpide riippumatta siitä, otetaanko liite III käyttöön. Kustannukset ovat hieman suuremmat laajoissa hankkeissa ja silloin, kun rakennuksessa on useita eri toimijoita, joiden kanssa tarpeita tulee sovittaa yhteen. Rakennushankkeissa suunnittelukustannukset ovat usein suhteellisen pieni osuus (esim. 1–5 % kokonaiskustannuksista), vaikkakin mittavissa liikenteen solmukohtahankkeissa, joihin kuuluu isoja rakennuksia ja lukuisia eri toimijoita ja palveluita, osuus voi kasvaa tätä suuremmaksi.

Haasteena on nostettu esiin, että suunnittelijoilla ei aina ole ymmärrystä esteettömyydestä kuluttajan näkökulmasta. Pelkkä tekninen suorittaminen ei tuota toivottavaa lopputulosta. Siksi on nähty tarpeen hyödyntää esteettömyysasiantuntijoita suunnittelun tukena. Monet talouden toimijat kertoivat jo hyödyntävänsä palveluiden suunnittelussa vammaisjärjestöjä ja vammais- ja vanhusneuvostojen asiantuntijuutta. Käyttäjryhmien osallistamisen nähdään olevan avainasemassa onnistuneissa

esteettömissä ratkaisuisa myös jatkossa, vaikka standardi tarkentaisikin esteettömyysvaatimuksia. Esteettömyyden huomioiminen vaatii erityisosaamista, jota ei haastateltavien mukaan ole riittävästi tarjolla suunnittelijan peruskoulutuksessa. Toisaalta muuttuvat vaatimukset edellyttävät myös täydennyskoulutusta. Mikäli esteettömyyteen erikoistuneita suunnittelijoita koulutetaan enemmän, voi tämä heijastua myös rakennuskustannuksiin tulevaisuudessa, kun erillistä konsultaatiota ei tarvittaisi.

Pienempien muutostöiden tekemiseen talouden toimijoilla on usein sisäiset ohjeistukset, joita noudatetaan. Tällöin työ on tehty osana tavanomaista kehittämistä, ja mahdolliset päivityksen liitteen III käyttönotolla edellyttävät lähinnä sisäistä työtä. Toimijoiden ja toimialojen välillä on eroja osaamisessa ja tietoisuudessa. Henkilöliikenteen toimijat ovat toimialaa koskevan muun sääntelyn kautta tottuneita huomioimaan esteettömyyttä toiminnassaan. Lähtökohtaisesti eri toimijoilla on kiinnostusta seurata vaatimuksia asiakaspalvelun näkökulmasta.

Liite III koskisi taloudellisia toimijoita, jotka tyypillisesti tarjoavat palveluitaan vuokratiloissa. Käytännössä kustannukset muutostöistä kohdentuisivat talouden toimijoille joko suorina kustannuksina tai korotettuna vuokrana. Esimerkiksi yhteisomisteisten liikennepalveluiden osalta kustannukset heijastuisivat todennäköisesti palveluiden hintoihin. Haastatteluiden perusteella vuokratilojen kiinteistön omistajien taloudelliset arviot voivat vaikuttaa paljon siihen, osallistuvatko ne kustannuksiin jollain tapaa. Talouden toimijoilla on vaikutusmahdollisuuksia lähinnä vuokraamiinsa tiloihin. Myös vuokra-ajat voivat vaikuttaa siihen, onko muutostöihin ryhtymiseen halukkuutta.

Liitteen III käyttönoton sisällöstä ja toteutustavasta riippuen muutoksesta seuraa väistämättä myös valvontakustannuksia, joiden kohdentuminen ja suuruusluokka määrittävät toteutustavan mukaan. Valvonnan kustannukset saattavat kohdentua kunnan rakennusvalvonnalle tai muulle viranomais taholle, jolle tehtävä osoitetaan. Toisaalta mikäli esteettömyysvaatimukset perustuisivat standardeihin tai esimerkiksi sertifikaatteihin ja niitä auditoidaisiin säännöllisesti, valvonnan kustannukset jäisivät vähäisemmiksi, ja kohdistuisivat talouden toimijoihin. Lain toimeenpanoon ja ohjaukseen edellytetään resursseja, joita tulee myös arvioida erikseen.

Mikäli liitteen III vaatimuksia olisi noudatettava nykylainsäädännöstä poikkeavasta eli nopeutetussa aikataulussa ilman riittävän pitkää siirtymäaika, aiheuttaisi se kustannuksia, jotka voisivat vaikuttaa palveluverkoston. Tämä korostuu liikennepalveluiden tarjonnassa, sillä liikenteen toimijoiden palveluverkko on laaja ja joidenkin toimipisteiden käyttö on melko vähäistä. Palveluverkon supistuminen saattaisi mahdollisesti tarkoittaa muutoksia palveluverkkoon asemien, terminaalien ja lentokenttien osalta. Liikennealan toimijoiden mukaan nykyisen palveluverkon

muuttaminen esteettömäksi ilman siirtymäaikaakaan olisi mahdollista vain huomattavalla rahallisella tuella. Toisaalta kuten edellä tuotiin esiin, liitteen III vaatimuksia, muutostöiden aikataulua ja kustannuksia arvioidaan kokonaisuutena suhteessa liiketoimintaan.

Haastattelussa on esitetty, että kohtuullisen haitan arvioinninkin näkökulmasta otetaan huomioon käyttäjämäärät. Tämä ei poista sitä, että jo nykyinsäädännön puitteissa noudatetaan esteettömyysasetuksen vaatimuksia.

4.2 Liitteen III käyttöönoton kokonaisvaikutukset

Liitteen III esteettömyysvaatimukset tarkennettuina yhtenäistäisivät parhaimmillaan rakennetun ympäristön esteettömyyttä koskevaa sääntelyä. Osalla haastatelluista talouden toimijoista on jo esteettömyyden huomioiva tilastrategia, ohjeistukset ja hyvä käsitys tilanteesta ja tulevasta muiden korjausten yhteyteen ajoittuvista esteettömyyskorjauksista. Pääsääntöisesti esteettömyyden edistäminen nähdään tärkeänä sekä liiketoimintavoitteiden kanssa linjassa olevana. Se miten hyvin liitteen III vaatimukset osattaisiin niissä huomioida, riippuu toimijoiden valveutuneisuudesta. Haastateltavat kertoivat seuraavansa vaatimuksia, sillä esteettömät tilat ja asiakaspalvelu nähdään monella tapaa tärkeänä ohjaavana periaatteena. Kuitenkin osalla on periaatteena, että muutoksia tehtäessä noudatetaan lakia, ja tämä määrittää esteettömyyden tason: jos toimitilat ovat vanhoja, ja laki ei velvoita tekemään esteettömyyttä koskevia muutostöitä muuten kuin rakennuslupaa edellyttävän hankkeen yhteydessä, eivät tilat vastaisi liitteen III vaatimuksia.

Liitteen III käyttöönotto edellyttäisi palveluiden esteettömyyden ylläpitämistä, mikä toisi parannuksen nykytilanteeseen. Esteettömän rakentamisen näkökulmasta ongelmana on, etteivät tavanomainen kunnossapito tai kevyet kunnostustyöt edellytä lupaa. Kunnossapitotöitä tehdään usein ilman, että ne edellyttävät rakennuslupaa, jolloin esteettömyysasetusta ei sovelleta. Tämä voi ohjata suunnittelua, sillä lupamenettelyt voivat kestää ja viivästyttää kunnossapitoa. Lainsäädäntö ei myöskään määrittele, milloin on tarve korjauksille, jos esteettömäksi tehty ratkaisu ei osoittaudukaan toimivaksi käytössä.

Liitteen III käyttöönotto voisi viestiä muillekin toimijoille tarpeesta panostaa rakennetun ympäristön esteettömyyteen, ja siten liitteen käyttöönotto voisi parantaa esteettömyyttä myös välillisesti. Yhteinen tahtotila voi vaikuttaa esteettömyyskorjausten toteutukseen ja tarkemmat määrittelyt voisivat kehittää eri toimijoiden osaamista muutosten tunnistamisessa.

Liitteen III käyttöönnotossa tulisi ratkaista sen toimeenpanoon ja valvontaan liittyvät kysymykset. Mikäli esteettömyysvaatimusten tulisi olennaisilta osalta toteutua ilman rakennuslupaprosessia, tulisi liitteen III vaatimusten ja soveltamisalan palveluntarjoajan määritelmän lisäksi tarkemmin määritellä ohjaus ja valvonta. Ohjauksen ja valvonnan on esitetty osassa haastatteluja pidettävän erillään. Myös tämän selvityksen aineiston perusteella kansallista ohjeistusta ja ohjausta olisi syytä keskittää ja lisätä informaatio-ohjausta⁴⁶. Käytännössä tulisi ratkaista, ketkä valvontaa tekisivät ja millä resursseilla se toteutettaisiin, sillä valvonta ilman rakennuslupaprosessia olisi uusi tehtävä.

Haastatteluiden perusteella rakentamisen valvonnan nähdään parhaiten toteutuvan mahdollisimman lähellä eli kunnissa. Toisaalta valvontaviranomaisilta puuttuu toisinaan esteettömyysosaamista, ja säännöksiä tulkitaan kunnissa eri tavoin. Tarve nykyistä selkeämmille soveltamisohjeille viranomaiskäsittelyyn on ilmeinen⁴⁷. Esteettömyyden parantamisen haasteena on haastatteluissa nähty pitkät lupaprosessit, ja esitetty myös erillistä prosessia, jottei esteettömyyttä parantavat muutostyöt viivästy lupaprosessin takia.

Koska direktiivin soveltamisala koskee hyvin rajallista joukkoa talouden toimijoita ja sen soveltamisala on kapea, sen vaikutukset ja hyödyt ovat suhteellisen pienet esteettömyyden kehittämisen näkökulmasta. Soveltamisalan ulkopuolelle jäisi ympäristö, johon palveluntarjoajalla ole selkeitä vaikutusmahdollisuuksia.

Kokonaisuuteen liittyvät myös hankinnat. Direktiivissä viitataan yleisellä tasolla julkisiin hankintoihin, ja sen voidaan katsoa ulottuvan myös rakennettuun ympäristöön. Erikseen tulee arvioida, miten niiden valvonta toteutuu kokonaisuuden kannalta. Osaamista tulee olla myös hankintavaiheessa.

Ilmeinen tarve on tarkastella kokonaisuutena rakennettua ympäristöä, joka on edellytys palveluihin pääsyyn. Erytisesti liikenteen solmukohtien kehittäminen on laaja yhteiskunnallinen asia, mutta esteettömyyden näkökulmasta keskeinen haaste liittyy epäselviin vastuisiin (kunnat, ELY-keskukset, valtio, talouden toimijat). Tällä hetkellä esimerkiksi henkilöliikenteen osalta liikenneöitsijöiden mahdollisuuteen tarjota lämpimiä odotustiloja vaikuttaa markkinakehitys. Tätä vasten arvioidaan, onko tiloille tarvetta, ja niiden esteettömyydestä huolehditaan lainsäädännön edellyttämällä tavalla osana tavanomaista käytäntöä (korjaus)rakentamista tehtäessä. Markkinaehtoiset toimijat ylläpitävät omia palveluitaan, mutta yhteiskunnallisen kehityksen näkökulmasta on oleellista, että asemien ja solmukohtien esteettömyys huomioidaan kokonaisvaltaisesti osana viranomaistoimintaa.

⁴⁶ Ks. myös Arpiainen ym. 2021

⁴⁷ ks. myös Arpiainen ym. 2021

Eri toimijoiden vastuukysymykset esteettömän rakennetun ympäristön kehittämisessä ovat epäselviä. Henkilöliikennepalveluita, kuluttajapankkipalveluita ja sähköisiä viestintäpalveluita tarjoavilla taloudellisilla toimijoilla on varsin rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa laajemmin infrastruktuuriin, jotta vammaiset ihmiset ja laajemmin esteettömyydestä hyötyvät asiakkaat pääsevät osaksi palveluita. Infrastruktuurin osalta korostuu julkisten toimijoiden kuten kuntien ja valtion vastuu.

Vastuukysymykset ovat haaste erityisesti tiloissa, joissa on useita eri toimijoita. Tämä vaikuttaa myös palveluiden kokonaistoimivuuteen esteettömyyden näkökulmasta. Esimerkiksi opasteiden asettaminen ei aina toteudu loogisesti eri toimijoiden tiloissa, ja palveluketjun näkökulmasta tämä voi estää esteettömyyden toteutumisen. Useiden esimerkkien valossa esteettömyys edellyttää ennen kaikkea asenneilmapiiriin ja tietoisuuteen vaikuttamista.

Esteettömyyden toteutuminen kokonaisuutena voi mahdollistua pienillä investoinneilla. Käänteisesti merkittävätkään investoinnit eivät takaa ympäristön esteettömyyttä, ellei kaikkia yksityiskohtia ympäristössä ole huomioitu. Yksittäisiä investointeja merkittävämpänä tekijänä nähdään se, että koko rakennetun ympäristön kokonaisuus muodostuu esteettömäksi. Tällöin myös muutosten kustannukset jakautuvat useampaan kohteeseen ja useammalle toimijalle. Kustannusten jakautuessa yksittäisten toimien hyöty suhteessa kokonaisuuteen voi kasvaa hyvinkin suureksi.

Soveltamisalan ulkopuolelle jää merkittäviä investointitarpeita: Esimerkiksi suurelle osalle linja-autopysäkeistä ei ole sijoitettu automaatteja, jolloin ne eivät kuulu liitteen III soveltamisalaan.⁴⁸ Liitteen III käyttöön ottamisesta seuraavat veloitteet kohdentuisivat palveluntarjoajan hallinnassa olevaan ympäristöön. Viime kädessä monet esteettömyyden edistämiseksi tarvittavat toimet kohdentuvat julkiseen sektoriin rakennetun ympäristön kehittäjänä tai ylläpitäjänä. Toisaalta julkisella sektorilla on myös mahdollisuus hyötyä merkittävästi esteettömyyden edistymisestä myös taloudellisesti tukipalveluiden tarpeen vähentyessä.

Esteettömyyden parantamisella voidaan mahdollisesti saavuttaa suuria säästöjä julkiselle sektorille. Esteettömyys vähentää avustajapalveluiden käyttöä ja lisää osallisuutta, millä on itseisarvon lisäksi myös taloudellisia vaikutuksia. Vuonna 2020

⁴⁸ Linja-autopysäkit muodostavat määrällisesti suuren osan lähiliikenteen rakennetusta ympäristöstä. Niiden tekninen käyttöikä on pitkä, ja monin paikoin kyseessä voi olla vain pysäkkitolppa. Suuressa kaupungissa investoinnit esteettömiin pysäkkeihin voivat tarkoittaa kymmeniä miljoonia euroja. Valtakunnallisen pysäkkiselvityksen perusteella linja-autopysäkkejä oli vuonna 2014 noin 89 500, joista 66 300 maanteillä. Näiden kehittämisen kustannukset kohdentuvat ELY-keskukselle ja kunnille. Lähde: Henriika Weiste Atte Mantila Mikko Seila 2014: Valtakunnallinen pysäkkiselvitys – pysäkkiverkot ja pysäkkien palvelutaso. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2014.

Kuusikko-kaupungeissa⁴⁹ vammaisten henkilökohtaisen avun kustannukset olivat 93 miljoonaa euroa ja kuljetuspalveluiden kustannukset 44 miljoonaa euroa⁵⁰. Pienetkin vähennykset vammaisten tukipalveluiden tarpeessa voisivat tuoda säästöjä verrattuna suhteellisen vähäisiksi arvioituihin liitteen III käyttöön ottamisesta johtuviin investointikustannuksiin. Edellä mainittuihin kustannuksiin eivät sisälly ikääntyneen väestön palvelut. Vaikutus niiden tarpeeseen olisi kuitenkin samankaltainen.

Esteettömyyttä tulee tarkastella kokonaisuutena. Tällä hetkellä esteettömyys koostuu paloista, ja jos yksi pala ei toimi, esteettömyys ei toteudu. Tieto siitä, onko ympäristö esteetöntä, on oleellisen tärkeää, ja tämä koskee koko palveluketjua ennen kuin asiakas pääsee liitettä III koskevien taloudellisten toimijoiden palveluiden piiriin. Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla ollaan parhaillaan tuottamassa kokonaiskuvaa siitä, miten tietoa esteettömyydestä voidaan lisätä. Toistaiseksi tieto asemien haltijuudesta, tiedottamisen ja eri tietolähteiden osalta on vielä hajallaan. Työ paremman tietopohjan saamiseksi näyttäytyy ensiarvoisen tärkeältä. EU-tasolla on käynnissä ITS-direktiivin⁵¹ valmistelutyö, jonka osana edellytetään tietoa multimodaalimatkatiedoista, jotka kattavat myös esteettömyystiedon. Työ edellyttää myös tunnistamaan tahot, joilla on velvoite tuottaa tietoa⁵². Tällä hetkellä esimerkiksi digitaalisen reittioppaan tuottajalla ei ole mahdollisuutta tuottaa tietoa laajemmin matkaketjusta tai koskien rakennettua ympäristöä.

⁴⁹ Helsinki, Espoo, Vantaa, Turku, Tampere & Oulu

⁵⁰ Kuuden suurimman kaupungin vammaisten palvelut ja kustannukset vuonna 2020. Kuusikko-työryhmän Julkaisusarja 3/2021

⁵¹ Koordinaatio tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien edistämiseksi, lue lisää: [Älykkäät liikennejärjestelmät](#)

⁵² Selvitys on valmistumassa arviolta maaliskuussa 2022.

Liite: Haastatteluihin osallistuneet organisaatiot

Avaava
Danske Bank
DNA
Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Elisa
Esteettömyyskeskus
Finavia
Fintraffic
Föli
Helsingin seudun liikenne
Kehitysvammaliitto
Kuntaliitto
Kuuloliitto
Kynnys
Liikenne- ja viestintäministeriö
Matkahuolto
Nordea
Nysse
Näkövammaisten liitto
OP
Riesa Consultative
S-pankki
Senaatti-kiinteistöt
Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö
Tallink Silja
Traficom
Itä-Suomen yliopisto
Vanhustyön keskusliitto
VR-Yhtymä
Väylävirasto
WSP

owalg'group