

**SITOWISE**

**Selvitys Suomen rataverkon  
asemanhaltijuuden määrittämisestä  
Suomessa sekä rautatieasemien  
esteettömyystietokannan sekä kansallisen  
inventaarin vastuutahosta ja kehittämisestä**

**10.3.2022**



# Esipuhe

Selvityksen tavoitteena on ollut tunnistaa vastuutahot Suomessa EU lainsäädännön edellyttämien tehtävien hoitamiseksi asemanhaltijuus- sekä rautatieasemien esteettömyystietokantakysymyksissä. Asemien esteettömyystietokantaan ja tietojen inventaariin liittyen on myös selvitetty vaihtoehtoisia tapoja tietojen kokoamiseen ja hallinnoimiseen liittyen sekä asemien esteettömyystietojen linkittymistä laajempaan matkatietokokonaisuuteen.

Suomen rautatieasemista on pitkän kehityksen tuloksena muodostunut monitoimijaympäristöjä, joilla ei ole rautatietoimijoiden henkilöstöä. Tämä vaikeuttaa asemanhaltijuuden kohdentamista. Asemanhaltijan tehtäviin ja

esteettömyystietojen tuottamiseen tulee sopia eri tahojen toimintaa yhdistävät tavat ja prosessit, jotta matkustajille voidaan tarjota sujuvat ja esteettömät matkaketjut. Tässä selvityksessä on muodostettu ehdotukset, joiden arvioidaan parhaiten sopivan Suomen toimintaympäristöön ja toimijakenttään.

Raportti on jaettu kolmeen osaan, joista osa A-osa sisältää pohjustuksen ratkaisuille, B-osa sisältää ratkaisuesitykset asemien esteettömyystietokannan ja asemanhaltijan tehtävien hoitamisesta, ja C-osa sisältää taustoittavaa työn aikana syntynyttä materiaalia.

Työtä ohjanneeseen ryhmään ovat kuuluneet Mikael Åkermarck (puheenjohtaja), Irja Vesanen-Nikitin (30.11. asti), Laura Lassila ja Sakari Jarva Liikenne- ja viestintäministeriöstä, Une Tyynilä, Jouni Karhunen, Taina Saarinen ja Elo Ruutu Traficomista sekä Jaakko Knuutila, Jan Juslén ja Minna Kostamo-Rönkä Väylävirastosta.

Sitowise Oy:ssä työn tekemisestä ovat vastanneet Anne Herneoja ja Anna-Sofia Hyvönen.

Helsingissä 10. maaliskuuta 2022

Liikenne- ja viestintäministeriö

# Sisällysluettelo

## Esipuhe

### A. RATKAISUJEN POHJUSTUS

- 1. Asemien toimijat s. 5
- 2. Lainsäädäntöä virastojen tehtävien taustalla s. 11

### B. RATKAISUESITYKSET

- 3. Esteettömyystietokanta s. 22
- 4. Asemanhaltijuus s. 34

### C. TAUSTAMATERIAALIA

- 5. Keskeiset käsitteet s. 45
- 6. Tehtävät eri säädöksissä s. 47
- 7. Omistus olosuhteet asema-alueilla s. 68
- 8. Esimerkkejä muualta ja muista yhteyksistä s. 75
- 9. Asemanhaltijuuden malleja ja niiden arviointia s. 81
  
- 10. Lähdeluettelo s. 87



# A. Ratkaisujen pohjustus

# 1. Asemien toimijat



# Asemanhaltijuus monitoimijaympäristössä

Radanpito ja junaliikennöinti erotettiin vuonna 1995. Liiketaloudellisesti potentiaalisimmat asemarakennukset jäivät perustettuun VR Osakeyhtiöön ja muut siirtyivät liikenne- ja viestintäministeriön alaisen Ratahallintokeskuksen (RHK:n) vastuulle. Kaikkien asemien raiteistot, laiturialueet ja pääosin välitön kulkuyhteys laiturille kuuluivat RHK:lle, ja sittemmin vastuut siirtyvät nykyiselle Väylävirastolle. Väylävirasto tai sen edeltäjät eivät ole toimineet asemanhaltijoina.

Vantaankosken radan ja sittemmin osa Kehäradan asemista ovat radan rakentamisesta lähtien olleet kaupunkien (Helsinki/HKL, Vantaa) omistuksessa.

Syksyllä 2018 perustettiin Senaatin Asema-alueet Oy, johon keskitettiin asema-alueiden kehittäminen 22 paikkakunnalla: Espoo (Kauklahti), Hanko, Helsinki (Malmi), Iisalmi, Järvenpää, Karjaa, Kauniainen, Kemi, Kirkkonummi, Kokkola, Kotka, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Oulu, Pori, Riihimäki, Rovaniemi, Seinäjoki, Tuusula, Vaasa ja Ylivieska. Yhtiö kehittää asema-alueiden käyttötarkoituksia ensisijaisesti kaavoituksen keinoin ja helpottaa alueiden monipuolista hyödyntämistä asuntorakentamisessa, liiketoiminnassa ja liikenteen solmukohtina. Yhtiön tehtävänä on myydä kehittämänsä kiinteistöt.

Asuminen ja muu maankäyttö sijaitsee kaupungeissa usein asema-alueiden ratapihojen läheisyydessä, koska yhteydet

ovat vetäneet toimintoja puoleensa. Aluksi asema-alueiden kehittämisen ideana oli matkustajaterminaalien kehittäminen, mutta yhä useammin alueet muodostavat myös houkuttelevan sijainnin liiketoiminnalle ja asumiselle. Asema-alueista onkin kehittynyt tai kehitymässä keskuksia, jotka kytkeytyvät ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja toimivat lähi- ja kaukoliikenteen liikenteellisinä solmuina.

Asema-alueiden kaupallisen toiminnan alueet eivät ole tarkoitettu liikenteelle, eikä niitä hallinnoi rautatieyrittäjä, rataverkon haltija tai aseman haltija. Siksi niille ei myöskään voida asettaa asemanhaltijalle kuuluvia tehtäviä. (PRM YTE:n soveltamisopas 18.5.2015)



Matkustajan reitti asemalla kulkee junasta ympäröivään maankäyttöön monen omistajan tai tilan vuokraajan alueella – yleensä matkustajan sitä huomaamatta. VR:n tai HSL:n junasta matkustaja astuu Väyläviraston laiturille ja suuntaa kohti Väyläviraston, kauppakeskuskiinteistön tai kunnan tarjoamaa yhteyttä kohti linja-autopysäkkiä, pysäköintilaitosyhtiön tai kunnan ylläpitämää liityntäpysäköintiä tai jalan määränpäähensä.

Edellä kuvattu tilanne tekee yhden asemanhaltijan määrittämisestä suomalaisessa toimintaympäristössä haasteellista. Siksi asemanhaltijalle

kuuluvista tehtävistä on tarpeen sopia tehtäväkohtaisesti ja pyrkiä hallitsemaan pirstaleisuutta toimintatapoja kehittämällä.

Kustakin asemanhaltijan tehtävästä vastuun pitää olla sillä, jolla on kulloiseenkin tehtävään toimivalta ja suurin intressi (osa toimijan palvelukokonaisuutta). Vastuu kohdennetaan tällä periaatteella nykyisten ja myös tulevien tehtävien osalta.

Hajautettu malli jättää kuitenkin nykyisistä tehtävistä avustamispalvelut ja tulossa oleviksi tunnistetut valmiussuunnittelun ja minimivaihtoaikojen määrittelyn vaille vastuullista tahoja. Näiden tehtävien osalta

tarvitaan erilliset pohdinnat.

Vastaisuuden varalle on paikallaan tunnistaa, että käytännössä millään taholla ei ole intressiä ylläpitää matkustajia palvelevia asematiloja – olipa sitten kyseessä nykyinen asemarakennus tai kiinteistökehityksen kohteena oleva entinen asemakiinteistö. Poikkeuksen muodostavat kaikkein suurimmat asemat, joilla aseman omistajalla on liiketoiminnallinen intressi.

# Esimerkkejä erilaisten asemien toimijoista

## Kohtavaaran seisake



Kuva: Wikipedia

- Väylävirasto
- (Kaupunki?)

Suomen noin 200 asemasta 47% on hyvin hiljaisia, matkustajia on 250-50 000 vuodessa. Näistä noin 50 asemalla on enintään 30 päivittäistä käyttäjää.

## Vantaankosken asema

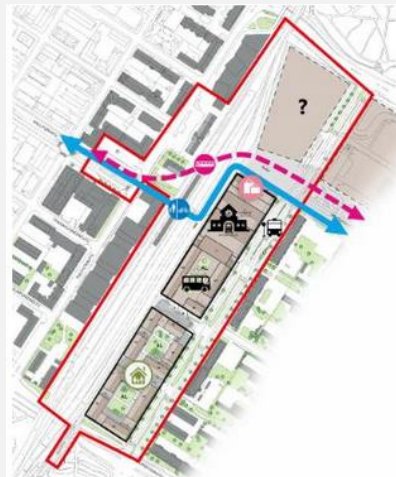


Kuva: Vaunut.org

- Väylävirasto
- Kaupunki

Vantaankosken radan ja sittemmin osa Kehäradan asemista ovat radan rakentamisesta lähtien olleet kuntien (Helsinki/HKL, Vantaan kaupunki) omistuksessa.

## Oulun asema



Kuva: Oulun kaupunki

- Väylävirasto
- Kaupunki
- SAA Oy
- VR-yhtymä



Suunnitelmasta  
käytäntöön

## Tikkurilan asema



Kuva: Vantaan kaupunki

- Väylävirasto
- Kaupunki
- Kiinteistösijoitusyhtiö



Senaatin Asema-alueet Oy:n tehtävänä on myydä kehittämänsä kiinteistöt. VR-Yhtymä Oy kehittää kiinteistöjään huomioiden raideliikenteen operatiiviset tarpeet sekä matkustajanäkökulman. Tällaisen kehityksen tuloksena monilla henkilöliikennepaikoilla asematoiminnot integroituvat osaksi liikekiinteistöjä, joiden omistajapohja on moninainen ja intressit ovat liiketaloudellisia. Tällöin matkustajien kulkureitit laiturialueelle voivat kulkea useamman kiinteistönomistajan alueella.



# Asemien matkustajamäärät vuonna 2019

**Suuret terminaalit ja lähiliikenteen asemat, joiden matkustajamäärä on yli 5 miljoonaa vuodessa:** Helsinki, Pasila, Tikkurila, Tampere, Leppävaara, Lentoasema, Huopalahti ja Malmi.

## **Lähiliikenteen asemat, joilla on**

- 3–5 miljoonaa matkustajaa vuodessa: Kerava, Myyrmäki ja Puistola.
- 2–3 miljoonaa matkustajaa vuodessa (10 kpl) mm. Kivistö, Espoo ja Hiekkaharju.
- 1–2 miljoonaa matkustajaa vuodessa (15 kpl) mm. Leinelä, Aviapolis ja Käpylä.
- 0–1 miljoonaa matkustajaa vuodessa (18 kpl) mm. Hyvinkää, Kera ja Rekola.

**Kaukoliikenteen 1a-luokan asemat, joilla on 1-5 miljoonaa matkustajaa vuodessa** ja monipuolisia vaihtoyhteyksiä: Riihimäki, Lahti, Turku, Seinäjoki ja Oulu.

**Kaukoliikenteen 1b-luokan asemilla** (15 kpl) on vuosittain 250 000:sta miljoonaan matkustajaa. Ne ovat keskuskaupunkien asemia, joilta on kytkentä seudun joukkoliikenteeseen. Luokkaan kuuluvia asemia ovat mm. Kouvola, Jyväskylä, Hämeenlinna ja Rovaniemi.

**Kaukoliikenteen 2-luokan asemilla** (29 kpl) on vuosittain 50 000-250 000 matkustajaa. Luokkaan kuuluu monenlaisia asemia, esim. Kotka, Toijala ja Orivesi.

**Kaukoliikenteen 3-luokan asemilla** (89 kpl) on alle 50 000 vuotuista matkustajaa. Luokkaan kuuluu suuri joukko monentyyppisiä asemia, mm. Mäntyharju, Haapamäki, Nurmes ja Nastola.

Seuraavissa kartoissa on asemat luokiteltu vuoden 2019 matkustajamäärien perusteella (kauko- ja lähiliikenne, VR ja HSL).

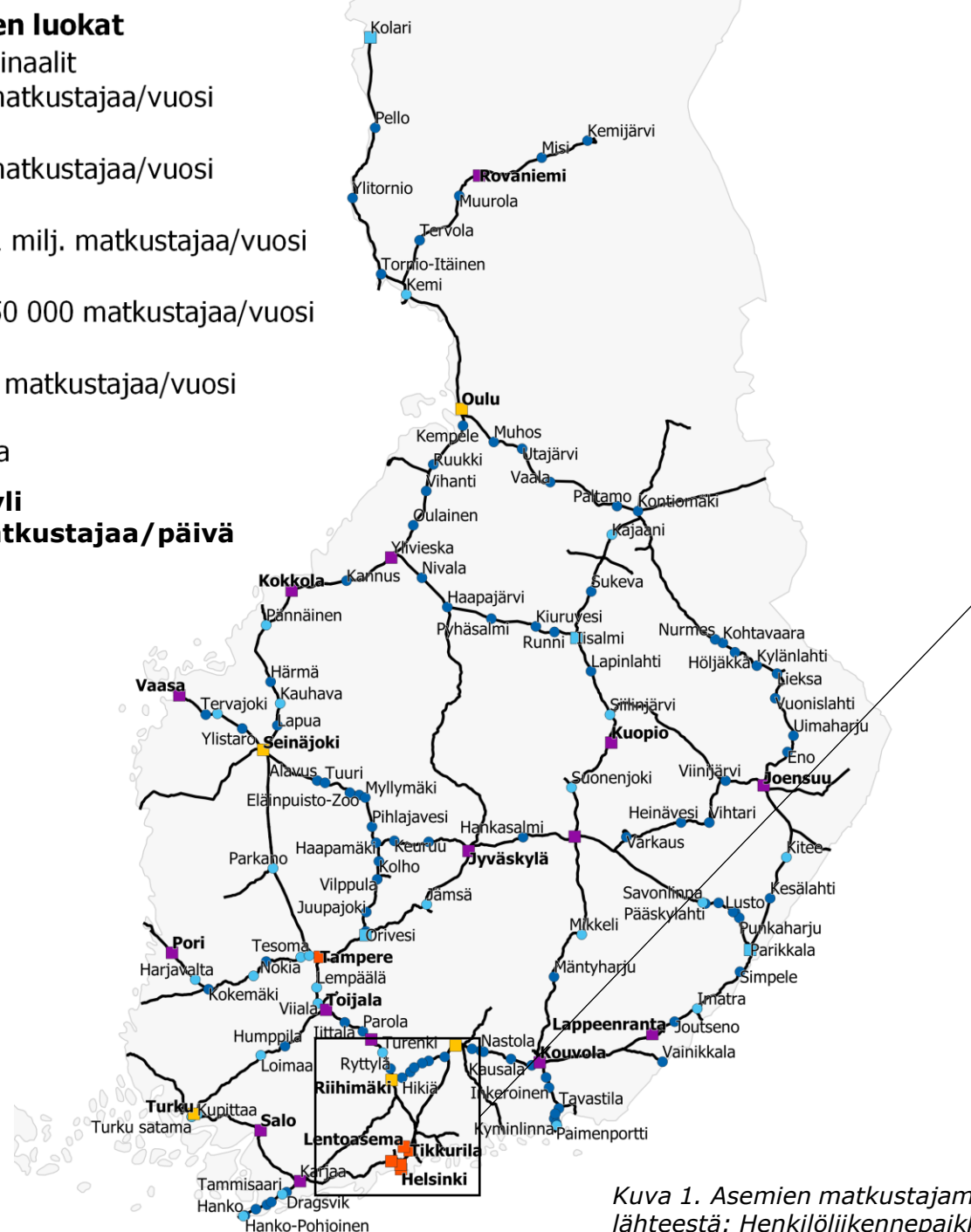
*Muokattuna lähteestä: Henkilöliikennepaikkojen luokittelu ja nykytila. Väyläviraston julkaisuja 8/2022.*

## Kaukoliikenteen luokat

- Suuret terminaalit  
yli 5 milj. matkustajaa/vuosi
- Kauko 1a  
yli 1 milj. matkustajaa/vuosi
- Kauko 1b  
250 000 - 1 milj. matkustajaa/vuosi
- Kauko 2  
50 000 - 250 000 matkustajaa/vuosi
- Kauko 3  
alle 50 000 matkustajaa/vuosi

Vaihtoasema

★ Asemalla yli 10 000 matkustajaa/päivä



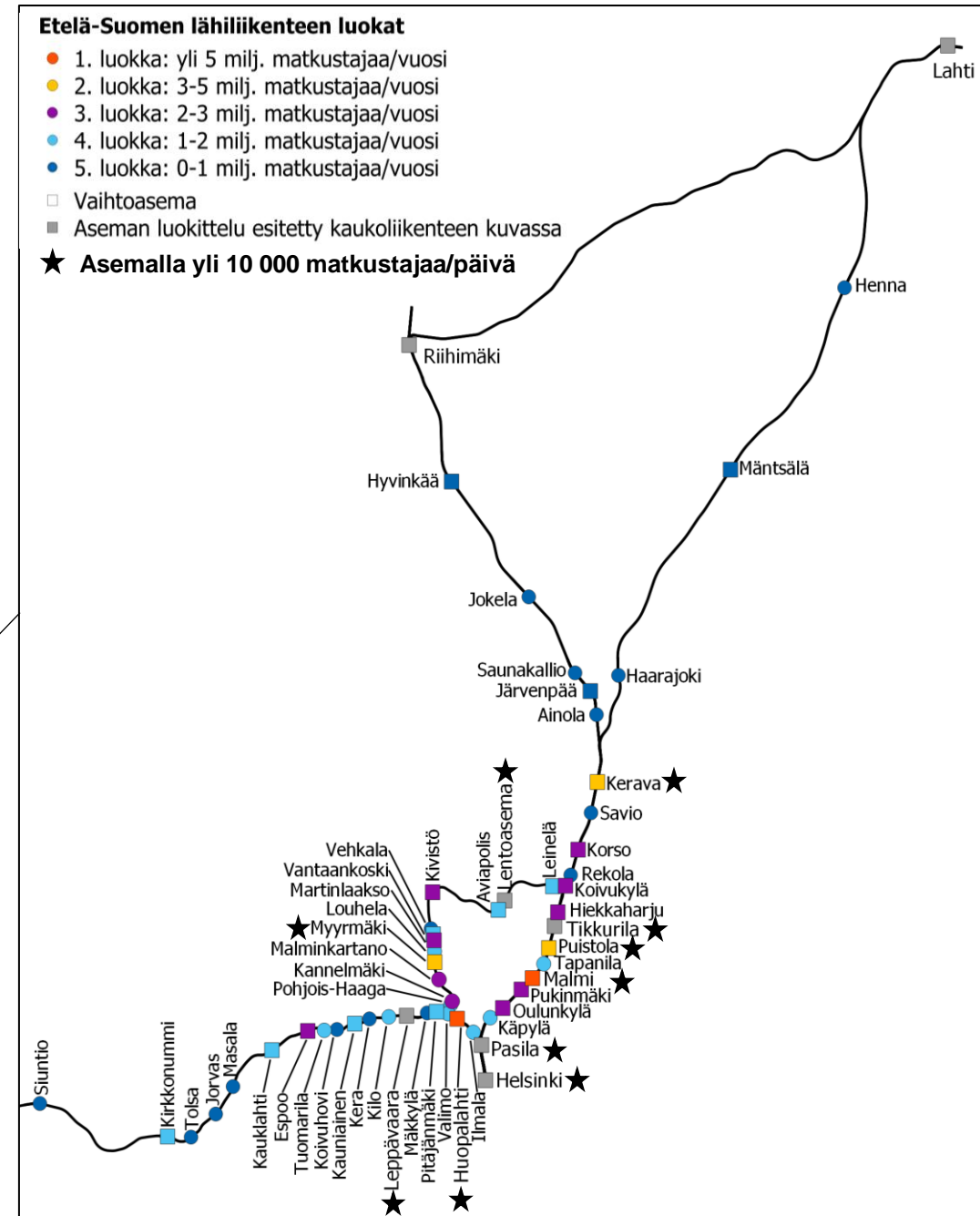
## Etelä-Suomen lähiliikenteen luokat

- 1. luokka: yli 5 milj. matkustajaa/vuosi
- 2. luokka: 3-5 milj. matkustajaa/vuosi
- 3. luokka: 2-3 milj. matkustajaa/vuosi
- 4. luokka: 1-2 milj. matkustajaa/vuosi
- 5. luokka: 0-1 milj. matkustajaa/vuosi

Vaihtoasema

Aseman luokittelu esitetty kaukoliikenteen kuvassa

★ Asemalla yli 10 000 matkustajaa/päivä



Kuva 1. Asemien matkustajamäärät vuonna 2019 ja asemien luokittelu. Muokattuna lähteestä: Henkilöliikennepaikkojen luokittelu ja nykytila. Väyläviraston julkaisuja 8/2022.

## **2. Lainsäädäntöä virastojen tehtävien taustalla**



# Virastouudistuksen (2019) keskeiset tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistus astui voimaan 1.1.2019. Uudistuksen keskeisinä tavoitteina (HE 61/2018 kohta 3.3.) oli mm. parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin, kehittää ja vahvistaa hallinnonalan strategista ohjausta sekä saada synergiaetuja.

Vahvat organisaatiot, joilla on selkeät tehtäväkokonaisuudet ja roolit, antaisivat hyvän lähtökohdan asiakaspalvelun parantamiselle sekä uusien yhtenäisten toimintatapojen kehittämiseksi. Samalla asiakaspalvelussa voitaisiin edistää ns. yhden luukun periaatetta. Kun toimialan silloja puretaan ja palveluja yhdistetään, huolehdittaisiin kuitenkin riittävällä tavalla eri asiakasryhmien tarpeista.

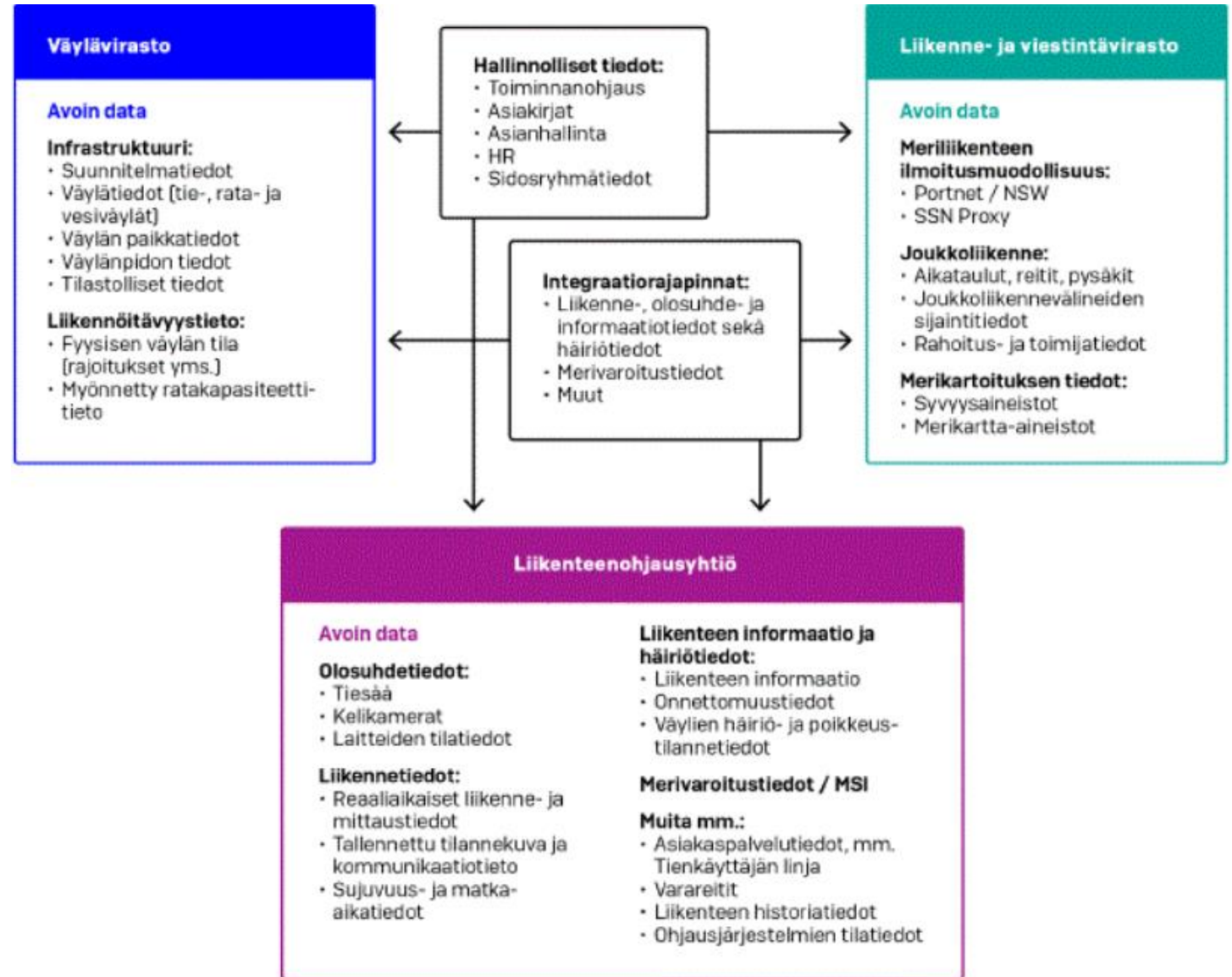
Lisäksi tieto-omaisuuden hallinnan yhdistäminen ja selkeiden vastuiden määrittäminen loisi edellytyksiä tietopääoman paremmalle hyödyntämiselle.



Kuva 2. Virastojen ja liikenteenohjausyhtiön välinen työnjako ja tehtävät (HE 61/2018).

Virastouudistuksessa Liikenneviraston tietovarannot ja -järjestelmät jaettiin viereisen kuvan mukaisesti. Väylävirastoon jäivät infrastruktuuria ja liikennöitävyyttä koskevat tietovarannot. Tämän selvityksen kannalta relevantit Traficomiin siirtyneet tietovarannot koskevat joukkoliikennettä.

Seuraavilla sivuilla käsitellään lainsäädännön kautta virastoille ja erityistehtäväyhtiölle osoitettuja, tämän selvityksen kannalta olennaisia tehtäviä.



Kuva 3. Liikenneviraston tietovarantojen ja -järjestelmien jako (HE 61/2018).



# Väyläviraston tehtäviä

Väylävirasto toimii ratalain (2.2.2007/110) ja raideliikennelain (28.12.2018/1302) mukaisena rataverkon haltijana. Rataverkon haltijalla tarkoitetaan valtion rataverkon haltijaa, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta.

Laissa Väylävirastosta (13.11.2009/862) ja lain 1 luvun 2 §:n (23.11.2018/936) mukaisesti Väylävirasto:

- edistää liikenteen palveluiden ja **liikennejärjestelmän digitalisaatiota** ja automatisaatiota;
- vastaa ja hallinnoi väyliä koskevia **tietovarantoja**, huolehtii toimialansa tilastoinnista sekä liikenne- ja väylätietoa koskevasta yhteistyöstä;

Lain perusteluissa (Hallituksen esitys HE 61/2018 vp, kohta 3.3.2) todetaan: Väyläviraston tehtävät kohdistuvat uudistuksen jälkeen entistä selkeämmin laadukkaiden asiakastarpeita vastaavien **liikenneväylien** suunnitteluun, kehittämiseen ja kunnossapitoon. Tavoitteena on, että Väylävirasto pystyisi **keskittymään väyläomaisuudesta huolehtimiseen**, yhteiskunnan tarpeet ennakoiden sekä riskit tunnistaen.

Liikennepalvelulain 30 luvun (30.12.2020/1256) 236 §:n (23.11.2018/984) mukaan Väylävirasto ylläpitää laissa säädettyjä tehtäviään varten tietoja:

- 1) väylien sijainnista, pituudesta, leveydestä ja niiden muusta liikennöitävyydestä;
- 2) nopeus- ja kulkurajoituksista;
- 3) väylien varusteista ja laitteista;
- 4) väylien taitorakenteista;
- 5) teiden ja katujen nimistä;
- 6) pysäkeistä;
- 7) väylien kunnosta ja kunnossa pidosta;
- 8) muista väyliä koskevista tärkeimmistä ominaisuuksista;
- 9) rautatieliikenteen ratakapasiteetin myöntämisestä.

Väylävirasto voi ylläpitää tietovarantoja, johon yhdistetään myös muiden viranomaisten tai yksityisten toimijoiden ylläpitämiä väyliä koskevia tietoja.

# Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin tehtäviä

Laissa Liikenne- ja viestintävirastosta (23.11.2018/935) ja lain 1 luvun 1 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto edistää tietoyhteiskunnan ja liikennejärjestelmän kehittymistä sekä toimivia ja turvallisia liikenne- ja viestintäyhteyksiä sekä -palveluita. Lisäksi virasto edistää toiminnallaan liikennejärjestelmän toimivuutta ja automatisointia, liikenteen turvallisuutta, alueiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä kestäväää kehitystä valtakunnallisesti.

Lain 1 luvun 2 §:n (30.12.2019/1504) mukaisesti virasto:

- huolehtii liikenteen ja sähköisen viestinnän **sääntely-, lupa-, hyväksyntä-, rekisteri- ja valvontatehtävistä,**

toimialan pätevyys- ja tutkintotehtävistä, tietopalvelusta sekä toimialansa tilastoinnista;

- kehittää ja edistää liikenteen ja viestinnän palveluita ja niiden tarjontaa sekä liikenteen ja viestinnän markkinoiden toimivuutta ja huolehtii käyttäjien ja **matkustajien oikeuksiin liittyvistä tehtävistä;**
- kehittää julkisen henkilöliikenteen, tavaraliikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä sekä vastaa julkisen henkilöliikenteen valtion rahoituksen kohdentamisesta ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimialaohjauksesta tältä osin; (30.12.2020/1259)

Lain perusteluissa (Hallituksen esitys HE 61/2018 vp, kohta

3.3.1) todetaan: Liikenne- ja viestintävirasto edistäisi liikenteen ja viestinnän turvallisuutta, huolehtisi liikenteen ja sähköisen viestinnän viranomaistehtävistä, **pitäisi viraston toimialueeseen kuuluvia rekistereitä, edistäisi liikenteen ja viestinnän palveluita ja niiden markkinoiden toimivuutta.**

Virasto osallistuisi valtakunnallisen ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen oman toimialansa osalta (erityisesti **julkinen henkilöliikenne** ja liikenneturvallisuus). Liikennevirastosta uuteen virastoon siirrettäisiin erityisesti seuraavat tehtävät:

- **joukkoliikennetehtävät,**
- **älyliikenteeseen liittyvät tehtävät,** kuten... sekä liikkumisen palveluiden edistämiseen liittyvät tehtävät...

Laissa liikenteen palveluista (24.5.2017/320) sanotaan liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä seuraavaa.

- 178 § (23.11.2018/984): liikenne- ja viestintävirasto **valvoo** tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä.
- 179 § (9.4.2021/299): liikenne- ja viestintävirasto **seuraa** liikkumispalveluiden **kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä** sekä arvioi liikennejärjestelmän tilaa ja toimivuutta, arvioi ko. lain vaikutuksia sekä raportoi niistä säännöllisesti.
- 186 § (23.11.2018/984): kuluttaja-asiamies ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat: ...rautatieliikenteen matkustajien

oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut elimet;

- Liikenne- ja viestintävirasto **valvoo** 2 ja 3 momentissa mainittujen **asetusten noudattamista yleisesti liikematkustajien ja vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksien osalta.**
- 188 § (23.11.2018/984): **ITS-direktiivin** (2010/40/EU) 2 artiklassa tarkoitettujen ensisijaisten alojen (tie-, liikenne- ja matkadatan optimaalinen käyttö) ja 3 artiklassa tarkoitettujen ensisijaisten toimien (EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoaminen) **toimivaltainen kansallinen viranomainen on Liikenne- ja**

**viestintävirasto.**

- 209 § (4.5.2018/301) Julkisen hallintotehtävän siirtäminen (29.3.2019/371): Liikenne- ja viestintävirasto **voi** liikenteen lupa-, rekisteri- ja valvontaviranomaisena sopimuksella **siirtää** yksityiselle tai **julkiselle palveluntarjoajalle omaa toimintaansa tukevia avustavia tehtäviä taikka muita jäljempänä erikseen määriteltyjä hallintotehtäviä.** (23.11.2018/984). Tehtävät voidaan yhdistää muuhun Liikenne- ja viestintäviraston hankkimaan palveluun. (23.11.2018/984). Palvelujen hankintaan sovelletaan hankintalakia, jos ainoastaan osa palveluntarjoajista voi osallistua tietyn palvelun tarjontaan.

Raideliikennelain (28.12.2018/1302) 13 §:n mukaan **Liikenne- ja viestintävirasto toimii rautatiejärjestelmän kansallisena turvallisuusviranomaisena**. Viraston on oltava rautatieliikenteen harjoittajista, rataverkon haltijoista, ratakapasiteetin ja palvelujen hakijoista, hankintayksiköistä ja palveluhankintasopimuksia tekevistä yksiköistä riippumaton ja sen tehtävänä on mm.

- **valvoa ja edistää** rautatieturvallisuutta ja sen mukaista sääntelykehystä ja kansallisten oikeussäntöjen sekä lain 38 §:ssä tarkoitettujen teknisten kansallisten oikeussäntöjen järjestelmää sekä valvoa sääntöjen soveltamista;
- valvoa rautatieliikenteen harjoittajia ja

rataverkon haltijoita;

35 §:n mukaan rautatiejärjestelmän, sen osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden on täytettävä rautatiejärjestelmän olennaiset vaatimukset, joita on noudatettava osajärjestelmän ja yhteentoimivuuden osatekijän suunnittelussa, valmistuksessa, markkinoille saattamisessa, käyttöönotossa, parantamisessa, uudistamisessa ja käytössä.

Olennaiset vaatimukset koskevat osajärjestelmien turvallisuutta, luotettavuutta ja käyttökuntoa, terveysvaikutuksia, ympäristövaikutuksia, teknistä yhteensopivuutta sekä

esteettömyyttä ja saavutettavuutta.

37 §:n (30.12.2020/1254) mukaan liikenne- ja viestintävirasto toimii kansallisena viranomaisena, joka **valvoo** sitä, että ne rataverkon haltijat, joilla on 25 §:ssä tarkoitettu turvallisuuslupa, tallentavat EU-viraston ylläpitämään ratarekisterisovellukseen tiedot rataverkkoon kuuluvien osajärjestelmien tai osajärjestelmien osien ominaisuuksista sekä siitä, ovatko ne yhteensopivia yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä esitettyjen ominaisuuksien kanssa.

38 §:n mukaan teknisiä kansallisia oikeussääntöjä, jotka koskevat olennaisten vaatimusten soveltamista, ja tarvittaessa vaatimusten täyttämiseksi hyväksyttäviä kansallisia menetelmiä voidaan antaa, jos:

- 1) yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät osin tai kokonaan kata olennaisia vaatimuksia;
- 2) yhden tai useamman yhteentoimivuuden teknisen eritelmän tai niiden osan soveltamatta jättämisestä on ilmoitettu 36 §:n mukaisesti;
- 3) jokin erityistapaus edellyttää sellaisten teknisen sääntöjen soveltamista, jotka eivät sisälly asianomaiseen yhteentoimivuuden tekniseen eritelmaan;
- 4) kansallisilla oikeussäännöillä varmistetaan

kalustoyksikön ja nykyisen rataverkon tekninen yhteensopivuus;

- 5) yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät kata rataverkkoja tai kalustoyksiköjä;
- 6) on toteutettava kiireellisesti tilapäinen ennaltaehkäisevä toimenpide, erityisesti onnettomuuden jälkeen.



# Eritystehtäväyhtiö Fintrafficin tehtäviä

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on valtion kokonaan omistama erityistehtäväkonserni, joka toimii liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa. (LVM ja Laki valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta 21.12.2007/1368). Konsernin tehtävänä on tarjota edistyksellisiä liikenteenohjaus- ja hallintapalveluita sekä varmistaa liikenteen turvallisuus ja sujuvuus vastuullisesti kaikissa liikennemuodoissa. Se vastaa myös ohjauspalveluihin liittyvän tiedon keruusta, hallinnasta ja hyödyntämisestä.

Lain Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi (574/2018) 1 §:n mukaisesti Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja

hallintapalvelut on siirretty perustetulle osakeyhtiölle, jonka toimialana on meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus ja -hallinta sekä niihin liittyvän tiedon keruu, hallinta ja hyödyntäminen.

Hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 34/2018 vp) sanotaan myös seuraavaa.

Lisäksi yhtiö jalostaisi tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi digitaalisen liiketoiminnan edistämiseksi. Tavoitteena on laajentaa tiedon

hyödynnettävyyttä uusien digitaalisten palveluiden ja palvelumarkkinoiden synnyttämiseksi, jolla samalla vahvistettaisiin innovaatio- ja palvelualustojen kehittymistä liikenteen palveluissa sekä madallettaisiin uusien yrittäjien alalle tulon kynnystä.

Tieto, tiedon saatavuus sekä mahdollisuudet tiedon laaja-alaiseen hyödyntämiseen määrittävät tulevaisuudessa koko liikennejärjestelmän toimivuuden. Tiedon keruun, hallinnan, jakamisen, kaupallistamisen ja hyödyntämisen periaatteiden ratkaiseminen on ekosysteemin keskeinen tehtävä.

Digitalisoituva ympäristö synnyttää useita erilaisia tiedon ekosysteemejä sekä alustaratkaisuja. Oleellista on, että ekosysteemeissä tiedot toimivat keskenään yhteen ja ovat eri tahojen käytettävissä. Julkisen sektorin roolina on erityisesti kasvuympäristön mahdollistaminen sekä keskeisten, julkisten tietovarantojen avaaminen. Tätä kehitystä valtion liikenteenohjausyhtiön perustamisella pyritään nimenomaan edistämään.

Laissa liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 154 §:n (30.12.2020/1256) mukaan henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset

ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi.

Rajapinnan ja rajapinnan käyttämiseksi tarvittavan muun tietoaineiston verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava Liikenne- ja viestintäviraston osoittamaan tietojärjestelmään tallennettavaksi. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tietopalvelusta, johon verkko-osoite tai -osoitteet sekä näiden päivitykset on ilmoitettava. Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia tietopalvelun sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja

kehittämistehtävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä 213 §:n mukaisesti. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n on tarjottava tekninen palvelu, jolla tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa. (12.3.2021/198).

## B. Ratkaisuesitykset

# 3. Esteettömyys- tietokanta



# Esteettömyyttä koskevat tiedot

Laissa liikenteen palveluista (24.5.2017/320) (23.11.2018/984)).

18 luvun (30.12.2020/1256) 154 §:n

(30.12.2020/1256) mukaan

liikennemuodosta riippumatta

henkilöliikenteen liikkumispalveluiden

tarjoajan on huolehdittava siitä, että

liikkumispalvelua koskevat olennaiset

ajantasaiset tiedot ovat saatavissa

tietojärjestelmään luodun avoimen

rajapinnan kautta koneluettavassa ja

helposti muokattavassa vakiotietomuodossa

vapaasti käytettäväksi. Olennaiset tiedot

sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-

, hinta- ja saatavuustiedot sekä

esteettömyystiedot. Liikenne- ja

viestintävirasto yleisenä

valvontaviranomaisena valvoo lain sekä sen

nojalla annettujen säännösten, määräysten

ja päätösten noudattamista (178 §

Valtioneuvoston asetus liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista (643/2017) määrittelee, mitä tietoja henkilöiden kuljetuspalveluista (2 §) ja asemien, satamien ja muiden terminaalien (3 §) osalta on tuotettava.

Esteettömyysdirektiivi ((EU) 2019/882) tuli voimaan 17.4.2019. Sen soveltaminen alkaa 28.6.2025. Rautatieliikenteen osalta direktiivi koskee rautatieyrityksiä, joilla on direktiivin 2012/34/EU mukainen toimilupa sekä asemanhaltijoita.

Direktiivin täytäntöönpanoa koskevan HE-luonnoksen (19.1.2022) mukaan liikennepalvelulain uudella 150 a §:llä

*Henkilöliikennepalvelujen esteettömyyttä koskevat tiedot ja tietojen esteettömyys olisi tarkoitus panna täytäntöön esteettömyysdirektiivin liitteen IV jakson c kohdan erityisvaatimukset henkilöliikennepalveluja koskevista esteettömyystiedoista ja näiden tietojen esteettömyydestä.*

Pykälän 1 momentissa edellytettäisiin, että EU:n matkustajanoikeusasetuksien mukaisia lento-, linja-auto-, rautatie- ja vesiliikenteen henkilöliikennepalveluja tarjoavien yritysten sekä asetuksissa tarkoitettujen asemien, terminaalien ja satamien ylläpitäjien on, kunkin omalta osaltaan, tarjottava hallussaan olevat tiedot palvelun tuottamisessa käytettävien liikennevälineiden esteettömyydestä,



liikennepalveluja ympäröivän infrastruktuurin ja rakennetun ympäristön, kuten asemien, terminaalien ja satamien sekä pysäkkien esteettömyydestä, vammaisille henkilöille tarjottavasta avusta, tiedot älykkäistä lipunmyyntijärjestelmistä, reaaliaikaiset matkustustiedot mukaan lukien erityisesti aikataulutiedot, tiedot liikennehäiriöistä, liityntäpalveluista ja jatkoyhteyksistä muita liikennemuotoja käyttäen sekä palvelun käyttöä koskevat lisätiedot kuten tiedot asemien henkilöstöstä, epäkunnossa olevista hisseistä tai palveluista, jotka eivät tilapäisesti ole saatavilla.

Hallussaan olevilla tiedoilla tarkoitetaan

sellaisia esteettömyystietoja, joita palvelun tarjoajalla on jo saatavilla, ja joita kyseinen henkilöliikennepalveluja tarjoava toimija matkustajille tarjoaa. Pykälässä ei siten asetettaisi velvoitetta uusien esteettömyystietojen tuottamiseen.

Rautatieliikenteen osalta vaatimus koskisi rautatieyrittäjästä ja aseman haltijaa.

Käytännössä työnjako ja vastuu tietojen tuottamisesta jakautuisi luontevasti niin, että liikenteen harjoittajat tuottavat esimerkiksi tiedon käyttämiensä liikennevälineiden esteettömyydestä ja niissä vammaisille henkilöille mahdollisesti tarjottavasta avusta sekä tiedot älykkäistä

lipunmyyntijärjestelmistä, ja aikataulutiedoista. Asemanhaltijat puolestaan tuottaisivat tiedot hallinnoimiensa tilojen esteettömyydestä ja siellä tarjottavasta avusta.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo EU:n matkustajaoikeusasetusten noudattamista siltä osin kuin on kyse liikematkustajien ja vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksista. Etelä-Suomen aluehallintovirasto olisi 150 a §:n velvoitteita valvova viranomaisverkko sivujen ja mobiilisovellusten saavutettavuuden osalta.

# Esteettömyysinventaarin toteutus

PRM YTE:n ((EU) N:o 1300/2014) 7 artiklan mukaan kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että toteutetaan esteettömyysinventaari. ERA:n työryhmä laatii ehdotuksen suositukseksi esteettömyysinventaariin kerättävän tiedon vähimmäisrakenteesta ja sisällöstä.

Esteettömyysinventaarien soveltamisala ulotetaan kattamaan ainakin

- a) julkiset alueet kaikilla matkustajaliikenteelle tarkoitetuilla asemilla joita hallinnoi rautatieyrittäjä, rataverkon haltija tai aseman haltija. Tämä tarkoittaa neuvonnan järjestämistä, lipun ostamista ja tarvittaessa leimaamista sekä mahdollisuutta odottaa junaa;
- b) liikkuva kalusto, johon kuuluu vetureita ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa

koskevan YTE:n (LOC&PAS YTE) soveltamisalaan.

PRM YTE:en on lisätty komission täytäntöönpanoasetuksella ((EU) 2019/772) 7 a artikla esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta, ja lisätty liitteen osiin 2 ja 7 alalukuja.

Liitteen osaan 2 on lisätty virke: "Esteettömyystiedot koostuvat matkustajarautatieasemien esteettömyyttä koskevista tiedoista, joita on kerättävä, pidettävä yllä ja vaihdettava, toisin sanoen matkustajarautatieasemien ominaisuuksien ja varusteiden kuvauksesta. Kuvausta on tarvittaessa täydennettävä tiedoilla siitä, missä määrin asemat ovat tämän YTE:n vaatimusten mukaisia."

Liitteen osaan 7 on lisätty alalukuja koskien esteettömyysinventaarin infrastruktuuria.

Esteettömyysinventaariin sisältyvät seuraavat toiminnot:

- 1) olemassa olevien esteiden tunnistaminen;
- 2) käytännön tietojen antaminen käyttäjille;
- 3) esteettömyyden edistymisen seuraaminen ja arviointi.

Esteettömyystietojen formatointiin ja vaihtoon sovelletaan NeTEx ja Transmodel standardeja.

Esteettömyyttä koskevia tietoja keräävien yksiköiden ei tarvitse olla riippumattomia tiedonkeruun kohteiden päivittäisestä hallinnoinnista.

# Esteettömyystiedot osana matkatietokokonaisuuteen

Matkatiedon tarjoamiseen liittyy sekä kansallista että EU-lainsäädäntöä. Eurooppalaisen raamin lainsäädännölle luo direktiivi 2010/40/EU, nk. ITS-direktiivi (2010), jonka tarkoituksena on ohjata liikenneteknologioiden kehitystä yhteen toimivien ja rajat ylittävien älykkäiden liikennejärjestelmien aikaansaamiseksi. Multimodaalisten matkatietopalvelujen mahdollistaminen on yksi direktiivin esiin nostamista toimenpiteistä. Edellä mainittua direktiiviä täydentävässä delegoidussa ns. MMTIS-asetuksessa (EU) 2017/1926 määritellään avattavat staattiset ja dynaamiset matka- ja liikennetiedot, joita tarvitaan matkatietopalveluiden tarjoamiseen. (Alinikula ym. 2021).

MMTIS-asetukseen on vastattu Suomessa vastattu lailla liikenteen palveluista (2017). Matkatietopalveluiden näkökulmasta olennaisin kohta laissa on viittaus ns. liikkumispalvelua koskevien olennaisten ja ajantasaisten tietojen avaamisesta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi. Olennaisilla tiedoilla viitataan ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot, ja niitä tarkennettiin Valtioneuvoston liikkumispalveluita koskevalla olennaisten tietojen asetuksella 643/2017. (Alinikula ym. 2021).

Matkatietojen hyödyntämisen kannalta on oleellista, että data tuotetaan ja jaetaan koneluettavassa määrämuodossa. Jatkossa

sen tulee perustua MMTIS-asetuksessa viitattuihin standardeihin (erityisesti NeTEx ja SIRI) tai vaatimukseen tai olla yhteensopiva niiden kanssa. Eurooppalaiset standardit ovat itsessään vielä osin puutteellisia ja käyttöönottoaiheessa. Lisäksi Suomen ja EU-lainsäädännön vaatimissa avattavissa tiedoissa ja niiden esittämismuotovaatimuksissa on eroja. (Alinikula ym. 2021).

Transmodel tarjoaa puitemallin julkisen liikenteen matkatiedoille ja tietorakenteille. NeTEx (Network Timetable and Exchange) on CEN:n (Euroopan standardointikomitean) julkisen liikenteen tiedonvaihdossa käytettävä tekninen standardi, joka perustuu Transmodeliin.

NeTEx on jaettu osiin (kuva 4), jotka kattavat joukkoliikennetietojen CEN-transmodelin toiminnallisen osajoukon. Osaan 6 kuuluu esteettömyys, mutta sen määrittelytyö on vielä kesken.

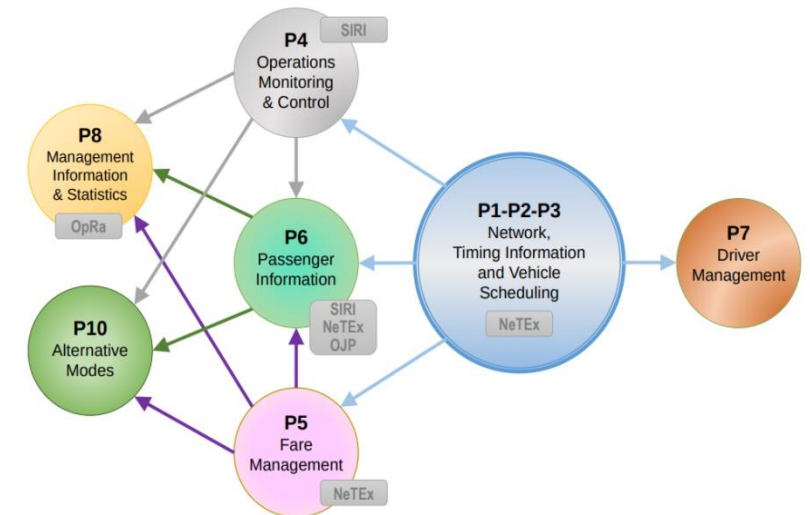
Transmodelia tullaan käyttämään TAP YTE:n standardien harmonisoinnissa yhtenäiseksi yleiseurooppalaiseksi malliksi. ERSAD-tietokantaan tallennettavien tietojen tulee noudattaa Transmodel/NeTEx-rakennetta ((EU) 2019/772).

Työnaikaisissa haastatteluissa selvisi, että Fintrafficilla ja Traficomilla on käynnissä matkatiedon koonnin ja datan kehittämisen projekti, jossa selvitetään mm. matkatiedon

ja datan kehittämisen prosessit, tiedon saanti ja tuotanto sekä EU-asetusten täyttäminen (sis. esteettömyys). Tavoitteena on siirtyä matkatiedoissa Transmodel/NeTEx-malliin lähivuosina, mutta vielä on epäselvää, miten tietovaatimukset täytetään mm. esteettömyyden osalta.

Selvityksessä liikkumispalvelujen esteettömyystietojen määrittelyn, saatavuuden ja tuottajien tietoisuuden parantamisesta (Alinikula ym. 2021) ehdotetaan, että Fintrafficin koordinoiman liikenteen ekosysteemityön matkatietoryhmän yhteyteen perustettaisiin työryhmä esteettömyystiedolle, jotta varmistetaan käyttäjien tarpeiden ja

esteettömyyden erityispiirteiden huomioiminen ja huolehditaan, että esteettömyyden toimenpiteitä kehitetään osana yleistä matkatiedon ympärillä tapahtuvaa kehitystyötä. Työryhmää ei ole vielä perustettu. Tarve matkaketjujen multimodaaliselle kehittämiselle on kuitenkin tunnistettu myös tämän työn aikana.



Kuva 4. Transmodel-mallin osat (transmodel-cen.eu).

# Asemien esteettömyystietojen tiedontuotannon prosessi

ERSAD-tietokannan ensimmäinen versio oli pilotoitavana vuonna 2018, ja ERA on nyt päivittämässä sitä. Vielä ei ole tietoa, onko tietosisältöön ja/tai -muotoon odotettavissa muutoksia. Se tiedetään, että tietorakenne noudattaa Transmodel/NeTEx-mallia.

Vuoden 2018\* ERSAD sisälsi seuraavat tiedot, jotka ilmoitettiin Kyllä/Ei-tasoisesti:

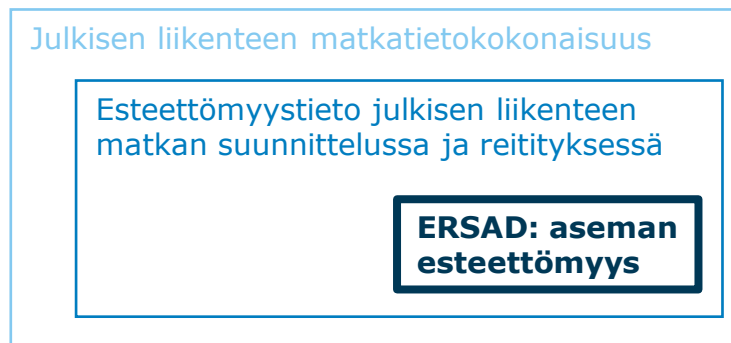
- Aseman perustiedot, 7 tietoa
- Inva-pysäköinti, 4 tietoa
- Muiden liikennemuotojen pysähtymispaikat, 4 tietoa
- Lipunmyynti, 11 tietoa
- Informaatiotiski, 7 tietoa
- Laiturit, 7 tietoa
- Pääsy junaan, 3 tietoa

- Avustuspalvelu, 5 tietoa
- Opastus, 2 tietoa
- Dynaaminen informaatio, 3 tietoa
- WC, 5 tietoa

Työssä haastateltujen mukaan tällä hetkellä Suomessa ei ole tiedontuotantoprosessia, jota voidaan hyödyntää rakenteisesti matkatietojärjestelmissä. Rakenteista tiedontuottamista pidetään ainoana järkevänä ratkaisuna. Parhaat tiedot on todennäköisesti saatavilla asemista ja laitureista.

ERSAD:iin tallennetaan asemien esteettömyystiedot. Ne muodostavat tärkeän, mutta pienen osan laajemmasta

matkatietokokonaisuudesta (kuva 5). Tiedonkeruussa ja kansallisen ERSAD-tietokannan muodostamisessa ja tiedonkeruussa olisi hyvä huomioida multimodaalisuus sekä seurata tarkasti kansallisen pysäkkirekisterin kehittämistä, jota suunnitellaan Fintrafficin koordinoiman matkatietoryhmän osapuolten kesken.



Kuva 5. ERSAD:iin tallennettava esteettömyystieto on osa laajempaa julkisen liikenteen matkatietokokonaisuutta.

\*Lähde: Esteettömyystietokannan tietojen siirron pilotointi ERA:n tietokantaan, WSP 19.6.2018.

**Esteettömyysinventaari on kertaluonteinen projekti**, joka on tehokkainta teettää konsulttitoimeksiantona. Seuraavassa on esitetty alustavat suuntaviivat työn tekemiseksi, kun inventoinnin kohteena ovat ERSAD-tietokantaan toimitettavat tiedot.

Mitä inventoidaan?

- ERSAD-tietokantaan tarvittavat tiedot sitten, kun ERA on vahvistanut tietotarpeet, ja myös syötettävä tietomuoto on yksilöity pitävällä tavalla.

Mistä tietää täyttääkö osatekijä esteettömyysvaatimukset?

- Rakennetun ympäristön ja rakennusten osalta esteettömyyskriteerit ovat säädöksissä. Jos ERA:lta ei muuta ohjeistusta tule, on tarpeen pohtia kriteeristöä eri aistivammaisryhmien osalta ennen inventaaria ja yksilöidä, mitä tarkoitetaan, kun tietokannassa on merkintänä Ei tai Kyllä.

Miten ja mihin tiedot kerätään?

- Kerättävät tiedot koskevat useaa toimijaa, kuten seuraavilta sivuilta käy ilmi. Koska monet tiedot ovat kiinteä osa toimijoiden matkustajille tarjoamaa palvelua, ovat tiedot helposti saatavilla toimijoiden verkkosivuilla. Toimijat tarvitsevat myös omaa toimintaansa varten nyt puheena olevia tietoja ja ovat siksi koonneet ne ja pitävät tiedot ajan tasalla. Muun muassa Fintrafficilla ja Väylävirastolla on kootusti tietoa niiden omasta infrastruktuurista ja laitteista. Tiedot kootaan perustettavaan kansalliseen tietokantaan.

Esteettömyysinventaarin ensimmäisessä vaiheessa konsultti lähestyy eri toimijoita ja tiedustelee, onko tietoa saatavilla kootusti ja miten ajantasaista se on sekä pyytää saada sen käyttöönsä.

Toisessa vaiheessa osapuolilta saatu tieto muutetaan ERSAD-muotoon ja listataan ne tiedot, joita on tarpeen tarkentaa maastokäynnein, haastatteluin tai muulla tavoin.

Kolmannessa vaiheessa osapuolille tulee tarjota mahdollisuus tarkistaa ERSAD-tietokantaan toimitettavat tiedot, sillä heillä on tosiasiallinen vastuu omaa toimintaansa koskevan tiedon oikeellisuudesta. Lopulta tiedot viedään tietokantaan, mikäli se on jo perustettu.

*Taulukko 1. Arvio esteettömyystietokannan kustannuksista.*

Tehtävä	Arvio kustannuksista	Toistuvuus
Esteettömyysinventaari	100.000-200.000 €	Kertaluonteinen
Tietokannan toteutus	100.000 € riippuvainen EU-määrittelyjen tarkkuudesta	Kertaluonteinen
Ylläpito	20.000-50.000 €/v	Vuosikustannus

### Asemien esteettömyystietojen jatkuvaan tiedontuotantoon

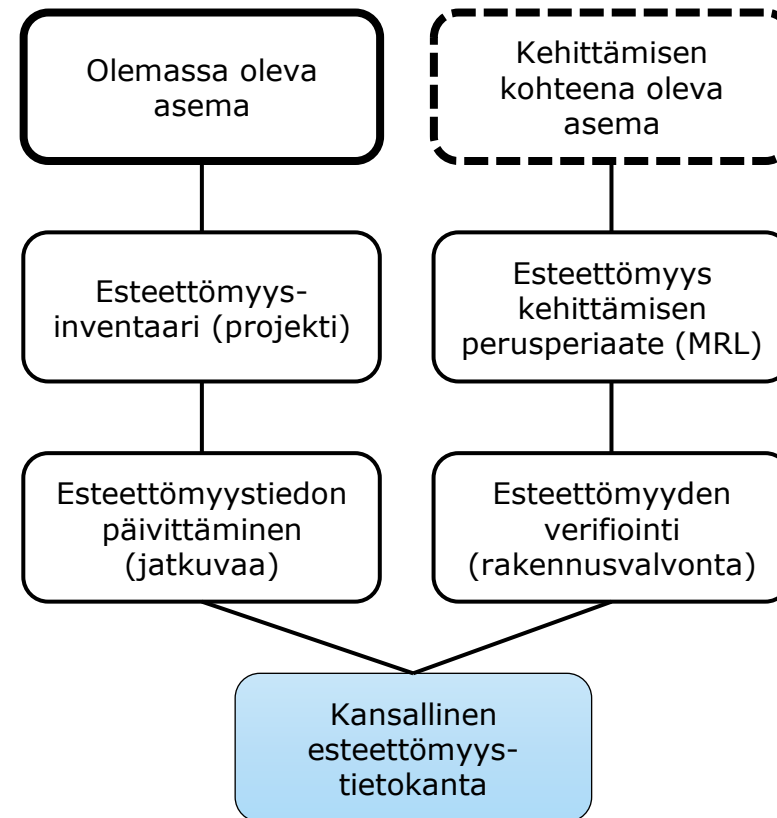
**tarvitaan suunnitelma.** Osana esteettömyysinventointia on paikallaan selvittää prosessit, joiden avulla toimijat tulevat pitämään omat tietonsa ajan tasalla. Tarpeen on selvittää, miten nopeasti muutokset päivittyvät. Nämä tiedot auttavat päivitysprosessin muodostamisessa.

Tietojen ajantasaisuuden ja oikeellisuuden kannalta on olennaista, että toimijat ymmärtävät oman vastuunsa tiedon laadussa. Koska tiedot ovat osa toimijoiden palvelua, tunnistavat he todennäköisesti tiedon tarjoamisen hyödyn (liike)toiminnalleen ja toisaalta vääristä tiedoista aiheutuvan maineriskin ja haitan matkustajille.

Operatiivisesti tietokannasta vastaavan tehtävänä on varmistaa, että osapuolet ymmärtävät vastuunsa tiedon oikeellisuudesta ja ajantasaisuudesta. Tähän voi olla hyödyllistä muodostaa vuosikello, jonka avulla varmistetaan, että tiedot päivittyvät.

Esteettömyystiedon päivitys voidaan ottaa osaksi organisaation perusprosesseja esimerkiksi kunnossapito-/urakointi- ja muilla sopimuksilla, jolloin tehtävän toteuttaja kirjaa tietokantaan esteettömyyteen vaikuttavat toimet. Esimerkiksi lumenpoistaja kuittaa työn tehdyksi, siivouspalvelu kirjaa havaitut puutteet tai ylläpitopitourakoitsija kirjaa tehdyt toimenpiteet ennen viimeisen laskun lähettämistä. Tiedon päivittämisvelvoite kannattaa ottaa osaksi sopimuksia. Harkinnan arvoista on myös pohtia matkustajille avattavaa käyttöliittymää, jossa kuka tahansa voi ilmoittaa puutteen, jolloin automaattinen heräte lähtee esim. urakoitsijalle.

Tiedon keräämiseen ja ylläpitoon tarvitaan kansalliseen esteettömyystietokantaan helppo käyttöliittymä, taustajärjestelmä ja ERA:lta määrittelyt siitä, mitä tietoa kerätään ja missä muodossa se tulee toimittaa (tärkeä tunnistaa liityntäpinta Transmodel/NeTEx kansalliseen käyttöönottoon sekä pysäkkirekisterin kehittämiseen).



Kuva 6. Konsultin näkemys tiedontuotannosta olemassa olevalla ja kehitettävällä asemalla.

Asemien esteettömyystiedot ovat osa laajempaa julkisen liikenteen matkatietokokonaisuutta. Kokonaisuuden kehittymistä voisi edistää, jos kansallinen vastuutaho ja ylläpidosta vastaava palveluntuottaja tuntisivat laajemmin julkisen liikenteen matkaketjuja ja pyrkisivät edistämään matkaketjujen multimodaalisuutta. Tällöin asemien esteettömyystietojen yhteydessä voisi tunnistaa, mitkä asiat ovat keskeisiä myös linja-autoliikenteessä (esim. matkakeskuksissa) ja huomioida rajapinnat myös tiedontuotannon vastuissa.

Taulukko 2. ERSAD-tiedot ja esimerkkejä tiedontuottajista.

EDSAD:iin tallennettavat tiedot*	Tiedontuottajat (esimerkkitahto)
Aseman perustiedot, 7 tietoa	Väylävirasto, Helsinki, Vantaa
Inva-pysäköinti, 4 tietoa	Pysäköintialueen maanomistaja/P-operaattori
Muiden liikennemuotojen pysähtymispaikat, 4 kpl	Tien- tai kadunpitäjä
Lipunmyynti, 11 tietoa	Operaattori, HSL
Informaatiotiski, 7 tietoa	Operaattori, HSL
Laiturit, 7 tietoa	Väylävirasto
Pääsy junaan, 3 tietoa	Väylävirasto (laiturin korkeus) Operaattori (täydentävä info)?
Avustamispalvelu, 5 tietoa	Operaattori (ongelmalliseksi koettu ratkaisu)
Opastus, 2 tietoa	Väylävirasto
Dynaaminen informaatio, 3 tietoa	Fintraffic
WC, 5 tietoa	Asemarakennuksen haltija/omistaja

\*Lähde: Esteettömyystietokannan tietojen siirron pilotointi ERA:n tietokantaan, WSP 19.6.2018

Inventaari (tiedonkeruu) tehdään kertaalleen ja tietoja päivitetään, kun asemalla tapahtuu esteettömyyteen vaikuttavia asioita.



Kuva 7. Konsultin ehdotus esteettömyystietojen tiedontuotannon prosessista.



# Esitys esteettömyystietokannan vastuutahoksi

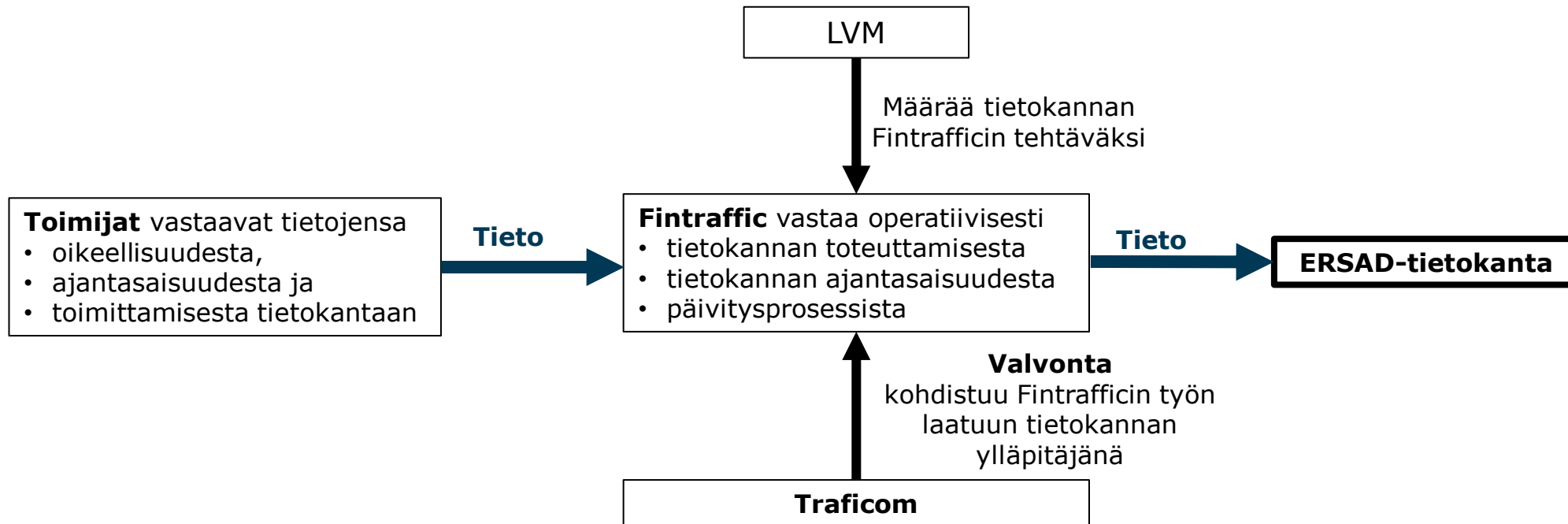
Esteettömyystietojen tuottamiseen osallistuu useita toimijoita. Kansallisen ERSAD-tietokannan vastuutahoksi suositetaan nimettävän yksi kansallinen taho, jonka tehtäväkenttään esteettömyystietojen ylläpito on kytkettävissä lisäarvoa tuottavalla tavalla. Fintrafficilla on Traficomien toimeksiannosta käynnissä matkatiedon koonnin ja datan kehittämisen projekti, jossa selvitetään mm. matkatiedon ja datan kehittämisen prosessit, tiedon saanti ja tuotanto sekä EU-asetusten täyttäminen (sisältäen esteettömyystiedon). Näin ollen Fintraffic näyttäisi olevan tarkoituksenmukaisin ERSAD-tietokannan kansallinen vastuutaho.

Päätösesitys kansallisesta ERSAD-tietokannasta vastaavasta tahosta (nimeämisen määräaika umpeutui 19.3.2020, lisäaikaa on anottu puolitoista vuotta, joten määräaika umpeutui syyskuussa 2021):

- a) LVM päättää, että Fintraffic on Suomessa ERSAD-tietokannasta vastaava taho.
- b) LVM linjaa, millä menettelyllä vastuu ERSAD-tietokannasta osoitetaan Fintrafficille.
  - i. LVM käyttää omistajaohjaajan valtaa Fintrafficin tehtäväkentän muuttamiseen (jos tarpeen).
  - ii. LVM päättää, että palvelu hankitaan Fintrafficilta.
- c) LVM linjaa, miten ERSAD-tietokannan toteuttamisen ja ylläpidon rahoitus kanavoidaan Fintrafficille.
  - i. LVM (omistajaohjaaja) hankkii palvelun Fintrafficilta.
  - ii. Traficom (valvova viranomainen) hankkii palvelun Fintrafficilta.
  - iii. Väylävirasto (rataverkon haltija) hankkii palvelun Fintrafficilta.

Tehtävä	Arvio kustannuksista	Toistuvuus
Esteettömyysinventointi	100.000-200.000 €	Kertaluonteinen
Tietokannan toteutus	100.000 € riippuvainen EU-määrittelyjen tarkkuudesta	Kertaluonteinen
Ylläpito	20.000-50.000 €/v	Vuosikustannus

# Esitys toimijoiden rooleista ja vastuista

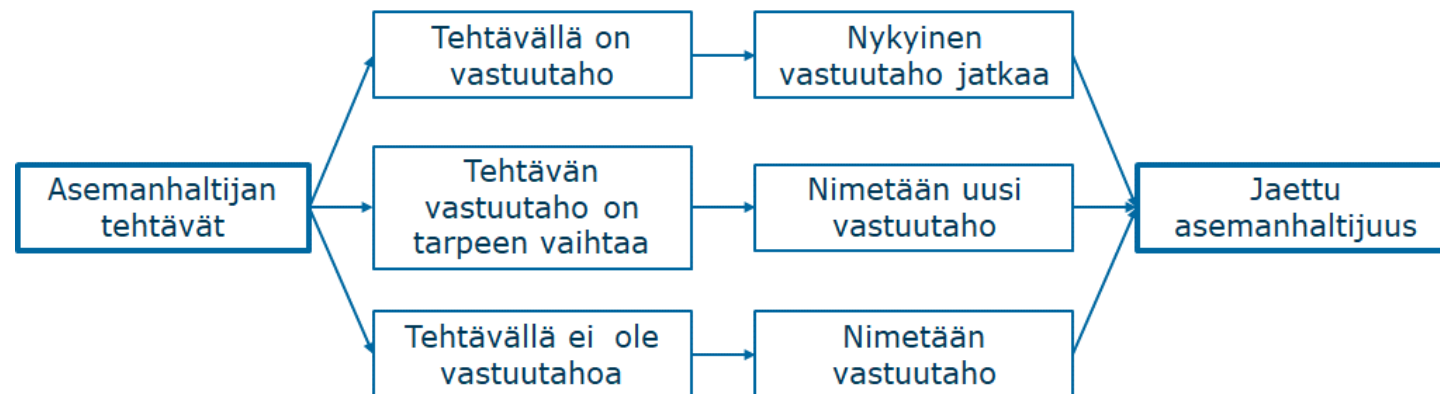


# 4. Asemanhaltijuus



# Asemanhaltijalle osoitetut tehtävät

Asemanhaltijan tehtäviä on tarkasteltu tehtävälähtöisesti ja etupainotteisesti, mikä mahdollistaa 7.6.2023 alkaen sovellettavan matkustajaoikeusasetuksen tehtävien toteuttamisen ja TAP YTE:n päivitysversion toteuttamisen, sekä antaa aikaa tehtävien käytännön järjestelylle.



Kuva 9. Tarkastelun kulku asemanhaltijan tehtävien osalta.

Seuraavilla sivuilla on esitetty ehdotukset tehtävien vastuutahoista.

<b>Matkustajaoikeusasetus</b> (EU) 2021/782	<b>PRM YTE</b> (EU) N:o 1300/2014, (EU) 2019/772	<b>TAP YTE</b> Päivitysversio
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiedottamiseen liittyvät tehtävät.</li> <li>• Koulutuksen tarjoaminen henkilöstölle.</li> <li>• Matkustajien turvallisuus.</li> <li>• Palvelujen laatuvaatimukset.</li> <li>• Matkustajien avustaminen.</li> <li>• Oikeus kuljetukseen.</li> <li>• Valitusten käsittely.</li> <li>• Korvaukset.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esteettömyysinventaari.</li> <li>• Matkustajien avustaminen.</li> <li>• Sopiminen rautatieyritysten kanssa avustamisesta ja laitteista vastaamisesta.</li> <li>• Kansalliset toteutussuunnitelmat ja strategiat esteettömyyden kehittämiseksi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asemien minimivaihtoajan määrittäminen.</li> <li>• Tiedot palvelujen esteettömyydestä.</li> <li>• Matkustajien avustaminen.</li> <li>• Asemilla tiedottaminen.</li> <li>• Esteettömyysinventaarin tekniset ratkaisut.</li> </ul>

Kuva 10. Asemanhaltijalle osoitettuja tehtäviä eri säädöksissä. Muokattuna lähteestä: 5.11.2021 Une Tyynilä, Traficom.

# Tiedottaminen

Tiedottamisessa Väylävirasto vastaa asemien staattisista opasteista ja Fintraffic dynaamisesta opastuksesta. Fintraffic ja VR hoitavat molemmat poikkeustilanteita. Tiedottamisvastuut ovat nykyisin selkeät, vastuisiin ei ole esitetty muutostarpeita.

Tiedoissa esteettömästä pääsystä asemille ja palveluihin on puutteita. Kansallinen esteettömyystietokanta on tärkeä, jotta tiedot kootaan yhdenmukaisesti ja voidaan esittää netissä, reittioppaissa ja asemilla.

Lippuja myyvät tahot, rautatieyritykset ja lähiliikenteen tilaajat tiedottavat matkustajille heidän oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan.

Tehtävä	Vastuutaho asetuksessa	Ehdotus vastuutahosta
Palvelu lähtee tai saapuu viivästyneenä tai peruutetaan, tieto palvelun tai korvaavan palvelun arvioidusta lähtö- ja saapumisajasta.	Rautatieyritys tai asemanhaltija.	Rautatieyritys ja Fintraffic. *
Asemilla, joilla ei ole henkilöstöä, on helposti saatavilla olevat tiedot, jotka koskevat lähimpiä asemia, joilla on henkilöstöä, ja vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden välittömästi saatavissa olevaa apua.	Rautatieyritys ja asemanhaltija.	Rautatieyritys, Väylävirasto, kunnat. *
Myydessä rautatiematkaan oikeuttavia lippuja on tiedotettava matkustajille oikeuksista ja velvollisuuksista.	Rautatieyritys, asemanhaltija, lipunmyyjä ja matkanjärjestäjä.	Rautatieyritys, lipunmyyjä ja matkanjärjestäjä. *
Ilmoitettava matkustajille asemalla ja junassa ja verkkosivustollaan heidän oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan sekä yhden tai useamman elimen yhteystiedot.	Rautatieyritys ja asemanhaltija.	Rautatieyritys, HSL. * <sup>1)</sup>

\* Ei muutoksia

<sup>1)</sup> Pohdittavaksi kaukoliikenneasemat

# Koulutus, turvallisuus ja palvelujen laatutaso

Koulutuksen tarjoaminen henkilöstölle esteettömien palvelujen tarjoamiseksi ja niitä tarvitsevien matkustajien tarpeiden ymmärtämiseksi on työnantajan vastuulla. Tilanne on kunnossa, mutta sitä tulee arvioida uudelleen, jos avustamiseen päätetään laatia yhtenäinen kansallinen ratkaisu juna- ja bussiliikenteeseen. Se edesauttaisi, että matkaketjuissa tarjottaisiin avustamista tasalaatuisesti.

Turvallisuuden kehittamisestä ja ylläpitämisestä vastaavat Väylävirasto rataverkon haltijana ja VR operaattorina omalla vastuualueellaan. Tilanteeseen ei ole esitetty muutostarpeita.

Palvelujen laadun vähimmäisvaatimukset liittyvät vahvasti operointiin. On selkeintä, että rautatieyrittäjä asettaa palvelunsa vaatimukset. Tarvittaessa viranomaiset voivat pyytää tietoja itselleen esimerkiksi siinä tapauksessa, jos esteettömälle matkustamiselle laaditaan kansallinen ratkaisu, jota valvotaan. Valvovana viranomaisena voisi tällöin toimia Traficom.

Tehtävä	Vastuutaho asetuksessa	Ehdotus vastuutahosta
Varmistettava, että koko henkilöstö osallistuu koulutukseen, miten vastata vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin.	Rautatieyrittäjä ja asemanhaltija.	Rautatieyrittäjä. *
Kunakin on omalla vastuualueellaan toteutettava asianmukaiset toimenpiteet matkustajien henkilökohtaisen turvallisuuden varmistamiseksi rautatieasemilla ja junissa ja riskien hallitsemiseksi.	Rautatieyrittäjä, rataverkon haltija ja asemanhaltija.	Rautatieyrittäjä, Väylävirasto, kaupungit. *
Palvelujen laatuvaatimukset on vahvistettava ja valvottava palvelujensa tasoa kyseisten vaatimusten pohjalta. Pyydettyä on annettava kansallisille viranomaisille pääsy palvelujensa tasoa koskeviin tietoihin.	Asemanhaltija.	Rautatieyrittäjä, laiturialueet Väylävirasto. *

\* Ei muutoksia

# Avustamispalvelut

VR tarjoaa nykyisin avustamispalveluja 37 asemalla. Raideliikenteessä tarvitaan kansallinen ratkaisu viimeistään silloin, kun operaattoreita on useita. Suosituksena on tarkastella avustamispalveluja multimodaalisesti: avustaminen olisi suositeltavaa ratkaista kansallisesti kattaen juna- ja bussiliikenteen.

Molemmille liikennemuodoille on yhteistä se, ettei asemilla ole henkilökuntaa tai rakennukset eivät ole liikennekäytössä. Rautatieyrityksen lisäksi ei ole tahoja, jolle avustamispalvelut voisi osoittaa. Jatkossa on varauduttava siihen, että avustaminen toteutetaan ostopalveluna, jonka rahoitus on ratkaistava.

Juna- ja bussiliikenteessä ei ole käytössä lentoasemamaksun kaltaista maksua, jolla katetaan matkustajien avustaminen.

Tehtävä	Vastuutaho asetuksessa	Ehdotus vastuutahosta
Junissa, joissa ei ole henkilöstöä, on annettava apua junaan noustaessa ja siitä poistuttaessa, kun asemalla on koulutettua henkilöstöä työvuorossa. Asemalla, jolla on henkilöstöä, on annettava apua, jotta matkustaja voi nousta junaan, siirtyä liityntäpalveluun tai poistua junasta, edellyttäen, että paikalla on koulutettua henkilöstöä työvuorossa. Jos junassa tai asemalla ei ole koulutettua henkilöstöä, on kaikin kohtuullisin keinoin pyrittävä mahdollistamaan se, että vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt voivat matkustaa rautateitse.	Rautatieyritys tai asemanhaltija.	Rautatieyritys. <i>Selvitettävä</i>
Jos avustamisilmoitusta ei ole tehty, on pyrittävä kaikin tavoin huolehtimaan avun antamisesta.	Rautatieyritys ja asemanhaltija.	Rautatieyritys. <i>Selvitettävä</i>
On ilmoitettava pisteet, joissa vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt voivat ilmoittaa saapumisestaan rautatieasemalle ja pyytää apua.	Asemanhaltija tai muu taho.	Rautatieyritys. <i>Selvitettävä</i>

# Oikeus kuljetukseen, valitukset ja korvaukset

Säännöt oikeudesta kuljetukseen kannattaa kytkeä kansallisen ratkaisun laadintaan esteettömistä matkaketjuista. Sääntöjen laadinta edellyttää, että rataverkon haltija ja rautatieyrittäjä ovat laatineet sopimuksen avun tarjoamisesta (kohta 4.4.3). Traficom koordinoi tarvittaessa yhteistyötä.

Valitusten käsittelymenettely on rautatieyrittäjien ja niiden tahojen vastuulla, jotka ovat maan- tai kiinteistön omistajia asemilla, joilla matkustajia on yli 10 000 päivässä. Nämä asemat (10-15 kpl) sijaitsevat Helsingissä, Vantaalla ja Tampereella.

Kukin asema-alueella toimiva taho vastaa korvauksista omalla vastuualueellaan.

Tehtävä	Vastuutaho asetuksessa	Ehdotus vastuutahosta
Laadittava tai oltava säännöt vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudesta kuljetukseen. Huomioitava 4.4.3 kohdassa tarkoitettut sopimukset: koskevat erityisesti tahoja, joka on vastuussa avun tarjoamisesta vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille - eli rataverkon haltijaa tai asemanhaltijaa ja rautatieyrittäjä.	Rataverkon haltija tai asemanhaltija ja rautatieyrittäjä huomioiden 4.4.3 vastuutahot.	Rautatieyrittäjä ja rataverkon haltija (tarvittaessa Traficom koordinoimana).
Jokaisen rautatieyrittäjän ja sellaisen aseman, jonka kautta kulkee vuosittain keskimäärin enemmän kuin 10 000 matkustajaa päivässä, asemanhaltijan on perustettava valitusten käsittelymenettely omilla vastuualueillaan. Ei sovelleta Rautatieyrittäjien vastuu matkustajista ja näiden matkatavaroista -lukua sovellettaessa.	Rautatieyrittäjä ja asemanhaltija.	Rautatieyrittäjä, kaupungit ja Väylävirasto.
Jos rautatieyrittäjät ja asemanhaltijat aiheuttavat vammaisten henkilöiden tai liikuntarajoitteisten henkilöiden käyttämien liikkumisvälineiden ja apuvälineiden katoamisen tai vahingoittumisen tai heidän käyttämiensä avustavien koirien katoamisen tai loukkaantumisen, ne ovat vastuussa kyseisestä katoamisesta, vahingoittumisesta tai loukkaantumisesta, ja niiden on suoritettava korvaus ilman aiheetonta viivytystä.	Rautatieyrittäjä ja asemanhaltija.	Rautatieyrittäjä, kaupungit ja Väylävirasto.



# Ehdotus PRM YTE:n tehtävien vastuutahoista

Esteettömyysinventaarin toteutusta ja esteettömyystietokantaa on käsitelty kappaleessa 3.

Kansalliset toteutussuunnitelmat suositellaan kytkettävän kansallisesti ratkaistavaan matkaketjujen esteettömyyteen. Strategia laaditaan eri tahojen yhteistyössä, mutta on suositeltavaa, että yhteistyöllä on kansallinen koordinoija ja vastuutaho.

Tehtävä	Vastuutaho asetuksessa	Ehdotus vastuutahosta
Esteettömyysinventaarin toteutus ja sen päivitys uutta infrastruktuuria ja liikkuvaa kalustoa sekä olemassa olevan infrastruktuurin ja liikkuvan kaluston uudistamista ja parantamista koskevien tietojen sisällyttämiseksi.	Jäsenvaltio ja sen päättämät yksiköt.	Fintraffic toteuttaa.
Kansalliset toteutussuunnitelmat on hyväksyttävä 10 vuoden ajalle ja päivitettävä 5 vuoden välein, jotta kaikki yksilöidyt esteet poistettaisiin asteittain.	Jäsenvaltio.	LVM/Traficom.
Kansallisiin toteutussuunnitelmiin on sisällyttävä strategia, jossa määritetään kriteerit ja prioriteettijärjestys asemien ja liikkuvan kaluston yksiköiden valitsemiselle uudistettaviksi tai parannettaviksi. Käyttäjien etujärjestöjä on kuultava.	Rataverkon haltija, asemanhaltija, rautatieyrittäjä ja viranomaiset yhteistyössä.	LVM:n/Traficomien koordinoima yhteistyö eri tahojen kanssa.

# Ehdotus TAP YTE:n tehtävien vastuutahoista

Minimivaihtoajan määrittäminen ja tiedon jakaminen on asemanhaltijan tehtävä. Tieto yhdistyy matkaketjuihin ja operaattorin tarjoaman kokonaispalvelun laatuun. Aikataulusuunnittelijat tarvitsevat tietoja, joten tieto on olemassa. Suosituksena on, että minimivaihtoajan määrittää operaattori ja sen vahvistaa Traficom.

Suomessa on nykyisin vain yksi henkilöliikenteen operaattori, joten ei ole vaaraa, että tieto vääristäisi kilpailua. Mikäli rautatieyrityksiä on jatkossa useampia, Väylävirasto rataverkon haltijana määrittäisi minimivaihtoajan ja jakaisi tietoa.

TAP YTE:n päivitysversiossa puhutaan myös avustamisen ja tiedottamisen tehtävistä sekä esteettömyysinventaarin teknisistä ratkaisuksista. Avustamista ja tiedottamista on käsitelty osana matkustajanoikeusasetuksen tehtäviä. Esteettömyysinventaria on käsitelty kappaleessa 3.

Tehtävä	Vastuutaho asetuksessa	Ehdotus vastuutahosta
Minimivaihtoaja: Aikataulutiedot kaikista vastuullaan olevista asemista ja pääsyn takaaminen tietoihin rautatieyrityksille, kolmansille osapuolille ja julkisille tahoille. Varmistettava, että aikataulutiedot ovat tarkkoja ja ajantasaisia. Aikataulutietojen tulee olla saatavilla väh. 12 kk:n ajan tietojen vanhentumisesta. Niiden tulee sisältää: <ul style="list-style-type: none"><li>• minimivaihtoaja (oletus) aseman sisällä.</li><li>• tarvittaessa minimivaihtoaja aseman eri paikkojen välillä (esim. aseman osat, laiturit).</li><li>• tarvittaessa minimivaihtoaja aseman ja lähistöllä olevien asemien välillä.</li></ul>	Asemanhaltija.	Rautatieyritys.
Tieto palvelujen esteettömyydestä: Tietojen keräämisestä vastaava taho tai asemanhaltija julkaisee tiedot junaliikenteen esteettömyydestä.	Tiedontuottaja(t) tai asemanhaltija.	Tiedontuottajat ja Fintraffic.

# Esitys asemanhaltijalle osoitettujen tehtävien vastuutahoiksi

Suomessa on johdonmukaisesti kehitetty asema-alueista monitoimijaympäristöjä. Tämän vuoksi asemanhaltijan tehtävät on tarkoituksenmukaisinta järjestää hajautetulla mallilla niin, että kutakin tehtävää perustehtävänsä osana hoitava on tehtävässään asemanhaltija. Pääosaan tehtäviä on vastuutahot tunnistettavissa helposti ja ne on kuvattu sivuilla 36-41.

- a) Nykyisissä tehtävissä, joille on tunnistettu vastuutahot, säilyvät ne ennallaan.
- b) Avustamispalvelujen järjestäminen vaatii selvityksiä ja niiden pohjalta tehtäviä linjauksia (ks. Sivun 43).
- c) Minimivaihtoaikojen määrittely asemittain on uusi tulossa oleva velvoite. Tarkoituksena on, että aseman toimijat pääsevät niistä keskinäiseen yhteisymmärrykseen. Jos erimielisyyksiä syntyy, on Traficom soveltuva taho ratkaisemaan ne. Suomen nykyisessä yhden henkilöliikennettä harjoittavan rautatieyrityksen tilanteessa minimivaihtoaikojia ei ole mahdollista käyttää kilpailutilanteen vääristämiseen. Kun rautatieyritys joka tapauksessa tarvitsee asemakohtaisia minimivaihtoaikojia palvelunsa suunnittelussa, soveltuu minimivaihtoaikojen määrittämistehtävä sille.
- d) Valmiussuunnitteluvuoroituksen säätämistä asemanhaltijan tehtäväksi ollaan valmistelemaan. Suunnitteilla olevat vuoroitukset liittyvät merkittävien matkustajamäärien pitkäkestoiseen odottamiseen asemalla (matkustajanoikeusasetus (EU) 2021/782 artikla 20 kohta 6). Suomessa rautatietoimijoilla eli rataverkon haltijoilla ja rautatieyrityksillä on varautumisvelvoite raideliikennelain (28.12.2018/1302) 171 §:n mukaan. Näin ollen uusi velvoite kohdistuu koordinointiin, joka on osoitettu rautatieyrityksille.

# Esitys avustamispalveluihin liittyvistä selvityksistä

Liikenne- ja viestintäministeriö

- a) selvittää matkaketjujen ja solmujen esteettömyyden kansallisen tavoitetason,
- b) esittää miten avustamispalvelut olisi suositeltavaa järjestää kansallisesti kattuen rautatie- ja linja-autoliikenteen sekä
- c) esittää avustamispalvelujen rahoitusmallin.

# C. Taustamateriaalia

# 5. Keskeiset käsitteet



# Keskeiset käsitteet

**Asema** ((EU) 2021/782) on rautatiellä olevaa paikkaa, josta rautateiden matkustajaliikennepalvelu voi alkaa, jossa se voi pysähtyä tai jonne se voi päättyä.

Asema-käsitteen tulkinta ja rajaus: PRM YTE koskee vain niitä asemien alueita, jotka on tarkoitettu liikenteelle (eikä esimerkiksi kauppakeskuksia). YTE koskee vain asemia eikä (esimerkiksi) hätäuloskäyntejä, turvallisia alueita tunneleissa tai tasoristeyksiä, jotka eivät ole osa aseman esteetöntä reittiä. Alueet, joita ei hallinnoi rautatieyrittäjä, rataverkon haltija tai aseman haltija (joko suoraan tai alihankkijan välityksellä), eivät kuulu soveltamisalaan; tällaisia alueita voivat olla esimerkiksi pysäköintialueet. (PRM YTE:n

soveltamisopas 18.5.2015)

**Rautatieyrittäjä** (2012/34/EU): toimiluvan saanut julkinen tai yksityinen yritys, jonka päätoimena on rautateiden tavaraj- ja/tai henkilöliikenteen harjoittaminen ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;

**Rataverkon haltija** (2012/34/EU): elin tai yritys, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta, mukaan lukien liikenteen hallinta sekä ohjaus, hallinta ja merkinanto; verkkoa tai verkon osaa koskevat rataverkon haltijan tehtävät

voidaan antaa eri elimille tai yrityksille;

**Asemanhaltija** ((EU) 2021/782): jäsenvaltiossa oleva organisaatioyksikkö, jolle on annettu vastuu yhden tai useamman rautatieaseman hallinnosta ja joka voi olla rataverkon haltija;

Suomen olosuhteisiin soveltuu Ruotsin Transportstyrelsenin tulkinta, jonka mukaan ei ole tarkoituksenmukaista täsmentää asemanhaltijuuden käsitettä, vaan tapauskohtaisesti tarkastellaan, millä taholla on laillinen ja tosiasiallinen määräysvalta kulloinkin kyseessä olevassa kohteessa. (Transportstyrelsen 01/2020).

# 6. Tehtävät eri säädöksissä





# Tehtävät PRM YTE:ssä ((EU) N:o 1300/2014) ja muutososassa ((EU) 2019/772)

7 artikla

## Esteettömyysinventaari

Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että toteutetaan esteettömyysinventaari, jotta voidaan

- a) yksilöidä esteet;
- b) antaa tietoja käyttäjille;
- c) seurata ja arvioida esteettömyyden edistymistä.

2. Virasto (ERA) perustaa työryhmän, jonka tehtävänä on laatia ehdotus suositukseksi esteettömyysinventaariin kerättävän tiedon vähimmäisrakenteesta ja sisällöstä, ja ylläpitää työryhmän toimintaa. Virasto toimittaa komissiolle suosituksen sisällöstä, tietomuodosta, toiminnallisesta ja teknisestä

rakenteesta, toimintatavasta, tietojen tallentamiseen ja kuulemisiin liittyvistä säännöistä sekä tietojen antamisesta vastaavien yksiköiden itsearviointiin ja nimeämiseen liittyvistä säännöistä. Jotta voitaisiin yksilöidä toimivin ratkaisu, suosituksessa on otettava huomioon kaikkien tarkasteltujen teknisten ratkaisujen arvioidut kustannukset ja hyödyt. Siihen on sisällytettävä ehdotus

esteettömyysinventaarin laatimisaikatauluksi.

3. Liitteessä olevaa 7 osaa on päivitettävä direktiivin 2008/57/EY 6 artiklan mukaisesti 2 kohdassa tarkoitetun suosituksen perusteella.

4. Tällaisten esteettömyysinventaarien soveltamisala ulotetaan kattamaan ainakin seuraavat:

- a) julkiset alueet kaikilla matkustajaliikenteelle tarkoitetuilla asemilla siten kuin liitteessä olevassa 2.1.1 kohdassa määritellään;
- b) liikkuva kalusto siten kuin liitteessä olevassa 2.1.2. kohdassa määritellään.

5. Esteettömyysinventaarina on päivitettävä uutta infrastruktuuria ja liikkuvaa kalustoa sekä olemassa olevan infrastruktuurin ja liikkuvan kaluston uudistamista ja parantamista koskevien tietojen sisällyttämiseksi.

### *2.1.1 Infrastruktuuriasajärjestelmään liittyvä soveltamisala*

Tätä YTE:ää sovelletaan julkisiin alueisiin kaikilla matkustajaliikenteelle tarkoitetuilla rautatieasemilla, joita hallinnoi rautatieyrittäjä, rataverkon haltija tai aseman haltija. Tämä tarkoittaa neuvonnan järjestämistä, lipun ostamista ja tarvittaessa leimaamista sekä mahdollisuutta odottaa juna.

### *2.1.2 Liikkuvan kaluston osajärjestelmään liittyvä soveltamisala*

Tätä YTE:ää sovelletaan matkustajien kuljetukseen tarkoitettuun liikkuvaan kalustoon, joka kuuluu vetureita ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa

koskevan YTE:n (LOC&PAS YTE) soveltamisalaan.

#### *7 a artikla*

#### **Esteettömyystietojen kerääminen, ylläpito ja vaihto**

1. Kunkin jäsenvaltion on päätettävä yhdeksän kuukauden kuluttua 16 päivän kesäkuuta 2019 jälkeen, mitkä yksiköt vastaavat esteettömyystietojen keräämisestä, ylläpidosta ja vaihdosta.

2. Jäsenvaltiot voivat pyytää komissiolta määrääjän pidentämistä. Määrääjän pidentämisen on oltava poikkeuksellista, ja se on perusteltava asianmukaisesti ja rajattava ajallisesti. Pidentämisen katsotaan

erityisesti olevan perusteltua, jos Euroopan unionin rautatievirasto ei ole vahvistanut tämän asetuksen liitteen mukaisia tiedonkeruuvälinettä ja toimintatapoja eivätkä ne ole täysin toimintavalmiina kahden kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta.

3. Jokaista asemaa varten on oltava yksikkö, joka vastaa esteettömyystietojen vaihdosta.

4. Tietojen keruu ja muuntaminen on saatettava päätökseen 36 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta.

5. Ennen kuin komission asetuksen (EU) N:o 454/2011 (\*) liitteessä I olevissa 7.2, 7.3 ja 7.4 kohdassa kuvattu tietojenvaihdon arkkitehtuuri on saatu täysin toimintavalmiiksi esteettömyystiedot vaihdetaan siirtämällä ne Euroopan rautatieasemien esteettömyystietokantaan (ERSAD), jota Euroopan unionin rautatievirasto pitää yllä. (\*) Komission asetukset (EU) N:o 454/2011, annettu 5 päivänä toukokuuta 2011, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 123, 12.5.2011, s. 11).”

LIITE

7.2.1.1 Esteettömyysinventaaari –  
infrastruktuuri

7.2.1.1.1 Toiminnallinen ja tekninen rakenne

Esteettömyysinventaaariin sisältyvät seuraavat toiminnot:

- 1) olemassa olevien esteiden tunnistaminen;
- 2) käytännön tietojen antaminen käyttäjille;
- 3) esteettömyyden edistymisen seuraaminen ja arviointi.

Esteettömyystietojen vaihdon arkkitehtuurista säädetään asetuksessa (EU) N:o 454/2011 (henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskeva YTE). Esteettömyystietojen formatointiin ja

vaihtoon sovelletaan seuraavia standardeja:

- 1) CEN/TS 16614-1:2014 Public transport – Network and Timetable Exchange (NeTEx) – Part 1: Public transport network topology exchange format 2014-05-14
- 2) EN 12896-1:2016 Public transport. Reference data model. Common concepts (Transmodel)

Suunniteltuun erityiseen käyttötarkoituksen käytetään erityistä yhdenmukaistettua Transmodel-profiilia lisäyksessä O olevassa luettelokohdassa 1 tarkoitettujen teknisten asiakirjojen mukaisesti.

7.2.1.1.2 Esteettömyystietojen tallentamiseen ja itsearviointiin liittyvät säännöt

Esteettömyystietojen tallentamiseen ja itsearviointiin liittyvät säännöt ovat seuraavat:

- 1) esteettömyyttä koskevia tietoja keräävien yksiköiden ei tarvitse olla riippumattomia tiedonkeruun kohteiden päivittäisestä hallinnoinnista;
- 2) kun esteettömyystietoja kerätään ensimmäisen kerran komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/772 voimaantulon jälkeen, inventaariin voidaan merkitä, ettei asemien tämän YTE:n vaatimusten mukaisuutta ole arvioitu;

- 3) jos asemaa tai sen osia parannetaan tai uudistetaan tai ne ovat tämän YTE:n kansallisessa toteutussuunnitelmassa esitetyn muun työn kohteina, vastaavat esteettömyystiedot on päivitettävä, tarvittaessa tämän YTE:n vaatimusten mukaisuus mukaan luettuna;
- 4) tämän YTE:n vaatimusten mukaisuutta voidaan päivittää tämän YTE:n 6.2.4 kohdassa tarkoitetun välivaiheen tarkastuslausuman perusteella;
- 5) inventaariin ei tarvitse merkitä varusteiden toimintakuntoa.

Komissio antaa saataville tiedonkeruuvälineen, jonka toimintatavat kuvataan lisäyksessä O olevassa

luettelokohdassa 2 tarkoitetuissa teknisissä asiakirjoissa.

Jos on olemassa rakenteisia esteettömyystietoja, jotka voidaan muuntaa yhdenmukaistettuun profiiliin, nämä tiedot voidaan vaihtoehtoisesti siirtää muuntamisen jälkeen. Olemassa olevien esteettömyystietojen muuntamismenetelmä ja yhteyskäytäntö esitetään lisäyksessä O olevassa luettelokohdassa 3 tarkoitetuissa teknisissä asiakirjoissa.

#### 7.2.1.1.3 Tietojen käyttöön liittyvät säännöt ERSAD-tietokannasta

- 1) yleisö voi saada tietoja Euroopan unionin rautatieviraston ylläpitämältä julkiselta verkkosivustolta;
- 2) rekisteröidyt kansalliset viranomaiset voivat hakea kaikki jäsenvaltion kannalta merkitykselliset esteettömyystiedot;
- 3) komissio ja rautatievirasto voivat hakea kaikki esteettömyystiedot.

Rautatieviraston ylläpitämää ERSAD-tietokantaa ei saa yhdistää muihin tietokantoihin.

#### 7.2.1.1.4 Käyttäjiltä saadun palautteen hallinnointiin liittyvät säännöt

Käyttäjiltä saatu palaute voi olla seuraavassa muodossa:

- 1) institutionaalinen palaute käyttäjäjärjestöiltä, vammaisjärjestöt mukaan luettuina: olemassa olevia rakenteita voidaan käyttää, kunhan niihin kuuluu edustajia vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden järjestöistä ja ne kuvastavat tilannetta asianmukaisella tasolla, ei välttämättä kansallisella tasolla. Käyttäjäpalautteen antamismenettely on järjestettävä siten, että nämä järjestöt voivat osallistua siihen tasavertaisesti;
- 2) yksilöllinen palaute: verkkosivustoilla kävijöille on annettava mahdollisuus ilmoittaa jotakin asemaa koskevasta

virheellisistä esteettömyystiedoista ja saada vahvistus siitä, että heidän kommenttinsa on otettu vastaan. Tietojen keruusta, ylläpidosta ja vaihdosta vastaavien yksiköiden on kummassakin tapauksessa otettava käyttäjiltä saatu palaute asianmukaisesti huomioon.

## 8 artikla

### **Kansalliset toteutussuunnitelmat**

1. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä kansalliset toteutussuunnitelmat, joihin sisältyvät ainakin liitteessä olevassa lisäyksessä C luetellut [Kansallisessa toteutussuunnitelmassa esitettävät] tiedot, jotta kaikki yksilöidyt esteet poistettaisiin asteittain.

2. Kansallisten toteutussuunnitelmien on perustuttava olemassa oleviin kansallisiin suunnitelmiin ja 7 artiklassa tarkoitettuihin esteettömyysinventareihin, jos sellaiset on, tai muihin tarkoituksenmukaisiin ja luotettaviin tietolähteisiin. Kansallisten toteutussuunnitelmien laajuudesta ja

toteutusvauhdista päättävät jäsenvaltiot.

3. Kansalliset toteutussuunnitelmat on laadittava ainakin 10 vuodeksi, ja ne on päivitettävä säännöllisesti vähintään joka viides vuosi.

4. Kansallisiin toteutussuunnitelmiin on sisällyttävä strategia, mukaan luettuina priorisointisäännöt, joissa määritetään kriteerit ja prioriteettijärjestys asemien ja liikkuvan kaluston yksiköiden valitsemiselle uudistettaviksi tai parannettaviksi. Tämä strategia on laadittava yhteistyössä rataverkon haltijan (haltijoiden), aseman haltijan (haltijoiden), rautatieyrityksen (rautatieyritysten), ja tarvittaessa

paikallisviranomaisten (paikalliset liikenteestä vastaavat viranomaiset mukaan luettuina) kanssa. Käyttäjien — vammaiset ja liikkumisesteiset henkilöt mukaan luettuina — etujärjestöjä on kuultava.

# Tehtävät TAP YTE:n päivitysversiossa

*4.2.1.2. The station manager makes available its own timetable data to railway undertakings, public bodies and to third parties*

The station manager shall make available all of its timetable data for all station he is responsible for by guaranteeing access to all railway undertakings, to third parties and to public bodies. The station manager shall ensure that the timetable data are accurate and up-to-date. The timetable data shall be kept available at least for twelve months after such data have expired.

The main content of the timetable data shall be:

- Connecting - Timing within the station (default minimum connection time),

- Connecting - Timing between different locations (e.g. parts of the station, platforms) within the station, if appropriate,
- Connecting - Timing between the station and stations in the neighbourhood, if appropriate

The annual timetable shall be made available at least two months before that timetable comes into force.

The station manager shall make available any changes to the annual timetable by update of the reference file for the coding of locations at least seven days before those changes take effect. This obligation shall apply only if the change is known to the station manager seven or more days in advance of it taking effect.

An entity defined by the Member state or by default the station manager, should design a neutral process involving RU's and IM's in order to seek consensus for the definition of the relevant connection timing. In case of disputes it is referred an entity defined by the member state, which could be the National enforcement body.

The above process and the information used therefor shall comply with the technical document(s):

- reference file of the coding of retail locations

This process shall be performed for the first time not later than 12 months after this TSI enters into force.

#### *4.2.6. Handling of information concerning carriage and assistance of persons with reduced mobility (PRM)*

This basic parameter lays down how the railway undertaking, ticket vendor, and/or station manager must ensure the provision of information on the carriage and assistance of PRMs.

##### *4.2.6.2. The entity in charge of collecting accessibility data or the station manager publishes information on the accessibility of rail services*

The entity in charge of collecting accessibility data or the station manager shall publish the

following information:

- conditions of access to the station building and platforms, including whether the station is classified as accessible for PRMs and whether is staffed for PRM support

The above process and the information used for it shall be compliant with the following standard(s):

- For the exchange of accessibility data about the accessibility of a 'stop/station' data, the XML technical standards and protocols based on EN 12896-1:2016 (Transmodel), in particular norm CEN:TS 16614-1:2014 and subsequent versions.

This process shall be performed for the first

publication as defined in article 7a (4) of the Commission Regulation (EU) 1300/20141 (PRM TSI). Any modifications to this information shall be published at least 6 days before the modification enters into force.



#### *4.2.13. Handling of information provision in the station area*

This basic parameter lays down how the station manager shall provide the customer with train running information within the station area.

The provisions shall apply only if there has been a renewal, major upgrade or new installation of voice announcements and/or display systems.

The provisions of this basic parameter shall apply at least in respect of stations at which trains performing international service stop.

This basic parameter shall entail the following processes:

#### *4.2.13.1. Station manager informs customers with in the station*

With regard to information on train departures, station managers shall provide the following departure information on trains to customers in stations:

- In the event of deviation from this information for departing trains...
- As regards information on terminating trains...
- In the case of deviation for terminating trains...
- Deviations from plan comprise...
- The station manager decides according to agreements with the railway undertakings and/or infrastructure managers on...

In accordance with a contractual agreement, information about deviations shall be

delivered by railway undertakings and/or infrastructure managers in due time to the station manager.

#### *4.2.18.1. General remarks*

This basic parameter lays down the train running information and train running forecast. It must prescribe how the dialogue between infrastructure manager railway undertaking, station manager ticket vendor and tour operator are to be maintained. It prescribes as well how the dialogue between railway undertaking and ticket vendor, tour operator and station manager, are to be maintained in order to exchange train running information and train running forecasts.

# Tehtävät matkustajanoikeusasetuksessa (EU) 2021/782

## 9 artikla

### Matkatiedot

2. Rautatieyritysten ja mahdollisuuksien mukaan lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on annettava matkustajalle matkan aikana ainakin liitteessä II olevassa II osassa mainitut tiedot. Jos asemanhaltijalla on tällaisia tietoja, myös hänen on annettava tiedot matkustajalle.

## LIITE II

### VÄHIMMÄISTIEDOT, JOTKA

### RAUTATIEYRITYSTEN JA LIPUNMYYJIEN ON ANNETTAVA

II osa: Matkan aikana annettavat tiedot

- Palvelut ja varusteet junassa, mukaan lukien Wi-Fi
- Seuraava asema
- Häiriöt ja viivästymiset (suunnitellut ja

reaaliaikaiset)

- Tärkeimmät jatkoyhteydet
- Turvallisuusasiat

## 10 artikla

### Liikenne- ja matkatietojen saatavuus

1. Rataverkon haltijoiden on annettava reaaliaikaisia tietoja junien saapumisesta ja lähdöstä rautatieyrityksille, lipunmyyjille, matkanjärjestäjille ja asemanhaltijoille.

## 20 artikla

### Avunanto

1. Kun palvelu lähtee tai saapuu viivästyneenä taikka peruutetaan, rautatieyrityksen tai asemanhaltijan on pidettävä matkustajat ajan tasalla tilanteesta sekä palvelun tai korvaavan palvelun arvioidusta lähtö- ja

saapumisajasta heti, kun tällaiset tiedot ovat saatavissa. Jos lipunmyyjillä ja matkanjärjestäjillä on tällaiset tiedot, myös heidän on annettava ne matkustajalle.

6. Jos direktiivin 2012/34/EU 13 a artiklan 3 kohdan mukaiset valmiussuunnitelmat on laadittu, rautatieyritysten on koordinoitava toimia asemanhaltijan ja rataverkon haltijan kanssa, jotta nämä voivat valmistautua sellaisten merkittävien häiriöiden ja pitkien viivästymisten mahdollisuuteen, joiden vuoksi merkittävä määrä matkustajia joutuu odottamaan asemalla. Tällaisten valmiussuunnitelmien on sisällettävä hälytys- ja tietojärjestelmien esteettömyyttä koskevia vaatimuksia.

## 21 artikla

### **Oikeus kuljetukseen**

1. Rautatieyritysten ja asemanhaltijoiden on vammaisia henkilöitä ja liikuntarajoitteisia henkilöitä edustavien järjestöjen ja tarvittaessa näiden henkilöiden edustajien aktiivisella myötävaikutuksella laadittava tai niillä on oltava säännöt vammaisten henkilöiden, myös heidän kansallisten käytäntöjen mukaisesti hyväksytyjen henkilökohtaisten avustajiensa, ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudesta kuljetukseen ilman syrjintää. Kyseisissä säännöissä on otettava huomioon asetuksen (EU) N:o 1300/2014 liitteessä olevassa 4.4.3 kohdassa tarkoitettut sopimukset, jotka koskevat erityisesti tahoa, joka on vastuussa avun tarjoamisesta vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille.

### *4.4.3 Junaan pääsyä helpottavien laitteiden ja avun tarjoaminen*

Rataverkon haltija tai aseman haltija ja rautatieyrittäjä sopivat junaan pääsyä helpottavien laitteiden tarjoamisesta ja hallinnasta sekä avun ja vaihtoehtoisen kuljetuksen tarjoamisesta ja hallinnasta sekä avun ja vaihtoehtoisen kuljetuksen tarjoamisesta asetuksen (EY) N:o 1371/2007 mukaisesti sen selvittämiseksi, kumpi osapuoli vastaa junaan pääsyä helpottavien laitteiden käytöstä ja vaihtoehtoisen kuljetuksesta. Rataverkon haltija (tai aseman haltija(t)) ja rautatieyrittäjä varmistavat, että niiden sopima vastuunjako on toimivin kokonaisratkaisu.

Tällaisessa sopimuksessa määritellään

- aseman laiturit, joilla rataverkon haltijan tai aseman haltijan ja rautatieyrityksen on käytettävä junaan pääsyä helpottavaa laitetta, ja liikkuva kalusto, jonka yhteydessä sitä käytetään,
- aseman laiturit, joilla rautatieyrityksen on käytettävä junaan pääsyä helpottavaa laitetta, ja liikkuva kalusto, jonka yhteydessä sitä käytetään,
- liikkuva kalusto, jossa rautatieyrittäjä vastaa junaan pääsyä helpottavan laitteen tarjoamisesta ja käytöstä, ja aseman laituri, jolla sitä käytetään,
- liikkuva kalusto, jossa junaan pääsyä helpottavan laitteen tarjoamisesta vastaa rautatieyrittäjä ja käytöstä rataverkon haltija tai aseman haltija, ja aseman laiturit, joilla sitä käytetään,

- vaihtoehtoisen kuljetuksen tarjoamistilanteet, joissa laiturille ei pääse esteetöntä reittiä pitkin tai apua ei voida tarjota junaan pääsyä helpottavan laitteen ottamiseksi käyttöön laiturin ja liikkuvan kaluston välillä.

#### *22 artikla*

### **Vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille tiedottaminen**

1. Asemanhaltijan, rautatieyrityksen, lipunmyyjän tai matkanjärjestäjän on pyynnöstä annettava vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille tiedot, myös asetusten (EU) N:o 454/2011 ja (EU) N:o 1300/2014 sekä direktiivin (EU) 2019/882 säännösten mukaisessa esteettömässä muodossa, esteettömästä pääsystä asemalle

ja siihen liittyviin tiloihin ja rautatieliikennepalveluihin sekä liikkuvaan kalustoon pääsyn edellytyksistä 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen, oikeutta kuljetukseen koskevien sääntöjen mukaisesti sekä tiedotettava vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille junassa tarjottavista järjestelyistä.

3. Asemilla, joilla ei ole henkilöstöä, rautatieyritysten ja asemanhaltijoiden on huolehdittava siitä, että helposti saatavilla olevat tiedot, jotka koskevat lähimpiä asemia, joilla on henkilöstöä, ja vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden välittömästi saatavissa olevaa apua, asetetaan nähtäville, myös asetusten (EU) N:o 454/2011 ja (EU) N:o 1300/2014 sekä direktiivin (EU) 2019/882 säännösten

mukaisessa esteettömässä muodossa, noudattaen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja, oikeutta kuljetukseen koskevia sääntöjä.

#### *23 artikla*

### **Avunanto rautatieasemilla ja junassa**

1. Vammaisille henkilöille tai liikuntarajoitteisille henkilöille on annettava apua seuraavasti:

d) junissa, joissa ei ole henkilöstöä, asemanhaltijoiden tai rautatieyritysten on 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja, oikeutta kuljetukseen koskevia sääntöjä noudattaen annettava apua korvauksetta junaan noustaessa ja siitä poistuttaessa silloin, kun asemalla on koulutettua henkilöstöä työvuorossa;

e) henkilön lähtiessä rautatieasemalta, jolla on henkilöstöä, matkustaessa tällaisen rautatieaseman kautta tai saapuessa tällaiselle rautatieasemalle asemanhaltijan tai rautatieyrityksen on annettava apua korvauksetta, jotta kyseinen henkilö voi nousta junaan, siirtyä liityntäpalveluun, johon hänellä on lippu, tai poistua junasta, edellyttäen, että paikalla on koulutettua henkilöstöä työvuorossa. Kun avuntarpeesta on ilmoitettu ennakolta 24 artiklan a alakohdan mukaisesti, asemanhaltijan tai rautatieyrityksen on varmistettava, että apua annetaan pyydetyksi;

g) jos junassa tai asemalla ei ole saattamista varten koulutettua henkilöstöä, asemanhaltijoiden tai rautatieyritysten on kaikin kohtuullisin keinoin pyrittävä

mahdollistamaan se, että vammaiset henkilöt tai liikuntarajoitteiset henkilöt voivat matkustaa rautateitse;

#### *24 artikla*

#### **Avunannon edellytykset**

Rautatieyritysten, asemanhaltijoiden, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on toimittava yhteistyössä 21 ja 23 artiklassa täsmennetyin avun antamiseksi korvauksetta vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille yhden ilmoituksen menettelyllä seuraavien alakohtien mukaisesti:

a) apua annetaan sillä ehdolla, että rautatieyritykselle, asemanhaltijalle, lipunmyyjälle tai matkanjärjestäjälle, jolta lippu on ostettu, tai tarvittaessa f alakohdassa tarkoitettuun keskitettyyn

yhteyspisteeseen on ilmoitettu matkustajan avuntarpeesta vähintään 24 tuntia ennen kuin apua tarvitaan. Yksi ilmoitus matkaa kohden on riittävä. Tällaiset ilmoitukset on toimitettava kaikille matkaan osallisina oleville rautatieyrityksille ja asemanhaltijoille.

b) rautatieyritysten, asemanhaltijoiden, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet ilmoitusten vastaanottamiseksi. Jos lipunmyyjät eivät pysty käsittelemään tällaisia ilmoituksia, niiden on osoitettava vaihtoehtoisia kauppapaikkoja tai vaihtoehtoisia keinoja ilmoituksen tekemiseksi;

c) jos ilmoitusta ei ole tehty a alakohdan mukaisesti, rautatieyrityksen ja asemanhaltijan on pyrittävä kaikin tavoin huolehtimaan avun antamisesta siten, että vammaisen henkilö tai liikuntarajoitteinen henkilö voi matkustaa;

d) asemanhaltijan tai muun valtuutetun henkilön on ilmoitettava pisteet, joissa vammaiset henkilöt ja liikuntarajoitteiset henkilöt voivat ilmoittaa saapumisestaan rautatieasemalle ja pyytää apua, sanotun rajoittamatta tämän artiklan f alakohdan soveltamista. Tällaisten pisteiden ilmoittamista ja niitä koskevien tietojen antamista koskevat velvollisuudet vahvistetaan 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa, oikeutta kuljetukseen koskevissa säännöissä;

e) apua annetaan sillä edellytyksellä, että vammaisen henkilö tai liikuntarajoitteinen henkilö saapuu ilmoitettuun pisteeseen tällaista apua antavan rautatieyrityksen tai asemanhaltijan ilmoittamana aikana. Ilmoitettu aika ei saa olla aikaisempi kuin 60 minuuttia ennen julkistettua lähtöaikaa tai määräaikaa, jona kaikkien matkustajien edellytetään ilmoittautuvan. Jos vammaisen henkilön tai liikuntarajoitteisen henkilön saapumiselle ei ole ilmoitettu aikaa, tämän on saavuttava ilmoitettuun pisteeseen viimeistään 30 minuuttia ennen julkistettua lähtöaikaa tai ennen määräaikaa, jona kaikkien matkustajien edellytetään ilmoittautuvan;

f) jäsenvaltiot voivat vaatia alueellaan olevia asemanhaltijoita ja rautatieyrityksiä

tekemään yhteistyötä perustaakseen vammaisia henkilöitä ja liikuntarajoitteisia henkilöitä varten keskitettyjä yhteyspisteitä ja hoitaakseen niitä. Keskitettyjen yhteyspisteiden toimintaehdot vahvistetaan 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa, oikeutta kuljetukseen koskevissa säännöissä. Kyseisillä keskitetyillä yhteyspisteillä on velvollisuus

i) ottaa vastaan avunantoa asemilla koskevat pyynnöt;

ii) tiedottaa yksittäisistä avunantopyynnöistä asemanhaltijoille ja rautatieyrityksille; ja

iii) antaa tietoa esteettömyydestä.

## 25 artikla

### **Liikkumisvälineiden, apuvälineiden ja avustavien koirien korvaaminen**

1. Jos rautatieyritykset ja asemanhaltijat aiheuttavat vammaisten henkilöiden tai liikuntarajoitteisten henkilöiden käyttämien liikkumisvälineiden, myös pyörätuolien, ja apuvälineiden katoamisen tai vahingoittumisen tai heidän käyttämiensä avustavien koirien katoamisen tai loukkaantumisen, ne ovat vastuussa kyseisestä katoamisesta, vahingoittumisesta tai loukkaantumisesta, ja niiden on suoritettava korvaus ilman aiheetonta viivytystä. Kyseisen korvauksen on sisällettävä

a) kadonneen tai vahingoittuneen liikkumisvälineen tai apuvälineen korvaamisesta tai korjaamisesta aiheutuneet kustannukset;

b) kadonneen tai loukkaantuneen avustavan koiran osalta korvaamisesta tai vamman hoitamisesta aiheutuneet kustannukset; ja

c) liikkumisvälineen, apuvälineen tai avustavan koiran väliaikaisesta korvaamisesta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset, jos rautatieyrittäjä tai asemanhaltija ei tarjoa tällaista korvaamista 2 kohdan mukaisesti.

2. Kun sovelletaan 1 kohtaa,

rautatieyritysten ja asemanhaltijoiden on toteutettava nopeasti kaikki kohtuulliset toimet korvatakseen välittömästi tarvittavat liikkumisvälineet tai apuvälineet väliaikaisesti. Vammaiset henkilöt tai liikuntarajoitteiset henkilöt saavat pitää kyseisen väliaikaisen korvaavan välineen tai laitteen siihen saakka, kun 1 kohdassa tarkoitettu korvaus on maksettu.

## *26 artikla*

### **Henkilöstön koulutus**

1. Rautatieyritysten ja asemanhaltijoiden on varmistettava, että koko henkilöstö, mukaan lukien äskettäin palvelukseen otettu henkilöstö, joka avustaa suoraan vammaisia henkilöitä ja liikuntarajoitteisia henkilöitä osana säännöllisiä tehtäviään, osallistuu vammaisuuteen liittyvään koulutukseen, jotta se on tietoinen, miten vastata vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin.

Niiden on myös tarjottava koulutusta ja säännöllisiä täydennyskoulutustilaisuuksia tietoisuuden lisäämiseksi vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten

henkilöiden tarpeista sellaisen asemalla tai junissa työskentelevän koko henkilöstön parissa, joka on suoraan tekemisissä matkustajien kanssa.

2. Rautatieyritykset ja asemanhaltijat voivat hyväksyä, että 1 kohdassa tarkoitettuun koulutukseen osallistuu vammaisia työntekijöitä, ja harkita sitä, että siihen osallistuu vammaisia matkustajia ja liikuntarajoitteisia matkustajia ja/tai heitä edustavia järjestöjä.

## *27 artikla*

### **Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus**

Rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja

asemanhaltijoiden on kunkin omalla vastuualueellaan toteutettava yhteisymmärryksessä viranomaisten kanssa asianmukaiset toimenpiteet ja mukautettavat viranomaisten määrittelemän turvallisuustason mukaisiksi matkustajien henkilökohtaisen turvallisuuden varmistamiseksi rautatieasemilla ja junissa ja riskien hallitsemiseksi. Niiden on toimittava yhteistyössä ja vaihdettava tietoja sellaisten toimien ehkäisemistä koskevista parhaista toimintatavoista, jotka todennäköisesti heikentävät turvallisuustasoa.



## *28 artikla*

### **Valitukset**

1. Jokaisen rautatieyrityksen ja sellaisen aseman, jonka kautta kulkee vuosittain keskimäärin enemmän kuin 10 000 matkustajaa päivässä, asemanhaltijan on perustettava valitusten käsittelymenettely tämän asetuksen kattamia oikeuksia ja velvollisuuksia varten omilla vastuualueillaan. Niiden on huolehdittava siitä, että niiden yhteystiedot ja työkieli tai työkielet tunnetaan yleisesti matkustajien keskuudessa. Tätä menettelyä ei sovelleta III lukua (Rautatieyritysten vastuu matkustajista ja näiden matkatavaroista) sovellettaessa.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun menettelyn kautta matkustajat voivat tehdä valituksen mille tahansa rautatieyritykselle tai asemanhaltijalle niiden vastuualueeseen kuuluvista seikoista. Tällainen valitus on tehtävä kolmen kuukauden kuluessa tapahtumasta, jota se koskee. Valituksen vastaanottajan on kuukauden kuluessa joko annettava perusteltu vastaus tai perustelluissa tapauksissa ilmoitettava matkustajalle, että tämä saa vastauksen viimeistään kolmen kuukauden kuluttua valituksen vastaanottamispäivästä. Rautatieyritysten ja asemanhaltijoiden on säilytettävä valituksen arvioimiseksi tarvittavat tiedot koko valitusten käsittelymenettelyn ajan, mukaan

lukien 33 ja 34 artiklassa tarkoitettujen valitusten käsittelymenettelyjen ajan, ja asetettava kyseiset tiedot pyynnöstä kansallisten täytäntöönpanoelinten saataville.

## *29 artikla*

### **Palvelujen laatuvaatimukset**

3. Asemanhaltijoiden on vahvistettava palvelujen laatuvaatimukset liitteessä III lueteltujen asiaankuuluvien seikkojen perusteella. Niiden on valvottava palvelujensa tasoa kyseisten vaatimusten pohjalta ja pyydettyä annettava kansallisille viranomaisille pääsy palvelujensa tasoa koskeviin tietoihin.

### LIITE III

#### PALVELUJEN LAATUA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

Tiedotus ja liput

Palvelujen täsmällisyys ja palvelujen  
häiriöiden hoitamista koskevat yleiset  
periaatteet

Viivästymiset

- i) palvelujen keskimääräinen kokonaisviivästymisen prosenttiosuutena palveluluokkaa kohti (kaukoliikenne, alueellinen liikenne sekä kaupunki/esikaupunkiliikenne);
- ii) 19 artiklan 10 kohdassa tarkoitetuista olosuhteista johtuvien viivästymisten prosenttiosuus;

- iii. lähtöhetkellä viivästyneiden palvelujen prosenttiosuus;
- iv. saapumishetkellä viivästyneiden palvelujen prosenttiosuus: — alle 60 minuutin viivästymisten prosenttiosuus; — 60–119 minuutin viivästymisten prosenttiosuus; — yli 120 minuutin viivästymisten prosenttiosuus;

Palvelujen peruuttaminen

- i) palvelujen peruuttaminen prosenttiosuutena palveluluokkaa kohti (kansainvälinen liikenne, kotimaan kaukoliikenne, alueellinen liikenne sekä kaupunki/esikaupunkiliikenne);
- ii) 19 artiklan 10 kohdassa tarkoitetuista olosuhteista johtuva palvelujen peruuttaminen prosenttiosuutena palveluluokkaa kohti (kansainvälinen liikenne, kotimaan kaukoliikenne,

alueellinen liikenne sekä kaupunki/esikaupunkiliikenne).

Liikkuvan kaluston ja rautatieasemien siisteys (vaunujen ilmanlaadun ja lämpötilan säätö, saniteettitilojen puhtaus jne.)

Asiakastyytyväisyystutkimus

Valitusten käsittely, takaisinmaksut ja korvaukset, kun palvelujen laatuvaatimuksia ei ole noudatettu

Vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille annettava apu ja tätä avunantoa koskevat keskustelut vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden etujärjestöjen ja tarvittaessa heidän edustajien kanssa.

### 30 artikla

#### **Matkustajien oikeuksista tiedottaminen**

1. Myydessään rautatiematkaan oikeuttavia lippuja rautatieyritysten, asemanhaltijoiden, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on tiedotettava matkustajille heidän tämän asetuksen mukaisista oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan. Tämän tiedottamisvelvollisuuden täyttämiseksi ne voivat käyttää komission kaikilla unionin virallisilla kielillä laatimaa ja niiden saataville asettamaa yhteenvetoa tämän asetuksen säännöksistä. Niiden on toimitettava kyseiset tiedot joko paperisessa tai sähköisessä muodossa tai missä tahansa muussa muodossa, myös direktiivin (EU) 2019/882 ja asetuksen (EU) N:o 1300/2014 säännösten mukaisessa esteettömässä

muodossa. Niiden on täsmennettävä, mistä tällaiset tiedot ovat saatavissa peruuttamisen, jatkoyhteyden menettämisen tai pitkän viivästymisen yhteydessä.

2. Rautatieyritysten ja asemanhaltijoiden on ilmoitettava matkustajille asemalla ja junassa ja verkkosivustollaan asianmukaisella tavalla, myös direktiivin (EU) 2019/882 ja asetuksen (EU) N:o 1300/2014 säännösten mukaisessa esteettömässä muodossa, heidän tämän asetuksen mukaisista oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan sekä jäsenvaltioiden 31 artiklan nojalla nimeämän yhden tai useamman elimen yhteystiedot.

### 32 artikla

#### **Täytäntöönpanotehtävät**

2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi (*täytäntöönpanoelinten seurattava tarkkaan asetuksen noudattamista*) rautatieyritysten, asemanhaltijoiden, rataverkon haltijoiden, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on toimitettava kansallisille täytäntöönpanoelimille asiaan liittyvät asiakirjat ja tiedot näiden pyynnöstä ilman aiheetonta viivytystä ja joka tapauksessa kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Monimutkaisissa tapauksissa kansallinen täytäntöönpanoelin voi pidentää tätä määräaikaa enintään kolmeen kuukauteen pyynnön vastaanottamisesta.

Tehtäviään suorittaessaan kansallisten täytäntöönpanoelinten on otettava huomioon tiedot, jotka 33 artiklan mukaisesti valitusten käsittelyyn nimetty elin on toimittanut niille, jos se on eri elin. Ne voivat myös päättää täytäntöönpanotoimista, joita toteutetaan tällaisen elimen toimittamien yksittäisten valitusten perusteella.

### *33 artikla*

#### **Valitusten käsittely kansallisissa täytäntöönpanoelimissä ja muissa elimissä**

1. Kun matkustaja on ensin tehnyt tuloksetta valituksen rautatieyritykselle tai asemanhaltijalle 28 artiklan mukaisesti, hän voi tehdä valituksen kansalliselle

täytäntöönpanoelimelle tai muulle tämän artiklan 2 kohdan nojalla nimetylle elimelle kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun hän on saanut tiedon alkuperäisen valituksen hylkäämisestä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kuluttajien oikeuksia turvautua vaihtoehtoihin oikeussuojakeinoihin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2013/11/EU (15) nojalla. Jos alkuperäiseen valitukseen ei ole saatu vastausta kolmen kuukauden kuluessa valituksen tekemisestä, matkustajalla on oikeus tehdä valitus kansalliselle täytäntöönpanoelimelle tai muulle 2 kohdan nojalla nimetylle elimelle. Tarvittaessa kyseisen elimen on tiedotettava valituksen tekijälle hänen oikeudestaan tehdä valitus

vaihtoehtoisille riidanratkaisuelimille henkilökohtaisiin oikeussuojakeinoihin turvautumiseksi.

5. Jos valitus koskee asemanhaltijoiden tai rataverkon haltijoiden väitettyjä rikkomuksia, valituksen käsittelee sen jäsenvaltion, jonka alueella tapahtuma on sattunut, kansallinen täytäntöönpanoelin tai muu 2 kohdan nojalla nimetty elin.

# 7. Omistus- olosuhteet asema-alueilla



# Kaupunkikehityksen vaikutus asema-alueisiin

Asuminen ja muu maankäyttö sijaitsee kaupungeissa asema-alueiden ratapihojen välittömässä läheisyydessä, koska liikenneyhteys on omalta osaltaan vetänyt toimintoja puoleensa. Ratapihatoimintojen tarve on vähentynyt etenkin tavaraliikenteen toimintamallien kehittymisen myötä.

Vähäisellä käytöllä oleva tai käyttämätön rautatietoiminnoilta vapautuva maa-ala on potentiaalinen kiinteistökehittämisen kohde monissa kaupungeissa.

Aluksi asema-alueiden kehittämisen ideana oli matkustajaterminaalien kehittäminen, mutta yhä useammin tavoitellaan tiloja kaupallisille palveluille, joista hyötyvät matkustajien lisäksi muutkin lähialueen ihmiset. Asema-alueet muodostavat myös houkuttelevan sijainnin monenlaiselle

liiketoiminnalle sekä asumiselle. Asema-alueista onkin kehittynyt tai kehittymässä keskuksia, jotka kytkeytyvät ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja toimivat radan eri puolille jääviä kaupunginosia yhdistävänä siltana, esim. Jyväskylä, Tikkurila ja Pasila.

Kuvatun kehityksen myötä matkustajan reitti junasta ympäröivään maankäyttöön kulkee – hänen sitä huomaamattaan – monen omistajan tai tilan vuokraajan alueen kautta: Junasta matkustaja astuu **Väyläviraston** laiturille ja suuntaa kohti Väyläviraston, **kauppakeskuskiinteistön** tai **kunnan** tarjoamaa yhteyttä kohti linja-autopysäkkiä, **pysäköintilaitosyhtiön** ylläpitämää liityntäpysäköintiä tai jalan määränpäähänsä.

*“Asemapalvelua ei kukaan halua itselleen, koska on kulu, mutta moni haluaa hyötyä siitä, että kohde kerää isoja ihmisvirtoja.”*

Vastaavalainen tilanne on niilläkin asema-alueilla, joilla ei (vielä) ole kauppakeskusta, sillä myös niiden omistus on jakautunut usealle toimijalle, joiden tavoitteet voivat liittyä erilaisiin kaupallisiin intresseihin. Esteettömän matkaketjun tarjoamisen tavoite saattaa olla ainoastaan yhteiskunnallisten toimijoiden tavoitteistossa.

*“Pitäisi olla asemanseutu omana kiinteistöyhtiönä, joka jyvittää sopimuksissa kulut vuokralaisille, mutta vastaa kokonaisuudesta.”*

# Omistuksen kehitys 1995-2021

Suomessa radanpito ja junaliikennöinti erotettiin toisistaan vuonna 1995, kun Valtionrautatiet-liikelaitos yhtiöitettiin ja perustettiin liikenne- ja viestintäministeriön alainen **Ratahallintokeskus** (RHK) vastaamaan rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä. Tuolloin liiketaloudellisesti potentiaalisimmat asemarakennukset jäivät perustettuun **VR Osakeyhtiöön** ja muut siirtyivät RHK:n vastuulle. Näistä jo aiemmin käytöstä poistuneista asemarakennuksista suurin osa myytiin valtiolta pois RHK:n tai Senaatti-kiinteistöjen toimesta ennen 2010-lukua. Kaikkien asemien (henkilöliikennepaikkojen) raiteistot, laiturialueet ja pääosin välitön kulkuyhteys laiturille kuuluivat RHK:lle. Nämä vastuut

ovat siirtyneet ensin Liikennevirastolle ja sittemmin nykyiselle **Väylävirastolle**. Väylävirasto tai sen edeltäjät eivät ole toimineet asemanhaltijoina merkittävimmillä matkustaja-asemilla.

Vantaankosken radan ja sittemmin osa Kehäradan asemista ovat radan rakentamisesta lähtien olleet kuntien (Helsinki/HKL, Vantaan kaupunki) omistuksessa.

Valtioneuvoston syksyllä 2018 tekemän päätöksen mukaisesti Senaatti-kiinteistöt perusti tytäryhtiön, **Senaatin Asema-alueet Oy:n**, johon asema-alueiden kehittäminen 22 paikkakunnalla keskitetään

1. tammikuuta 2019 alkaen. Uuteen yhtiöön siirtyivät seuraavat asema-alueet eri puolilla Suomea: Espoo (Kauklahti), Hanko, Helsinki (Malmi), Iisalmi, Järvenpää, Karjaa, Kauniainen, Kemi, Kirkkonummi, Kokkola, Kotka, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Oulu, Pori, Riihimäki, Rovaniemi, Seinäjoki, Tuusula, Vaasa ja Ylivieska. (Senaatti 8.2.2019)

*“Tärkeää on tunnistaa kehityskulku, johon ollaan menossa palvelutason näkökulmasta, jos muutoksia ei tehdä.”*

# Omistajien erilaiset intressit

**Väylävirasto** on LVM:n hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto, joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko **liikennejärjestelmän toimivuutta**, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestäväää kehitystä. Virasto vastaa ratojen suunnittelusta, rakentamisesta, kunnossapidosta ja palvelutasosta.

**Senaatin Asema-alueet Oy**:n tehtävänä on kehittää asema-alueiden käyttötarkoituksia ensisijaisesti kaavoituksen keinoin ja helpottaa alueiden monipuolista hyödyntämistä asuntorakentamisessa,

liiketoiminnassa ja liikenteen solmukohtina. Yhtiön **tehtävänä on myydä kehittämänsä kiinteistöt.**

**VR-Yhtymä Oy** kehittää kiinteistöjään pääasiallisesti **kaavakehityksen keinoin** huomioiden raideliikenteen operatiiviset tarpeet sekä matkustajanäkökulman.

Monilla henkilöliikennepaikoilla asematoiminnot integroituvat osaksi **liikekiinteistöjä**, joiden omistajapohja on moninainen ja intressit ovat liiketaloudellisia. Tällöin kulkureitit laiturialueelle voivat kulkea useamman kiinteistön omistajan alueella. Esimerkkejä tällaisista ovat Pasila, Tikkurila ja Jyväskylä. Muun muassa

tasonvaihtolaitteet voivat kuulua henkilöliikennepaikan eri osissa eri toimijoille (esim. Malmi).

**Kunnat** omistavat myös asemakiinteistöjä: Kehäradalla Helsinki ja Vantaa omistavat asemia omalla alueellaan. Kunnille asemat ovat ensisijaisesti osa joukkoliikenteen infrastruktuuria.



# Asemanseutujen omistusrakenteiden päätyypit

Seuraavan dian alaosassa on kuvattu periaatteellisella tasolla asemanseutujen omistusrakenteiden päätyypit:

**A. Väylävirasto** omistaa

**B. Väylävirasto ja kaupunki** omistavat

**C. Kiinteistökehitysvaihe:** Senaatin asema-alueilla, VR-Yhtymällä ja kaupungilla omistusta, Väylävirasto omistaa henkilöliikennepaikan

**D. Väylävirasto, kauppakeskus ja kaupunki** omistavat

(kiinteistökehitysvaihe viety päätökseen)

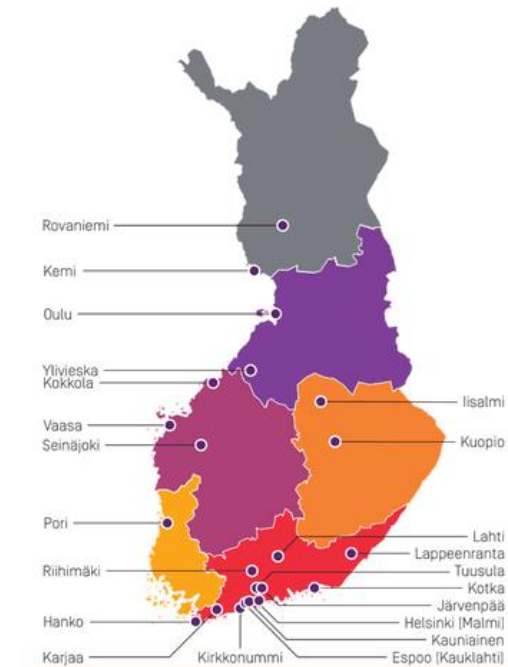
Valtaosa Suomen asemanseuduista kuulune päätyyppeihin A ja B. Päätyyppiin C kuulunevat kaikki Senaatin asema-alueiden

hallinnoimat 22 kohdetta. Huomattava on, etteivät ne kaikki ole aktiivisessa kiinteistökehitysvaiheessa. Aktivoituminen on kytköksissä alueelliseen kiinteistömarkkinatilanteeseen. Näin ollen päätyyppi C voisi olla paikallaan jakaa alavaiheisiin

- C1: aktiivisessa vaiheessa
- C2: odottaa kysynnän syntyä.

C1-vaiheessa olevissa olisi keskeistä integroida asemanhaltijuuteen ja esteettömyystietoon liittyvät asiat osaksi vaiheessa tehtäviä sopimuksia ja velvoitteita. C2-vaiheessa olevilla asemanseuduilla asemanhaltijuuteen liittyvät tehtävät ja velvoitteet jakautuvat

omistajuuden mukaan.



Kuva 11. Senaatin kehitettäviä asema-alueita, kuva SAA Oy.

# Haastateltavat pirstaleisuuden hallinnasta

Asemapalveluista vastuun pitäisi olla sillä, jolla on **suurin intressi** (palvelukokonaisuus ja matkustusmukavuus asemilla).

Jos on useita operaattoreita, pitää kytkeä **sopimukseen**. Tilaaja määrittelee "palvelutason" ja maksaa siitä korvauksen. Vrt. bussiliikenne.

Asemanseudun pitäisi oma **kiinteistöyhtiö**, joka jyvittää sopimuksissa kulut vuokralaisille, mutta vastaa kokonaisuudesta."

Kunnilla ja kaupungeilla on suuremmat odotukset asemille ja seisakkeille, kuin mitä Väylävirasto voi toteuttaa esim. maankäytön kehityksen näkökulmasta. Jos **kunnalle** annettaisiin **asemapäällikkyys** (=aseman

hallinta), joka koordinoisi aseman tilaa ja kehitystä, olisiko siinä ideaa?

- Pitäisi olla kiinni siitä, kenen rahat ovat kyseessä. Nyt tarpeet ja vaatimukset esitetään sellaiselta taholta, jolla ei ole rahoja. Joissain paikoissa voisi toimia.
- Kukaan taho tuskin haluaa ottaa tehtäviä, jotka vain synnyttävät kuluja. Ei saada hyvää lopputulemaa, jos lailla tai asetuksella pakotetaan tehtävä.
- Kunnalla on rooli kaavoituksessa. Kunnan roolia ei voi jättää huomiotta. On eri näkemyksiä, mitä aseman läheisyydessä pitää olla, esim. liityntäpysäköintialue vai "tuottavaa" maankäyttöä.

Hajautetussa asemanhaltijan mallissa puhutaan vastuista, kustannuksista ja velvoitteista. Ei voi siis perustua

vapaaehtoisuuteen, vaan pitää olla **lailla velvoitettua yhteistyötä**.

Hajautettu malli, jossa **asemapäällikkö (=asemanhaltija) on koordinoiva elin**, joka huolehtii yhdenmukaisesta toiminnasta. Näin EU-velvoite ratkaistaisiin.

Huolehdittava, että vastuut on määritelty. Kunta rahoittaisi asemapäällikön. Rahoitus, vastuu ja valta pitää pohtia, ettei koordinointi jää toiveiksi. Ei haluta rakentaa hallintohimmeliä!

**Satamissa palvelupaikan haltijoista suurin** tuottaa vaaditut tiedot muiden puolesta. Vastuu tietojen oikeellisuudesta on kullakin palvelupaikan haltijalla.

Kaupunkien asemansuutujen kehittämishankkeissa (Senaatin asema-alueet mukana) kaupunki ja eri tahot miettivät kehittämistä (esim. Seinäjoki tai Oulu). VR ilmoittanut, ettei ole kiinnostunut asemarakennuksista. Käytännössä millään taholla ei ole halua ottaa **asematiloja** vastuulleen, jolloin kaupunki miettii vastuunottoa. Asematiloista tulee vaateita esteettömyydestä, mutta vaatii myös siivousta, vartiointia, ylläpitokuluja ym. Eli syntyy kuluja, joita ei haluta ottaa kontolle, joten usein asemat suljetaan.

Samantyyppistä keskustelua käydään uusien asemien kohdalla. Toiminta johtaa siihen, ettei matkustajille ole suojaisia odotustiloja

kuin suurilla asemilla (joilla liiketoiminnallinen intressi). Matkustajan palvelutaso unohtuu.

Toisin sanoen tietty palvelutaso annetaan syntyä markkinaehtoisesti kaupallisten palvelujen yhteyteen. Vai tarvittaisiinko rautatiemaailmaan "Matkahuolto", joka operoi ja vuokraa palveluja? Operaattoreiden pitäisi velvoittaa liittymään "Matkahuoltoon".

**Tärkeää on tunnistaa kehityskulku, johon ollaan menossa palvelutason näkökulmasta, jos muutoksia ei tehdä.**

# 8. Esimerkkejä muualta ja muista yhteyksistä



# Ruotsi

Ruotsissa Transportstyrelsen on käsitellyt asemanhaltijuutta tammikuussa 2020 valmistuneessa raportissaan.

Ruotsissa on samaan tapaan kuin Suomessakin usein monia osapuolia, jotka omistavat tai hallinnoivat asemien eri osia. Osapuolia ovat esimerkiksi kiinteistön omistaja, vuokralaiset, infranstruktuurin pitäjä ja kunta. Alan mukaan tämä on toimiva ratkaisu, vaikkei sitä optimaaliseksi koetakaan. Tämän vuoksi he ovat analysoineet, **millaisia mahdollisuuksia on tarkentaa sitä, mitkä toimijat ovat asemanhaltijoita.**

He ovat todenneet, että periaatteessa Transportstyrelsen voisi käydä kaikki asemat läpi ja määrittää asemanhaltijan kohteittain,

mutta tällainen tie vaatisi kohtuuttomasti resursseja ja todennäköisesti edellyttäisi valtuutusta pitää rekisteriä. Vaikka Transportstyrelsellä muodollisesti onkin valtuutus asemanhaltijan määrittämiseen, on säädöksiin nojaavien kriteerien muodostaminen kuitenkin vaikeaa, koska toimintaedellytykset asemien välillä vaihtelevat suuresti. Lisäksi joidenkin asiaan liittyvien säädösten osalta vastuu kuuluu Konsumentverketille.

**Johtopäätös:** Ei ole tarkoituksenmukaista, että Transportstyrelsen täsmentää asemanhaltijuuden käsitettä, vaan tarkastellaan tapauskohtaisesti, millä taholla on laillinen ja tosiasiallinen määräysvalta kulloinkin kyseessä olevassa kohteessa

(anläggning).

**Asema-käsitteen tulkinta ja rajaus** on ollut keskustelun kohteena, koska moneen asemaan liittyy erilaisia tiloja ja toimintoja. Erilaiset säädökset myös määrittävät aseman eri tavoin:

a) Yhteentoimivuusdirektiivi kytkee aseman infrastruktuuriin, mikä tarkoittaa, että esimerkiksi matkakeskuksen tapauksessa infraan sisältyy sisäänkäynti, reitti laitureille ja laiturit, WC:t sekä palvelualueet, joilla on merkitystä varsinaisen junamatkan kannalta (kuten odotussali, lipunmyynti ja informaatiojärjestelmä).

b) PRM YTE:n soveltamisalana ovat kaikki ne asemien yleiset tilat, joista operaattori, infranhaltija tai asemasta vastaava (stationsansvarig) vastaavat. Sen sijaan PRM YTE:ssä ei ole määritelty aseman käsitettä. Sen johdannossa säädetään sääntelyn soveltamisalasta, että se koskee *infrastruktuurin osajärjestelmän osalta ainoastaan niitä aseman osia, jotka on tarkoitettu henkilökuljetuksiin (ei esimerkiksi kauppakeskuksiin). Niitä tiloja, joista eivät vastaa operaattori, infranhaltija tai asemasta vastaava (suoraan tai alihankkijan välityksellä), ei PRM YTE koske.*

**Johtopäätös:** Matkustajanoikeusasetuksen soveltamisala kattaa tilat, joilla on merkitystä itse matkan osalta. Työryhmä

ehdottaa, että PRM YTE:n soveltamisalaa käytetään myös matkustajanoikeusasetuksen mukaisissa katselmuksissa.

**Miehitetyn aseman** osalta

Konsumentverket on toimivaltainen viranomaisena.

**Kuinka löydetään kaikki asemat ja**

**niiden omistajat?** Selvitys lähtee siitä, että esteettömyyskatselmuksia tehdään pääsääntöisesti ilmoituksen tai valituksen perusteella. Näin ollen ei ole tarpeen selvittää etukäteen mitä tahoja olisi pidettävä asemanhaltijoina maan kaikilla asemilla.

**Johtopäätös:** Olemassa olevat asemat ovat tiedossa. Ei ole myöskään tarpeen etukäteen selvittää ketkä ovat asemien omistajia,

koska omistajat eivät aina ole asemanhaltijoita. Työryhmä ei myöskään pidä tarpeellisena rekisterin perustamista asemanhaltijoista.

**Voiko vastuu jakautua usean asemanhaltijan kesken?**

Matkustajanoikeusasetuksen nykyinen määritelmä näyttää lähtevän siitä, että on yksi asemanhaltija asemaa kohti. Ei ole kuitenkaan mitään viitteitä siitä, että määritelmän muotoilun tarkoituksena olisi ollut rajoittaa asemanhaltijuus yhdelle ainoalle toimijalle. Tätä johtopäätöstä

tukee myös Neuvoston pääsihteeristön tarkistusehdotus (2019-11-14), joissa perusteluihin on lisätty toteamus, että asemanhaltijoita voi olla useita.

**Johtopäätös:** Ei näytä olevan mitään esteitä sille, että vastuu asemanhaltijuudesta jakautuu usealle toimijalle.

Edellä kuvatun perusteella Ruotsissa voi yhdellä asemalla olla useita asemanhaltijoita, jotka ovat vastuussa omalta osaltaan. Kukin asemanhaltija on vastuussa siitä, että relevantit vaateet esimerkiksi PRM YTE:n osalta täyttyvät. Ruotsin ratkaisuna on, että toimijoiden edellytetään koordinoivan asioita niin, että

asioita hoidetaan yhdessä, jotta asemasta muodostuu yhtenäinen kokonaisuus.

(Montell 2021)

# Iso-Britannia

Williams-Shapps Plan for Rail –suunnitelma julkaistiin toukokuussa 2021. Strategia tarjoaa ensimmäisen yhdistetyn, koko järjestelmän kattavan lähestymistavan esteettömyyteen asemilla ja junissa. Siinä sitoudutaan uuden organisaation, Great British Railwaysin, perustamiseen. Valkoinen kirja sisältää esteettömyysuudistuksia, ml.:

- Great British Railwayn lakisääteinen velvollisuus parantaa esteettömyyttä.
- uuden kansallisen esteettömyysstrategian kehittäminen ja toteuttaminen rautateitä varten.

Nykyistä mallia on pidetty liian hajanaisena, monimutkaisena ja liian kalliina ylläpitää. Great British Railway perustamista on perusteltu sillä, että asiakkaille näkyvään

toimintaan, johtamiseen ja strategiseen suuntaan saadaan yhtenäisyyttä ja pitkäjänteisyyttä. Uudistuksen myötä on yksi vastuussa oleva taho yhden kansallisen johdon alaisuudessa. Ratkaisun koetaan olevan edullisempi sekä ketterämpi toiminnan kehittämiseksi ja asiakkaiden palvelemiseksi kuin nykyinen malli.

Great British Railways, omistaa infrastruktuurin sekä suunnittelee ja kilpailuttaa tarjonnan, päättää aikataulut ja hinnat sekä vastaanottaa lipputulot. Nykyinen infrastruktuurin omistaja Network Rail sulautuu uuteen organisaatioon, samoin kuin monet toiminnot.

Nykyisellään suurin osa asemista on Network

Railin omistuksessa ja suurimmat rautatieoperaattoreiden omistuksessa. Uuden organisaation ”aluejaostojen” alle perustetaan paikalliset asematiimit, jotka hallitsevat asemia, maata ja omaisuutta. Aluksi ne keskittyvät asemien kunnan kartoittamiseen, ja tarvittaessa laativat yleissuunnitelmat. Tähän sisältyy esteettömyyden parantaminen, uusien liiketilojen luominen ja liityntäliikenne.

Uusi organisaatio tulee tekemään yksityisen sektorin kanssa sopimuksia mm. liikennöinnistä ja infrastruktuurista 5-vuotissuunnitelmien mukaisesti. Näin varmistetaan rahoitus ja luodaan vakaat suunnittelukehykset.



# Satamat palvelupaikkoina

Ennen raideliikennelain muuttamista merisatamien raiteet ovat olleet markkinasääntelyssä osa rataverkkoa ja siten niitä ovat koskeneet raideliikennelain rataverkon hallintaa ja rataverkon hinnoittelua koskevat säännökset. Raideliikennelain muutoksen myötä meri- ja sisävesisatamat ovat markkinasääntelyn mukaisia palvelupaikkoja, jos satamassa on tarjolla rautatieliikenteeseen liittyviä palveluja.

Palvelupaikkana toimivien satamien tulee jatkossa laatia **palvelupaikan kuvaus** ja julkaista se verkkosivuillaan ja antaa rataverkon haltijalle linkki sisällytettäväksi verkkoselostukseen. Palvelupaikan

kuvauksella tarkoitetaan palvelupaikka-asetuksen 3 artiklan 3 kohdan mukaan asiakirjaa, jossa esitetään tarvittavat yksityiskohtaiset tiedot palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeuden saamiseksi. Palvelupaikan kuvauksen vähimmäissisältövaatimukset on lueteltu palvelupaikka-asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa.

Satamassa saattaa toimia satamanpitäjän lisäksi **useita eri palvelupaikan ylläpitäjiä**, jotka hallinnoivat esim. tavaraliikenneterminaaleja. Palvelupaikka-asetuksen 5 artiklan mukaan, jos palvelupaikkaa pitää yllä useampi kuin yksi palvelupaikan ylläpitäjä, kyseisten

ylläpitäjien tulee asettaa palvelupaikan kuvauksensa saataville yhdessä paikassa tai heidän tulee ilmoittaa palvelupaikan kuvauksissaan kaikki palvelupaikan ylläpitäjät, jotka päättävät palvelupaikassa tarjottavien rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeutta koskevista hakemuksista. **Satamanpitäjä** voisi olla luonteva taho ottamaan **koordinoivan roolin** satamaa koskevien palvelupaikkatietojen julkaisemisessa. On myös hyvä huomioida, että riippumatta siitä, että palvelupaikkatiedot julkaistaan keskitetysti, **kukin palvelupaikan ylläpitäjä vastaa omaa palvelupaikkaansa koskevien tietojen ajantasaisuudesta.** (Traficomien tiedote 1.2.2021).

# 9. Aseman- haltijuuden malleja ja niiden arviointia



# Asemanhaltijuuden järjestämiseen liittyviä rajouksia ja pulmia

## Rajauksia

Suomessa on määrätietoisesti ja pitkäjänteisesti rajattu radanpitäjän roolia asema-alueella koskemaan laiturialuetta ja siihen välittömästi liittyviä rakenteita sekä kulkuyhteyksiä laitureille. Radanpitäjä käyttää hallinnoimastaan asema-alueen osasta termiä henkilöliikennepaikka. Muuta asema-alueiden kiinteistövarallisuutta on vapautettu jatkojalostettavaksi erilaisiin tarkoituksiin. Tämän vuoksi tarkasteltavaksi vaihtoehdoksi ei ole otettu Iso-Britanniassa kaavaillun kaltaista asema-alueiden palauttamista valtion haltuun.

Asema-alueita omistavien organisaatioiden perustehtäviä ja toiminnan päämääriä on

kunnioitettu. Omistusrajoja on kunnioitettu.

## Pulmia

Asema-alueita omistavat valtion lisäksi kunnat ja erilaiset kaupalliset toimijat. Näiden osalta onkin arvioitava ja linjattava seuraavat asiat:

- Missä määrin toimijoita (muita kuin valtiotoimijoita) voi velvoittaa huolehtimaan asemanhaltijuuteen liittyvistä tehtävistä? Minkä säädösten nojalla?
- Hyväksytäänkö tilanne, jossa valtiotoimijat huolehtivat asemanhaltijuudesta omalla alueellaan säädösten velvoittamina ja muut toimijat vapaaehtoisuuteen perustuen?

VR-Yhtymä Oy ottaa kantaa asemanhaltijuuteen lausunnossaan rautatievastuuasetuksen muutoksesta (Y 30108/031/17. 1.12.2017): *“VR hoitaa nykyään tehtäviä, jotka kuuluisivat aseman haltijan vastuulle, tästä esimerkkinä on valtakunnallinen avustuspalveluiden suunnittelu ja toteutus. VR ei voi olla Suomessa aseman haltijana pidettävä organisaatioyksikkö. Tämä ei toimi varsinkaan operaattoreiden määrän kasvaessa.”*

# Asemanhaltijuuden tavoitteet ja vaihtoehdot mallit

Ollakseen tarkoituksenmukainen, tulee asemanhaltijuuden mallin olla osapuolten kannalta mielekäs ja sen tulee parantaa matkustajan luottamusta matkaketjun toimivuuteen.

## **Asemanhaltijuuden tulisi täyttää seuraavat tavoitteet:**

1. Matkustajan etu korostuu ja esteettömyystieto ja esteettömyys kehittyvät.
2. Asema-alueen toimijat kokevat ratkaisun mielekkääksi ja motivoivaksi.
3. Vastuut ovat selkeät eikä ylimääräistä hallinnointia tarvita.
4. Ratkaisu edesauttaa matkatietokokonaisuuden kehittämistä.
5. Nykyisten ja valmisteilla olevien säädösten velvoitteet täyttyvät.

Asemanhaltijuuteen on tunnistettu kolme periaatteellista ratkaisumallia.

**A. Jaettu asemanhaltijuus:** Nykyinen omistus- ja vastuujako, ei yhteistyötä. Kaikki toimittavat esteettömyystiedot valtakunnalliseen rajapintaan.

**B. Yksi kaikkien kyseisellä asema-alueella toimivien puolesta** (vrt. satama palvelupaikkana): Malli perustuu sopimukselliseen yhteistyöhön. Satamissa usein suurin toimija vastaa palvelupaikan kuvauksen laatimisesta muiden toimijoiden puolesta. Kukin palvelupaikan ylläpitäjä vastaa omaa palvelupaikkaansa koskevien tietojen ajantasaisuudesta. Asemien kohdalla tämä tarkoittaisi, että yksi toimija

vastaisi esteettömyystiedon toimittamisesta. Kukin toimija vastaisi omaa aluettaan koskevan tiedon oikeellisuudesta. Malli voi vaatia lainsäädäntöä.

**C. Määritetään viranomaistaho,** joka vastaa palvelupaikan kuvauksen laatimisesta. Toisin sanoen toimitaan kuten kohdassa b, mutta valtakunnalliseksi vastuutahoksi määrätään yksi viranomaistaho.

Mikään kolmesta vaihtoehdosta ei tuo ratkaisuja avustamistarveilmoitukseen eikä henkilökunnan koulutukseen liittyviin vastuutahojen puutteisiin.

# Mallien arviointi organisaatioittain

Asemanhaltijuuden malleja arvioidaan seuraavassa eri organisaatiden kannalta.

Arviointinäkökulmia ovat:

1. Millaista sääntelyä tai sääntelymuutoksia malli edellyttää?
2. Millaista sopimista tai hallintamuutoksia ehdotus edellyttää?
3. Millaisia vaikutuksia (kustannukset, henkilöresurssit, toimintamallin muutokset, mitä muuta?) mallilla arvioidaan olevan eri toimijoille?

## Väylävirasto

### A. Jaettu asemanhaltijuus

Ei edellytä sääntelymuutoksia, sopimista tai hallintamuutoksia. Esteettömyystiedon ajan

tasalla pitäminen edellyttää toimintamallin kehittämistä ja tiedon laadun parantamista vastaamaan määrittelyjä. Käynnistysvaihe edellyttää sekä virkatyötä että aiheuttaa kustannuksia. Toiminnan vakiinnuttua resurssivaikutus lienee maltillinen.

### B. Yksi kaikkien puolesta

On ennakoitavissa, että asema-alueiden toimijat toivovat Väyläviraston toimivan heidän puolestaan, koska sieltä löytyy paras osaaminen asemanhaltijuuteen liittyvissä asioissa. Sääntelymuutosten tarve on arvioitava, sillä viraston tehtävää on varsin selkeästi rajattu valtion väyliin ja niitä koskevaan tietoon. Asema-alueen toimijoiden tulee päästä sopimukseen siitä, että yksi toimija (tässä ajatellaan sen olevan

Väylävirasto) kokoaa asemanhaltijuuteen liittyvän tiedon ja toimittaa sen eteenpäin. Koordinoinnista ja tiedon käsittelystä aiheutuu kustannuksia, jotka tulee korvata Väylävirastolle.

### C. Määritetään viranomaistaho

Jos Väylävirasto määritetään viranomaistahoksi, edellyttää se muutosta viraston tehtävien sääntelyyn ja myös mandaattia velvoittaa muita tahoja toimittamaan tarvittavat tiedot (vai keräämään tietoa muiden hallinnoimista tiloista ja alueilta? Jälkimmäinen varmistaisi tietojen saannin ja yhdenmukaisuuden). Viranomaistehtävä edellyttää henkilöresurssointia ja määrärahoja.

## **Kaupunki/kunta**

### **A. Jaettu asemanhaltijuus**

Toiminnan ajatellaan olevan vapaaehtoista ja että kunta pitää sitä tarkoituksenmukaisena osana toimintaansa. Näin ollen se ei edellytä sääntelymuutoksia, sopimista tai hallintamuutoksia. Esteettömyystiedon kerääminen ja ajan tasalla pitäminen edellyttää toimintamallin kehittämistä ja tiedon laadun parantamista vastaamaan määrittelyjä. Käynnistysvaihe edellyttää sekä virkatyötä että aiheuttaa kustannuksia. Toiminnan vakiinnuttua resurssivaikutus lienee maltillinen.

### **B. Yksi kaikkien puolesta**

Jos Väylävirasto toimii kaupungin puolesta, on tilanne kaupungin kannalta kohdan A mukainen, mutta lisäksi tarvitaan sopimista ja rahallinen korvaus Väylävirastolle koordinoijana toimimisesta. Kaupunki voi myös tarjoutua hoitamaan koordinoititehtävän, jolloin muut asema-alueen toimijat korvaavat koordinoinnista aiheutuvat kustannukset kaupungille.

### **C. Määritetään viranomaistaho**

Jos valtio määrittää viranomaistahon, on tarkennettava, toimitaanko esteettömyystiedon keräämisessä kuten kohdassa A vai kerääkö asemanhaltijaksi määritetty viranomainen kaiken

esteettömyystiedon alueeltaan. Kerääkö viranomainen maksua muilta asema-alueen toimijoilta? Millä perusteella maksuun voidaan velvoittaa?

### **Senaatin asema-alueet Oy**

Mallista riippumatta on SAA Oy:n kohdalla otettava huomioon se, että sen omistus on tarkoitettu väliaikaiseksi.

Esteettömyystiedon kerääminen, päivittäminen ja toimittaminen eteenpäin on uusi tehtävä SAA Oy:lle ja siitä aiheutuu kustannuksia riippumatta asemanhaltijuuden mallista.

Esteettömyyden toteutuminen kiinteistökehityksen yhteydessä on säännelty MRL:ssä ja sen toteutumista valvoo rakennusvalvonta. Kokonaan toinen kysymys on se, miten kiinteistön tulevat omistajat voitaisiin velvoittaa esteettömyystiedon ylläpitämiseen.

### **VR-yhtymä Oy**

Se mitä edellä on kirjoitettu SAA Oy:tä koskien pätee myös VR-yhtymä Oy:hyn.

### **Kauppakeskus**

Kauppakeskuksen velvoittaminen esteettömyystietojen keräämiseen, luovuttamiseen ja ylläpitoon lienee ongelmallista. Toisaalta toimijat voivat pitää esteettömyyttä ja esteettömyystiedon tarjoamista vetovoimatekijänä. Jälkimmäinen edellyttää, että tiedon jakamiseen on tehokas ja luotettava kanava.

# 10. Lähdeluettelo



- Asemien matkustajamäärät vuonna 2019 ja asemien luokittelu. Henkilöliikennepaikkojen luokittelu ja nykytila. Väyläviraston julkaisu 8/2022.
- Design Standards for Accessible Railway Stations. Version 04 – Valid from 20 March 2015. A joint Code of Practice by the Department for Transport and Transport Scotland.
- Great British Railways. The Williams-Shapps Plan for Rail. May 2021.
- Satamien rooli ja velvoitteet muuttuvat markkinasäätelyssä. Rautatiealan sääntelyelin, Tiedote 1.2.2021 TRAFICOM/47691/03.06.04/2021.
- Förutsättningar för tillsyn enligt förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, Slutrapport. Transportstyrelsen. Dnr TSJ 2019-3796. Arbetsgruppen. 01/2020.
- Petteri Alinikula, Marjo Kivi, Sakari Somerpalo ja Terhi Tamminen. Selvitys liikkumispalvelujen esteettömyystietojen määrittelyn, saatavuuden ja tuottajien tietoisuuden parantamisesta. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2021:18.
- Esteettömyystietokannan tietojen siirron pilotointi ERA:n tietokantaan, WSP 19.6.2018.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/882, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/782, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2021, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista.

- Komission asetus (EU) N:o 1300/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä.
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/772, annettu 16 päivänä toukokuuta 2019, asetuksen (EU) N:o 1300/2014 muuttamisesta esteettömyysinventaarin osalta esteiden yksilöimistä, tietojen käyttäjille antamista sekä esteettömyyden edistymisen seuranta ja arviointia varten.
- Komission delegoitu asetus (EU) 2017/1926, annettu 31 päivänä toukokuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatiepalvelujen tarjoamisen osalta.
- PRM YTE:n soveltamisopas. Komission asetuksen C(2010)2576, 29.4.2010, mukainen valtuutus Euroopan Rautatievirastolle. ERA/GUI/02-2013/INT. 18. toukokuuta 2015.
- Komission asetus (EU) N:o 454/2011, annettu 5 päivänä toukokuuta 2011, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmä ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä.
- Recommendation ERA-REC-122 of The European Union Agency for Railways on the technical specification for interoperability relating to the subsystem 'telematics applications for passenger services' of the Union rail system. V 2.0.
- Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi. HE 61/2018 vp.
- Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. HE 34/2018 vp.
- Hallituksen esitys eduskunnalle tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista annetun direktiivin täytäntöönpanoa koskevaksi lainsäädännöksi. Luonnos. 19.1.2022.

- Laki Liikenne- ja viestintävirastosta 23.11.2018/935.
- Laki Väylävirastosta 13.11.2009/862.
- Laki liikenteen palveluista 24.5.2017/320.
- Laki valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta 21.12.2007/1368.
- Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi 574/2018.
- LVM Hallinnonala 3.3.2022. [www.lvm.fi/hallinnonala](http://www.lvm.fi/hallinnonala)
- Ratalaki 2.2.2007/110
- Raideliikennelaki 28.12.2018/1302
- Senaatin Asema-alueet Oy kaupunkien kumppaniksi junaliikenteen asema-alueiden kehittämiseen. 8.2.2019. [senaatti.fi/asema-alueet/2019/02/08/senaatin-asema-alueet-oy-kaupunkien-kumppaniksi-junaliikenteen-asema-alueiden-kehittamiseen/](http://senaatti.fi/asema-alueet/2019/02/08/senaatin-asema-alueet-oy-kaupunkien-kumppaniksi-junaliikenteen-asema-alueiden-kehittamiseen/)
- Senaatin kehitettäviä asema-alueita. [senaatti.fi/asema-alueet/kehitettavia-asema-alueita/](http://senaatti.fi/asema-alueet/kehitettavia-asema-alueita/)
- Transmodel. [transmodel-cen.eu](http://transmodel-cen.eu)
- Valtioneuvoston asetus liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista 643/2017.
- VR-Yhtymä Oy:n lausunto rautatievastuuasetuksen muutoksesta. Y 30108/031/17. 1.12.2017.
- Haastattelu Fredrik Montell, Transportstyrelsen 16.12.2021
- Haastattelu Minna Kostamo-Rönkä, Markku Nummelin, Eero Liehu, Markku Ahtiainen, Teemu Poussu, Eero Virtanen, Väylävirasto 29.10.2021
- Haastattelu Anna Saarlo, Jaakko Knuutila, Anna Miettinen, Väylävirasto 5.11.2021
- Haastattelu Taina Saarinen, Une Tyynilä, Jouni Karhunen, Elo Ruutu, Traficom 12.11.2021
- Haastattelu Timo Kovanen, Tuomas Lehtinen, Jaakko Rintamäki, Fintraffic 15.11.2021
- Haastattelu Irja Vesanen-Nikitin, Risto Saari, LVM 15.11.2021